

# Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 131



Magyar nyelvű kiadás

## Jogszabályok

52. évfolyam

2009. május 28.

Tartalom

### I Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező

#### RENDELETEK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 390/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a diplomáciai és konzuli képviseletek számára kibocsátott, a vízumokra vonatkozó Közös Konzuli Utasításnak a biometrikus adatok bevezetése, valamint a vízumkérelmek átvételének és feldolgozásának megszervezésére vonatkozó rendelkezései tekintetében történő módosításáról ..... 1
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 391/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól <sup>(1)</sup> ..... 11
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 392/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a tengeri utas-szállítók baleseti felelősségéről <sup>(1)</sup> ..... 24

#### IRÁNYELVEK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/15/EK irányelve (2009. április 23.) a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól <sup>(1)</sup> ..... 47
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről <sup>(1)</sup> ..... 57

Ár: 26 EUR

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg

(folytatás a túloldalon)

# HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/17/EK irányelve (2009. április 23.) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról <sup>(1)</sup> ..... 101
  
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/18/EK irányelve (2009. április 23.) a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK tanácsi és a 2002/59/EK Európai Parlamenti és Tanácsi irányelv módosításáról <sup>(1)</sup> 114
  
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/20/EK irányelve (2009. április 23.) a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításáról <sup>(1)</sup> ..... 128
  
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/21/EK irányelve (2009. április 23.) a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről <sup>(1)</sup> ..... 132



---

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg

## I

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező)

## RENDELETEK

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 390/2009/EK RENDELETE

(2009. április 23.)

**a diplomáciai és konzuli képviselvek számára kibocsátott, a vízumokra vonatkozó Közös Konzuli Utasításnak a biometrikus adatok bevezetése, valamint a vízumkérelmek átvételének és feldolgozásának megszervezésére vonatkozó rendelkezései tekintetében történő módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 62. cikke (2) bekezdése b) pontjának ii. alpontjára,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az európai adatvédelmi biztos véleményére <sup>(1)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(2)</sup>,

mivel:

- (1) A kérelmezők megbízható ellenőrzésének és azonosításának biztosítására biometrikus adatokat kell feldolgozni a 2004/512/EK tanácsi határozattal <sup>(3)</sup> létrehozott vízuminformációs rendszerben (VIS), valamint jogi keretet kell biztosítani e biometrikus azonosítók gyűjtésére. A VIS alkalmazása megköveteli továbbá, hogy a vízumkérelmek átvételének megszervezésére új lehetőségeket alakítsanak ki.
- (2) A biometrikus azonosítók beillesztése a VIS-be fontos lépés azon új elemek alkalmazásának irányában, amelyek megbízhatóbb kapcsolatot teremtenek a vízum birtokosa és az útlevél között a hamis személyazonosság használá-

tának megakadályozása érdekében. Ennélfogva alapvető követelmény, hogy a kérelmező – legalább az első kérelem benyújtásakor – személyesen megjelenjen annak érdekében, hogy a vízumot a biometrikus azonosítók VIS-ben történő nyilvántartásba vételével lehessen kiadni.

- (3) A kiválasztott biometrikus azonosítók a vízuminformációs rendszerről (VIS) és a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumokra vonatkozó adatok tagállamok közötti cseréjéről szóló, 2008. július 9-i 767/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben (VIS-rendelet) <sup>(4)</sup> található.
- (4) Ez a rendelet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által megállapított megfelelő rendelkezésekre történő hivatkozással határozza meg a biometrikus azonosítók gyűjtésének szabályait. Az interoperabilitás biztosításához nincs szükség pontosabb műszaki előírásokra.
- (5) A vízum kérelmezése során a tagállamok által átvett valamennyi dokumentumot, adatot vagy biometrikus azonosítót a konzuli kapcsolatokról szóló, 1963. április 24-i bécsi egyezmény szerinti konzuli okmányoknak kell tekinteni, és ennek megfelelően kell kezelni.
- (6) A kérelmezők nyilvántartásba vételének megkönnyítése és a tagállamok költségeinek csökkentése érdekében a képviseleti forma meglévő keretei mellett új szervezeti lehetőségeket kell előirányozni. Elsőként a diplomáciai és konzuli képviselvek számára kibocsátott vízumokra vonatkozó Közös Konzuli Utasítást <sup>(5)</sup> ki kell egészíteni a kérelmek átvételére és a biometrikus azonosítók felvételére vonatkozó korlátozott képviselet külön típusával.

<sup>(1)</sup> HL C 321., 2006.12.29., 38. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2008. július 10-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2009. március 5-i közös állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), valamint az Európai Parlament 2009. március 25-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(3)</sup> HL L 213., 2004.6.15., 5. o.

<sup>(4)</sup> HL L 218., 2008.8.13., 60. o.

<sup>(5)</sup> HL C 326., 2005.12.22., 1. o.

- (7) Egyéb megoldásokat, például közös ügyintézési helyeket (co-location), közös kérelemátvevő központokat, tiszteletbeli konzulok alkalmazását és a külső szolgáltatókkal való együttműködést kell bevezetni. E megoldásokra megfelelő jogi keretet kell létrehozni, figyelembe véve különösen az adatvédelmi kérdéseket. A tagállamok az ezen jogi keretben megállapított feltételeknek megfelelően meghatározzák, hogy a szervezeti megoldás mely formáját fogják alkalmazni az egyes harmadik országokban. A szervezeti megoldással kapcsolatos részletes információkat a Bizottságnak közzé kell tennie.
- (8) Az együttműködés megszervezésekor a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a kérelmezőket a kérelmeik feldolgozásáért felelős tagállamhoz irányítsák.
- (9) Rendelkezéseket kell kidolgozni azon esetekre, amikor a tagállamok úgy határoznak, hogy az eljárás megkönnyítése érdekében együttműködnek egy külső szolgáltatóval a kérelmek átvételét illetően. Ilyen döntésre akkor kerülhet sor, ha különleges körülmények folytán vagy a helyi adottságokból kifolyólag az érintett tagállam számára a más tagállamokkal korlátozott képviselő formájában való együttműködés, a közös ügyintézési hely (co-location) vagy a közös kérelemátvevő központ létrehozása nem bizonyul megfelelő megoldásnak. Az ilyen megoldásokat a vízumkibocsátás általános elveivel összhangban kell kialakítani, tiszteletben tartva a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>(1)</sup> meghatározott adatvédelmi követelményeket. Ezenkívül e megoldások kialakításakor és azok alkalmazása során a vízumshopping elkerülésének szükségességére is ügyelni kell.
- (10) A tagállamoknak a külső szolgáltatókkal olyan jogi eszköz alapján kell együttműködniük, amely rendelkezéseket tartalmaz a szolgáltató pontos felelősségi köréről, a helyiségeibe történő közvetlen és korlátlan belépésről, a kérelmezőknek szóló információkról, a titoktartásról, valamint az együttműködés felfüggesztésének vagy felmondásának körülményeiről, feltételeiről és eljárásának menetéről.
- (11) Ez a rendelet a tagállamok számára lehetővé teszi a külső szolgáltatóval való együttműködést a kérelmek átvételét illetően, ugyanakkor a kérelmek benyújtása tekintetében az „egyablakos ügyintézés” elvét alkalmazza, továbbá a Közös Konzuli Utasítás III. részének 4. pontjában előírt személyes megjelenés általános szabályától való eltérést tesz lehetővé. Ez nem érinti a kérelmező személyes elbírálásra való behívásának lehetőségét, nem érinti továbbá az ezeket a kérdéseket szabályozó jövőbeli jogi eszközöket sem.
- (12) Az adatvédelmi követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében konzultáció történt a 95/46/EK irányelv 29. cikkével létrehozott munkacsoporttal.
- (13) A 95/46/EK irányelv vonatkozik a tagállamokra a személyes adatok e rendeletnek megfelelően történő feldolgozása tekintetében.
- (14) A tagállamoknak fenn kell tartaniuk annak lehetőségét, hogy diplomáciai vagy konzuli képviselőiteken minden kérelmező közvetlenül benyújthassa kérelmét.
- (15) A későbbi kérelmekkel kapcsolatos eljárás megkönnyítése érdekében lehetővé kell tenni, hogy az ujjlenyomatokat a VIS-ben történő első rögzítéstől számított 59 hónapon belül át lehessen másolni. Ezen időszak lejártát követően az ujjlenyomatokat újra fel kell venni.
- (16) A biometrikus azonosítók felvételének követelménye miatt kereskedelmi közvetítőket – például utazási irodákat – többé nem lehet igénybe venni az első kérelem benyújtására, erre csak a későbbi kérelmek benyújtásakor kerülhet sor.
- (17) A Közös Konzuli Utasítást ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (18) A Bizottság e rendelet végrehajtásáról a VIS beindítása után három évvel és azután négyévente jelentést nyújt be.
- (19) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a kérelmek átvételének és feldolgozásának a biometrikus adatok VIS-be való bevitele tekintetében történő szervezését, a közös szabványok és az interoperábilis biometrikus azonosítók, valamint a közösségi vízumpolitikában részt vevő valamennyi tagállamra vonatkozó közös szabályok bevezetését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben foglalt arányosság elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (20) Az Európai Unióról szóló szerződéshez és az Európai Közösséget létrehozó szerződéshez csatolt, Dánia helyzetéről szóló jegyzőkönyv 1. és 2. cikke értelmében Dánia nem vesz részt ennek a rendeletnek az elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó. Mivel e rendelet az Európai Közösséget létrehozó szerződés harmadik része IV. címének rendelkezései alapján a schengeni vívmányokat egészíti ki, Dánia a fenti jegyzőkönyv 5. cikkének megfelelően az e rendelet elfogadásának időpontját követő hat hónapos időszakon belül határoz arról, hogy azt nemzeti jogában végrehajtja-e.

<sup>(1)</sup> HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

(21) Izland és Norvégia tekintetében ez a rendelet az Európai Unió Tanácsa, valamint az Izlandi Köztársaság és a Norvég Királyság közötti, e két államnak a schengeni vívmányok végrehajtására, alkalmazására és fejlesztésére irányuló társulásáról szóló megállapodás<sup>(1)</sup> értelmében a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyek az említett megállapodás alkalmazását szolgáló egyes szabályokról szóló 1999/437/EK tanácsi határozat<sup>(2)</sup> 1. cikkének B. pontjában említett terület alá tartoznak.

(22) E rendelet a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyekben az Egyesült Királyság – a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának a schengeni vívmányok egyes rendelkezései alkalmazásában való részvételére vonatkozó kéréséről szóló, 2000. május 29-i 2000/365/EK tanácsi határozattal<sup>(3)</sup> összhangban – nem vesz részt. Az Egyesült Királyság ennél fogva nem vesz részt e rendelet elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó.

(23) Ez a rendelet a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyekben Írország – az Írországnak a schengeni vívmányok egyes rendelkezései alkalmazásában való részvételére vonatkozó kéréséről szóló, 2002. február 28-i 2002/192/EK tanácsi határozattal<sup>(4)</sup> összhangban – nem vesz részt. Írország ennél fogva nem vesz részt e rendelet elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó.

(24) Svájc tekintetében ez a rendelet az Európai Unió, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a Svájci Államszövetségnek a schengeni vívmányok végrehajtására, alkalmazására és fejlesztésére irányuló társulásáról szóló megállapodás<sup>(5)</sup> értelmében a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyek az 1999/437/EK határozat 1. cikkének B. pontjában említett terület alá tartoznak, összefüggésben a 2008/146/EK tanácsi határozat<sup>(6)</sup> 3. cikkével.

(25) Liechtenstein tekintetében ez a rendelet az Európai Unió, az Európai Közösség, a Svájci Államszövetség és a Liechtensteini Hercegség közötti, a Liechtensteini Hercegségnek az Európai Unió, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött, a Svájci Államszövetségnek a schengeni vívmányok végrehajtására, alkalmazására és fejlesztésére irányuló társulásáról szóló megállapodáshoz való csatlakozásáról aláírt jegyzőkönyv értelmében a

schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyek az 1999/437/EK határozat 1. cikkének B. pontjában említett terület alá tartoznak, összefüggésben a 2008/261/EK tanácsi határozat<sup>(7)</sup> 3. cikkével.

(26) Ciprus tekintetében ez a rendelet a 2003. évi csatlakozási okmány 3. cikkének (2) bekezdése értelmében a schengeni vívmányokra épülő vagy ahhoz egyéb módon kapcsolódó jogi aktusnak minősül.

(27) Ez a rendelet a 2005. évi csatlakozási okmány 4. cikkének (2) bekezdése értelmében a schengeni vívmányokra épülő vagy ahhoz egyéb módon kapcsolódó jogi aktusnak minősül,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

#### 1. cikk

#### A Közös Konzuli Utasítás módosításai

A diplomáciai és konzuli képviselők számára kibocsátott, a vízumokra vonatkozó Közös Konzuli Utasítás a következőképpen módosul:

1. A II. rész a következőképpen módosul:

a) az 1.2. b) pont a következő bekezdésekkel egészül ki:

„A tagállamok kizárólag a kérelmek átvétele és a biometrikus azonosítók levétele céljából korlátozott mértékben képviselhetnek egy vagy több másik tagállamot is. Az 1.2. pont c) és e) alpontjának megfelelő rendelkezéseit alkalmazni kell. Az iratok és adatok átvételét és a képviselt tagállam felé történő továbbítását a megfelelő adatvédelmi és biztonsági szabályok tiszteletben tartásával kell elvégezni.

Az egy vagy több képviselt tagállam gondoskodik arról, hogy a képviselő tagállam hatóságai teljes mértékben, titkosított formában továbbítsák az adatokat a képviselt tagállam hatóságainak, akár elektronikus úton, akár fizikailag, egy elektronikus adathordozó útján történik a továbbítás.

<sup>(1)</sup> HL L 176., 1999.7.10., 36. o.

<sup>(2)</sup> HL L 176., 1999.7.10., 31. o.

<sup>(3)</sup> HL L 131., 2000.6.1., 43. o.

<sup>(4)</sup> HL L 64., 2002.3.7., 20. o.

<sup>(5)</sup> HL L 53., 2008.2.27., 52. o.

<sup>(6)</sup> HL L 53., 2008.2.27., 1. o.

<sup>(7)</sup> HL L 83., 2008.3.26., 3. o.

Azon harmadik országokban, amelyek tiltják a képviselő tagállam hatóságai által a képviselt tagállam(ok) hatóságainak elektronikus úton továbbítandó adatok titkosítását, a képviselt tagállam(ok) nem engedélyezi(k) a képviselő tagállamnak az adatok elektronikus úton való továbbítását.

Ez esetben az egy vagy több érintett képviselt tagállam gondoskodik arról, hogy a képviselő tagállam hatóságai az elektronikus adatokat fizikailag, elektronikus adathordozón, teljes mértékben titkosított formában továbbítsák a képviselt tagállam(ok) hatóságainak valamely tagállam konzuli tisztviselője útján, vagy amennyiben az ilyen továbbítás aránytalan vagy ésszerűtlen intézkedéseket tenne szükségessé, más biztonságos és védett módon, például az érintett harmadik országban az érzékeny dokumentumok és adatok továbbítása terén tapasztalattal rendelkező, bejegyzett gazdasági szereplők igénybevételel.

A továbbítás biztonsági szintje valamennyi esetben az adatok érzékeny jellegéhez igazodik.

A tagállamok, illetve a Közösség az érintett harmadik országokkal megállapodásra törekednek az érintett tagállamok hatóságai között elektronikusan továbbítandó adatok titkosítását tiltó rendelkezések megszüntetése céljából.”;

b) a d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) Amennyiben az egységes vízum az a) és b) pont szerint kerül kiadásra, a képviseletet és korlátozott képviseletet fel kell tüntetni a 18. mellékletben foglalt, egységes vízumkiadási képviseleti táblázatban.”

2. A III. rész a következőképpen módosul:

a) az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

### „1. Vízumkérelmek

#### 1.1. Vízumkérdőívek – a kérdőívek száma

A kérelmezők számára elő kell írni az egységesített vízumkérdőív kitöltését is. Az egységes vízumot a 16. mellékletben megadott minta szerinti, egységesített nyomtatvány felhasználásával kell kérelmezni.

A vízumkérdőívet legalább egy példányban ki kell tölteni, hogy azt használni lehessen a központi hatóságokkal való egyeztetés során. Amennyiben a nemzeti hatósági eljárások megkövetelik, úgy a tagállamok több példányban is kérhetik a kérelmet.

#### 1.2. Biometrikus azonosítók

a) A tagállamok a kérelmezőktől biometrikus azonosítókat, azaz arcképet és tíz ujjlenyomatot vesznek fel, összhangban az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló európai egyezményben, az Európai Unió alap jogi chartájában és az Egyesült Nemzetek Szervezetének a Gyermek Jogairól szóló Egyezményében foglalt biztosítékokkal.

Első vízumkérelme benyújtásakor a kérelmezőnek személyesen meg kell jelennie. Ekkor a következő biometrikus azonosítókat kell felvenni:

- fénykép, amelyet a kérelemmel egyidejűleg szkennelnek be vagy készítenek el, és
- tíz lapos ujjlenyomat, amelyet digitálisan rögzítenek.

Amennyiben a kérelmezőtől egy korábbi kérelem kapcsán vett ujjlenyomatok első alkalommal az új kérelem időpontjánál kevesebb mint 59 hónappal korábban kerültek be a vízuminformációs rendszerbe (VIS), azokat át kell másolni a későbbi kérelembe.

Ha azonban megalapozott kétségek merülnek fel a vízumkérelmező személyazonosságát illetően, a diplomáciai vagy konzuli képviselet a fent megadott határidőn belül is ujjlenyomatot vesz.

Továbbá ha a kérelem benyújtásának időpontjában nem kerül azonnal megerősítésre, hogy a korábbi ujjlenyomatot a fent megadott határidőn belül vették, a kérelmező kérhet ujjlenyomatvételet.

A VIS-rendelet 9. cikkének 5. pontjával összhangban a kérelmekhez csatolt fényképeket minden esetben rögzíteni kell a VIS-ben. A kérelmező nem kötelezhető arra, hogy e célból személyesen megjelenjen.

A fényképre vonatkozó technikai követelmények megfelelnek az ICAO 6. kiadású 9303. sz. dokumentuma 1. részében meghatározott nemzetközi előírásoknak.



Az ujjlenyomatvételezés az ICAO-szabványoknak és a Vízuminformációs Rendszer kifejlesztésével kapcsolatos biometrikus jellemzőkre vonatkozó szabványokról szóló műszaki előírások megállapításáról szóló, 2006. szeptember 22-i 2006/648/EK bizottsági határozatnak (\*) megfelelően történik.

A biometrikus azonosítók felvételét a diplomáciai vagy konzuli képviselő, illetve a határokon történő vízumkiadásért felelős hatóságok képesített és szabályszerűen felhatalmazott személyzete végzi. A diplomáciai vagy konzuli képviselők felügyelete mellett a biometrikus azonosítókat a tiszteletbeli konzul vagy a VII. rész 1.3 és 1.4 pontjában említett külső szolgáltató képesített és szabályszerűen felhatalmazott személyzete is felveheti.

Az adatokat a VIS-be csak a szabályszerűen felhatalmazott konzuli személyzet rögzítheti a VIS-rendelet 6. cikkének (1) bekezdése, 7. cikke, valamint 9. cikkének (5) és (6) bekezdése értelmében.

A téves elutasítások és azonosítások elkerülése érdekében a tagállamok biztosítják a VIS-rendelet 15. cikkében szereplő összes keresési kritérium teljes körű alkalmazását.

#### b) Kivételek

A következő kérelmezők mentesülnek az ujjlenyomat-adási kötelezettség alól:

- a 12 év alatti gyermekek,
- olyan személyek, akiknél az ujjlenyomatvételezés fizikailag kivitelezhetetlen. Amennyiben lehetséges tíz ujjnál kevesebbről ujjlenyomatot venni, úgy rögzíteni kell a megfelelő számú ujjlenyomatot. Amennyiben azonban átmeneti akadályról van szó, a kérelmezőt kötelezni kell arra, hogy a következő kérelmezésnél adjon ujjlenyomatot. Az átmeneti akadály okairól a diplomáciai vagy konzuli képviselők, valamint a határokon történő vízumkiadásért felelős hatóságok további felvilágosítást kérhetnek. A tagállamok biztosítják, hogy a kérelmező méltóságát garantáló, megfelelő eljárások állnak rendelkezésre arra az esetre, ha a felvétel során nehézségek merülnek fel. Az ujjlenyomatvételezés fizikai kivitelezhetetlensége nem befolyásolhatja a vízum megadását vagy elutasítását,
- a tagállamok kormányai vagy nemzetközi szervezetek meghívására hivatalos útra érkező

állam- és kormányfők, valamint a nemzeti kormányok tagjai és az őket kísérő házastársak, továbbá hivatalos küldöttségük tagjai,

- a tagállamok kormányai vagy nemzetközi szervezetek meghívására hivatalos útra érkező uralkodók, valamint a királyi család egyéb magas rangú tagjai.

Valamennyi ilyen esetben fel kell tüntetni a VIS-ben a »nem alkalmazandó« bejegyzést.

(\*) HL L 267., 2006.9.27., 41. o.”;

b) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

#### „5. A személyzet magatartása

A tagállamok diplomáciai és konzuli képviselői biztosítják, hogy a kérelmezők udvarias bánásmódban részesüljenek.

Feladatai ellátása során a konzuli személyzetnek teljes mértékben tiszteletben kell tartania az emberi méltóságot. Valamennyi intézkedésnek arányban kell állnia az általa elérni kívánt célkitűzésekkel.

Feladatai ellátása során a konzuli személyzet senkivel szemben nem alkalmazhat megkülönböztetést neme, faji vagy etnikai származása, vallása vagy meggyőződése, fogyatékossága, kora vagy szexuális irányultsága alapján.”

3. A VII. rész 1. pontja a következőképpen módosul:

#### „1. A vízumosztályok szervezése

##### 1.1. A vízumkérelmek átvételének és feldolgozásának rendje

Minden tagállam maga felel a vízumkérelmek átvételének és feldolgozásának megszervezéséért. Főszabály szerint, a kérelmeket valamely tagállam diplomáciai vagy konzuli képviselőjén kell benyújtani.

A tagállamok:

- diplomáciai vagy konzuli képviselőiket, valamint a határokon történő vízumkiadásért felelős hatóságokat ellátják a biometrikus azonosítók felvételéhez szükséges felszereléssel, csakúgy, mint a tiszteletbeli konzuljaik hivatalát, amennyiben azokat az 1.3. pont alapján biometrikus azonosítók felvétele céljából igénybe veszik, és/vagy

- együttműködnek egy vagy több másik tagállammal a helyi konzuli együttműködés keretében vagy más alkalmas módon, akár korlátozott képviselő, közös ügyintézési hely (co-location) vagy közös kérelmátvevő központ formájában az 1.2. pont alapján.

Különleges körülmények folytán vagy a helyi adottságokkal kapcsolatos okokból, mint például:

- amikor a kérelmezők nagy száma miatt nem lehetséges a vízumkérelmek és az adatok időben, megfelelő körülmények között történő átvételének megszervezése, vagy
- amikor másképp nem lehetséges az érintett harmadik ország kellő területi lefedettségének biztosítása,

és amennyiben a fent említett együttműködési formák az érintett tagállam számára nem bizonyulnak megfelelőnek, a tagállamok végső soron együttműködhetnek egy külső szolgáltatóval az 1.4. ponttal összhangban.

A kérelmező személyes elbeszélgetésre való behívására vonatkozó jog fenntartása mellett (a III. rész 4. pontjának megfelelően), a szervezési forma megválasztása nem eredményezheti azt, hogy a kérelmezőnek egynél több helyszínen kelljen személyesen megjelennie a kérelem benyújtása érdekében.

#### 1.2. A tagállamok közötti együttműködés formái

- a) Ahol »közös ügyintézési hely« (co-location) létrehozását választják, ott egy vagy több tagállam diplomáciai és konzuli képviselőinek személyzete dolgozza fel a másik tagállam diplomáciai és konzuli képviselőitén keresztül hozzájuk címzett kérelmeket (ideértve a biometrikus azonosítókat is), továbbá használják a másik tagállam felszerelését is. Az érintett tagállamok megállapodnak a közös ügyintézési hely fenntartásának időtartamában és megszüntetésének feltételeiben, továbbá abban, hogy a vízumdíj mekkora hányadát kell megkapnia azon tagállamnak, amelynek diplomáciai vagy konzuli képviselőjét igénybe veszik.
- b) Ahol »közös kérelmátvevő központok« kialakítására kerül sor, ott két vagy több tagállam diplomáciai és konzuli képviselőinek személyzetét egy közös épületben helyezik el, ahol átveszik a hozzájuk címzett kérelmeket (beleértve a biometrikus azonosítókat is). A kérelmezőket a kérelem feldolgozásáért felelős tagállamhoz kell irányítani. A tagállamok megállapodnak az együttműködés időtartamában és megszüntetésének feltételeiben, valamint a részt

vevő tagállamok közötti költségmegosztásban. A fogadó országgal fennálló logisztikai és diplomáciai kapcsolatokat érintő szerződésekért egyetlen tagállam felel.

#### 1.3. Tiszteletbeli konzulok igénybevétele

Az 1.5. pontban említett feladatok részben, vagy egészben történő ellátására a tiszteletbeli konzulok is feljogosíthatók. A biztonság és az adatvédelem szavatolására megfelelő intézkedéseket kell hozni.

Amennyiben a tiszteletbeli konzul nem köztisztviselője egy tagállamnak, e feladatok ellátása során meg kell felelnie a 19. mellékletben megállapított követelményeknek, e melléklet C. pontjának c) alpontja rendelkezéseinek kivételével.

Amennyiben a tiszteletbeli konzul valamely tagállam köztisztviselője, az érintett tagállam biztosítja, hogy olyan követelményeknek tegyen eleget, amelyek egyenértékűek a diplomáciai vagy konzuli képviselőkre e feladatok ellátása terén vonatkozó követelményekkel.

#### 1.4. Együttműködés a külső szolgáltatókkal

A tagállamok törekednek arra, hogy a közbeszerzésre és a versenyre vonatkozó szabályok sérelme nélkül, egy vagy több tagállammal közösen működjenek együtt a külső szolgáltatóval.

A külső szolgáltatóval való együttműködésnek a 19. mellékletben megállapított követelményekkel összhangban lévő jogi eszközön kell alapulnia.

A tagállamok a helyi konzuli együttműködés keretében információt cserélnek a külső szolgáltatók kiválasztásáról és a vonatkozó jogi eszközök feltételeinek kidolgozását illetően.

#### 1.5. A külső szolgáltatókkal folytatott együttműködés típusai

A külső szolgáltató az alábbiakban felsorolt egy vagy több feladat ellátásával bízható meg:

- a) általános tájékoztatás a vízumkiadás feltételeiről és a vízumkérdőívekről;
- b) az ellenőrző lista alapján a kérelmezők tájékoztatása a szükséges támogató dokumentumokról;
- c) adatok és kérelmek (beleértve a biometrikus azonosítókat is) felvétele, valamint a kérelmek továbbítása a diplomáciai vagy konzuli képviselő részére;



- d) a díj beszedése;
- e) a diplomáciai vagy konzuli képviseleten, illetve a külső szolgáltatónál való személyes megjelenés céljából adott időpontok kezelése;
- f) az úti okmányoknak a diplomáciai vagy konzuli képviselettől való átvétele (ideértve adott esetben az elutasításról szóló értesítést is), majd a kérelmezőhöz való visszajuttatása.

#### 1.6. A tagállamok kötelezettségei

A külső szolgáltató kiválasztásánál az érintett tagállam/tagállamok alaposan megvizsgálja/megvizsgálják a szolgáltató fizetőképességét és megbízhatóságát (ideértve a szükséges engedélyeket, a kereskedelmi nyilvántartásba való bejegyzést, a vállalkozás alapító okiratát, a banki szerződéseket), valamint megbizonyosodik arról, hogy nem áll fenn összeférhetlenség.

Az érintett egy vagy több tagállam biztosítja, hogy a kiválasztott külső szolgáltató teljesíti az 1.4. pontban említett jogi eszközben a vonatkozásukban megszabott feltételeket.

Az érintett egy vagy több tagállam felel az adatok feldolgozására vonatkozó adatvédelmi szabályok betartásáért, amelyet a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (\*) 28. cikkének megfelelően felügyelni kell,

A külső szolgáltatóval való együttműködés nem szűkíti le, illetve nem zárja ki az érintett tagállam(ok) nemzeti joga szerint a kérelmezők személyes adataival és a vízumkérelmek feldolgozásával kapcsolatos kötelezettségek megszegése tekintetében fennálló felelősségét. Ez a rendelkezés nem érinti az adott harmadik ország nemzeti joga szerint a közvetlenül a külső szolgáltatóval szemben foganatosítható intézkedéseket.

Az érintett egy vagy több tagállam gondoskodik arról, hogy a külső szolgáltató az adatokat teljes mértékben titkosítva továbbítsa az érintett tagállam(ok) hatóságainak, akár elektronikus úton, akár fizikailag, egy elektronikus adathordozón történik a továbbítás.

Azon harmadik országokban, amelyek tiltják a külső szolgáltató által az érintett tagállam(ok) hatóságainak elektronikusan továbbítandó adatok titkosítását, az

érintett tagállam(ok) nem engedélyezi(k) a külső szolgáltatóknak az adatok elektronikus úton való továbbítását.

Ilyen esetben az érintett tagállam/tagállamok gondoskodik/gondoskodnak arról, hogy a külső szolgáltató az elektronikus adatokat fizikailag, egy elektronikus adathordozón, teljes mértékben titkosított formában továbbítsa az érintett tagállam(ok) hatóságainak valamely tagállam konzuli tisztviselője útján, vagy amennyiben az ilyen továbbítás aránytalan vagy ésszerűtlen intézkedéseket tenne szükségessé, más biztonságos és védett módon, például az érintett harmadik országban érzékeny dokumentumok és adatok továbbítása terén tapasztalattal rendelkező, bejegyzett gazdasági szereplők igénybevételével.

A továbbítás biztonsági szintje valamennyi esetben az adatok érzékeny jellegéhez igazodik.

A tagállamok, illetve a Közösség az érintett harmadik országokkal megállapodásra törekednek a külső szolgáltató által az érintett tagállam(ok) hatóságainak elektronikus továbbítandó adatok titkosítása elleni tiltó rendelkezések megszüntetése céljából.

Az érintett tagállam(ok) képzést nyújt(anak) a külső szolgáltató számára, hogy az a kérelmezőknek megfelelő szolgáltatást és kielégítő tájékoztatást tudjon nyújtani.

Kétség esetén, az érintett tagállam(ok) gondoskodik arról, hogy amennyiben az ujjlenyomatok levételére a külső szolgáltatónál került sor, azokat a diplomáciai vagy konzuli képviseleten ellenőrizni lehessen.

A kérelmek elbírálását, az esetleges személyes elbeszélések és az engedélyezési eljárás lefolytatását, valamint a vízumbélyegegy kinyomtatását és beillesztését kizárólag a diplomáciai vagy konzuli képviseletek végezhetik.

A külső szolgáltatók semmilyen körülmények között nem férhetnek hozzá a VIS-hez. A VIS-hez való hozzáférés kizárólag a diplomáciai vagy konzuli képviselet szabályszerűen felhatalmazott személyzete számára van fenntartva.

Az érintett tagállam(ok) szorosan figyelemmel kíséri(k) az 1.4. pontban említett jogi eszköz végrehajtását, ideértve

- a) a külső szolgáltató által a kérelmezőknek a vízumkiadás feltételeiről és a vízumkérdőívekről nyújtott általános információt;
- b) minden olyan technikai és szervezési biztonsági intézkedést, amelyekre a személyes adatok véletlen vagy jogellenes megsemmisítése, véletlen elvesztése, megváltoztatása, jogosulatlan nyilvánosságra hozatala vagy az azokhoz való jogosulatlan hozzáférés elleni védelem érdekében szükség van – különösen, ha az együttműködés magában foglalja az adatoknak az érintett tagállam(ok) diplomáciai vagy konzuli képviseleteihez történő továbbítását is –, továbbá a személyes adatok feldolgozásának minden más jogellenes formája elleni védelmet is;
- c) a biometrikus azonosítók felvételét és továbbítását;
- d) az adatvédelmi rendelkezéseknek való megfelelés érdekében hozott intézkedéseket.

E célból az érintett tagállam(ok) diplomáciai vagy konzuli képviseletei rendszeresen előre nem bejelentett, helyszíni ellenőrzést végeznek a külső szolgáltatónál.

#### 1.7. Szolgáltatási díj

A külső szolgáltató a 12. melléklet alapján fizetendő díjon felül szolgáltatási díjat számíthat fel. A szolgáltatási díjnak arányban kell állnia a külső szolgáltató részéről az 1.5. pontban említett egy vagy több feladat ellátása során felmerült költségekkel.

Ezt a szolgáltatási díjat az 1.4. pontban említett jogi eszköz határozza meg pontosan.

A helyi konzuli együttműködés keretében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a kérelmezőkkel szemben felszámított szolgáltatási díjak megfelelően tükrözzék a külső szolgáltató által nyújtott szolgáltatásokat, és igazodjanak a helyi körülményekhez. Ezenfelül a tagállamoknak törekedniük kell a szolgáltatási díjak összehangolására.

A szolgáltatási díj nem haladhatja meg a 12. mellékletben meghatározott vízumdíj felét, függetlenül a vízumdíj fizetése alóli, a 12. mellékletben előírt lehetséges mentességektől.

Az érintett tagállam(ok) fenntartják annak lehetőségét, hogy diplomáciai vagy konzuli képviseletein minden kérelmező közvetlenül benyújthassa kérelmét.

#### 1.8. Tájékoztatás

A nyilvánosság számára a tagállamok diplomáciai és konzuli képviseletein pontos tájékoztatást kell kifüggeszteni arról, hogyan lehet időpontot igényelni és a kérelmet benyújtani.

#### 1.9. A szolgáltatás folyamatossága

A tagállamok a más tagállamokkal vagy a külső szolgáltatókkal folytatott együttműködés megszüntetése esetén biztosítják a teljes körű szolgáltatás folyamatosságát.

#### 1.10. Határozat és közzététel

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról, milyen módon kívánják megszervezni az állomáshelyeken a kérelmek átvételét és feldolgozását. A Bizottság gondoskodik a megfelelő közzétételről.

A tagállamok a Bizottság rendelkezésére bocsátják az 1.4. pontban említett jogi eszköz egy példányát.

(\*) HL L 281., 1995.11.23., 31. o.”

#### 4. A VIII. rész 5.2. pontja a következőképpen módosul:

- a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„5.2. a tagállamok diplomáciai és konzuli képviseletei és a kereskedelmi közvetítők közötti együttműködés”;

- b) a cím és az 5.2. pont a) alpontja között a szöveg a következő mondattal egészül ki:

„A III. rész 1.2. pontja szerinti későbbi kérelmeknél a tagállamok engedélyezhetik diplomáciai vagy konzuli képviseleteik számára, hogy együttműködést folytassanak kereskedelmi közvetítőkkel (azaz adminisztratív szolgáltatásokat nyújtó magánvállalkozásokkal és szállítási vállalkozókkal vagy utazási irodákkal, mint például utazásszervezőkkel és ügynökeikkel).”

#### 5. A szöveg a következő melléklettel egészül ki:

## „19. MELLÉKLET

**A külső szolgáltatókkal való együttműködés esetén az erre vonatkozó jogi eszközben feltüntetendő minimumkövetelmények jegyzéke**

A. A külső szolgáltató feladatai ellátása során az adatvédelem vonatkozásában:

a) minden esetben megakadályozza az adatok mindenemű jogosulatlan elolvasását, lemásolását, módosítását vagy törlését, különösen a kérelmek feldolgozásáért felelős tagállam diplomáciai vagy konzuli képviselőjéhez való továbbítás során;

b) az érintett tagállam(ok)tól kapott utasításoknak megfelelően továbbítja az adatokat:

— elektronikus úton, titkosított formában, vagy

— fizikailag, védett módon;

c) a lehető leghamarabb továbbítja az adatokat:

— a fizikailag továbbított adatok esetében legalább hetente egyszer,

— az elektronikus úton továbbított, titkosított adatok esetében legkésőbb a felvételük napjának végén;

d) az adatokat továbbításukat követően haladéktalanul törli, és biztosítja, hogy kizárólag a kérelmező neve és elérhetőségének adatai maradjanak meg időpont-egyeztetés céljára, valamint adott esetben az útlevél száma, az útlevélnek a kérelmezőhöz való visszajuttatásáig;

e) biztosít minden olyan technikai és szervezési biztonsági intézkedést, amelyekre a személyes adatok véletlen vagy jogellenes megsemmisítése, véletlen elvesztése, megváltoztatása, jogosulatlan nyilvánosságra hozatala vagy az azokhoz való jogosulatlan hozzáférés elleni védelem érdekében szükség van – különösen, ha az együttműködés magában foglalja az adatoknak az érintett tagállam(ok) diplomáciai vagy konzuli képviselőihez történő továbbítását is –, továbbá a személyes adatok feldolgozásának minden más jogellenes formája elleni védelmet is;

f) az adatokat kizárólag a kérelmezők személyes adatainak az érintett tagállam(ok) nevében történő feldolgozásával összefüggő célokra használja fel;

g) legalább a 95/46/EK irányelvben foglaltakkal egyenértékű adatvédelmi normákat alkalmaz;

h) ellátja a kérelmezőket a VIS-rendelet 37. cikkében előírt információkkal.

B. A külső szolgáltató feladatai ellátása során az alkalmazottak magatartása vonatkozásában:

a) biztosítja a személyzet megfelelő képzését;

b) biztosítja, hogy személyzete feladatainak végrehajtása során:

— udvariasan fogadja a kérelmezőket,

— tiszteletben tartsa a kérelmezők emberi méltóságát és integritását,

— a kérelmező személyekkel szemben nemi, faji vagy etnikai származási alapon, továbbá vallás vagy meggyőződés, fogyatékoság, életkor vagy szexuális irányultság alapján ne alkalmazzon megkülönböztetést, és

— tiszteletben tartsa a bizalmas adatkezelés elveit, melyek egyébiránt a személyzet munkaviszonyának megszűnését vagy a jogi eszköz felfüggesztését vagy megszüntetését követően is alkalmazandók;

c) biztosítja a társaságnál dolgozó alkalmazottak személyazonosságáról történő mindenkori tájékoztatást;

d) igazolja, hogy alkalmazottai nem szerepelnek a bűnügyi nyilvántartásban, továbbá rendelkeznek a szükséges szakértelemmel.

C. A külső szolgáltató, feladatai ellátásának ellenőrzésével kapcsolatban:

a) az érintett egy vagy több tagállam erre jogosult személyzete számára mindenkor, előzetes értesítés nélkül hozzáférést biztosít helyiségeihez, különösen szemle céljára;

b) vizsgálati célra lehetőséget biztosít az időpont-egyeztetési rendszeréhez való külső hozzáférésre;

c) biztosítja a megfelelő felügyeleti eszközök alkalmazását (pl. tesztelési célú kérelmezői fellépés, webkamera);

d) hozzáférést biztosít az adatvédelmi előírásoknak való megfelelés bizonyítékaihoz, ideértve a jelentéstételi kötelezettséget, a külső auditot és a rendszeres helyszíni ellenőrzéseket is;

e) az érintett egy vagy több tagállamnak késelem nélkül jelenti a biztonsági előírások megsértését, illetve a kérelmezők által az adatokkal való visszaéléssel vagy az azokhoz való jogosulatlan hozzáféréssel kapcsolatban tett panaszokat, továbbá együttműködik az érintett egy vagy több tagállammal annak érdekében, hogy a panaszos kérelmezők számára megoldást találjanak és gyors magyarázattal szolgáljanak.

D. Általános követelményként, a külső szolgáltató:

- a) a kérelem feldolgozásáért felelős tagállam(ok) utasításai alapján jár el;
- b) megfelelő korrupcióellenes intézkedéseket vezet be (pl. rendelkezések az alkalmazottak javadalmazására vonatkozóan; együttműködés a feladattal megbízott alkalmazottak kiválasztásában; páros feladatvégzés szabálya; rotációs elv);
- c) teljes mértékben tiszteletben tartja a jogi eszköz rendelkezéseit, amelynek felfüggesztési vagy megszüntési záradékot is tartalmaznia kell különösen a megálapított szabályok megsértése esetére, továbbá felülvizsgálati záradékot abból a célból, hogy a jogi eszköz a legjobb gyakorlatokat tükrözze.”

### 2. cikk

#### Jelentéstétel

A Bizottság három évvel a VIS működésének megkezdése után, majd ezt követően négyévenként jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet végrehajtásáról, amely kiterjed a biometrikus azonosítók felvételének és felhasználásának végrehajtására, a választott ICAO-szabvány megfelelőségére, az adatvédelmi szabályok teljesítésére, a külső szolgálta-

tókkal való együttműködés tapasztalataira – különös tekintettel a biometrikus adatok felvételére –, valamint az ujjlenyomat átmásolására vonatkozó 59 hónapos szabály betartására és a vízumkérelmek átvételének és feldolgozásának megszervezésére. A jelentésnek a VIS-rendelet 17. cikkének 12., 13. és 14. pontja, valamint 50. cikkének (4) bekezdése alapján tartalmaznia kell továbbá azokat az eseteket, amelyekben ujjlenyomat vételére ténylegesen nem volt lehetőség vagy jogi okokból nem kellett ujjlenyomatot venni, összehasonlítva azon esetek számával, amelyekben ujjlenyomatot vettek. A jelentésnek tájékoztatást kell tartalmaznia azokról az esetekről is, amikor olyan személynek, aki ténylegesen nem tudott ujjlenyomatot adni, visszautasították a vízumkérelmét. A jelentéshez szükség esetén az ezen rendelet módosítására vonatkozó megfelelő javaslatokat kell mellékelni.

Az első jelentés annak kérdésével is foglalkozik, hogy a 12 év alatti gyermekek ujjlenyomata kellően megbízható-e azonosítás és ellenőrzés céljára, továbbá – a Bizottság égisze alatt végzett tanulmány eredményei alapján – különösen azzal, hogy az ujjlenyomat hogyan változik a korrallal.

### 3. cikk

#### Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban, az Európai Közösséget létrehozó szerződéssel összhangban.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről

az elnök

P. NEČAS

**Az EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 391/2009/EK RENDELETE**

**(2009. április 23.)**

**a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól**

**(Átdolgozott változat)**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen 80. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően az egyeztetőbizottság által 2009. február 3-án jóváhagyott közös szövegtervezet figyelembevételével <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerhajózási igazgatás vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 1994. november 22-i 94/57/EK tanácsi irányelvet <sup>(4)</sup> több alkalommal jelentős mértékben módosították. Mivel további módosításokra van szükség, az átláthatóság érdekében az irányelvet át kell dolgozni.
- (2) Tekintettel a 94/57/EK irányelv rendelkezéseinek természetére, helyénvalónak tűnik, hogy azokat két különböző közösségi jogi eszközzel dolgozzák át: nevezetesen egy irányelvvel és egy rendelettel.
- (3) A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezeteknek képesnek kell lenniük szolgáltatásaiknak a Közösség egészében való nyújtására és az egymással való versen-

gésre, miközben mindenhol egyenlő szinten gondoskodnak a biztonságról és a környezet védelméről. A tevékenységükhöz szükséges szakmai szabványokat ezért egységesen kell megalkotni és alkalmazni a Közösség egészében.

- (4) Ezt a célt olyan intézkedések révén kell elérni, amelyek kellő módon kapcsolódnak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) munkájához, és adott esetben arra épülnek, illetve kiegészítik azt. A tagállamoknak és a Bizottságnak továbbá elő kell segíteniük az elismert szervezetekre vonatkozó nemzetközi kódex IMO általi kidolgozását.

- (5) A szervezetek elismerésére vonatkozóan minimumkövetelményeket kell megállapítani a hajók biztonságának növelése és a hajók által okozott környezetszennyezés megelőzése érdekében. A 94/57/EK irányelvben megállapított minimumkövetelményeket ezért erősíteni kell.

- (6) Annak érdekében, hogy a legelső elismerést megadják az olyan szervezetek számára, amelyek a tagállamok nevében történő tevékenységre kívánnak felhatalmazást kapni, a Bizottság az elismerést kérelmező tagállamokkal együtt összehangolt és központosított módon hatékonyabban tudja megítélni, hogy a szervezet az ebben a rendeletben meghatározott minimumkövetelményeket kielégíti-e.

- (7) Az elismerés csak a szervezet minőséggel és biztonsággal kapcsolatos teljesítménye alapján adható meg. Biztosítani kell, hogy ezen elismerés hatálya mindenkor összhangban legyen az érintett szervezet tényleges teljesítményével. Az elismerés megadásakor továbbá tekintetbe kell venni az elismert szervezetek eltérő jogi formáját és szervezeti felépítését, miközben továbbra is biztosítani kell az e rendeletben meghatározott minimumkövetelmények egységes alkalmazását és a közösségi ellenőrzések hatékonyságát. Az elismerendő szervezetnek és jogi személyiséggel rendelkező egységeinek – szervezeti felépítésétől függetlenül – világszerte szolgáltatásokat kell nyújtania, és általános közös és egyéni felelősséget kell viselnie.

<sup>(1)</sup> HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

<sup>(2)</sup> HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. április 25-i véleménye (HL C 74. E, 2008.3.20., 632. o.), a Tanács 2008. június 6-i közös állásponjtja (HL C 190. E, 2008.7.29., 1. o.), az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2009. február 26-i határozata és az Európai Parlament 2009. március 11-i jogalkotási állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(4)</sup> HL L 319., 1994.12.12., 20. o.

- (8) Az ezen rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak <sup>(5)</sup> megfelelően kell elfogadni.

<sup>(5)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.



- (9) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy a nemzetközi egyezmények, jegyzőkönyvek, szabályzatok és a kapcsolódó határozatok módosításainak átvezetése, az I. mellékletben előírt követelmények naprakésszé tétele, valamint a szabályok és eljárások hatékonyságának és az elismert szervezetek osztályozott hajói biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési teljesítményének méréséhez kapcsolódó követelmények elfogadása érdekében ezt a rendeletet módosítsa. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak, és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel való kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással kell elfogadni.
- (10) Rendkívül fontos, hogy gyorsan, hatékonyan és arányosan foglalkozzanak azzal, ha egy elismert szervezet nem tesz eleget kötelezettségeinek. Az elsődleges cél bármilyen hiányosság helyrehozatala, a biztonságot vagy a környezetet fenyegető bármilyen lehetséges veszély korai kiküszöbölése céljából. A Bizottságnak ezért meg kell adni a szükséges felhatalmazást ahhoz, hogy az elismert szervezettől megkövetelje a szükséges megelőző és helyreállító intézkedések meghozatalát, és hogy kényszerítő intézkedésként pénzbírságot vagy időszakos kényszerítő bírságot szabjon ki. E hatásköreinek gyakorlása során a Bizottságnak tiszteletben kell tartania az alapvető jogokat, és biztosítania kell, hogy a szervezetek álláspontjukat az eljárás bármely szakaszában kifejthessék.
- (11) A közösségi szintű megközelítésnek megfelelően egy olyan szervezet elismerését visszavonó határozatot, amely nem tesz eleget a rendeletben megállapított kötelezettségeknek – vagy azért, mert a fent említett intézkedések nem bizonyultak hatékonyak, vagy mert a szervezet egyébként a biztonságra és a környezetre nézve elfogadhatatlan veszélyt jelent –, a Bizottságnak közösségi szinten, a bizottság eljárása alapján kell meghoznia.
- (12) Az elismert szervezetek folyamatos utólagos ellenőrzésénél az összehangolt és központosított eljárásmód hatékonyabb annak megítélésére, hogy e szervezetek mennyiben tesznek eleget e rendeletnek. Ezért helyénvaló, hogy a Bizottságot az elismerést kérelmező tagállammal együtt bízzák meg ezzel a feladattal a Közösség nevében.
- (13) Az elismert szervezetek működésének ellenőrzése részeként elengedhetetlen, hogy a Bizottság ellenőrei a hajó lobogójára való tekintet nélkül hozzáférésük legyen a hajókhoz és a hajózási dokumentumokhoz annak megállapítása érdekében, hogy az elismert szervezetek eleget tesznek-e az e rendeletben megállapított minimális követelményeknek az osztályaikba tartozó valamennyi hajó tekintetében.
- (14) Az elismert szervezetek azon képessége, hogy gyorsan felismerjék és helyrehozzák a szabályaikban, eljárásaikban és belső ellenőrzéseikben meglévő hibákat, nélkülözhetetlen az általuk felügyelt és bizonyítvánnyal ellátott hajók biztonsága szempontjából. Ezt a képességet egy minőségvizsgáló és tanúsító szervnek kell megerősítenie, amely üzleti és politikai érdekektől független, és közös fellépést javasolhat valamennyi elismert szervezet tartós fejlődése és a Bizottsággal való gyümölcsöző együttműködés biztosítása céljából.
- (15) Az elismert szervezetek szabályai és eljárásai kulcsfontosságúak a biztonság növelésének és a balesetek és a környezetszennyezés megelőzésének. E szervezetek elindították szabályaik és rendelkezéseik harmonizálásának folyamatát. A közösségi jogszabályoknak ösztönözniük és támogatniuk kell ezt a folyamatot, tekintve, hogy az kedvező hatással lehet a tengeri biztonságra és ugyanakkor az európai hajóépítő ipar versenyképességére is.
- (16) Az elismert szervezetek szabályainak összehangolása a kereskedelmi hajók tervezésének, építésének és rendszeres vizsgálatainak vonatkozásában folyamatban van. Ennélfogva a saját szabályok kidolgozásának kötelezettségét vagy a saját szabályok kidolgozására vonatkozó bizonyított képességet a harmonizációs folyamat összefüggésében kell látni, és az nem képezheti az elismert szervezetek vagy a potenciális jelöltek tevékenységei elismerésének akadályát.
- (17) Az elismert szervezeteket kötelezni kell műszaki szabványaik aktualizálására és azok következetes hatályba léptetésére, a biztonsági szabályok harmonizálása és a nemzetközi szabályok közösségen belüli egységes végrehajtásának biztosítása érdekében. Amennyiben az elismert szervezetek műszaki szabványai azonosak vagy nagyon hasonlóak, fontolóra kell venni a bizonyítványok kölcsönös elismerését a megfelelő esetekben, referenciaként a legnagyobb követelményeket állító és leghigorúbb szabványokat alapul véve.
- (18) Noha az egyes elismert szervezetek – elvben – csak és kizárólag az általuk tanúsított alkatrészekkel kapcsolatban vonhatók felelősségre, az elismert szervezetek és gyártók felelőssége minden egyedi esetben a közösen meghatározott feltételek, illetve adott esetben az alkalmazandó jog szerint állapítandó meg.
- (19) Mivel az átláthatóság és az érdekelt felek közötti információcseré, valamint a nyilvánosságnak az információhoz való hozzáférése joga a tengeri balesetek megelőzésének alapvető eszközei, az elismert szervezeteknek minden vonatkozó jogszabály által meghatározott információt meg kell adniuk az osztályaikba tartozó hajók állapotára vonatkozóan a kikötő szerinti állam ellenőrző hatóságainak, és azokat nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenniük.



- (20) Annak a megakadályozására, hogy a hajók a szükséges javítások elkerülése céljából más osztályba lépjenek, az elismert szervezeteknek egymás között ki kell cserélniük minden, az osztályt cserélő hajók állapotára vonatkozó információt, bevonva szükség esetén a lobogó szerinti államot.
- (21) A tengerészetben érdekelt felek – ideértve hajógyárakat, a berendezések beszállítóit és a hajótulajdonosokat – szellemi tulajdonjogainak védelme nem akadályozhatja az e felek közötti rendes gazdasági ügyleteket és szerződéses szolgáltatásokat.
- (22) Az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> által létrehozott Európai Tengerbiztonsági Ügynökségnek támogatást kell nyújtania e rendelet alkalmazásának biztosításához.
- (23) Mivel e rendelet célját: nevezetesen az azon szervezetek által végrehajtandó intézkedések meghatározását, amelyek a Közösségben hajók felügyeletéért, vizsgálatáért és a rendelkezések betartását igazoló bizonyítványok kiállításáért felelősek, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, illetve a fellépés terjedelme és hatása miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket fogadhat el a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (24) A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetekkel kapcsolatosan a tagállamok által követendő intézkedéseket a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 2009. április 23-i 2009/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(2)</sup> határozza meg,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### 1. cikk

Ez a rendelet állapítja meg az azon szervezetek által végrehajtandó intézkedéseket, amelyek a tengerek biztonságáról és a tengerek szennyezésének megakadályozásáról szóló nemzetközi egyezmények rendelkezéseinek betartása céljából a hajók felügyeletéért, vizsgálatáért és a rendelkezések betartását igazoló bizonyítványok kiállításáért felelősek, ugyanakkor a rendelet előmozdítja a szolgáltatásnyújtási szabadság céljának elérését. Ez magában foglalja a nemzetközi egyezmények hatálya alá tartozó hajók hajótestével, gépi berendezéseivel, elektromos és vezérlőberendezéseivel szemben támasztott biztonsági követelmények kidolgozását és megvalósítását is.

<sup>(1)</sup> HL L 208., 2002.8.5., 1. o.

<sup>(2)</sup> Lásd e Hivatalos Lap 47 oldalát.

### 2. cikk

E rendelet alkalmazásában a következő meghatározások alkalmazandók:

- a) „hajó” a nemzetközi egyezmények hatálya alá tartozó hajó;
- b) „nemzetközi egyezmények” az 1974. november 1-i Életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS 74), kivéve a melléklet XI-2 fejezetét, az 1966. április 5-i nemzetközi egyezmény a merülésvonalakról, valamint az 1973. november 2-i nemzetközi egyezmény a hajók által okozott környezetszennyezés megelőzéséről (MARPOL), annak jegyzőkönyveivel és módosításaival együtt, valamint a tagállamok mindegyikében alkalmazott kötelező, frissített változatú vonatkozó szabályzatok;
- c) „szervezet” jogalany és annak leányvállalatai, valamint bármilyen más, ellenőrzése alatt álló csoport, amelyek együttesen vagy külön-külön végzik az e rendelet hatálya alá tartozó feladatokat;
- d) „ellenőrzés” a c) pont alkalmazásában jogok, szerződések és bármilyen más, jogi vagy tényleges eszközök, amelyek akár külön-külön, akár együttesen lehetőséget adnak egy jogalany feletti meghatározó befolyás gyakorlására, vagy lehetővé teszik e jogalany számára az e rendelet hatálya alá tartozó feladatok elvégzését;
- e) „elismert szervezet” e rendeletnek megfelelően elismert szervezet;
- f) „felhatalmazás” olyan intézkedés, melynek során egy tagállam egy elismert szervezet számára felhatalmazást ad vagy hatáskört ruház át;
- g) „jogszabályban előírt bizonyítvány” egy lobogó szerinti állam által vagy nevében a nemzetközi egyezményekkel összhangban kibocsátott bizonyítvány;
- h) „szabályok és eljárások” egy elismert szervezet követelményei a hajók tervezése, megépítése, felszerelése, karbantartása és vizsgálata vonatkozásában;
- i) „osztályozási bizonyítvány” egy elismert szervezet által kibocsátott olyan okmány, amely igazolja, hogy a hajó megfelel a hajó meghatározott célú használatára vagy meghatározott működési területre vonatkozó, az elismert szervezet által összeállított és nyilvánosságra hozott szabályoknak és eljárásoknak;
- j) „letelepedés” azt a helyet jelenti, ahol egy szervezet létesítő okirat szerinti székhelye, központi ügyvezetése vagy üzleti tevékenységeinek fő helye található.

## 3. cikk

(1) Ha egy tagállam felhatalmazást kíván adni egy még el nem ismert szervezetnek, elismerési kérelmet kell benyújtania a Bizottsághoz részletes adatokkal és bizonyítékokkal arra vonatkozóan, hogy a szervezet megfelel az I. mellékletben meghatározott minimumfeltételeknek, valamint arról a követelményről és kötelezettségvállalásáról, hogy a szervezet teljesíteni fogja a 8. cikk (4) bekezdésében, valamint a 9., a 10. és a 11. cikkben meghatározott rendelkezéseket.

(2) A Bizottság a kérelmet benyújtó tagállammal együtt értékeli azokat a szervezeteket, amelyeknek az elismerési kérelmét megkapták, annak megvizsgálása érdekében, hogy a szervezetek felvállalják-e az (1) bekezdésben említett követelményeket és megfelelnek-e azoknak.

(3) A Bizottság a 12. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással elutasítja azon szervezetek elismerését, amelyek nem tesznek eleget az e cikk (1) bekezdésében említett követelményeknek, vagy amelyek működése a 14. cikkel összhangban meghatározott feltételek alapján a biztonságot vagy a környezetet fenyegető elfogadhatatlan veszélynek minősül.

## 4. cikk

(1) Az elismerést a Bizottság a 12. cikk (3) bekezdésében hivatkozott szabályozási bizottsági eljárással adja meg.

(2) Az elismerés kizárólag olyan szervezeteknek adható meg, amelyek teljesítik a 3. cikkben említett követelményeket.

(3) Az elismerést a releváns jogalanynak, azaz az elismert szervezetet alkotó valamennyi jogalany közül az anyaszervezetnek kell megadni. Az elismerésnek vonatkoznia kell valamennyi olyan jogalanyra, amely hozzájárul annak biztosításához, hogy ez a jogalany világszerte támogassa szolgáltatásait.

(4) A Bizottság az elismerést a 12. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással korlátozhatja bizonyos típusú vagy méretű hajók, bizonyos kereskedelmi formák vagy ezek kombinációja vonatkozásában, az érintett szervezet bizonyított képességeivel és szakértelmével összhangban. Ebben az esetben a Bizottság közli a korlátozás indokait és azokat a feltételeket, amelyek mellett a korlátozást fel lehet oldani vagy ki lehet terjeszteni. Ez a korlátozás bármikor felülvizsgálható.

(5) A Bizottság az e cikkel összhangban elismert szervezetekről jegyzéket készít, és azt rendszeresen frissíti. A jegyzéket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.

## 5. cikk

Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy elismert szervezet nem tett eleget a melléklet minimumkövetelményeinek vagy az e rendelet értelmében előírt kötelezettségeinek, vagy ha egy elis-

mert szervezet teljesítménye a biztonság és a környezetszennyezés megelőzése terén jelentős mértékben romlott, anélkül azonban, hogy az elfogadhatatlan mértékben veszélyeztetné a biztonságot és a környezetet, felkéri az érintett elismert szervezetet a szükséges megelőző és helyreállító intézkedésnek meghatározott határidőn belüli meghozatalára annak érdekében, hogy ezeknek a kötelezettségeknek és minimumkövetelményeknek eleget tegyen, és különösen hogy kiküszöböljön bárminemű, a biztonságot vagy a környezetet fenyegető potenciális veszélyt, vagy hogy más módon foglalkozzon a romló teljesítmény okaival.

A megelőző vagy helyreállító intézkedés magában foglalhat ideiglenes védintézkedéseket, ha a biztonságot vagy a környezetet fenyegető potenciális veszély már küszöbön áll.

A Bizottságnak mindazonáltal a tervezett intézkedésekről – haladéktalan végrehajtásuk sérelme nélkül – előzetesen értesítenie kell mindazon tagállamokat, amelyek az érintett elismert szervezetnek felhatalmazást adtak.

## 6. cikk

(1) Az 5. cikk értelmében meghozott intézkedések mellett a Bizottság – a 12. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően – pénzbírságot szabhat ki azon elismert szervezettel szemben:

a) — amelynek esetében az I. mellékletben előírt minimumkövetelmények, vagy a 8. cikk (4) bekezdése, a 9., 10. és a 11. cikk alapján fennálló kötelezettségei teljesítésének súlyos vagy ismételt elmulasztása,

vagy

— amelynek romló teljesítménye a struktúrájában, rendszereiben, eljárásaiban vagy belső ellenőrzéseiben meglévő komoly hiányosságokra utal; vagy

b) amely szándékosan helytelen, hiányos vagy félrevezető információt bocsátott a Bizottság rendelkezésére a 8. cikk (1) bekezdése értelmében folytatott értékelése során, vagy más módon akadályozta az értékelést.

(2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül, amennyiben egy elismert szervezet elmulasztja a Bizottság által megkövetelt megelőző vagy helyreállító intézkedések vállalását, vagy indokolatlan késedelmeket okoz, a Bizottság időszakos kényszerítő bírságot szabhat ki ezzel a szervezettel szemben mindaddig, amíg az a szükséges intézkedést meg nem teszi.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben említett pénzbírságoknak és időszakos kényszerítő bírságoknak visszatartó erejűnek és arányosnak kell lenniük mind az eset súlyosságával, mind pedig az érintett elismert szervezet gazdasági kapacitásával, figyelembe véve különösen azt, hogy milyen mértékben érte veszély a biztonságot vagy a környezet védelmét.

Ezek csak azt követően szabhatók ki, hogy az érintett elismert szervezet és tagállamok lehetőséget kaptak észrevételeik benyújtására.

A pénzbírságok és a kiszabott időszakos kényszerítő bírságok együttes összege nem haladhatja meg az elismert szervezetnek az e rendelet hatálya alá tartozó tevékenységek tekintetében az előző három üzleti évben elért teljes átlagforgalma 5 %-át.

(4) Az Európai Közösségek Bírósága korlátlan joghatósággal rendelkezik a Bizottság pénzbírságot vagy időszakos kényszerítő bírságot kiszabó határozatainak felülvizsgálatára. A Bíróság a pénzbírságot vagy időszakos kényszerítő bírságot kiszabó határozatot megsemmisítheti, illetve a pénzbírságot vagy időszakos kényszerítő bírságot csökkentheti vagy növelheti.

#### 7. cikk

(1) A Bizottság visszavonja azon szervezet elismerését, amelynek:

- a) az I. mellékletben meghatározott minimumkövetelmények teljesítésével, illetve az e rendelet értelmében előírt kötelezettségeikkel kapcsolatos ismételt és súlyos mulasztása elfogadhatatlan mértékű veszélyt jelent a biztonságra vagy a környezetre;
- b) biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési teljesítménye terén ismételt és súlyos hiányosságok mutatkoznak, és ez elfogadhatatlan mértékű veszélyt jelent a biztonságra vagy a környezetre nézve;
- c) amely megakadályozza vagy ismételten gátolja a Bizottság általi értékelést;
- d) amely nem fizeti meg a 6. cikk (1) és (2) bekezdésében említett pénzbírságokat vagy időszakos kényszerítő bírságokat;
- e) amely a rá a 6. cikk értelmében kiszabott esetleges pénzbírságok tekintetében pénzügyi fedezet vagy visszatérítés iránt folyamodik.

(2) Az (1) bekezdés a) és b) pontja alkalmazásában a Bizottság határoz többek között az alábbi rendelkezésre álló információ alapján:

- a) a 8. cikk (1) bekezdése értelmében az érintett elismert szervezet vonatkozásában végzett saját értékelésének eredményei;
- b) a tagállamok által a 2009/15/EK irányelv 10. cikke értelmében benyújtott jelentések;

c) az elismert szervezet által osztályozott hajókat is érintő balesetek elemzése;

d) a 6. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett hiányosságok bármilyen újabb előfordulása;

e) az elismert szervezet osztályozásában szereplő flotta érintettségének a mértéke; és

f) a 6. cikk (2) bekezdésében említett intézkedések eredménytelensége.

(3) Az elismerés visszavonásáról a 12. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással saját kezdeményezésére vagy egy tagállam kérésére a Bizottság határoz az után, hogy az érintett elismert szervezet lehetőséget kapott észrevételeinek előterjesztésére.

#### 8. cikk

(1) Minden elismert szervezetet rendszeresen és legalább két évenként a Bizottság értékeli, azzal a tagállammal közösen, amely beterjesztette az elismerésre vonatkozó kérelmet, azt vizsgálva, hogy eleget tettek-e az e rendelet értelmében meglévő kötelezettségeknek, és hogy az I. mellékletben meghatározott minimumfeltételek teljesülnek-e. Az értékelésnek az elismert szervezetek azon tevékenységeire kell korlátozódnia, amelyek e rendelet hatálya alá tartoznak.

(2) Az értékelésre kerülő elismert szervezet kiválasztásakor a Bizottság kiemelt figyelmet fordít a szervezet biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési teljesítményére, valamint a balesetekre vonatkozó jelentésekre és a tagállamok által a 2009/15/EK irányelv 10. cikke szerint készített jelentésekre.

(3) Az értékelés részét képezheti az elismert szervezet regionális képviselőinél tett látogatás, valamint az üzemben lévő és építés alatt lévő hajók szűrőpróbaszerű vizsgálata az elismert szervezet teljesítményének átvilágítása érdekében. Ebben az esetben a Bizottság, ha szükséges, értesíti azt a tagállamot, amelyben a regionális képviselő található. Az értékelés eredményéről a Bizottság jelentésben tájékoztatja a tagállamokat.

(4) Minden elismert szervezet évente a 12. cikk (1) bekezdésében említett bizottság rendelkezésére bocsátja a minőségbiztosítási rendszerére vonatkozó vizsgálat eredményét.

#### 9. cikk

(1) Az elismert szervezeteknek biztosítaniuk kell, hogy a Bizottság hozzáférhessen a 8. cikk (1) bekezdésében említett értékeléshez szükséges információkhoz. Semmilyen szerződéses kikötésre nem lehet hivatkozni e hozzáférés korlátozása céljából.

(2) Az elismert szervezetek a hajótulajdonosokkal vagy üzemeltetőkkel kötött, a jogszabályban előírt vagy osztályozási bizonyítványok hajóknak való kiadásáról szóló szerződéseikben biztosítják, hogy a bizonyítványok kiadásának feltétele, hogy az említett felek nem akadályozzák a bizottsági ellenőröknek a hajó fedélzetére jutását a 8. cikk (1) bekezdése alkalmazásában.

#### 10. cikk

(1) Az elismert szervezetek szabályaik és eljárásaik egyenértékűségének megőrzése, azok összehangolása és alkalmazása érdekében rendszeresen konzultálnak egymással. A nemzetközi egyezmények következetes értelmezése érdekében együtt kell működniük egymással, a lobogó szerinti államok hatáskörének sérelme nélkül. Az elismert szervezeteknek a megfelelő esetekben meg kell egyezniük azokban a műszaki és eljárási feltételekben, amelyek szerint egyenértékű szabványok alapján kölcsönösen elismerik az anyagokra, berendezésekre és alkatrészekre vonatkozó osztályozási bizonyítványokat, referenciaként a legnagyobb követelményeket állító és leghigorúbb szabványokat alapul véve.

Ha a kölcsönös elismerésről komoly biztonsági okokból nem lehet megállapodni, az elismert szervezetek egyértelműen közlik annak indokait.

Ha egy elismert szervezet vizsgálat során vagy egyéb úton megbizonyosodik arról, hogy valamely anyag, berendezés vagy alkatrész nem felel meg a rá vonatkozó bizonyítványnak, a szervezet megtagadhatja az érintett anyag, berendezés vagy alkatrész fedélzeten való elhelyezésének engedélyezését. Az elismert szervezetnek haladéktalanul értesítenie kell a többi elismert szervezetet, kifejtve az engedély megtagadásának indokait.

Az elismert szervezeteknek osztályozási célból el kell ismerniük a tengerészeti felszerelésekről szóló, 1996. december 20-i 96/98/EK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> értelmében jelöléssel ellátott tengerészeti felszerelésekre vonatkozó bizonyítványokat.

A szabványok és az anyagokra, berendezésekre és alkatrészekre vonatkozó bizonyítványok kölcsönös elismerése vonatkozásában elért jelentős előrehaladásról a Bizottság és a tagállamok számára rendszeresen jelentéseket készítenek.

(2) A Bizottság 2014. június 17-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a szabályok és eljárások harmonizálási folyamatában, valamint az anyagokra, berendezésekre és alkatrészekre vonatkozó bizonyítványok kölcsönös elismerése terén elért eredményekről készített független tanulmány alapján.

(3) Az elismert szervezetek a kikötő szerinti állam hatóságával együttműködnek az általuk osztályozott hajókkal kapcsolatosan, különösen a feltárt hiányosságok és rendellenességek megszüntetése vonatkozásában.

(4) Az elismert szervezet minden tagállam szakhatóságának, amelyek a 2009/15/EK irányelv 3. cikkében előírt felhatalma-

zások egyikét biztosították, valamint a Bizottságnak minden vonatkozó tájékoztatást megad az általa osztályozott flotta, a szervezet cseréje, a hajóosztályban bekövetkezett változások, felfüggesztés vagy a hajók osztályozásának visszavonása tekintetében, függetlenül attól, hogy a hajók milyen lobogó alatt közlekednek.

A szervezet cseréjéről, a hajóosztályban bekövetkezett változásokról, felfüggesztésről vagy a hajók osztályozásának visszavonásáról szóló tájékoztatást, beleértve az esedékes szemlékről, az esedékes ajánlásokról, az osztályba sorolás feltételeiről, üzemeltetési feltételekről vagy az osztályba sorolt hajóikra vonatkozó üzemeltetési korlátozásokról való tájékoztatást – függetlenül a hajók lobogójától – elektronikus formában továbbítani kell a a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, 2009. április 23-i 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(2)</sup> végrehajtásához a tagállamok által használt közös ellenőrzési adatbázisba az elismert szervezet rendszereiben való rögzítéssel egyidejűleg, és legkésőbb 72 órával az információ közlését indokoló esetet követően. Ezt az információt, a nem időszerű ajánlások és osztályba sorolási feltételek kivételével közzé kell tenni ezeknek az elismert szervezeteknek a honlapján.

(5) Az elismert szervezet addig nem adhat ki jogszabályban előírt bizonyítványt egy olyan hajó számára, függetlenül annak lobogójától, amelyet biztonsági okok miatt osztályától megfosztottak, vagy amelyiket éppen most sorolnak át, anélkül hogy lehetőséget adnának a lobogó szerinti állam illetékes hatóságának arra, hogy elfogadható időn belül véleményt nyilvánítson arról, hogy szükséges-e a teljes felülvizsgálat.

(6) Ha egy hajót az egyik elismert szervezettől egy másikhoz helyeznek át, az átadó szervezetnek indokolatlan késedelem nélkül át kell adnia az átvevő szervezet részére a hajóra vonatkozó összes okmányt és különösen tájékoztatnia kell azt:

- a) minden esedékes vizsgálatról;
- b) minden esedékes ajánlásról és osztályba sorolási feltételekről;
- c) a hajóra vonatkozó üzemeltetési feltételekről; és
- d) az adott hajóra vonatkozó üzemeltetési korlátozásokról.

A hajóról az átvevő szervezet csak akkor állíthat ki új bizonyítványt, ha minden esedékes vizsgálatot megfelelően elvégeztek, és minden, a hajó vonatkozásában korábban kiadott esedékes ajánlásnak vagy osztályba sorolási feltételnek a teljesítése az átadó szervezet által szolgáltatott adatoknak megfelelően történt.

A bizonyítványok kiadása előtt az átvevő szervezet tájékoztatja az átadó szervezetet a bizonyítványok kiadásának dátumáról, és megerősíti az időpontot, a helyszínt, és azt a tevékenységet, amelyet az egyes esedékes vizsgálatok, esedékes ajánlások, és a hiányzó osztályba sorolási feltételek teljesítése érdekében elvégeztek.

<sup>(1)</sup> HL L 46., 1997.2.17., 25. o.

<sup>(2)</sup> Lásd e Hivatalos Lap 57. oldalát.



Az elismert szervezetek megfelelő közös követelményeket alkotnak és hajtanak végre a más osztályba sorolás azon eseteire, ahol különleges óvintézkedések szükségesek. Ezekben az esetekben sor kell hogy kerüljön a legalább tizenöt éves vagy annál régebbi hajók más osztályba sorolására és egy nem elismert szervezetből egy elismert szervezetbe való áthelyezésre.

Az elismert szervezetek együttműködnek egymással az e bekezdés rendelkezéseinek megfelelő végrehajtása érdekében.

#### 11. cikk

(1) Az elismert szervezetek legkésőbb 2011. június 17-ig létrehoznak és a vonatkozó nemzetközi minőségi előírásoknak megfelelően működtetnek egy független minőségvizsgáló és tanúsító szervet, melynek munkájában a hajóiparban tevékenykedő érintett szakmai szövetségek tanácsadói minőségben vehetnek részt.

(2) A minőségvizsgáló és tanúsító szerv az alábbi feladatokat végzi:

a) az ISO 9001 szabványnak megfelelően az elismert szervezetek minőségbiztosítási rendszerének ismétlődő és rendszeres értékelése;

b) az elismert szervezetek minőségbiztosítási rendszerének hitelesítése, ideértve azokat a szervezeteket is, amelyek elismerését a 3. cikk szerint kérték;

c) a nemzetközileg elismert minőségirányítási szabványok értelmezésének közzététele, különösen annak érdekében, hogy figyelembe vegyék az elismert szervezetek jellegének és kötelezettségeinek sajátos jellemzőit; és

d) egyéni és kollektív ajánlások elfogadása az elismert szervezetek eljárásainak és belső ellenőrzési mechanizmusainak javítása céljából.

(3) A minőségvizsgáló és tanúsító szervnek rendelkeznie kell az ahhoz szükséges irányítással és hatáskörökkel, hogy az elismert szervezetektől függetlenül működhessen, és rendelkeznie kell a szükséges eszközökkel feladatai hatékony és a legmagasabb szakmai színvonalon történő elvégzéséhez, biztosítva a feladatokat ellátó személyek függetlenségét. A minőségvizsgáló és tanúsító szerv meghatározza munkamódszereit és eljárási szabályzatát.

(4) A minőségvizsgáló és tanúsító szerv külső minőségvizsgáló szervek segítségét kérheti.

(5) A minőségvizsgáló és tanúsító szervnek az érdekeltek, köztük a lobogó szerinti államok és a Bizottság rendelkezésére kell bocsátania a munkatervéhez, valamint a megállapításaihoz és ajánlásaihoz kapcsolódó valamennyi információt, különös tekintettel azokra a helyzetekre, ahol a biztonságot veszély fenyegethette.

(6) A minőségvizsgáló és tanúsító szervet a Bizottság rendszeres időközönként értékeli.

(7) A Bizottság jelentést tesz a tagállamoknak értékelése eredményeiről és nyomon követéséről.

#### 12. cikk

(1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>(1)</sup> létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított határidő három hónap.

(4) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

#### 13. cikk

(1) A rendelet – hatályának kiterjesztése nélkül – módosítható annak érdekében, hogy az I. mellékletben előírt, különösen a vonatkozó IMO-határozatokkal kapcsolatos minimumkövetelmények időszerű frissítései megtörténjenek.

Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket, a 12. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

(2) A 2. cikk b) pontjában említett nemzetközi egyezmények módosításai a 2099/2002/EK rendelet 5. cikke szerint kizárhatók ennek az irányelvnek a hatálya alól.

<sup>(1)</sup> HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

## 14. cikk

(1) A Bizottság elfogadja és közzéteszi:

- a) a szabályok és eljárások hatékonyságának és az elismert szervezetek osztályozott hajói biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési teljesítményének méréséhez kapcsolódó követelményeket, különös tekintettel a kikötő szerinti államok általi ellenőrzésről szóló párizsi egyetértési memorandum vagy hasonló szabályozások adataira; és
- b) azokat a követelményeket, amelyek alapján a teljesítményt a biztonságra vagy a környezetre nézve elfogadhatatlan mértékben veszélyesnek lehet tekinteni, amelyek tekintetbe vehetők a kis vagy nagymértékben szakosodott szervezeteket érintő különleges körülményeket.

Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 12. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

(2) Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló, a 6. cikk és adott esetben a 7. cikk végrehajtásával kapcsolatos intézkedéseket a 12. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

(3) A mellékletben foglalt minimumkövetelmények haladéktalan alkalmazásának sérelme nélkül, a Bizottság a 12. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően szabályokat fogadhat el azok értelmezésére vonatkozóan, és mérlegelheti célok megállapítását az I. melléklet A. rész 3. pontjában szereplő általános minimumkövetelmények vonatkozásában.

## 15. cikk

(1) Azok a szervezetek, amelyeket az e rendelet hatálybalépésekor a 94/57/EK irányelv értelmében elismertek, a (2) bekezdés rendelkezéseire figyelemmel megtartják elismerésüket.

(2) Az 5. és a 7. cikk sérelme nélkül a Bizottság az e rendelet 4. cikkének (3) bekezdése fényében újból megvizsgál valamennyi, a 94/57/EK irányelv értelmében adott korlátozott elismerést 2010. június 17-ig azzal a céllal, hogy a 12. cikk (3) bekezdésében hivatkozott szabályozási bizottsági eljárással eldöntse, szükség van-e a korlátozások eltávolítására vagy másokkal való helyettesítésére. A korlátozások a Bizottság határozatának meghozataláig alkalmazásban maradnak.

## 16. cikk

A 8. cikk (1) bekezdése értelmében folytatott értékelés során a Bizottság ellenőrzi, hogy az elismerés jogosultja a szervezetten belüli azon érintett jogalany-e, amelyre e rendelet rendelkezései alkalmazandók. Ha nem ez a helyzet, a Bizottság határozatot hoz az elismerés módosítására.

Ha a Bizottság módosítja az elismerést, a tagállamok a módosításra való tekintettel kiigazítják az elismert szervezettel fennálló megállapodásaikat.

## 17. cikk

A Bizottság két évente tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot e rendelet alkalmazásáról.

## 18. cikk

A közösségi és a nemzeti jogban a 94/57/EK irányelvre való hivatkozásokat adott esetben az e rendeletre való hivatkozásként kell értelmezni, a II. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban.

## 19. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

az Európai Parlament részéről  
az elnök  
H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről  
az elnök  
P. NEČAS



## I. MELLÉKLET

**A KÖZÖSSÉGI ELISMERÉST MEGSZEREZNI VAGY FENNTARTANI KÍVÁNÓ SZERVEZETEKSEL SZEMBEN TÁMASZTOTT MINIMUMKÖVETELMÉNYEK****(a 3. cikk szerint)**

## A. ÁLTALÁNOS MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

1. Az elismert szervezetnek jogi személyiséggel kell rendelkeznie a letelepedés államában. Könyvelését független könyvvizsgálók hitelesítik.
2. Az elismert szervezet dokumentumokkal igazolja a kereskedelmi hajók tervezésére és építésére vonatkozó széles körű értékelési tapasztalatát.
3. Az elismert szervezetnek az osztályába tartozó hajók számához, felépítéséhez és a hajók megépítésében és átalakításában való részvételéhez elegendő, megfelelő képzettségű igazgatási, műszaki, támogató és kutató személyzettel kell mindenkor rendelkeznie. Az elismert szervezet, amikor és ahogyan szükséges, képes az általános 6. és 7. pont szerinti minimumkövetelménnyel és a B. rész szerinti különleges minimumkövetelménnyel összhangban elvégzendő feladatokhoz elegendő eszközt és személyzetet bármilyen munkahelyre kijelölni.
4. Az elismert szervezet a kereskedelmi hajók tervezésének, építésének és rendszeres vizsgálatainak saját átfogó szabályait és eljárásait dolgozta ki és alkalmazza, amelyek kielégítik a nemzetközileg elismert szabványok minőségi követelményeit, vagy erre bizonyítottan képes. Ezeket nyilvánosságra hozza, folyamatosan bővíti, valamint kutatási és fejlesztési programokon keresztül folyamatosan javítja.
5. Az elismert szervezet a hajók jegyzékét évente megjelenteti, vagy a nyilvánosság számára hozzáférhető elektronikus adatbázisban nyilvántartja.
6. Az elismert szervezet működése felett nem gyakorolnak ellenőrzést hajótulajdonosok, hajóépítők, illetve a hajók gyártásában, felszerelésében, javításában vagy üzemeltetésében kereskedelmi érdekeltséggel rendelkező más személyek. Az elismert szervezet bevételei nem függenek kizárólag egyetlen kereskedelmi társaságtól. Az elismert szervezet nem végez osztályozó vagy jogszabályban előírt tevékenységet, amennyiben azonos a hajó tulajdonosával vagy üzemeltetőjével, vagy ha azokkal üzleti, személyes, vagy családi kapcsolatban áll. Az ilyen összeférhetlenség az elismert szervezet által alkalmazott felügyelőkre is érvényes.
7. Az elismert szervezet működése megfelel a szakhatóságok nevében eljáró elismert szervezetek szemlézési és hitelesítési feladatainak részletezéséről szóló IMO A.789(19) határozat mellékletében meghatározott rendelkezéseknek, amennyiben azok az e rendelet hatálya alá tartozó kérdésekre vonatkoznak.

## B. KÜLÖNÖS MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

1. Az elismert szervezet világszerte rendelkezésre áll saját főállású felügyelőkkal, vagy kivételes és megfelelően indokolt esetekben más elismert szervezetek saját főállású felügyelőivel.
2. Az elismert szervezet etikai kódex alapján működik.
3. Az elismert szervezet irányítását és ügyvitelét olyan módon kell végezni, hogy az biztosítsa a szakhatóságok által megkövetelt információk bizalmas kezelését.
4. Az elismert szervezet szükséges információkat bocsát a szakhatóság, a Bizottság és az érdekelt felek rendelkezésére.

5. Az elismert szervezet, annak hajóvizsgálói és műszaki személyzete a hajógyárak, a berendezések beszállítói és a hajótulajdonosok szellemi tulajdonjogainak – beleértve a szabadalmakat, használati engedélyeket, know-how-t vagy egyéb olyan ismereteket is, amelyek használata nemzetközi, közösségi vagy nemzeti szinten jogi oltalom alatt áll – bármilyen sérelme nélkül teljesítik feladataikat; az elismert szervezet, illetve az általa alkalmazott hajóvizsgálói és műszaki személyzete semmilyen körülmények között – a tagállamok és a Bizottság értékelési jogkörének sérelme nélkül, és különösen a 9. cikk szerint – nem továbbíthatnak vagy adhatnak át olyan üzleti szempontból értékes információt, amelyhez a hajók építésére vagy javítására vonatkozó vizsgálati, ellenőrzési vagy felügyeleti feladatok ellátása során jutottak.
6. Az elismert szervezet igazgatásának rendelkeznie kell meghatározott és írásban rögzített minőségbiztosítási eljárásokkal, célokkal és elkötelezettséggel, és gondoskodik arról, hogy ezeket az eljárásokat az elismert szervezet egészében ismerjék, alkalmazzák és érvényesítsék. Az elismert szervezet politikája kapcsolódik a biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési teljesítményi célokhoz és mutatókhoz.
7. Az elismert szervezetnek biztosítania kell, hogy:
  - a) szabályainak és eljárásainak kidolgozása és kezelése szisztematikus módon történjen;
  - b) betartják szabályait és eljárásait, és kialakítanak egy belső rendszert a szolgáltatás minőségének mérésére e szabályok és eljárások vonatkozásában;
  - c) betartják az olyan jogszabályban előírt feladatok ellátásával szemben támasztott követelményeket, amelyek ellátására az elismert szervezet felhatalmazást kapott, és kialakítanak egy belső rendszert a szolgáltatás minőségének mérésére a nemzetközi egyezményeknek való megfelelés vonatkozásában;
  - d) az elismert szervezet által nyújtott szolgáltatások minőségét befolyásoló munkakört ellátó személyzet munkaköri leírásának, hatáskörének és együttműködésnek jól meghatározottaknak és írásba foglaltaknak kell lenniük;
  - e) minden munkát ellenőrzött feltételek mellett kell végezni;
  - f) az elismert szervezet rendelkezik az általa felügyelői, műszaki vagy ügyviteli munkakörben foglalkoztatott személyzet tevékenységei és munkája folyamatos ellenőrzésére alkalmas felügyeleti rendszerrel;
  - g) a felügyelők széles körű ismeretekkel rendelkeznek annak a hajónak a típusával kapcsolatban, amelyen a feladatukat végzik, ha ez az elvégzendő vizsgálat szempontjából fontos, továbbá ismerik a vonatkozó előírásokat;
  - h) a szervezet rendelkezik az általa foglalkoztatott felügyelők képzéséhez és szakismereteik folyamatos bővítéséhez szükséges rendszerrel;
  - i) a szervezetnek a nyújtott szolgáltatások által lefedett területeken megkövetelt követelmények betartását, valamint az alkalmazott minőségbiztosítási rendszer hatékony működését bizonyító nyilvántartásokat kell vezetnie;
  - j) a szervezetnek rendelkeznie kell az összes helyszínen végzett, a minőségbiztosítási tevékenység ellenőrzéséhez egy átfogó, tervszerű, megfelelően dokumentált belső ellenőrzési rendszerrel;
  - k) a szemlézés és hitelesítés harmonizált rendszere által előírt, jogszabályban meghatározott szemlék és vizsgálatok, amelyek elvégzésére az elismert szervezet felhatalmazással bír, a szemlézés és hitelesítés harmonizált rendszerének keretében végzett, a szemlékre vonatkozó iránymutatásokról szóló A.948(23) IMO-határozat mellékletében és függelékében meghatározott rendelkezések alapján történik;
  - l) egyértelmű és közvetlen felelősségi és ellenőrzési kapcsolat áll fenn az elismert szervezet központi és regionális irodái, valamint az elismert szervezet és felügyelői között.

8. Az elismert szervezet a nemzetközileg elismert szabványok megfelelő részein alapuló és az EN ISO/IEC 17020:2004 (ellenőrző testületek), valamint a 11. cikk (1) bekezdésében említett minőségvizsgáló és tanúsító szerv által értelmezett és hitelesített EN ISO 9001:2000 (minőségbiztosítási rendszerek követelményei) szabványnak megfelelő, hatékony belső minőségbiztosítási rendszert dolgozott ki, hajtott végre és alkalmaz.
  9. Az elismert szervezet szabályait és eljárásait úgy alkalmazza, hogy a szervezet továbbra is képes saját közvetlen ismeretei és értelmezése alapján megbízható és objektív nyilatkozatot kiállítani a vonatkozó hajók biztonságáról osztályozási bizonyítványok formájában, amelyek alapján a jogszabályban előírt bizonyítványok kiállíthatók.
  10. Az elismert szervezet – szakmailag képzett személyzet bevonásával és a biztonságos hajózás nemzetközi szabályzata (ISM) végrehajtására vonatkozó iránymutatásokról szóló A.913(22) IMO-határozat mellékletében meghatározott rendelkezések értelmében – rendelkezik azon parti és hajófedélzeteken működtetett biztonsági rendszerek alkalmazásával és karbantartásával kapcsolatos értékeléshez szükséges eszközökkel, amelyekre vonatkozóan a bizonyítványt kívánják kiállítani.
  11. Az elismert szervezet engedélyezi, hogy szabályainak és eljárásainak kidolgozásában az illetékes hatóságok, vagy egyéb érdekelt felek részt vehessenek.
-

## II. MELLÉKLET

## Megfelelési táblázat

A 94/57/EK irányelv	A 2009/15/EK irányelv	E rendelet
1. cikk	1. cikk	1. cikk
2. cikk, a) pont	2. cikk, a) pont	2. cikk, a) pont
2. cikk, b) pont	2. cikk, b) pont	—
2. cikk, c) pont	2. cikk, c) pont	—
2. cikk, d) pont	2. cikk, d) pont	2. cikk, b) pont
2. cikk, e) pont	2. cikk, e) pont	2. cikk, c) pont
—	2. cikk, f) pont	2. cikk, d) pont
2. cikk, f) pont	2. cikk, g) pont	2. cikk, e) pont
2. cikk, g) pont	2. cikk, h) pont	2. cikk, f) pont
2. cikk, h) pont	2. cikk, i) pont	2. cikk, g) pont
2. cikk, i) pont	2. cikk, k) pont	2. cikk, i) pont
—	2. cikk, j) pont	2. cikk, h) pont
2. cikk, j) pont	2. cikk, l) pont	—
2. cikk, k) pont	—	2. cikk, j) pont
3. cikk	3. cikk	
4. cikk, (1) bekezdés, első mondat	—	3. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés, második mondat	—	3. cikk, (2) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés, harmadik mondat	—	—
4. cikk, (1) bekezdés, negyedik mondat	—	4. cikk, (1) bekezdés
—	—	3. cikk, (3) bekezdés
—	—	4. cikk, (2), (3), (4) bekezdések
—	—	5. cikk
—	—	6. cikk
—	—	7. cikk
5. cikk, (1) bekezdés	4. cikk, (1) bekezdés	—
5. cikk, (3) bekezdés	4. cikk, (2) bekezdés	—
6. cikk, (1), (2), (3), (4) bekezdések	5. cikk, (1), (2), (3), (4) bekezdések	—
6. cikk, (5) bekezdés	—	—
7. cikk	6. cikk	12. cikk
8. cikk, (1) bekezdés, első francia bekezdés	7. cikk, (1) bekezdés, a) pont, első albekezdés	—
8. cikk, (1) bekezdés, második francia bekezdés	—	13. cikk, (1) bekezdés
8. cikk, (1) bekezdés, harmadik francia bekezdés	7. cikk, (1) bekezdés, b) pont, első albekezdés	—
—	7. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés	13. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés
8. cikk, (2) bekezdés	7. cikk, (2) bekezdés	—
8. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	—	13. cikk, (2) bekezdés

A 94/57/EK irányelv	A 2009/15/EK irányelv	E rendelet
9. cikk, (1) bekezdés	—	—
9. cikk, (2) bekezdés	—	—
10. cikk, (1) bekezdés, bevezető szöveg	8. cikk	—
10. cikk, (1) bekezdés, a), b), c) pontok, (2), (3), (4) bekezdések	—	—
11. cikk, (1), (2) bekezdések	9. cikk, (1), (2) bekezdések	—
11. cikk, (3), (4) bekezdések	—	8. cikk, (1), (2) bekezdések
12. cikk	10. cikk	—
13. cikk	—	—
14. cikk	11. cikk, (1), (2) bekezdések	—
—	11. cikk, (3) bekezdés	—
—	12. cikk	—
—		9. cikk
15. cikk, (1) bekezdés		10. cikk, (1), (2) bekezdések
15. cikk, (2) bekezdés		10. cikk, (3) bekezdés
15. cikk, (3) bekezdés	—	10. cikk, (4) bekezdés
15. cikk, (4) bekezdés		10. cikk, (5) bekezdés
15. cikk, (5) bekezdés		10. cikk, (6) bekezdés, első, második, harmadik, ötödik albekezdések
—		10. cikk, (6) bekezdés, negyedik albekezdés
16. cikk	13. cikk	—
17. cikk	16. cikk	—
—	14. cikk	—
—	15. cikk	—
		11. cikk
		14. cikk
		15. cikk
		16. cikk
		17. cikk
		18. cikk
		19. cikk
Melléklet		I. melléklet
	I. melléklet	
	II. melléklet	II. melléklet

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 392/2009/EK RENDELETE

(2009. április 23.)

## a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően, az egyeztetőbizottság által 2009. február 3-án jóváhagyott közös szövegtervezet figyelembevételével <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A közös közlekedéspolitikai keretén belül további intézkedéseket szükséges hozni a tengeri szállítás biztonságának növelése érdekében. Ezek az intézkedések magukban foglalják az utasoknak okozott károkra vonatkozó felelősségi szabályokat is, mivel fontos a tengeri szállítás során bekövetkezett balesetekben érintett utasok számára megfelelő szintű kártérítést biztosítani.
- (2) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) égisze alatt 2002. november 1-jén elfogadták a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyvet. A Közösség és tagállamai jelenleg mérlegelik az e jegyzőkönyvhöz való csatlakozást vagy annak megerősítését. Mindenesetre az e rendeletbe foglalt rendelkezések a közösség tekintetében legkésőbb 2012. december 31-től alkalmazandók.

(3) A 2002. évi jegyzőkönyvvél módosított, a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezmény (a továbbiakban: az athéni egyezmény) csak a nemzetközi szállításra vonatkozik. A belföldi és a nemzetközi szállítás közötti megkülönböztetés a tengerhajózási szolgáltatások belső piacán megszűnt, és ezért helyénvaló a Közösségen belül azonos szintű és jellegű felelősséget alkalmazni a nemzetközi és a belföldi szállítás esetében.

(4) Az athéni egyezmény által megállapított biztosítási előírásoknak figyelembe kell venniük a hajótulajdonosok és a biztosítótársaságok kapacitását. A hajótulajdonosoknak képesnek kell lenniük a biztosítási előírások gazdasági szempontból elfogadható kezelésére, és – különösen a nemzeti szállítás szolgáltatásokat működtető kisebb hajózási társaságok esetében – figyelembe kell venni működésük szezonális jellegét. Ezért a biztosítási előírásoknak a különböző hajóosztályokat is figyelembe kell venniük.

(5) Indokolt a szállítókat az utas halála vagy személyi sérülése esetén előlegfizetésre kötelezni, amely nem jelenti a felelősség elismerését.

(6) Az utazás előtt – vagy ha ez nem lehetséges, legkésőbb induláskor – az utasokat megfelelően tájékoztatni kell a joгаikról.

(7) Az athéni egyezmény egyes – különösen a terrorizmushoz kapcsolódó károk miatti kártérítésekkel kapcsolatos – kérdéseinek rendezése érdekében az IMO jogi bizottsága 2006. október 19-én elfogadta az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO fenntartást és iránymutatásokat (a továbbiakban IMO-iránymutatások), amelyek így lex specialisnak tekinthetők.

(8) Ez a rendelet magában foglalja és kötelezővé teszi az IMO-iránymutatások egyes részeit. Ezért az IMO-iránymutatások rendelkezéseit kötelező érvényű előírásoknak kell tekinteni.

(9) Az athéni egyezmény (I. melléklet) és az IMO-iránymutatások (II. melléklet) rendelkezéseit értelemszerűen a közösségi jogszabályok összefüggésében kell értelmezni.

<sup>(1)</sup> HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

<sup>(2)</sup> HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. április 25-i véleménye (HL C 74. E, 2008.3.20., 562. o.), a Tanács 2008. június 6-i közös állásponjtja (HL C 190. E, 2008.7.29., 17. o.) és az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2009. február 26-i határozata és az Európai Parlament 2009. március 11-i jogalkotási állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).



- (10) Az e rendeletben megállapított felelősségi rendszert lépésről lépésre kiterjesztik a különféle osztályú hajókra a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> 4. cikkével összhangban. Figyelembe kell venni a viteldíjakra és a piac azon képességére gyakorolt következményeket, hogy megfelelő szintű, hozzáférhető biztosítási fedezetet lehessen szerezni, az utasok jogainak megerősítését célzó jogpolitika és a forgalom bizonyos részének szezonális jellege fényében.
- (11) Az athéni egyezmény 17. és 17a. cikkében szereplő kérdések a Közösség kizárólagos hatáskörébe tartoznak, amennyiben az említett cikkek a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK rendeletben<sup>(2)</sup> megállapított szabályokat érintik. Amint a Közösség csatlakozik az athéni egyezményhez, e rendelkezések a fent említett mértékben a Közösség jogrendjének részévé válnak.
- (12) E rendelet alkalmazásában a „vagy egy tagállamban került lajstromozásra” kifejezést úgy kell értelmezni, hogy a személyzet nélkül bérelt hajók lajstromozásának elve értelmében vett lobogó szerinti államnak vagy egy tagállamnak vagy az athéni egyezmény szerződő felének kell lennie. A tagállamoknak és a Bizottságnak meg kell tenniük a szükséges lépéseket annak érdekében, hogy az IMO-t felkérjék a személyzet nélkül bérelt hajók lajstromozásának elvével kapcsolatos iránymutatások kidolgozására.
- (13) E rendelet alkalmazásában a „mozgást segítő eszközök” kifejezés nem tekinthető sem az athéni egyezmény 8. cikke értelmében vett poggyásznak, sem járműnek.
- (14) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal<sup>(3)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (15) A Bizottságot különösen fel kell hatalmazni arra, hogy e rendeletet módosítsa a nemzetközi egyezményekhez, illetve az azokkal kapcsolatos jegyzőkönyvekhez, kódexekhez és állásfoglalásokhoz fűzött bármely későbbi módosítás beépítése érdekében. Mivel ezen intézkedések általános hatályúak és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására – beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel való kiegészítését – irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.
- (16) Az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>(4)</sup> létrehozott Európai Tengerbiztonsági Ügynökség segíti a Bizottságot az ezen rendeletben lefektetett szabályok alkalmazása terén elért eredményekről szóló jelentés elkészítésében és szövegezésében.
- (17) A nemzeti hatóságok, különösen a kikötői hatóságok alapvető és nélkülözhetetlen szerepet játszanak a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos különböző kockázatok azonosítása és kezelése terén.
- (18) A tagállamok szilárd elkötelezettséget vállaltak a 2008. október 9-i, tengeri biztonságról szóló nyilatkozatukban, hogy legkésőbb 2012. január 1-ig kifejezik egyetértésüket, miszerint kötelezőnek ismerik el az 1996. évi jegyzőkönyvvel módosított, a tengeri követelésekkel összefüggő felelősség korlátozásáról szóló 1976-os nemzetközi egyezményt. A tagállamok élhetnek az említett egyezmény 15. cikkének (3a) bekezdésében foglalt opcióval, hogy e rendelet egyedi rendelkezéseivel szabályozzák az utasokra alkalmazandó felelősségkorlátozási rendszert.
- (19) Mivel e rendelet célját, nevezetesen a tengeri szállítókat és az általuk szállított utasokat baleset esetén megillető jogokat szabályozó egységes szabályrendszer létrehozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az annak terjedelme és hatása miatt közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

#### 1. cikk

#### Tárgy

(1) Ez a rendelet megállapítja az alábbiak megfelelő rendelkezéseiben meghatározottak szerinti, az utasok tengeri szállítására vonatkozó közösségi felelősségi és biztosítási rendszert:

- a) a 2002. évi jegyzőkönyvvel módosított, a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezmény (a továbbiakban: az athéni egyezmény), amelyet az I. melléklet tartalmaz; és
- b) az IMO jogi bizottsága által 2006. október 19-én elfogadott, az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO fenntartás és iránymutatások (a továbbiakban: IMO-iránymutatások), amelyeket a II. melléklet tartalmaz.

<sup>(1)</sup> HL L 144., 1998.5.15., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 12., 2001.1.16., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

<sup>(4)</sup> HL L 208., 2002.8.5., 1. o.

(2) E rendelet továbbá kiterjeszti az említett rendelkezések alkalmazását az egyetlen tagállamon belüli, a 98/18/EK irányelv 4. cikke szerinti A. és B. osztályú hajó fedélzetén történő tengeri utasszállításra, és néhány kiegészítő követelményt állapít meg.

(3) Adott esetben legkésőbb 2013. június 30-ig a Bizottság benyújt egy jogalkotási javaslatot, amely kiterjeszti e rendelet hatályát a C. és a D. osztályú hajókra a 98/18/EK irányelv 4. cikkével összhangban.

## 2. cikk

### Hatály

Ezt a rendeletet alkalmazni kell az athéni egyezmény 1. cikke 9. pontja szerinti bármilyen nemzetközi szállításra, és az egyetlen tagállamon belüli, a 98/18/EK irányelv 4. cikke szerinti A. és B. osztályú hajó fedélzetén történő tengeri szállításra, ha:

- a) a hajó valamely tagállam lobogója alatt hajózik vagy egy tagállamban került lajstromozásra; vagy
- b) a szállítási szerződést valamely tagállamban kötötték; vagy
- c) a szállítási szerződés szerint az indulási vagy a rendeltetési hely valamely tagállamban van.

A tagállamok e rendeletet minden az egyes tagállamon belüli tengeri utazásra alkalmazhatják.

## 3. cikk

### Felelősségvállalás és biztosítás

(1) Az utasok, az utasok poggyászaik és járművei tekintetében fennálló felelősségi rendszert, valamint a biztosításra vagy egyéb pénzügyi biztosítékre vonatkozó szabályokat e rendelet, továbbá az athéni egyezménynek az I. mellékletben szereplő 1. és 1a. cikke, 2. cikkének (2) bekezdése, 3–16. cikkei, 18., 20. és 21. cikke és a II. mellékletben szereplő IMO-iránymutatások rendelkezései szabályozzák.

(2) A II. mellékletben foglalt IMO-iránymutatások kötelező érvényűek.

## 4. cikk

### Mozgást segítő vagy különleges eszközök tekintetében nyújtott kártérítés

Egy csökkent mozgásképességű utas által használt mozgást segítő vagy egyéb különleges eszközök elvesztése vagy károsodása esetén a szállító felelősségére az athéni egyezmény 3. cikkének (3) bekezdése irányadó. A kártérítés összegének az érintett eszköz újrabeszerzési értékének vagy adott esetben a javításához kapcsolódó költségeknek kell megfelelnie.

## 5. cikk

### A felelősség átfogó korlátozása

(1) Ez a rendelet nem módosítja a szállító és a teljesítő szállító azon jogait vagy kötelességeit, amelyeket az 1996. évi jegyzőkönyvvel módosított, a tengeri követelésekkel összefüggő felelősség korlátozásáról szóló, 1976. évi nemzetközi egyezményt végrehajtó nemzeti jogszabályok írnak elő, beleértve az egyezmény bármely jövőbeli módosítását is.

Ha nincsen ilyen alkalmazható nemzeti jog, a szállító vagy a teljesítő szállító felelősségére csak az e rendelet 3. cikkének rendelkezései irányadók.

(2) Valamely utasnak az IMO-iránymutatások 2.2. pontjában említett bármely kockázati tényező okozta halálából vagy személyi sérüléséből felmerülő követelések tekintetében a szállító és a teljesítő szállító az e cikk (1) bekezdésében említett rendelkezések alapján korlátozhatja saját felelősségét.

## 6. cikk

### Előlegfizetés

(1) Ha egy utas halálát vagy személyi sérülését egy hajózási esemény okozta, akkor az a szállító, amelyik ténylegesen teljesítette azt a szállítást, vagy annak egy részét, amelynek során a hajózási esemény bekövetkezett, az elszenvedett kárral arányos alapon, az azonnali anyagi szükségletek fedezésére elegendő előlegfizetést teljesít a kártérítésre jogosult személy azonosítását követő 15 napon belül. Halál esetén az előleg nem lehet kevesebb, mint 21 000 EUR.

Ezt a rendelkezést a Közösségben letelepedett szállító esetén is alkalmazni kell.

(2) Az előlegfizetés nem tekinthető a felelősség elismerésének, és az levonható bármely, e rendelet alapján ezt követően kifizetendő összegből, de az nem követelhető vissza, kivéve az athéni egyezmény 3. cikkének (1) bekezdésében, az athéni egyezmény 6. cikkében vagy az IMO-iránymutatások A. függelékében előírt eseteket, vagy ha az előleg-kifizetésben részesült személy nem a kártérítésre jogosult személy volt.

## 7. cikk

### Az utasok tájékoztatása

A szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i 90/314/EGK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> alapján az utazásszervezőket terhelő kötelezettségek sérelme nélkül, a szállító és/vagy a teljesítő szállító gondoskodik arról, hogy az utasok megfelelő és érthető tájékoztatást kapjanak az e rendelet szerint őket megillető jogokról.

(<sup>1</sup>) HL L 158., 1990.6.23., 59. o.

Ha a fuvarozási szerződést egy tagállamban kötötték, ezt a tájékoztatást minden eladási ponton meg kell adni, beleértve a telefonos és internetes tájékoztatást is. Ha az indulás helye egy tagállamban van, a tájékoztatást az indulás előtt kell megadni. Minden más esetben a tájékoztatást legkésőbb az induláskor meg kell adni. Amennyiben az e cikk szerinti tájékoztatási követelményt a szállító vagy a teljesítő szállító teljesítette, a másikat nem terheli jelentési kötelezettség. Ennek a tájékoztatásnak a legmegfelelőbb formában kell történnie.

Az ezen tájékoztatási követelménynek történő megfelelés érdekében a szállító és a teljesítő szállító az utasokat elláthatja legalább azzal a tájékoztatással, melyet a Bizottság által e rendelet rendelkezéseiről készített és közzétett összefoglaló tartalmaz.

#### 8. cikk

##### Jelentés

Legkésőbb e rendelet alkalmazásának időpontjától számított három évvel a Bizottság jelentést készít e rendelet alkalmazásáról, amely többek között figyelembe veszi a gazdasági fejleményeket és a nemzetközi fórumokon bekövetkezett fejleményeket.

A jelentést kísérheti egy javaslat a rendelet módosítására, vagy egy javaslat a vonatkozó nemzetközi fórumokhoz a Közösség által benyújtandó beadványra.

#### 9. cikk

##### Módosítások

(1) Az athéni egyezmény 3. cikkének (1) bekezdésében, 4a. cikkének (1) bekezdésében, 7. cikkének (1) bekezdésében és 8. cikkében meghatározott korlátozásoknak az athéni egyezmény 23. cikke alapján hozott határozatok figyelembevételében végzett módosításai beillesztéséhez, valamint e rendelet I. mellékletének ennek megfelelő aktualizálásához kapcsolódó, ezen rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló intézkedéseket az e rendelet 10. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

A viteldíjakra és a piac azon képességére gyakorolt következmények figyelembe vételével, hogy megfelelő hatásvizsgálat alapján hozzáférhető, az utasok jogainak megerősítését célzó jogpolitika és a forgalom bizonyos részének szezonális jellege által megkívánt szintű biztosítási fedezetet lehessen szerezni, a Bizottság 2016. december 31-ig a 10. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással intézkedést fogad el az I. mellékletben említett, a 98/18/EK irányelv

4. cikke szerinti B. osztályú hajókra vonatkozó korlátokkal kapcsolatban. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló intézkedéseket az e rendelet 10. cikke (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

(2) A II. mellékletben foglalt IMO-iránymutatások rendelkezései módosításainak beillesztéséhez kapcsolódó, ezen rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló intézkedéseket a 10. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

#### 10. cikk

##### A bizottság eljárása

(1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel <sup>(1)</sup> létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

#### 11. cikk

##### Átmeneti rendelkezés

(1) Az egyetlen tagállamon belüli, a 98/18/EK irányelv 4. cikke szerinti A. osztályú hajó fedélzetén történő tengeri szállítás tekintetében a tagállamok elhalaszthatják a rendelet alkalmazását az alkalmazás időpontjától számított 4 évig.

(2) Az egyetlen tagállamon belüli, a 98/18/EK irányelv 4. cikke szerinti B. osztályú hajó fedélzetén történő tengeri szállítás tekintetében a tagállamok elhalaszthatják a rendelet alkalmazását 2018. december 31-ig.

#### 12. cikk

##### Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet az athéni egyezménynek a Közösségre vonatkozóan történő hatálybalépése időpontjától kell alkalmazni, de nem később mint 2012. december 31.

<sup>(1)</sup> HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*  
H.-G. PÖTTERING

*a Tanács részéről*  
*az elnök*  
P. NEČAS

---

## I. MELLÉKLET

**A TENGERI UTAS- ÉS POGGYÁSZSZÁLLÍTÁSRÓL SZÓLÓ ATHÉNI EGYZEMÉNY E RENDELET ALKALMAZÁSA SZEMPONTJÁBÓL LÉNYEGES RENDELKEZÉSEI**

(A tengeri utas- és poggyászsállításról szóló 1974. évi athéni egyezmény és az egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyv egységes szerkezetbe foglalt szövege)

## 1. cikk

**Fogalommeghatározások**

Az egyezményben a következő kifejezések az alábbi jelentéssel bírnak:

1. a) „szállító”: olyan személy, aki szállítási szerződést kötött vagy akinek a nevében ilyet kötöttek, függetlenül attól, hogy a szállítást ténylegesen ez a személy vagy egy teljesítő szállító teljesítette-e;
  - b) „teljesítő szállító”: a szállítótól különböző személy, aki, hajó tulajdonosaként, bérlőjeként vagy üzemeltetőjeként, ténylegesen teljesíti a szállítást vagy annak egy részét; és
  - c) „a szállítást vagy annak egy részét ténylegesen teljesítő szállító”: a teljesítő szállító vagy – amennyiben a szállító ténylegesen saját maga teljesíti a szállítást – a szállító;
2. „szállítási szerződés”: a szállító által vagy annak nevében utasok, vagy adott esetben utasok és poggyásaik tengeri szállítására kötött szerződés;
3. „hajó”: kizárólag tengerjáró hajó, a légpárnás járművek kivételével;
4. „utas”: hajón szállított olyan személy,
    - a) akinek szállítása egy szállítási szerződés keretében történik; vagy
    - b) aki a szállító beleegyezésével olyan járművet vagy élő állatot kísér, amelyre ezen egyezmény alapján nem szabályozott áruszállítási szerződés vonatkozik;
5. „poggyász”: a szállító által a szállítási szerződés keretében szállított árucikk vagy jármű, az alábbiak kivételével:
    - a) olyan árucikk és jármű, amelynek szállítása egy bérleti szerződés, hajóraklevél vagy egy elsődlegesen áruszállításra vonatkozó egyéb szerződés alapján történik; és
    - b) élő állatok;
6. „kézipoggyász”: olyan poggyász, amelyet az utas a kabinjában tart, vagy amely más módon a birtokában, őrizetében vagy ellenőrzése alatt van. E cikk 8. pontjának és a 8. cikknek az alkalmazása kivételével, a kézipoggyászhoz tartozik az a poggyász is, amelyet az utas a járművén vagy a járművében tart;
7. „poggyász elveszése vagy sérülése”: ide tartozik az abból eredő anyagi kár, hogy az utas nem kapta vissza elfogadható időn belül a poggyászát annak a hajónak a megérkezését követően, amely a poggyászt szállította vagy kellett volna, hogy szállítsa, de nem tartozik ide a munkaügyi viták miatti késedelem;
8. „szállítás”: a következő időszakokat fedi le:
    - a) az utas és kézipoggyásza tekintetében az az időszak, amikor az utas és/vagy kézipoggyásza a hajó fedélzetén van, továbbá a beszállás és kiszállás időszaka, valamint az az időszak, amikor az utast és kézipoggyászát vízi úton szállítják a szárazföldről a hajóra vagy fordítva, ha ezen szállítás költségét a viteldíj tartalmazza, vagy ha az ezen kiegészítő szállítás céljára használt hajót a szállító bocsátotta az utas rendelkezésére. Az utas tekintetében azonban a szállításba nem tartozik bele az az időszak, amikor az utas a tengeri kikötőben, a hajóállomáson, a mólón vagy bármilyen más kikötői létesítményen vagy létesítményben tartózkodik;

- b) a kézipoggyász tekintetében azok az időszakok is, amikor az utas a tengeri kikötőben, a hajóállomáson, a mólón vagy bármilyen más kikötői létesítményen vagy létesítményben tartózkodik, ha a poggyászt a szállító, annak alkalmazottja vagy megbízottja már átvette, és az utas azt még nem kapta vissza;
- c) a kézipoggyászba nem tartozó poggyász tekintetében az attól kezdődő időszak, amikor a szállító, annak alkalmazottja vagy megbízottja a parton vagy a fedélzeten a poggyászt átveszi, addig az időpontig, amíg azt az utas a szállítótól, annak alkalmazottjától vagy megbízottjától vissza nem kapja;
9. „nemzetközi szállítás”: olyan szállítás, amely esetében a szállítási szerződés szerint az indulási hely és a rendeltetési hely két különböző államban van, illetve ha ezek ugyanabban az államban vannak, de a szállítási szerződés vagy az útiterv szerint útközben befutnak egy másik állam kikötőjébe is;

10. „Szervezet”: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet;

11. „főtitkár”: a Szervezet főtitkára.

#### 1a. cikk

### Melléklet

Ezen egyezmény melléklete az egyezmény szerves részét képezi.

#### 2. cikk

### Alkalmazás

(1) [...] (\*)

(2) E cikk (1) bekezdésétől eltérően ez az egyezmény nem alkalmazandó, ha a szállítás – az utasok vagy poggyász más módon történő szállítására vonatkozó egyéb nemzetközi egyezmény alapján – ilyen egyezmény rendelkezései szerinti polgári jogi felelősségi rendszer hatálya alá tartozik olyan mértékben, ahogy ezek a rendelkezések kötelezően alkalmazandók a tengeri szállításra.

#### 3. cikk

### A szállító felelőssége

(1) Hajózási balesetben az utas halála vagy személyi sérülése következtében keletkezett kár esetében a szállító olyan mértékben felelős, hogy az adott utas tekintetében és esetenként a kártérítés legfeljebb 250 000 elszámolási egység lehet, kivéve, ha a szállító bizonyítja, hogy az eseményt:

- a) háborús cselekmény, zavargás, polgárháború, felkelés vagy kivételes, elkerülhetetlen és elháríthatatlan jellegű természeti jelenség okozta; vagy
- b) teljes egészében harmadik személynek a káreseményt előidéző szándékkal elkövetett cselekménye vagy mulasztása okozta.

Ha a kár meghaladja a fenti felső határt, akkor a túllépés mértékéig a szállítót további felelősség terheli, kivéve, ha a szállító bizonyítja, hogy a káresemény nem a szállító hibájából vagy gondatlanságából következett be.

(2) Az utas nem hajózási balesetben történt halála vagy személyi sérülése következtében keletkezett kár esetében a szállítót akkor terheli felelősség, ha a káresemény a szállító hibájából vagy gondatlanságából következett be. A hibát vagy gondatlanságot a kártérítést igénylőnek kell bizonyítania.

(3) A kézipoggyász elveszésének vagy sérülésének következtében keletkezett kár esetében a szállítót akkor terheli felelősség, ha a káresemény a szállító hibájából vagy gondatlanságából következett be. Hajózási esemény által okozott kár – ellenkező bizonyításig – a szállító hibájának vagy gondatlanságának tulajdonítandó.

(4) A kézipoggyásztól eltérő poggyász elveszésének vagy sérülésének következtében keletkezett kárért a szállító felelős, kivéve, ha a szállító bizonyítja, hogy a káresemény nem a szállító hibájából vagy gondatlanságából következett be.

(5) E cikk alkalmazásában:

- a) „hajózási esemény”: a hajó hajótörése, felborulása, ütközése vagy megfeneklése, a hajón bekövetkező robbanás vagy tűz, illetve a hajó hibája;
- b) „a szállító hibája vagy gondatlansága”: ide tartozik a szállító alkalmazottjának e minőségében elkövetett hibája vagy gondatlansága is;

(\*) Nem kerül kiadásra



c) „a hajó hibája”: hibás működés, meghibásodás vagy a vonatkozó biztonsági előírások megsértése a hajó bármely része vagy felszerelése tekintetében, amikor azt az utasok menekítésére, evakuálására, beszállítására és kiszállítására használják, vagy amikor azt a hajtáshoz, kormányzáshoz, biztonságos navigációhoz, kikötéshez, lehorgonyzáshoz, horgonyzóhelyre vagy révbe való befutáshoz vagy onnan történő kifutáshoz, elárasztás utáni kárelhárításhoz használják, vagy amikor azt életmentő felszerelések használatbavételekor használják; és

d) „kár”: nem foglalja magában a büntető vagy a példát statuáló kártérítést.

(6) A szállító e cikk szerinti felelőssége kizárólag a szállítás folyamán bekövetkezett eseményből keletkező kárra vonatkozik. A kártérítést igénylőnek kell bizonyítania a kár nagyságát és azt, hogy a káresemény a szállítás folyamán következett be.

(7) Ez az egyezmény semmilyen módon nem sérti a szállító harmadik személlyel szembeni jogorvoslati jogát, vagy az egyezmény 6. cikke szerinti jogát a védekezéshez az utas gondatlansága esetén. E cikk semmilyen módon nem sérti az egyezmény 7. vagy 8. cikke szerinti korlátozási jogot.

(8) Valamely fél hibájának vagy gondatlanságának előfeltételezése, vagy a bizonyítási teher áthárulása valamely félre nem zárja ki az adott fél számára kedvező bizonyíték mérlegelését.

#### 4. cikk

##### **Teljesítő szállító**

(1) Ha a szállítás vagy egy részének teljesítésével egy teljesítő szállítót bíztak is meg, a szállító az ezen egyezmény rendelkezéseinek megfelelően továbbra is felelősséggel tartozik a teljes szállítás tekintetében. A teljesítő szállító ezenkívül a szállítás általa teljesített részének tekintetében az ezen egyezmény rendelkezéseinek hatálya alá esik és érvényesítheti azokat.

(2) A szállítót a teljesítő szállító által végzett szállítás vonatkozásában felelősség terheli a teljesítő szállító, illetve annak alkalmazottai és megbízottai által e minőségükben elkövetett cselekedeteiért és mulasztásaiért is.

(3) Bármilyen külön megállapodás, amelyben a szállító olyan kötelezettséget vállal, amelyet ez az egyezmény nem ró rá, vagy lemond az ezen egyezmény által biztosított jogairól, kizárólag akkor érinti a teljesítő szállítót, ha az ezt írásban kifejezetten elfogadja.

(4) Ha mind a szállítót, mind a teljesítő szállítót felelősség terheli, akkor a felelősségük annak mértékéig egyetemleges.

(5) E cikk semmilyen módon nem sérti a szállító és a teljesítő szállító közötti jogorvoslati jogot.

#### 4a. cikk

##### **Kötelező biztosítás**

(1) Ha részes államban lajstromozott és tizenkettőnél több utas szállítására engedélyezett hajó utasokat szállít a fedélzetén és ez az egyezmény vonatkozik rá, akkor a szállítást vagy annak egy részét ténylegesen teljesítő szállítónak olyan biztosítással vagy más pénzügyi biztosítékkal – mint például bankgaranciával vagy hasonló pénzintézet által kibocsátott garanciával – kell rendelkeznie, amely az utasok halála és személyi sérülése tekintetében fedezi az egyezmény szerinti felelősséget. A kötelező biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték mértéke utasonként és esetenként nem lehet kisebb 250 000 elszámolási egységnél.

(2) Egy, az ezen egyezmény rendelkezései szerinti biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték érvényességét tanúsító igazolást kell kibocsátani minden hajó részére, miután egy részes állam illetékes hatósága megállapította, hogy az (1) bekezdés követelményei teljesültek. Egy részes államban lajstromozott hajó tekintetében az ilyen kötelező igazolást a hajót lajstromozó részes állam illetékes hatósága bocsátja ki vagy tanúsítja; nem részes államban lajstromozott hajó esetén pedig az igazolást bármely részes állam illetékes hatósága tanúsíthatja vagy kibocsáthatja. Ez az igazolás az ezen egyezmény mellékletében meghatározott minta szerinti formátumú, és a következő részletes adatokat tartalmazza:

a) a hajó neve, azonosítószáma vagy betűjele és a lajstromozási kikötő;

- b) a szállítást vagy annak egy részét ténylegesen teljesítő szállító neve és gazdasági tevékenységének székhelye;
- c) a hajó IMO-azonosítószáma;
- d) biztosíték típusa és érvényességi ideje;
- e) a biztosítótársaság vagy a pénzügyi biztosítékot nyújtó más személy neve és gazdasági tevékenységének székhelye, valamint adott esetben az a telephely, ahol a biztosítást kötötték vagy a pénzügyi biztosítékot létesítették; és
- f) az igazolás érvényességi ideje, amely nem lehet hosszabb a biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték érvényességi idejénél.

(3) a) A részes állam felhatalmazhat egy általa elismert intézményt vagy szervezetet az igazolás kibocsátására. Az ilyen intézmény vagy szervezet minden igazolás kibocsátásáról értesíti az adott államot. A részes állam minden esetben teljes körű garanciát vállal az így kibocsátott igazolás teljességére és pontosságára, és vállalja az e kötelezettség teljesítéséhez szükséges intézkedések meghozatalát.

b) A részes állam értesíti a főtítkárt a következőkről:

- i. az általa elismert intézményre vagy szervezetre ruházott hatáskör konkrét feladatai és feltételei;
- ii. a felhatalmazás visszavonása; és
- iii. a felhatalmazás vagy a felhatalmazás visszavonásának hatálybalépése.

A hatáskör átruházása legkorábban a főtitkárnak küldött ilyen értelmű értesítés napjától számított három hónap múlva léphet hatályba.

c) Az e bekezdés szerint az igazolások kibocsátására felhatalmazott intézmény vagy szervezet felhatalmazást kap – legalább – az igazolás visszavonására, ha nem teljesülnek a kiadás alapjául szolgáló feltételek. Az intézmény vagy szervezet minden esetben bejelenti ezt a visszavonást annak az államnak, amely nevében az igazolást kibocsátották.

(4) Az igazolás a kibocsátó állam hivatalos nyelvén vagy nyelvein készül. Ha ez a nyelv nem az angol, a francia vagy a spanyol, akkor a szöveg tartalmaz fordítást ezen nyelvek egyikére és, ha az állam úgy dönt, akkor az állam hivatalos nyelvére történő fordítás elhagyható.

(5) Az igazolást a hajó fedélzetén kell tartani és egy példányt azon hatóságoknál kell letétbe helyezni, amelyek nyilvántartják a hajó lajstromozását vagy, ha a hajó nem egy részes államban került lajstromozásra, akkor az igazolást kibocsátó vagy tanúsító állam hatóságánál.

(6) A biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték nem elégíti ki e cikk követelményeit, ha az igazolásban meghatározott biztosítás vagy biztosíték érvényességi idejének leteltén kívüli egyéb okok miatt is megszűnhet azelőtt, hogy a megszűnéséről az (5) bekezdésben említett hatóságoknak küldött értesítés dátumától számított három hónap letelne, kivéve, ha az igazolást átadták ezeknek a hatóságoknak vagy új igazolást bocsátottak ki az említett időszakban. Az előbbi rendelkezéseket hasonlóképpen alkalmazni kell bármely olyan módosításra, amelynek eredményeként a biztosítás vagy a pénzügyi biztosíték többé nem felel meg az e cikkben szereplő követelményeknek.

(7) A hajót lajstromozó állam az e cikkben szereplő rendelkezéseknek megfelelően meghatározza az igazolás kibocsátásának és érvényességének feltételeit.

(8) Az egyezmény semmilyen módon nem értelmezhető úgy, hogy megakadályozza azt, hogy a részes állam hitelt adjon a más államoktól, a Szervezettől vagy más nemzetközi szervezetektől kapott, az egyezmény céljaira szolgáló biztosítást vagy más pénzügyi biztosítékot nyújtó személy pénzügyi helyzetére vonatkozó információknak. Ebben az esetben az ezen információknak hitelt adó állam nem mentesül az igazolást kibocsátó állammal szemben viselt felelőssége alól.

(9) Ezen egyezmény alkalmazásában egy részes állam hatáskörében kiadott vagy tanúsított igazolást a többi részes állam elfogadja, és azt a többi részes állam úgy tekinti, hogy az általuk kibocsátott vagy tanúsított kötelező igazolással azonos érvényességgel bír még akkor is, ha olyan hajó tekintetében bocsátották ki vagy tanúsították, amely nem egy részes államban került lajstromba. Egy részes állam bármikor kérhet konzultációt a kibocsátó vagy tanúsító állammal, amennyiben úgy véli, hogy a biztosítási igazolásban megnevezett biztosító vagy garanciavállaló pénzügyileg nem képes teljesíteni az ezen egyezmény által támasztott kötelezettségeket.

(10) Az e cikk szerinti biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték által fedezett kártérítés iránti igény közvetlenül benyújtható a biztosítótársaságnál vagy a pénzügyi biztosítéket nyújtó más személynél. Ebben az esetben az (1) bekezdésben megállapított összeg lesz a biztosítótársaság vagy a pénzügyi biztosítéket nyújtó más személy felelősségi korlátja, még akkor is, ha a szállító vagy a teljesítő szállító felelősségkorlátozásra nem jogosult. Az alperes továbbá élhet azzal a védekezéssel (kivéve a csődöt vagy felszámolást), amellyel az (1) bekezdésben említett szállító az ezen egyezmény alapján jogosult lenne élni. Ezenfelül az alperes védekezhet azzal is, hogy a kárt a biztosított szándékos magatartása okozta, de az alperes nem folyamodhat más olyan védekezéshez, amelyre az alperes a biztosított által az alperes ellen indított eljárásban esetleg jogosult lehetne. Az alperes minden esetben jogosult követelni a szállító és a teljesítő szállító bevonását az eljárásba.

(11) Az (1) bekezdéssel összhangban fenntartott biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték által fedezett összeg kizárólag az egyezmény szerinti követelések kielégítését szolgálhatja, és az ilyen összegek teljesített kifizetése a kifizetett összeg erejéig mentesít az egyezményből fakadó felelősség alól.

(12) Egy részes állam kizárólag akkor engedélyezheti a lobogója alatt hajózó, e cikk hatálya alá eső hajó üzemeltetését, ha a (2) vagy a (15) bekezdés szerinti igazolást kibocsátották.

(13) E cikk rendelkezéseire is figyelemmel a részes államok nemzeti jogukban biztosítják, hogy a biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték az (1) bekezdésben meghatározott mértékig érvényes legyen minden olyan hajó tekintetében, amely engedéllyel rendelkezik tizenkettőnél több utas szállítására, függetlenül a lajstromozás helyétől, és amely befut a területén lévő kikötőbe vagy kifut onnan, amennyiben ez az egyezmény alkalmazandó.

(14) Az (5) bekezdés rendelkezéseitől eltérve a részes állam értesítheti a főtitkárt, hogy a (13) bekezdés alkalmazásában a hajóknak nem kötelező a (2) bekezdés által előírt igazolást a fedélzeten tartani vagy azt felmutatni a területükön lévő kikötőbe való befutáskor vagy az onnan történő kifutáskor, feltéve, hogy az igazolást kibocsátó részes állam értesítette a főtitkárt, hogy az összes részes állam által elérhető elektronikus formában vezeti azt a nyilvántartást, amely tanúsítja az igazolás meglétét és lehetővé teszi, hogy a részes állam mentesüljön a (13) bekezdésben előírt kötelezettségei alól.

(15) Ha egy részes állam tulajdonában levő hajóra nincs biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték, akkor e cikknek az erre vonatkozó rendelkezései nem alkalmazandók az ilyen hajóra, de a hajón lennie kell egy igazolásnak, amelyet a hajót lajstromozó állam megfelelő hatóságai állítottak ki, és amely tartalmazza, hogy a hajó tulajdonosa az adott állam, és hogy a felelősségre az (1) bekezdéssel összhangban előírt összegben belül van fedezet. Ez az igazolás lehetőség szerint pontosan követi a (2) bekezdésben előírt mintát.

#### 5. cikk

#### Értéktárgyak

A szállító nem tartozik felelősséggel pénz, forgalmazható értékpapírok, arany, ezüst, ékszer, dísz tárgy, műalkotás vagy más értéktárgyak elveszéséért vagy megsérüléséért, kivéve, ha az értéktárgyakat kifejezetten a biztonságos tárolás céljából helyezték el a szállítónál, amely esetben a szállító a 8. cikk (3) bekezdésében megállapított felső határig tartozik felelősséggel, kivéve, ha a 10. cikk (1) bekezdése szerint ennél magasabb felső határban állapodtak meg.

#### 6. cikk

#### A károsult hibája

Ha a szállító bizonyítja, hogy az utas halálát vagy személyi sérülését, illetve poggyászának elveszését vagy károsodását az utas hibája, gondatlansága okozta vagy az hozzájáruló tényező volt, akkor az ügyben eljáró bíróság teljesen vagy részben felmentheti a felelősség alól a szállítót az adott bíróságon alkalmazott jog rendelkezéseivel összhangban.

## 7. cikk

**Halál és személyi sérülés esetén fennálló felelősség korlátozása**

(1) Az utas halála vagy személyi sérülése esetén a szállítónak a 3. cikk szerint fennálló felelőssége semmiképpen sem haladhatja meg utasonként és esetenként a 400 000 elszámolási egységet. Amennyiben az ügyben eljáró bíróság által alkalmazott jognak megfelelően a kárt járadékként térítik meg, a járadéknak megfelelő tőkeérték az említett felső határt nem haladhatja meg.

(2) A részes állam nemzeti jogának egyedi rendelkezéseivel szabályozhatja az (1) bekezdésben szereplő felelősségkorlátozást, feltéve, hogy az adott államban esetleg már meglévő felelősségi korlát nem kisebb az (1) bekezdésben előírtnál. Az e bekezdésben biztosított opcióval élő részes állam tájékoztatja a főtítkárt az elfogadott felelősségi korlátról vagy arról, hogy az adott államban nincs ilyen.

## 8. cikk

**Poggyász és jármű elveszése vagy sérülése esetén fennálló felelősség korlátozása**

(1) A szállítónak a kézipoggyász elveszéséért vagy sérüléséért viselt felelőssége semmiképpen sem haladhatja meg utasonként és szállításonként a 2 250 elszámolási egységet.

(2) A szállítónak a jármű elveszéséért vagy sérüléséért – beleértve a járművön vagy abban szállított poggyászt – viselt felelőssége semmiképpen sem haladhatja meg járművenként és szállításonként a 12 700 elszámolási egységet.

(3) A szállítónak az e cikk (1) és (2) bekezdésében nem említett egyéb poggyász elveszéséért vagy sérüléséért viselt felelőssége semmiképpen sem haladhatja meg utasonként és szállításonként a 3 375 elszámolási egységet.

(4) A szállító és az utas megállapodhat arról, hogy a felelősség a jármű sérülése esetén legfeljebb 330 elszámolási egység mértékű, az egyéb poggyász elveszése vagy sérülése esetén pedig legfeljebb 149 elszámolási egység mértékű önrész levonásával hárrítható a szállítóra, amikor is ezt az összeget a kárértékből le kell vonni.

## 9. cikk

**Elszámolási egység és átszámítás**

(1) Az ebben az egyezményben említett elszámolási egység a Nemzetközi Valutaalap által meghatározott különleges lehívási jog (SDR). A 3. cikk (1) bekezdésében, a 4a. cikk (1) bekezdésében, a 7. cikk (1) bekezdésében és a 8. cikkben szereplő összegeket a különleges lehívási jogról az ügyben eljáró bíróság országának nemzeti pénznemére kell átszámítani az ennek a valutának a határozathozatal napján vagy a felek megállapodása szerinti napon érvényes árfolyamán. Azon részes állam nemzeti pénznemének a különleges lehívási joghoz viszonyított árfolyamát, amely tagja a Nemzetközi Valutaalapnak, a Nemzetközi Valutaalap által a tranzakciói és műveletei során alkalmazott, az adott napon érvényes értékelési módszer szerint kell kiszámítani. Azon részes állam nemzeti pénznemének a különleges lehívási joghoz viszonyított árfolyamát, amely nem tagja a Nemzetközi Valutaalapnak, az adott részes állam által meghatározott módon kell kiszámítani.

(2) Mindazonáltal azon állam, amely nem tagja a Nemzetközi Valutaalapnak és amelynek törvényei nem teszik lehetővé az (1) bekezdés rendelkezéseinek alkalmazását, ezen egyezmény megerősítésekor, elfogadásakor, jóváhagyásakor, vagy az ahhoz való csatlakozáskor vagy azt követően bármikor kinyilváníthatja, hogy az (1) bekezdésben említett elszámolási egység 15 aranyfrankkal egyenértékű. Az e bekezdésben említett aranyfrank hatvanöt és fél milligramm kilencszáz ezrelékes finomságú aranynak felel meg. Az aranyfrank nemzeti pénznemre történő átváltása az érintett állam jogszabályai szerint történik.

(3) Az (1) bekezdés utolsó mondatában említett számítás és a (2) bekezdésben említett átváltás olyan módon történik, hogy a részes állam nemzeti pénznemében lehetőség szerint a 3. cikk (1) bekezdésében, a 4a. cikk (1) bekezdésében, a 7. cikk (1) bekezdésében és a 8. cikkben szereplő összegek ugyanakkora valódi értéket fejezzenek ki, mint amekkorát az (1) bekezdés első három mondatának alkalmazása eredményezne. Az államok adott esetben az (1) bekezdés szerinti számítási módról vagy a (2) bekezdés szerinti átváltás eredményéről tájékoztatják a főtítkárt, amikor letétbe helyezik az ezen egyezményt megerősítő, elfogadó, jóváhagyó vagy az ahhoz való csatlakozásról szóló okiratot, és valahányszor az említettek valamelyike megváltozik.

## 10. cikk

**Kiegészítő rendelkezések a felelősség korlátozásáról**

- (1) A szállító és az utas kifejezetten és írásban megállapodhat a 7. és 8. cikkben előírtnál nagyobb mértékű felelősségkorlátozásban.
- (2) A kártérítésre felszámított kamat és az ügyvédi költségek nem számítanak bele a 7. és 8. cikkben előírt felelősségi korlátba.

## 11. cikk

**Védekezés és korlátozás a szállító alkalmazottja tekintetében**

Ha a szállító vagy a teljesítő szállító alkalmazottját vagy megbízottját perbe fogják az ezen egyezmény hatálya alá eső káresemény kapcsán, akkor az alkalmazott vagy a megbízott, ha bizonyítja, hogy e minőségében járt el, jogosult élni ugyanazzal a védekezéssel és felelősségkorlátozással, mint amelyet ez az egyezmény a szállító vagy a teljesítő szállító számára lehetővé tesz.

## 12. cikk

**Halmazott kártérítési igények**

- (1) Ha a 7. és 8. cikkben leírt felelősségi korlátok hatályba lépnek, akkor ezek bármely utas halálából vagy személyi sérüléséből, illetve poggyászának elveszése vagy sérülése következtében keletkezett kárból származó összes követelés alapján kifizethető halmazott összegre vonatkoznak.
- (2) A teljesítő szállító által teljesített szállítással kapcsolatban a szállítótól és a teljesítő szállítótól, valamint alkalmazottaitól és megbízottaiktól – ha e minőségükben járnak el – behajtható összes kártérítés nem haladja meg azt a legnagyobb összeget, amelyet vagy a szállító vagy a teljesítő szállító terhére ezen egyezmény alapján megítélhetnek, de egyik fent említett személy sem felelős a rá vonatkozó korlátozást meghaladó összegért.
- (3) Ha a szállító vagy a teljesítő szállító alkalmazottja vagy megbízottja ezen egyezmény 11. cikke értelmében jogosult élni a 7. és 8. cikkben szereplő felelősségkorlátozással, akkor a szállítótól – vagy adott esetben a teljesítő szállítótól – és az alkalmazottól vagy megbízottól származó kártérítések halmazott összege nem haladhatja meg az említett felső határokat.

## 13. cikk

**A felelősségkorlátozási jog elvesztése**

- (1) A szállító nem jogosult a 7. és 8. cikkben, valamint a 10. cikk (1) bekezdésében szereplő felelősségkorlátozásra, ha bizonyított, hogy a kár a szállító károkozási szándékkal elkövetett cselekedetéből vagy mulasztásából, illetve annak tudatában elkövetett hanyagságából származik, hogy e hanyagság valószínűleg ilyen kárt okoz.
- (2) A szállító vagy a teljesítő szállító alkalmazottja vagy megbízottja nem jogosult a korlátozásra, ha bizonyított, hogy a kár az adott alkalmazott vagy megbízott károkozási szándékkal elkövetett cselekedetéből vagy mulasztásából, illetve annak tudatában elkövetett hanyagságából származik, hogy e hanyagság valószínűleg ilyen kárt okoz.

## 14. cikk

**A kártérítési igény alapja**

Az utas halála vagy személyi sérülése, vagy poggyász elveszése vagy sérülése miatti kártérítésért kizárólag ezen egyezményvel összhangban indítható kereset a szállító vagy a teljesítő szállító ellen.

## 15. cikk

**Értesítés poggyász elveszéséről vagy sérüléséről**

- (1) Az utas írásban értesíti a szállítót vagy annak megbízottját:
- a) ha a poggyász nyilvánvalóan megsérült:
- i. kézipoggyász esetén az utas kiszállásakor vagy azt megelőzően;
  - ii. minden más poggyász esetén annak visszaszolgáltatásakor vagy azt megelőzően;

- b) ha a poggyász sérülése nem nyilvánvaló, vagy ha a poggyász elveszett, akkor a kiszállástól vagy a visszaszolgáltatástól – vagy attól az időponttól, amikor a visszaszolgáltatásnak meg kellett volna történnie – számított tizenöt napon belül.
- (2) Ha az utas nem tesz eleget e cikk előírásainak, akkor – ellenkező bizonyításig – úgy tekintendő, hogy az utas sértetlenül kapta meg a poggyászát.
- (3) Nem szükséges írásos értesítés, ha a poggyász állapotát átvételkor közösen megtekintették vagy megvizsgálták.

#### 16. cikk

##### **Kereset elévülése**

- (1) Az utas halála vagy személyi sérülése, illetve poggyászának elveszése vagy sérülése következtében keletkezett kár miatti kártérítési kereset elévülési ideje két év.
- (2) Az elévülési időt a következőképpen kell számítani:
- a) személyi sérülés esetén az utas kiszállásának időpontjától;
- b) a szállítás során bekövetkezett halál esetén attól az időponttól, amikor az utas kiszállt volna, a szállítás során elszenvedett, a kiszállást követően az utas halálát okozó személyi sérülés esetén pedig a halál időpontjától, feltéve, hogy ez az időszak nem haladja meg a kiszállástól számított három évet;
- c) poggyász elveszése vagy sérülése esetén a kiszállás, vagy a tervezett kiszállás időpontjától, amelyik a későbbi.
- (3) Az ügyben eljáró bíróság által alkalmazott jog szabályozza az elévülés felfüggesztésének vagy megszakításának alapjául szolgáló indokokat, de ezen egyezmény alapján semmiképpen sem indítható kereset, ha az alábbi időszakok valamelyike lejárt:
- a) öt év az utas kiszállásának vagy tervezett kiszállásának időpontjától számítva, amelyik a későbbi; vagy, ha az alábbi időpont a korábbi;
- b) három év attól számítva, hogy a kártérítést igénylő tudomására jutott, vagy indokoltan feltételezhető, hogy a tudomására jutott az esemény által okozott személyi sérülés vagy kár.
- (4) E cikk (1), (2) és (3) bekezdésétől eltérően az elévülési idő a szállító nyilatkozatával vagy a felek megállapodásával meghosszabbítható a kereset okának felmerülése után. A nyilatkozatnak vagy megállapodásnak írásbelinek kell lennie.

#### 17. cikk

##### **Illetékes bíróság (\*)**

#### 17a. cikk

##### **Elismerés és végrehajtás (\*)**

#### 18. cikk

##### **Szerződéses rendelkezések érvénytelensége**

Az utas halálát vagy személyi sérülését, vagy az utas poggyászának elveszését vagy sérülését okozó káresemény bekövetkezését megelőzően azzal a céllal kikötött szerződéses rendelkezés, hogy az mentesítsen bármely személyt az utassal szemben az ezen egyezmény alapján fennálló felelősség alól, vagy hogy az ezen egyezményben megállapított kártérítési mértéknél kisebb összeget írjon elő – a 8. cikk (4) bekezdésében meghatározott kivételektől eltekintve –, és minden olyan rendelkezés, amely a szállítót vagy a teljesítő szállítót terhelő bizonyítási teher megfordítását célozza vagy pedig korlátozó hatással lenne a 17. cikk (1) és (2) bekezdésében magadott választási lehetőségekre, semmis, de e rendelkezés semmissége nem teszi semmissé a szállítási szerződést, amely továbbra is ezen egyezmény rendelkezéseinek hatálya alá tartozik.

(\*) Nem kerül kiadásra



## 20. cikk

**Nukleáris kár**

Ezen egyezmény alapján nem keletkezik felelősség nukleáris esemény által okozott kárért:

- a) ha valamely nukleáris létesítmény üzemeltetője felelős az ilyen kárért akár az 1964. január 28-i kiegészítő jegyzőkönyvvel módosított, az atomenergia területén való polgári jogi felelősségről szóló, 1960. július 29-i párizsi egyezmény, akár az atomkárokért való polgári jogi felelősségről szóló, 1963. május 21-i bécsi egyezmény, vagy az ezekhez csatolt bármely hatályos módosítás vagy jegyzőkönyv alapján; vagy
- b) ha valamely nukleáris létesítmény üzemeltetője felelős az ilyen kárért az ilyen károkért való felelősséget szabályozó nemzeti jogszabályok értelmében, feltéve, hogy ezek a jogszabályok minden tekintetben ugyanolyan kedvezőek a kárt esetleg elszenvedő személy tekintetében, mint akár a párizsi egyezmény, akár a bécsi egyezmény, vagy az ezekhez csatolt bármely hatályos módosítás vagy jegyzőkönyv.

## 21. cikk

**Közigazgatási szervek által végzett kereskedelmi szállítás**

Ezt az egyezményt alkalmazni kell az 1. cikkben meghatározott szállítási szerződés keretében valamely állam vagy közigazgatási szerv által végzett kereskedelmi szállításra is.

[A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyv 22. és a 23. cikkei]

## 22. cikk

**Felülvizsgálat és módosítás (\*)**

## 23. cikk

**A felső határok módosítása**

(1) A 22. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül az e cikkben leírt különleges eljárás kizárólag az e jegyzőkönyvvel módosított egyezmény 3. cikkének (1) bekezdésében, 4a. cikkének (1) bekezdésében, 7. cikkének (1) bekezdésében és 8. cikkében meghatározott felső határok módosítása céljából alkalmazható.

(2) Az e jegyzőkönyvben részes államok legalább felének, de legalább hat részes államnak a kérésére az e jegyzőkönyvvel módosított egyezmény 3. cikkének (1) bekezdésében, 4a. cikkének (1) bekezdésében, 7. cikkének (1) bekezdésében és 8. cikkében meghatározott felső határok (ideértve az önrészt is) módosítására vonatkozó minden javaslatot a főtítokár eljuttat a Szervezet összes tagjának és az összes részes államnak.

(3) A fentiek szerint javasolt és köröztetett módosítást be kell nyújtani vizsgálatra a Szervezet jogi bizottságához (a továbbiakban: a jogi bizottság) legalább hat hónappal a köröztetés után.

(4) A jegyzőkönyvvel módosított egyezményben részes minden állam, akár tagja a Szervezetnek, akár nem, jogosult részt venni a jogi bizottság által a módosítások megtárgyalása és elfogadása céljából lefolytatott eljárásokban.

(5) A módosítások elfogadása a (4) bekezdésben foglaltak szerint kibővített jogi bizottságban a jegyzőkönyvvel módosított egyezményben részes jelen lévő és szavazó államok kétharmados többségével történik, azzal a feltétellel, hogy a jegyzőkönyvvel módosított egyezményben részes államoknak legalább fele jelen van a szavazáskor.

(6) A felső határok módosítását célzó javaslatok ügyében eljárva a jogi bizottság figyelembe veszi a káresemények tapasztalatait és különösen az azokból származó károk mértékét, a monetáris értékek változásait és a javasolt módosítás hatását a biztosítási költségekre.

(\*) Nem kerül kiadásra

- (7) a) A felső határok e cikk szerinti módosítása attól az időponttól számított öt éven belül nem vizsgálható felül, amikor ezt a jegyzőkönyvet aláírásra megnyitották, és legalább öt évig attól az időponttól számítva, amikor egy e cikk szerinti korábbi módosítás hatályba lépett.
- b) Egyik felső határ sem növelhető úgy, hogy a jegyzőkönyvvel módosított egyezményben meghatározott, a jegyzőkönyv aláírásra történő megnyitásának napjától számított, kamatoskamat-számítási módszerrel évi hat százalékkal növelt felső határnak megfelelő összeget meghaladja.
- c) Egyik felső határ sem növelhető úgy, hogy meghaladja azt az összeget, amely megfelel a jegyzőkönyvvel módosított egyezményben meghatározott felső határ háromszorosának.
- (8) Az (5) bekezdéssel összhangban elfogadott módosításról a Szervezet értesíti az összes részes államot. A módosítást az értesítés napjától számított 18 hónapos időszak letelte után elfogadottnak kell tekinteni, kivéve, ha a kérdéses időszakon belül azon államoknak legalább a negyede, amelyek a módosítás elfogadásának időpontjában részes államok voltak, közli a főtítkárral, hogy nem fogadja el a módosítást, amely esetben a módosítás elutasítottnak minősül és nem lesz hatályos.
- (9) A (8) bekezdéssel összhangban elfogadottnak tekintett módosítás 18 hónappal az elfogadása után lép hatályba.
- (10) A módosítás minden részes államra nézve kötelező, kivéve, ha a 21. cikk (1) és (2) bekezdésével összhangban legalább hat hónappal a módosítás hatálybalépése előtt felmondják a jegyzőkönyvet. E felmondás akkor lép életbe, amikor a módosítás hatályba lép.
- (11) Ha egy módosítást elfogadtak, de az elfogadására megszabott 18 hónapos időszak még nem telt le, az ekkor részes állammá váló államra nézve a módosítás kötelező erejű lesz, ha hatályba lép. Olyan államra nézve, amely a kérdéses időszak után válik részes állammá, a (8) bekezdéssel összhangban elfogadott módosítás kötelező erejű lesz. Az e bekezdésben említett esetekben valamely államra nézve attól az időponttól lesz kötelező a módosítás, amikor az hatályba lép, vagy amikor a jegyzőkönyv az adott állam tekintetében hatályba lép, a két időpont közül, amelyik később következik be.
-

## AZ ATHÉNI EGYEZMÉNY MELLÉKLETE

**IGAZOLÁS BIZTOSÍTÁSRÓL VAGY MÁS PÉNZÜGYI BIZTOSÍTÉKRÓL AZ UTASOK HALÁLA VAGY SZEMÉLYI SÉRÜLÉSE ESETÉN FENNÁLLÓ FELELŐSSÉG VONATKOZÁSÁBAN**

Kibocsátva a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének rendelkezéseivel összhangban

A hajó neve	Azonosító-szám vagy betűjel	A hajó IMO-azonosító-száma	Lajstromozási kikötő	A szállítást ténylegesen teljesítő szállító neve és székhelyének teljes címe

Ez az igazolás tanúsítja, hogy a fent megnevezett hajóra van érvényes biztosítási kötvény vagy más olyan pénzügyi biztosíték, amely kielégíti a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének előírásait.

A biztosíték típusa: .....

A biztosíték érvényességi ideje: .....

A biztosítótársaság(ok) és/vagy a garanciát nyújtó(k) neve és címe:

Név: .....

Cím: .....

Az igazolás érvényességi ideje: .....

Kibocsátotta vagy tanúsította az alábbi állam kormánya: .....

(Az állam teljes megnevezése)

VAGY

A következő szöveg használandó, ha a részes állam a 4a. cikk (3) bekezdésével él:

Az igazolást a(z) .....

(az állam teljes megnevezése) kormányának megbízásából kibocsátotta a(z) (az intézmény vagy szervezet megnevezése).

Kibocsátás helye és dátuma: .....

(hely)

(dátum)

.....  
(a kibocsátó vagy tanúsító tisztviselő aláírása és beosztása)

Magyarázatok:

1. Ha kívánatos, az állam megnevezése tartalmazhat hivatkozást annak az országnak az illetékes közigazgatási hatóságára, ahol az igazolást kiállították.
2. Ha a biztosíték teljes összege több forrásból származik, akkor az összegeket külön-külön fel kell tüntetni.
3. Ha a biztosítéket többféle formában nyújtják, akkor ezeket tételesen fel kell sorolni.
4. „A biztosíték érvényességi ideje” rovatban fel kell tüntetni a biztosíték érvénybelépésének időpontját.
5. A biztosítótársaság(ok), illetve a garanciát nyújtó(k) alatt a „Cím” rovatban a biztosítótársaság(ok), illetve garanciát nyújtó(k) üzleti székhelyét kell feltüntetni. Adott esetben azt a telephelyet kell feltüntetni, ahol a biztosítást kötötték vagy a biztosítéket

## II. MELLÉKLET

Kivonat a NEMZETKÖZI TENGERÉSZETI SZERVEZET Jogi Bizottsága által 2006. október 19-én elfogadott, AZ ATHÉNI egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO fenntartásból és iránymutatásokból

## AZ ATHÉNI EGYZEMÉNY VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ IMO FENNTARTÁS ÉS IRÁNYMUTATÁSOK

## Fenntartás

1. Az athéni egyezményt a következő fenntartással vagy azonos hatású nyilatkozattal kell megerősíteni:

„[1.1.] A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény («az egyezmény») megerősítésével kapcsolatos fenntartás ... kormánya részéről

*A szállítók felelősségének korlátozása stb.*

[1.2.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy abban az esetben, ha az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások 2.2. pontjában említett bármely kockázati tényező egy utas halálát vagy személyi sérülését okozza, az egyezmény 3. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében az alábbi összegek közül az alacsonyabbra korlátozza a felelősséget, ha az fennáll:

— 250 000 elszámolási egység utasonként és esetenként,

vagy

— összesen 340 millió elszámolási egység hajónként és esetenként.

[1.3.] Továbbá ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy az ilyen felelőségekre értelemszerűen az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások 2.1.1. és 2.2.2. pontját alkalmazza.

[1.4.] Hasonlóképpen korlátozni kell a teljesítő szállítónak az egyezmény 4. cikke szerinti felelősségét, a szállító vagy a teljesítő szállító alkalmazottainak és megbízottainak az egyezmény 11. cikke szerinti felelősségét, valamint a 12. cikk szerinti behajtható halmozott kártérítési összegek felső határát.

[1.5.] Az 1.2. pontban említett fenntartás és kötelezettségvállalás a felelőségnek az egyezmény 3. cikkének (1) vagy (2) bekezdése szerinti alapjától függetlenül, és a 4. és 7. cikkben található, ettől eltérő rendelkezések ellenére alkalmazandó; ez a fenntartás és kötelezettségvállalás azonban nem érinti a 10. és 13. cikk érvényét.

*Kötelező biztosítás és a biztosítók felelősségének korlátozása*

[1.6.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy az alábbi összegek közül az alacsonyabbra korlátozza a 4a. cikk (1) bekezdése szerinti követelményt, amely szerint biztosítással vagy más pénzügyi biztosítékkal kell rendelkezni arra vonatkozóan, ha az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások 2.2. pontjában említett bármely kockázati tényező egy utas halálát vagy személyi sérülését okozza:

— 250 000 elszámolási egység utasonként és esetenként,

vagy

— összesen 340 millió elszámolási egység hajónként és esetenként.

[1.7.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy abban az esetben, ha az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások 2.2. pontjában említett bármely kockázati tényező egy utas halálát vagy személyi sérülését okozza, a 4a. cikk (10) bekezdése szerinti biztosítótársaság vagy a pénzügyi biztosítékokot nyújtó más személy felelősségét azon biztosítási összegnek vagy egyéb pénzügyi biztosítéknak a felső határára korlátozza, amellyel a szállítónak e fenntartás 1.6. pontja értelmében rendelkeznie kell.

[1.8.] ... kormánya fenntartja magának továbbá a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy az egyezmény hatálya alá tartozó valamennyi kötelező biztosításra alkalmazza az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatásokat, beleértve az iránymutatások 2.1. és 2.2. pontjában említett záradékok alkalmazását is.

[1.9.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy a 4a. cikk (1) bekezdése szerinti biztosítótársaságot vagy más pénzügyi biztosítékot nyújtó személyt mentesíti minden olyan felelősség alól, amelyért nem vállalt felelősséget.

#### *Igazolások*

[1.10.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy az egyezmény 4a. cikkének (2) bekezdése szerinti biztosítási igazolásokat bocsát ki a következők céljából:

— hogy tükrözze az 1.2., 1.6., 1.7. és 1.9. pontban említett felelősségkorlátozást és a biztosítási fedezetre vonatkozó követelményeket, és

— rögzítse az olyan egyéb korlátozásokat, követelményeket és mentességeket, amelyekről úgy véli, hogy az igazolás kibocsátásakor a biztosítási piaci feltételek miatt szükségesek.

[1.11.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy elfogadja azokat a biztosítási igazolásokat, amelyeket más részes államok hasonló fenntartás alapján kibocsátottak.

[1.12.] Az egyezmény 4a. cikkének (2) bekezdése szerint kibocsátott vagy tanúsított igazolás egyértelműen tükrözi mindezeket a korlátozásokat, követelményeket és mentességeket.

#### *Az ezen fenntartások és az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások közötti kapcsolat*

[1.13.] Az e fenntartásokban foglalt jogokat az egységesség biztosítása céljából az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatásokra, illetve azok bármely módosítására kellő figyelmet fordítva kell gyakorolni. Ha a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet jogi bizottsága az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások – beleértve a korlátozások – módosítását célzó javaslatot hagy jóvá, a módosításokat a bizottság által meghatározott időponttól kell alkalmazni. Ez nem sérti az államok azon jogára vonatkozó nemzetközi jogi szabályokat, hogy fenntartásukat visszavonják vagy módosítsák.”

#### **Iránymutatások**

2. A biztosítási piac jelenlegi helyzetében a részes államoknak olyan formában kell biztosítási igazolásokat kiállítaniuk, hogy egy biztosító a háborús kockázatokra, egy másik biztosító pedig a nem háborús kockázatokra vállal kötelezettséget. Mindegyik biztosító a saját részéért felelős. A következő szabályokat kell alkalmazni (az említett záradékokat az A. függelék tartalmazza):

2.1. Mind a háborús, mind a nem háborús kockázatok elleni biztosításokban alkalmazhatók a következő záradékok:

2.1.1. Radioaktív szennyezés, valamint vegyi, biológiai, biokémiai és elektromágneses fegyverek által okozott károkat kizáró intézményi záradék (370. sz. intézményi záradék);

2.1.2. Számítógépes támadás által okozott károkat kizáró intézményi záradék (380. sz. intézményi záradék);

2.1.3. Az ezen iránymutatásokkal módosított egyezmény alapján nyújtott kötelező pénzügyi biztosíték nyújtójának védekezése és korlátozásai, különösen az utasonként és esetenként 250 000 elszámolási egységben megállapított felső határ;

2.1.4. Arra vonatkozó kikötés, hogy a biztosítás kizárólag az ezen iránymutatásokkal módosított egyezmény hatálya alá tartozó felelősséget fedezi; és

2.1.5. Arra vonatkozó kikötés, hogy az egyezmény értelmében rendezett összegek a szállítónak és/vagy biztosítójának az egyezmény 4a. cikke alapján fennálló felelőssége csökkentésére szolgálnak akkor is, ha azokat nem az érintett, háborús vagy nem háborús kockázatokra kötelezettséget vállaló biztosító fizeti ki vagy nem attól követelik.

2.2. A háborús kockázatok elleni biztosítás kiterjed az utas halála vagy személyi sérülése következtében keletkezett, az alábbiak által okozott károkkal kapcsolatos felelősségre:

- háború, polgárháború, forradalom, zendülés, felkelés vagy ezekből eredő polgári konfliktus, illetve bármilyen, hadviselő erő által vagy ellen elkövetett ellenséges cselekmény,
- elfogás, lefoglalás, előállítás, korlátozás vagy fogva tartás és ezek következményei vagy ezekre irányuló kísérlet,
- elhagyott aknák, torpedók, bombák vagy bármilyen más gazdátlan háborús fegyver,
- bármely terrorista vagy más, bűncselekmény szándékával vagy politikai indíttatással cselekvő személy cselekménye és az ilyen veszély megelőzésére vagy elhárítására irányuló intézkedés,
- elkobzás és kisajátítás,

és vonatkozhatnak rá a következő mentességek, korlátozások és követelmények:

2.2.1. Háború esetén történő azonnali megszűnési és kizárási záradék

2.2.2. Abban az esetben, ha az egyes utasok követeléseit összesítve meghaladják a hajónkénti és alkalmankénti 340 millió elszámolási egységet, a szállító jogosult élni felelősségének 340 millió elszámolási egységben való korlátozásával, feltéve hogy:

- ezt az összeget a kártérítést igénylők között megalapozott követeléseik arányában osztják el,
- ezen összeg elosztása az elosztás idején ismert kártérítés-igénylők között egy vagy több részletben történik, és
- az összeg elosztását a biztosító vagy a biztosító által megkeresett bíróság vagy más illetékes hatóság végzi bármely olyan részes államban, amelyben bírósági eljárás indult azon követelések tekintetében, amelyekre a biztosítás állítólag kiterjed;

2.2.3. a 2.2.1. pont hatálya alá nem tartozó esetekben 30 napos értesítési határidőre vonatkozó záradék.

2.3. A nem háborús kockázatok elleni biztosítás kiterjed minden olyan, a 2.2. pontban felsorolt kockázatokon kívüli káreseményre, amelyekre kötelező biztosítást kötni, függetlenül attól, hogy vonatkoznak-e rájuk a 2.1. és 2.2. pontban foglalt mentességek, korlátozások és követelmények.

3. A B. függelék az ezen iránymutatásoknak megfelelő biztosítási kötelezettségvállalásokra („kék kártyák”), valamint biztosítási igazolásra vonatkozó példát tartalmaz.



## A. FÜGGELÉK

## Az iránymutatások 2.1.1., 2.1.2. és 2.2.1. pontjában említett záradékok

**Radioaktív szennyezés, valamint vegyi, biológiai, biokémiai és elektromágneses fegyverek által okozott károkat kizáró intézményi záradék** (370. sz. záradék, 2003.11.10.)

**Ez a záradék elsőbbséget élvez minden, ebben a biztosításban foglalt, e záradéknak ellentmondó rendelkezéssel szemben, és minden ilyen rendelkezést hatálytalanít**

1. Ez a biztosítás semmi esetre sem terjed ki az olyan veszteségre, károkra, felelősségre vagy költségekre, amelyeket közvetlenül vagy közvetve az alábbiak okoztak, vagy amelyek keletkezéséhez az alábbiak közvetlenül vagy közvetve hozzájárultak, vagy amelyek közvetlenül vagy közvetve az alábbiakból erednek:
  - 1.1. nukleáris üzemanyagból, nukleáris hulladékból vagy nukleáris üzemanyag elégetéséből származó ionizáló sugárzás vagy radioaktív szennyezés;
  - 1.2. bármely nukleáris létesítmény, reaktor vagy más nukleáris berendezés – vagy ezek nukleáris alkotórészének – radioaktív, mérgező, robbanásveszélyes vagy más módon veszélyes vagy szennyező tulajdonsága;
  - 1.3. minden atom- vagy maghasadás és/vagy -fúzió vagy más hasonló reakció elvén vagy radioaktív erővel vagy anyaggal működő fegyver vagy szerkezet;
  - 1.4. bármely radioaktív anyag radioaktív, mérgező, robbanásveszélyes vagy más módon veszélyes vagy szennyező tulajdonsága; az ezen alzáradékban foglalt kizárás nem terjed ki – a nukleáris üzemanyagok kivételével – a radioaktív izotópokra, amennyiben az említett izotópokat kereskedelmi, mezőgazdasági, orvosi, tudományos vagy egyéb hasonló, békés céllal készítik, szállítják, tárolják vagy használják fel;
  - 1.5. minden vegyi, biológiai, biokémiai és elektromágneses fegyver.

**Számítógépes támadás által okozott károkat kizáró intézményi záradék** (380. sz. záradék, 2003.11.10.)

1. Ez a biztosítás – kizárólag az alábbi 10.2. záradék fenntartásával – semmi esetre sem terjed ki az olyan veszteségre, károkra, felelősségre vagy költségekre, amelyeket közvetlenül vagy közvetve számítógép, számítógépes rendszer, számítógépes szoftver, program, kártékony kód, számítógépes vírus vagy folyamat, vagy bármely egyéb elektronikus rendszer okozott, vagy amelyek keletkezéséhez a fentiek közvetlenül vagy közvetve hozzájárultak, vagy amelyek közvetlenül vagy közvetve a fentiek használatából vagy működéséből erednek.
2. Amennyiben ezt a záradékot háború, polgárháború, forradalom, zendülés, felkelés vagy ezekből eredő polgári konfliktus, illetve bármilyen, hadviselő erő által vagy ellen elkövetett ellenséges cselekmény, továbbá terrorizmus vagy politikai indíttatású cselekmény kockázata elleni kötvényekben kötik ki, a 10.1. záradék nem alkalmazható az olyan (egyébként a biztosítási fedezet körébe tartozó) károk kizárására, amelyek bármely fegyver vagy lövedék indító- és/vagy irányítórendszeréhez és/vagy kilövő mechanizmusához tartozó számítógép, számítógépes rendszer, számítógépes szoftver, program vagy bármely egyéb elektronikus rendszer használatából erednek.

**Háború esetén történő azonnali megszűnési és kizárási záradék**

- 1.1. A biztosítási fedezet automatikus megszűnése

Függetlenül attól, hogy küldtek-e felmondási értesítést, a biztosítási fedezet AUTOMATIKUSAN MEGSZŰNIK:

- 1.1.1. ha háború tör ki (hadüzenettel vagy anélkül) a következő államok bármelyike között: Egyesült Királyság, Amerikai Egyesült Államok, Franciaország, Orosz Föderáció, Kínai Népköztársaság;
- 1.1.2. bármely olyan hajó vonatkozásában, amelyre kiterjed a biztosítási fedezet, a hajó tulajdon- vagy használati jog tekintetében történő hatósági igénybevétele esetén.

- 1.2. Az öt nagyhatalom háborúja

Ez a biztosítás kizárja a következőket:

- 1.2.1. az alábbiakból eredő veszteség, kár, felelősség vagy költségek: háború kitörése (hadüzenettel vagy anélkül) a következő államok bármelyike között: Egyesült Királyság, Amerikai Egyesült Államok, Franciaország, Orosz Föderáció, Kínai Népköztársaság;
- 1.2.2. tulajdon- vagy használati jog tekintetében történő hatósági igénybevételel.

## B. FÜGGELÉK

## I. Példák az iránymutatások 3. pontjában említett biztosítási kötelezettségvállalásokra („kék kártyák”)

*Háborús kockázatokra kötelezettséget vállaló biztosító által kibocsátott kék kártya*

**A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének rendelkezéseivel összhangban kötött biztosításról kibocsátott igazolás**

A hajó neve:

A hajó IMO-azonosítószáma:

Lajstromozási kikötő:

A tulajdonos neve és címe:

Ez az igazolás tanúsítja, hogy a fent megnevezett, a fenti tulajdonban lévő hajóra van olyan érvényes biztosítási kötvény, amely kielégíti a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének előírásait, *figyelemmel az egyezmény és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) jogi bizottsága által 2006 októberében elfogadott végrehajtási iránymutatások értelmében a háborús kockázatok elleni kötelező biztosítás tekintetében megengedett valamennyi kivételre és korlátozásra, beleértve különösen a következő záradékokat: [a kívánt mértékben beilleszthető az egyezmény és az iránymutatások, valamint a függelékek szövege]*

A biztosítás időtartama: 2007. február 20-tól

2008. február 20-ig

Azzal a feltétellel, hogy a biztosító a fent említett hatóságnak küldött írásos értesítéssel, 30 napos határidővel visszavonhatja ezt az igazolást, aminek következtében a biztosító felelőssége az említett határidő lejártának időpontjától – kizárólag az azt követő biztosítási események tekintetében – megszűnik.

Kelt:

Az igazolást kibocsátotta:

War Risks, Inc.,

[cím]

.....

a War Risks, Inc. kizárólagos  
ügynökéként

A biztosító aláírása

*Nem háborús kockázatokra kötelezettséget vállaló biztosító által kibocsátott kék kártya*

**A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének rendelkezéseivel összhangban kötött biztosításról kibocsátott igazolás**

A hajó neve:

A hajó IMO-azonosítószáma:

Lajstromozási kikötő:

A tulajdonos neve és címe:

Ez az igazolás tanúsítja, hogy a fent megnevezett, a fenti tulajdonban lévő hajóra van olyan érvényes biztosítási kötvény, amely kielégíti a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének előírásait, *figyelemmel az egyezmény és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) jogi bizottsága által 2006 októberében elfogadott végrehajtási iránymutatások értelmében a nem háborús kockázatok elleni biztosítás tekintetében megengedett valamennyi kivételre és korlátozásra, beleértve különösen a következő záradékokat: [a kívánt mértékben beilleszthető az egyezmény és az iránymutatások, valamint a függelékek szövege]*

A biztosítás időtartama: 2007. február 20-tól

2008. február 20-ig

Azzal a feltétellel, hogy a biztosító a fent említett hatóságnak küldött írásos értesítéssel, három hónapos határidővel visszavonhatja ezt az igazolást, aminek következtében a biztosító felelőssége az említett határidő lejártának időpontjától – kizárólag az azt követő biztosítási események tekintetében – megszűnik.

Kelt:

Az igazolást kibocsátotta:

PANDI P&I

[Cím]

.....

A PANDI P&I kizárólagos ügynökeként

A biztosító aláírása

## II. Az iránymutatások 3. pontjában említett biztosítási igazolásra vonatkozó minta

### IGAZOLÁS AZ UTASOK HALÁLA VAGY SZEMÉLYI SÉRÜLÉSE ESETÉN FENNÁLLÓ FELELŐSSÉG VONATKOZÁSÁBAN KÖTÖTT BIZTOSÍTÁSRÓL VAGY MÁS PÉNZÜGYI BIZTOSÍTÉKRÓL

Kibocsátva a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének rendelkezéseivel összhangban

A hajó neve	Azonosítószám vagy betűjel	A hajó IMO-azonosítószáma	Lajstromozási kikötő	A szállítást ténylegesen teljesítő szállító neve és székhelyének teljes címe

Ez az igazolás tanúsítja, hogy a fent megnevezett hajóra van érvényes biztosítási kötvény vagy más olyan pénzügyi biztosíték, amely kielégíti a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének előírásait.

A biztosíték típusa: .....

A biztosíték érvényességi ideje: .....

A biztosítótársaság(ok) és/vagy a garanciát nyújtó(k) neve és címe:

Az ezen igazolással tanúsított biztosítási fedezet a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) jogi bizottsága által 2006 októberében elfogadott végrehajtási iránymutatások értelmében egy háborús kockázatok elleni és egy nem háborús kockázatok elleni részre oszlik. A biztosítási fedezet mindkét említett részére vonatkozik az egyezmény és a végrehajtási iránymutatások értelmében megengedett valamennyi kivétel és korlátozás. A biztosítók nem viselnek egyetemleges felelősséget. A biztosítók:

Háborús kockázatok tekintetében: War Risks, Inc., [cím]

Nem háborús kockázatok tekintetében: Pandi P&I, [cím]

Az igazolás érvényességi ideje: .....

Kibocsátotta vagy tanúsította az alábbi állam körmánya: .....

(Az állam teljes megnevezése)

VAGY

A következő szöveg használandó, ha a részes állam a 4a. cikk (3) bekezdésével él:

Az igazolást a(z) ..... (az állam teljes megnevezése) kormányának megbízásából kibocsátotta  
a(z) ..... (az intézmény vagy szervezet megnevezése).

Kibocsátás helye és ..... dátuma: .....  
(hely) (dátum)

.....  
(a kibocsátó vagy tanúsító tisztviselő aláírása és beosztása)

Magyarzatok:

1. Ha kívánatos, az állam megnevezése tartalmazhat hivatkozást annak az országnak az illetékes közigazgatási hatóságára, ahol az igazolást kiállították.
  2. Ha a biztosíték teljes összege több forrásból származik, akkor az összegeket külön-külön fel kell tüntetni.
  3. Ha a biztosítékot többféle formában nyújtják, akkor ezeket tételesen fel kell sorolni.
  4. „A biztosíték érvényességi ideje” rovatban fel kell tüntetni a biztosíték érvénybelépésének időpontját.
  5. A biztosítótársaság(ok), illetve a garancianyújtó(k) alatt a „Cím” rovatban a biztosítótársaság(ok), illetve garancianyújtó(k) üzleti székhelyét kell feltüntetni. Adott esetben azt a telephelyet kell feltüntetni, ahol a biztosítást kötötték vagy a biztosítékot létesítették.
-

## IRÁNYELVEK

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009/15/EK IRÁNYELVE

(2009. április 23.)

a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól

(Átdolgozott változat)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen 80. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően az egyeztetőbizottság által 2009. február 3-án jóváhagyott közös szövegtervezet figyelembevételével <sup>(3)</sup>,

mivel:

(1) A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerhajózási igazgatás vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 1994. november 22-i 94/57/EK tanácsi irányelvet <sup>(4)</sup> számos alkalommal jelentős mértékben módosították. Mivel további módosításokra van szükség, az átláthatóság érdekében az irányelvet át kell dolgozni.

<sup>(1)</sup> HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

<sup>(2)</sup> HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. április 25-i véleménye (HL C 74. E, 2008.3.20., 633. o.), a Tanács 2008. június 6-i közös álláspontja (HL C 184. E, 2008.7.22., 11. o.), az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2009. február 26-i határozata és az Európai Parlament 2009. március 11-i jogalkotási állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(4)</sup> HL L 319., 1994.12.12., 20. o.

(2) Tekintettel a 94/57/EK irányelv rendelkezéseinek természetére, helyénvalónak tűnik, hogy azokat két különböző közösségi jogi eszközzel dolgozzák át: nevezetesen egy irányelvvel és egy rendelettel.

(3) A Tanács 1993. június 8-i, a tengerek biztonságára vonatkozó közös politikáról szóló állásfoglalásában célul tűzte ki a szabványoknak meg nem felelő hajók kiutasítását a Közösség vizeiről, és elsőbbséget biztosított egy olyan közösségi fellépés megvalósításának, amelynek célja, hogy közös szabványok előírásával biztosítsa a nemzetközi szabályok hatékony és egységes alkalmazását a hajóosztályozó társaságok számára.

(4) A nemzetközi egyezmények, szabályozások és határozatok szigorú alkalmazása hatékonyan segíti elő a tengerek biztonságát és a tengerek szennyezésének megakadályozását, ugyanakkor előmozdítja a szolgáltatásnyújtás szabadságával kapcsolatosan meghatározott célokat.

(5) A tengerek biztonságával és a tengerszennyezés megakadályozásával kapcsolatos előírások betartásának ellenőrzése a lobbó szerinti és a kikötő szerinti államok feladata.

(6) Az életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. november 1-jei nemzetközi egyezmény (SOLAS 74), az 1966. április 5-i nemzetközi egyezmény a merülésvonalakról és az 1973. november 2-i nemzetközi egyezmény a hajók által okozott környezetszennyezés megelőzéséről (MARPOL) által előírt biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési bizonyítványok kibocsátása és ezen egyezmények végrehajtása a tagállamok feladata.

(7) Az említett egyezmények rendelkezéseivel összhangban a tagállamok különféle mértékben felhatalmazást adhatnak elismert szervezetek számára az egyezmények betartásának ellenőrzésére, és átruházhatják a vonatkozó biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési bizonyítványok kibocsátásának jogát.

- (8) Világszerte megfigyelhető, hogy a már működő – a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) szerződő felei által elismert – szervezetek nem gondoskodnak sem az előírások megfelelő betartásáról, sem az elégséges megbízhatóság eléréséről olyan esetekben, amikor nemzeti hatóságok nevében járnak el, mivel nem rendelkeznek olyan megbízható és megfelelő szervezettel és tapasztalattal, amelyek lehetővé tennék, hogy feladataikat magas szakmai színvonalon lássák el.
- (9) A SOLAS 74 II-1. fejezetével, A-1. részével és 3-1. rendelkezésével összhangban a tagállamok felelősek annak biztosításáért, hogy a lobogójuk alatt közlekedő hajók tervezése, megépítése és karbantartása megfeleljen valamely, hatóságok által elismert szervezet szerkezeti, mechanikai és elektromossági követelményeinek. E szervezetek ezért a hajók tervezésére, megépítésére, karbantartására és vizsgálatára vonatkozó szabályokat alkotnak és hajtanak végre, valamint felelősek a hajók lobogó szerinti államai nevében történő felügyeletéért és annak tanúsításáért, hogy azok megfelelnek a vonatkozó bizonyítványok kiállításáról szóló nemzetközi egyezmények előírásainak. Annak érdekében, hogy ezt a feladatot megfelelően végre tudják hajtani, szigorúan függetlennek kell lenniük, valamint nagyfokú műszaki hozzáértéssel és szigorú minőségbiztosítási rendszerrel kell rendelkezniük.
- (10) A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek fontos szerepet töltenek be a tengerbiztonságra vonatkozó közösségi jogi szabályozásban.
- (11) A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezeteknek képesnek kell lenniük szolgáltatásaiknak a Közösség egészében való nyújtására és az egymással való versengésre, miközben mindenhol egyenlő szinten gondoskodnak a biztonságról és a környezet védelméről. A tevékenységükhöz szükséges szakmai szabványokat ezért egységesen kell megalkotni és alkalmazni a Közösség egészében.
- (12) A teherhajó-biztonsági rádióbizonyítvány kibocsátásának jogosultsága átruházható megfelelő szakismeretekkel és képesített személyzettel rendelkező magánszervezetekre.
- (13) A tagállam tárgyilagos és áttekinthető indokok alapján – a Bizottság bizottsági eljárás keretében gyakorolt ellenőrzése alatt – szükségleteinek megfelelő mértékben korlátozhatja a felhatalmazott elismert szervezetek számát.
- (14) Ez az irányelv biztosítja a szolgáltatásnyújtás szabadságát a Közösségben; ennek megfelelően a Közösségben letelepedett elismert szervezetekkel való egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a Közösségnek meg kell állapodnia azokkal a harmadik országokkal, ahol néhány elismert szervezet letelepedett.
- (15) A nemzetközi biztonsági előírások teljes körű betartásának biztosítása érdekében a nemzeti hatóságok szoros bevonása szükséges mind a hajók vizsgálatának végrehajtásába, mind a vonatkozó bizonyítványok kibocsátásába még abban az esetben is, ha a tagállamok olyan elismert szervezetekre támaszkodnak a jogszabályban előírt feladataik ellátásában, amelyek nem tartoznak hatóságaik közé. Ezért indokolt a hatóságok és az általuk felhatalmazott elismert szervezetek között szoros munkakapcsolat kialakítása, amihez szükséges, hogy az elismert szervezetek rendelkezzenek helyi képvisellel annak a tagállamnak a területén, amelynek nevében feladataikat ellátják.
- (16) Abban az esetben, amikor egy elismert szervezet, annak vizsgálói vagy technikai személyzete a hatóság nevében bocsátja ki a vonatkozó bizonyítványokat, a tagállamoknak meg kell fontolniuk azt, hogy az ilyen, felhatalmazás alapján végzett tevékenységük tekintetében e szervezetekre arányos jogi garanciák és igazságszolgáltatási védelem vonatkozzon, ideértve a megfelelő védelem jogát is, az immunitás kivételével, amelyre – mint a szuverenitás elválaszthatatlan, és ezáltal át nem ruházható részére – kizárólag a tagállamok hivatkozhatnak.
- (17) A tagállamok nevében eljáró elismert szervezetek pénzügyi felelősségének szabályozásában fennálló különbözőségek hátráltatják az irányelv megfelelő végrehajtását. A probléma megoldása érdekében helyénvaló közösségi szinten bizonyos fokú harmonizációt elérni az elismert szervezet által okozott bármilyen tengeri balesethez kapcsolódó – bíróság által megállapított – felelősséggel kapcsolatban, beleértve a választottbírósági vitarendezést is.
- (18) Az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal<sup>(1)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (19) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy a nemzetközi egyezmények, jegyzőkönyvek, kódexek és a kapcsolódó határozatok későbbi módosításainak átvezetése érdekében ezt az irányelvet módosítsa. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak, és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel való kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással kell elfogadni.
- (20) A tagállamoknak mindazonáltal lehetőséggel kell bírniuk arra, hogy felfüggeszék vagy visszavonják egy elismert szervezet felhatalmazását, és e döntéseikről a Bizottságot és a többi tagállamot tájékoztatniuk kell, ismertetve annak alapos indokait.

(<sup>1</sup>) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.



- (21) A tagállamok rendszeresen értékelik a nevükben tevékenykedő elismert szervezetek teljesítményét, és arról a Bizottságot és a többi tagállamot tájékoztatják.
- (22) A tagállamok kikötőhatósági minőségükben – olyan hajók ellenőrzésének biztosítva az elsőbbséget, amelyek a közös minimumkövetelményeket ki nem elégítő szervezetek által kibocsátott bizonyítványokkal rendelkeznek – javítják a biztonságot és környezetszennyezések elleni védekezés színvonalát, ezzel biztosítva, hogy harmadik államok lobogóit viselő hajók ne részesülhessenek kedvezőbb bánásmódban.
- (23) Jelenleg nincsenek olyan egységes nemzetközi szabványok, amelyeknek akár építésük, akár teljes élettartamuk folyamán a hajóknak meg kell felelniük a hajótest, a gépi berendezések, az elektromos és vezérlő berendezések vonatkozásában. Az ilyen szabványok rögzíthetők az elismert szervezetek szabályai szerint, vagy a nemzeti hatóságok által a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás és az információk társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok megállapításáról szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>(1)</sup> szabályozott eljárásnak megfelelően kiválasztott egyenértékű követelmények szerint.
- (24) Mivel ezen irányelv célját – nevezetesen a tagállamok azon szervezetekkel való kapcsolatai során végrehajtandó intézkedések megállapítását, amelyek a Közösségben hajók felügyeletéért, vizsgálatáért és a rendelkezések betartását igazoló bizonyítványok kiállításáért felelősek – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és a fellépés léptéke miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (25) Ezen irányelvnek a nemzeti jogba történő átültetésére irányuló kötelezettség csak azokat a rendelkezéseket érinti, amelyek a 94/57/EK irányelvhez képest jelentős mértékben változtak. A változatlan rendelkezések átültetésére vonatkozó kötelezettség az említett irányelv értelmében áll fenn.
- (26) Ez az irányelv nem sértheti az I. melléklet B. részében felsorolt irányelvek nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségeket.
- (27) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás<sup>(2)</sup> 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve

a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az irányelv és az azt átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.

- (28) A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek által követhető intézkedéseket a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól szóló 2009. április 23-i 391/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozás)<sup>(3)</sup> határozza meg,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

### 1. cikk

Ez az irányelv állapítja meg a tagállamok azon szervezetekkel való kapcsolatai során végrehajtandó intézkedéseket, amely szervezetek a tengerek biztonságáról és a tengerek szennyezésének megakadályozásáról szóló nemzetközi egyezmények rendelkezéseinek betartása céljából a hajók felügyeletéért, vizsgálatáért és a rendelkezések betartását igazoló bizonyítványok kiállításáért felelősek; ugyanakkor az irányelv előmozdítja a szolgáltatásnyújtási szabadság céljának elérését. Ez magában foglalja a nemzetközi egyezmények hatálya alá tartozó hajók hajótestével, gépi berendezéseivel, elektromos és vezérlőberendezéseivel szemben támasztott biztonsági követelmények kidolgozását és megvalósítását is.

### 2. cikk

Ezen irányelv alkalmazásában a következő meghatározások alkalmazandók:

- a) „hajó” a nemzetközi egyezmények hatálya alá tartozó hajó;
- b) „egy tagállam lobogója alatt közlekedő hajó” olyan hajó, amelyet egy tagállam jogszabályai szerint abban a tagállamban lajstromoztak és amely annak a tagállamnak a lobogója alatt közlekedik. Az e meghatározásnak meg nem felelő hajók harmadik ország lobogója alatt közlekedő hajónak minősülnek;
- c) „felügyelet és vizsgálat” olyan felügyeleti intézkedések és vizsgálatok, amelyek a nemzetközi egyezmények alapján kötelezőek;
- d) „nemzetközi egyezmények” az 1974. november 1-jei életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS 74), kivéve a melléklet XI-2 fejezetét, az 1966. április 5-i nemzetközi egyezmény a merülésvonalokról, valamint az 1973. november 2-i nemzetközi egyezmény a hajók által okozott környezetszennyezés megelőzéséről (MARPOL), annak jegyzőkönyveivel és módosításaival együtt, valamint a tagállamok mindegyikében kötelező kapcsolódó szabályzatok naprakész változata;

<sup>(1)</sup> HL L 204., 1998.7.21., 37. o.

<sup>(2)</sup> HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

<sup>(3)</sup> Lásd e Hivatalos Lap 11. oldalát.

- e) „szervezet” jogszáma és annak leányvállalatai, valamint bármilyen más, ellenőrzése alatt álló csoport, amelyek együttesen vagy külön-külön végzik az ezen irányelv hatálya alá tartozó feladatokat;
- f) „ellenőrzés” az e) pont alkalmazásában jogok, szerződések és bármilyen más, jogi vagy tényleges eszközök, amelyek akár külön-külön, akár együttesen lehetőséget adnak egy jogalany feletti meghatározó befolyás gyakorlására, vagy lehetővé teszik a jogalany számára az ezen irányelv hatálya alá tartozó feladatok elvégzését;
- g) „elismert szervezet” a 391/2009/EK rendeletnek megfelelően elismert szervezet;
- h) „felhatalmazás” olyan intézkedés, amelynek során egy tagállam egy elismert szervezet számára felhatalmazást ad vagy hatáskört ruház át;
- i) „jogszámban előírt bizonyítvány” egy lobogó szerinti állam által vagy nevében a nemzetközi egyezményekkel összhangban kibocsátott bizonyítvány;
- j) „szabályok és eljárások” egy elismert szervezet követelményei a hajók tervezése, megépítése, felszerelése, karbantartása és vizsgálata vonatkozásában;
- k) „osztályozási bizonyítvány” egy elismert szervezet által kibocsátott olyan okmány, amely igazolja, hogy a hajó megfelel a meghatározott célú használatára vagy meghatározott működési területre vonatkozó, az elismert szervezet által kialakított és nyilvánosságra hozott szabályoknak és eljárásoknak;
- l) „teherhajó-biztonsági rádióbizonyítvány” a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által elfogadott, a SOLAS-t módosító 1988-as jegyzőkönyvvel bevezetett bizonyítvány.

### 3. cikk

(1) A tagállamok a nemzetközi egyezmények értelmében vállalt felelősségük és kötelezettségeik keretében gondoskodnak arról, hogy illetékes hatóságaik biztosítsák ezen egyezmények rendelkezéseinek megfelelő végrehajtását, különösen a hajók felügyelete és vizsgálata, valamint a jogszámban előírt bizonyítványok és felmentési bizonyítványok kibocsátása vonatkozásában, a nemzetközi egyezmények által előírtaknak megfelelően. A tagállamoknak a lobogó szerinti államokat az IMO-jogeszközök alkalmazásában segítő iránymutatásokról szóló A.847(20) IMO-határozat melléklete és függeléke vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően kell eljárniuk.

(2) Olyan esetekben, amikor az (1) bekezdés rendelkezéseinek alkalmazásában egy tagállam úgy határoz, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók vonatkozásában:

- i. szervezetek számára felhatalmazást ad – részben vagy egészben – a jogszámban előírt bizonyítványokkal kapcsolatos felügyeleti és vizsgálati hatáskörök gyakorlására – beleértve a 11. cikk (2) bekezdésében említett előírások betartásának értékelését – és adott esetben a kapcsolódó bizonyítványok kibocsátására vagy megújítására; vagy
- ii. az i. pontban említett felügyeleti és vizsgálati feladatok elvégzésében részben vagy egészben szervezetekre támaszkodik,

e feladatok ellátását kizárólag elismert szervezetekre bízta.

A felmentési bizonyítványok első kibocsátásához minden egyes esetben be kell szerezni az illetékes hatóság hozzájárulását.

A teherhajó-biztonsági rádióbizonyítvány esetében azonban e feladatok ellátására megbízás adható egy illetékes hatóság által elismert és a nevében eljáró, a hajók rádiókommunikációs berendezései biztonsági ellenőrzésének végrehajtásához megfelelő szakismeretekkel rendelkező és képzett személyzetet foglalkoztató magánszervezet részére is.

(3) E cikk rendelkezései nem érintik sajátos tengerészeti berendezések hitelesítését.

### 4. cikk

(1) A 3. cikk (2) bekezdésének alkalmazásában a tagállamok elvben nem utasíthatják el az elismert szervezetek vonatkozásában, hogy – e cikk (2) bekezdése, valamint az 5. és 9. cikk rendelkezéseire figyelemmel – számukra e feladatok ellátásához a felhatalmazást megadják. Ugyanakkor a tagállamok jogosultak az általuk felhatalmazott szervezetek számát szükségleteiknek megfelelő módon korlátozni, feltéve, hogy az ilyen korlátozásokat áttekinthető és tárgyilagos indokokkal alá tudják támasztani.

Egy tagállam kérésére a Bizottság – a 6. cikk (2) bekezdése szerinti szabályozási bizottsági eljárással – elfogadja a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsa e bekezdés első albekezdésének helyes alkalmazását a felhatalmazások elutasítására vonatkozóan, és a 8. cikk helyes alkalmazását a felhatalmazások felfüggesztésére és visszavonására vonatkozóan.

(2) Ahhoz, hogy egy tagállam elfogadja, hogy a 3. cikkben említett feladatokat vagy azok egy részét egy harmadik államban letelepedett, elismert szervezet látssa el, az érintett tagállam megkövetelheti, hogy az adott harmadik állam kölcsönösségi alapon ugyanilyen bánásmódot biztosítson a Közösségben letelepedett, elismert szervezeteknek.

Továbbá, a Közösség felkérheti azt a harmadik államot, ahol az elismert szervezet letelepedett, hogy a Közösségen belül letelepedett elismert szervezetek számára ugyanilyen bánásmódot biztosítson.

## 5. cikk

(1) Azok a tagállamok, amelyek a 3. cikk (2) bekezdése szerint döntést hoznak, illetékes hatóságuk és a nevükben eljáró szervezetek között megfelelő munkakapcsolatot alakítanak ki.

(2) A munkakapcsolat szabályozásáról az érintett szervezetek által vállalt feladatokat és hatásköröket rögzítő írásos és hátrányos megkülönböztetést kizáró megállapodás megkötésével, vagy azzal egyenértékű jogi megoldással kell gondoskodni, amely legalább a következőket tartalmazza:

a) az A.739(18) IMO-határozat II. függelékében megállapított rendelkezéseket a hatóság nevében eljáró szervezetek felhatalmazásának iránymutatásairól, amelynél a hatóság nevében eljáró elismert szervezet felhatalmazási megállapodás mintáról szóló IMO MSC/710. és az MEPC/307 körlevél mellékleteit, függelékeit és csatolt anyagait figyelembe kell venni;

b) a következő, pénzügyi felelősségre vonatkozó rendelkezések:

i. ha egy bíróság jogerősen vagy egy jogvitát lezáró választottbírósi eljárás a hatóság pénzügyi felelősségét állapítja meg bármilyen tengeri balesetből eredően azzal, hogy kártalanítani kell a sértett feleket vagyoni kár, személyi sérülés vagy haláleset miatt, amelyről a bíróság előtt bebizonyosodott, hogy azt az elismert szervezet, annak testületeinek, alkalmazottainak, képviselőinek vagy a szervezet nevében eljáró egyéb személyeknek szándékos cselekedete vagy mulasztása vagy súlyos gondatlansága okozta, a hatóság pénzügyi kártérítésre jogosult az elismert szervezettől az említett veszteség, kár, sérülés, vagy haláleset miatt, olyan mértékben, amennyire a bíróság döntése szerint ezért az elismert szervezet felelős;

ii. ha egy bíróság jogerősen vagy egy jogvitát lezáró választottbírósi eljárás a hatóság pénzügyi felelősségét állapítja meg bármilyen tengeri balesetből eredően úgy, hogy kártalanítani kell a sértett feleket olyan személyi sérülés vagy haláleset miatt, amelyről a bíróság előtt bebizonyosodott, hogy azt az elismert szervezet, annak alkalmazottainak, képviselőinek vagy a szervezet nevében eljáró egyéb személyeknek gondatlansága vagy hanyagsága vagy mulasztása okozta, a hatóság pénzügyi kártérítésre jogosult az elismert szervezettől az ezen sérülés vagy haláleset miatt, olyan mértékben, amennyire a bíróság döntése szerint ezért az elismert szervezet felelős; a tagállamok korlátozhatják az elismert szervezet által fizetendő legnagyobb összeget, amely azonban nem lehet kevesebb mint 4 millió EUR;

iii. ha egy bíróság jogerősen vagy egy jogvitát lezáró választottbírósi eljárás a hatóság pénzügyi felelősségét állapítja meg bármilyen tengeri balesetből eredően úgy, hogy kártalanítani kell a sértett feleket olyan vagyoni kár, személyi sérülés vagy haláleset miatt, amelyről a bíróság előtt bebizonyosodott, hogy azt az elismert szervezet, annak alkalmazottainak, képviselőinek vagy a szervezet nevében eljáró egyéb személyeknek gondatlansága, hanyagsága vagy mulasztása okozta, a hatóság pénzügyi kártérítésre jogosult az elismert szervezettől az említett veszteség, vagy kár miatt, olyan mértékben, amennyire ezért a bíróság döntése szerint az elismert szervezet felelős; a tagállamok korlátozhatják az elismert szervezet által fizetendő legnagyobb összeget, amely azonban nem lehet kevesebb mint 2 millió EUR;

pítja meg bármilyen tengeri balesetből eredően úgy, hogy kártalanítani kell a sértett feleket olyan vagyoni kár, vagy veszteség miatt, amelyről a bíróság előtt bebizonyosodott, hogy az elismert szervezet, annak alkalmazottainak, képviselőinek vagy a szervezet nevében eljáró egyéb személyeknek gondatlansága, hanyagsága vagy mulasztása okozta, a hatóság pénzügyi kártérítésre jogosult az elismert szervezettől az említett veszteség, vagy kár miatt, olyan mértékben, amennyire ezért a bíróság döntése szerint az elismert szervezet felelős; a tagállamok korlátozhatják az elismert szervezet által fizetendő legnagyobb összeget, amely azonban nem lehet kevesebb mint 2 millió EUR;

c) a hatóság nevében eljáró szervezetek feladatainak a hatóság vagy a hatóság által kijelölt pártatlan, külső szerv általi időszakos ellenőrzésére vonatkozó rendelkezéseket a 9. cikk (1) bekezdésének megfelelően;

d) a hajók véletlenszerű kiválasztás alapján végrehajtott és részletes ellenőrzéseinek lehetőségét;

e) a szervezetek által osztályozott flotta lényeges információira, a hajóosztályban bekövetkezett változásokra, felfüggesztésre vagy a hajók osztályozásának megvonására vonatkozó kötelező adatszolgáltatásra vonatkozó rendelkezéseket.

(3) A megállapodás vagy azzal egyenértékű jogi szabályozás előírhat olyan követelményt, amely szerint az elismert szervezetnek helyi képvisellel kell rendelkeznie annak a tagállamnak a területén, amelyben a 3. cikkben említett feladatait ellátja. E követelmény kielégítéséhez elegendő, ha a helyi képviselő az érintett tagállam jogszabályai szerint jogi személyiséggel bír és az érintett tagállam nemzeti bíróságainak joghatósága alá tartozik.

(4) Minden tagállam a Bizottság számára az e cikk rendelkezései szerinti kialakított munkakapcsolatra vonatkozóan pontos tájékoztatást nyújt. A Bizottság erről tájékoztatja a többi tagállamot.

## 6. cikk

(1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel <sup>(1)</sup> létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Az e bekezdésre való hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított időtartam három hónap.

<sup>(1)</sup> HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikke (1)–(4) bekezdése és 7. cikke alkalmazandó, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

#### 7. cikk

(1) Az irányelv – hatályának kiterjesztése nélkül – módosítható annak érdekében, hogy

a) a 2. cikk d) pontjában, a 3. cikk (1) bekezdésében és az 5. cikk (2) bekezdésében említett nemzetközi egyezmények, azok jegyzőkönyvei, valamint a szabályzatok és a határozatok jövőbeni módosításai, amelyek hatályba léptek az ezen irányelvbe átvételére kerüljenek;

b) az 5. cikk (2) bekezdése b) pontjának ii. és iii. alpontjában meghatározott összegek módosítva legyenek.

Ezen intézkedéseket, amelyek az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására szolgálnak, a 6. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

(2) A 2. cikk d) pontjában említett nemzetközi megállapodások új egyezményeinek vagy jegyzőkönyveinek az elfogadását követően a Tanács a Bizottság javaslatára a tagállamok parlamenti eljárásainak és az IMO vonatkozó eljárásainak figyelembevételével határozatot hoz az ilyen új egyezmények vagy jegyzőkönyvek ratifikációjának részleteiről, és gondoskodik arról, hogy azokat a tagállamok egységesen és egyidejűleg alkalmazzák.

A 2. cikk d) pontjában és az 5. cikkben említett nemzetközi okmányok módosításai a 2099/2002/EK rendelet 5. cikke szerint kizárhatók ennek az irányelvnek a hatálya alól.

#### 8. cikk

A 391/2009/EK rendelet mellékletében meghatározott minimumfeltételek ellenére, ha egy tagállamnak az a meggyőződése, hogy az elismert szervezet a továbbiakban nem hatalmazható fel arra, hogy nevében a 3. cikkben meghatározott feladatokat elvégezze, felfüggesztheti vagy visszavonhatja ezt a felhatalmazást. Ilyen esetekben a tagállam késedelem nélkül tájékoztatja a Bizottságot és a többi tagállamot a döntéséről és annak alapos indokairól.

#### 9. cikk

(1) Minden tagállam meggyőződik arról, hogy a 3. cikk (2) bekezdése alapján a nevében eljáró elismert szervezetek az ille-

tekes hatóság megalázkodására és hatékonyan látják el az abban a cikkben említett feladataikat.

(2) Az (1) bekezdésben említett feladat megvalósítása érdekében minden tagállam legalább kétévenként elvégzi a nevében eljáró elismert szervezet ellenőrzését és ezen ellenőrzési tevékenység eredményeiről az ellenőrzés elvégzésének évét követő év március 31-ig a Bizottságot és a többi tagállamot jelentésben tájékoztatja.

#### 10. cikk

A kikötő szerinti állam felügyeleti jogainak ellátása és kötelezettségeinek gyakorlása során a tagállam jelentésben számol be a Bizottságnak és a többi tagállamnak, továbbá tájékoztatja az érintett lobogó szerinti államot, ha egy lobogó szerinti állam nevében eljáró elismert szervezet a nemzetközi egyezmények vonatkozó követelményeit nem kielégítő hajó részére állított ki érvényes jogszabályban előírt bizonyítványt, illetve egy érvényes osztályozási bizonyítvánnyal rendelkező hajó bármilyen, olyan területen előforduló hiányosságairól, amely területre a bizonyítvány vonatkozik. E cikk alkalmazásában csak a biztonságra és a környezetre súlyos fenyegetést jelentő, vagy az elismert szervezetek különösen gondatlan tevékenységét bizonyító hajókat kell bejelenteni. Az érintett elismert szervezetet az első vizsgálatkor tájékoztatni kell az esetről, hogy azonnal meghozhassa a megfelelő utólagos intézkedéseket.

#### 11. cikk

(1) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók tervezése, építése, felszerelése és üzemben tartása a hajótestre, a gépi berendezésekre, elektromos és vezérlőberendezésekre vonatkozó szabályokkal és eljárásokkal összhangban, egy elismert szervezet által előírt követelmények kielégítésével történjen.

(2) A tagállamok csak azzal a feltétellel határozhatnak úgy, hogy egy elismert szervezet által előírt szabályokkal és eljárásokkal egyenértékű előírásokat alkalmaznak, hogy erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot a 98/34/EK irányelv szerinti eljárásnak megfelelően, és ha azokkal kapcsolatosan a többi tagállam vagy Bizottság részéről ellenvetés nem érkezik, illetve nem állapítják meg róluk – az ezen irányelv 6. cikke (2) bekezdése szerinti szabályozási bizottsági eljárással –, hogy nem egyenértékűek.

(3) A tagállamoknak együtt kell működniük az általuk felhatalmazott elismert szervezetekkel szabályaik és eljárásaik kidolgozásában. Tanácskozniuk kell az elismert szervezetekkel azzal a céllal, hogy megvalósuljon a nemzetközi egyezmények következetes értelmezése.

#### 12. cikk

A Bizottság két évente tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot ezen irányelv tagállami végrehajtásának eredményeiről.

*13. cikk*

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2011. június 17-ig megfeleljenek. Ezekről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A rendelkezésekben egy olyan nyilatkozatot is fel kell tüntetniük, amely szerint a hatályban lévő törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseknek az ezen irányelvvel hatályon kívül helyezett irányelvekre való hivatkozásait az ezen irányelvre történő hivatkozásokként kell értelmezni. Az ilyen hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

*14. cikk*

Az I. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított 94/57/EK irányelv 2009 június 17-ig hatályát veszti, az I. melléklet B. részében felsorolt irányelvek nemzeti jogba történő

átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül.

A hatályon kívül helyezett irányelvekre való hivatkozások erre az irányelvre való hivatkozásként kell értelmezni, a II. mellékletben található megfelelési táblázattal összhangban.

*15. cikk*

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

*16. cikk*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről

az elnök

P. NEČAS

## I. MELLÉKLET

## A. RÉSZ

## A hatályát veszített irányelv és annak egymást követő módosításai

(a 14. cikk szerint)

A Tanács 94/57/EK irányelve	HL L 319., 1994.12.12., 20. o.
A Bizottság 97/58/EK irányelve	HL L 274., 1997.10.7., 8. o.
Az Európai Parlament és a Tanács 2001/105/EK irányelve	HL L 19., 2002.1.22., 9. o.
Az Európai Parlament és a Tanács 2002/84/EK irányelve	HL L 324., 2002.11.29., 53. o.

## B. RÉSZ

## A nemzeti jogba való átültetésre vonatkozó határidők jegyzéke

(a 14. cikk szerint)

Irányelv	Átültetés határideje
94/57/EK	1995. december 31.
97/58/EK	1998. szeptember 30.
2001/105/EK	2003. július 22.
2002/84/EK	2003. november 23.



## II. MELLÉKLET

## Megfelelési táblázat

Ez az irányelv	Ez az irányelv	A 391/2009/EK rendelet
1. cikk	1. cikk	1. cikk
2. cikk, a) pont	2. cikk, a) pont	2. cikk, a) pont
2. cikk, b) pont	2. cikk, b) pont	–
2. cikk, c) pont	2. cikk, c) pont	–
2. cikk, d) pont	2. cikk, d) pont	2. cikk, b) pont
2. cikk, e) pont	2. cikk, e) pont	2. cikk, c) pont
–	2. cikk, f) pont	2. cikk, d) pont
2. cikk, f) pont	2. cikk, g) pont	2. cikk, e) pont
2. cikk, g) pont	2. cikk, h) pont	2. cikk, f) pont
2. cikk, h) pont	2. cikk, i) pont	2. cikk, g) pont
2. cikk, i) pont	2. cikk, i) pont	2. cikk, i) pont
–	2. cikk, j) pont	2. cikk, h) pont
2. cikk, j) pont	2. cikk, l) pont	–
2. cikk, k) pont	–	2. cikk, j) pont
3. cikk	3. cikk	–
4. cikk, (1) bekezdés, első mondat	–	3. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés, második mondat	–	3. cikk, (2) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés, harmadik mondat	–	–
4. cikk, (1) bekezdés, negyedik mondat	–	4. cikk, (1) bekezdés
–	–	3. cikk, (3) bekezdés
–	–	4. cikk, (2), (3), (4) bekezdés
–	–	5. cikk
–	–	6. cikk
–	–	6. cikk
5. cikk, (1) bekezdés	4. cikk, (1) bekezdés	–
5. cikk, (3) bekezdés	4. cikk, (2) bekezdés	–
6. cikk, (1), (2), (3), (4) bekezdés	5. cikk, (1), (2), (3), (4) bekezdés	–
6. cikk, (5) bekezdés	–	–
7. cikk	6. cikk	12. cikk
8. cikk, (1) bekezdés, első francia bekezdés	7. cikk, (1) bekezdés, a) pont, első albekezdés	–
8. cikk, (1) bekezdés, második francia bekezdés	–	13. cikk, (1) bekezdés
8. cikk, (1) bekezdés, harmadik francia bekezdés	7. cikk, (1) bekezdés, b) pont, első albekezdés	–
–	7. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés	13. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés
8. cikk, (2) bekezdés	7. cikk, (2) bekezdés	–
8. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	–	13. cikk, (2) bekezdés
9. cikk, (1) bekezdés	–	–
9. cikk, (2) bekezdés	–	–
10. cikk, (1) bekezdés, bevezető szavak	8. cikk	–
10. cikk, (1) bekezdés, a), b), c) pont, (2), (3), (4) bekezdés	–	–
11. cikk, (1), (2) bekezdés	9. cikk, (1), (2) bekezdés	–

Ez az irányelv	Ez az irányelv	A 391/2009/EK rendelet
11. cikk, (3), (4) bekezdés	–	8. cikk, (1), (2) bekezdés
12. cikk	10. cikk	–
13. cikk	–	–
14. cikk	11. cikk, (1), (2) bekezdés	–
–	11. cikk, (3) bekezdés	–
–	12. cikk	–
–	–	9. cikk
15. cikk, (1) bekezdés	–	–
–	–	10. cikk, (1), (2) bekezdés
15. cikk, (2) bekezdés	–	10. cikk, (3) bekezdés
15. cikk, (3) bekezdés	–	10. cikk, (4) bekezdés
15. cikk, (4) bekezdés	–	10. cikk, (5) bekezdés
15. cikk, (5) bekezdés	–	10. cikk, (6) bekezdés, első, második, harmadik, ötödik albekezdés
–	–	10. cikk, (6) bekezdés, negyedik albekezdés
16. cikk	13. cikk	–
17. cikk	16. cikk	–
–	14. cikk	–
–	15. cikk	–
–	–	11. cikk
–	–	14. cikk
–	–	15. cikk
–	–	16. cikk
–	–	17. cikk
–	–	18. cikk
–	–	19. cikk
Melléklet	–	I. melléklet
–	I. melléklet	–
–	II. melléklet	II. melléklet

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009/16/EK IRÁNYELVE

(2009. április 23.)

a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről

(Átdolgozott változat)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően, az egyeztetőbizottság által 2009. február 3-án jóváhagyott közös szövegtervezet figyelembevételével <sup>(3)</sup>,

mivel

- (1) A hajók kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéséről szóló, 1995. június 19-i 95/21/EK tanácsi irányelvet <sup>(4)</sup> többször jelentősen módosították. Mivel további módosításokra van szükség, az irányelvet az egyértelműség érdekében át kell dolgozni.
- (2) A Közösséget komolyan aggasztják a hajózási balesetek és a tagállamok tengereinek és tengerpartjainak szennyezése.
- (3) A Közösséget ugyanígy aggasztják a fedélzeti élet- és munkakörülmények.
- (4) A hajók biztonsága, a szennyezés megelőzése és a fedélzeti élet- és munkakörülmények hatékonyan javíthatók a

követelményeket nem kielégítő hajók számának a közösségi vizeken történő drasztikus csökkentése révén, az egyezmények, nemzetközi szabályzatok és állásfoglalások szigorú alkalmazásával.

- (5) E célból, a tagállamoknak a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményének az Európai Közösség érdekében történő megerősítésére való felhatalmazásáról szóló, 2007. június 7-i 2007/431/EK tanácsi határozatnak <sup>(5)</sup> megfelelően, a tagállamoknak erőfeszítéseket kell tenniük, hogy minél hamarabb – de lehetőleg 2010. december 31. előtt – a közösségi hatáskörbe eső részek tekintetében ratifikálják az említett egyezményt.
- (6) A hajók biztonságának, a szennyezés megelőzésének és a fedélzeti élet- és munkakörülmények ellenőrzése elsődlegesen a lobogó szerinti állam feladata. A lobogó szerinti állam – megfelelően támaszkodva az elismert szervezetekre – teljes mértékben garantálja a megfelelő bizonyítványok kiadása céljából végzett ellenőrzések és szemlék teljességét és hatékonyságát. A szemlék követően a hajónak és felszerelésének az egyezmények adott hajóra vonatkozó követelményeinek megfelelő állapotban tartása a hajótársaság felelősségi körébe tartozik. Ugyanakkor számos lobogó szerinti állam súlyos mulasztásokat követett el a nemzetközi követelmények bevezetése és kikényszerítése terén. Ezért – a követelményeket nem kielégítő hajókkal szembeni második védelmi vonalként – a hajók biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi követelmények betartását a kikötő szerinti államnak is helyénvaló ellenőriznie, elismerve ugyanakkor, hogy a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés nem szemle, és a kapcsolódó ellenőrzési formanyomtatványok nem tengerállósági bizonyítványok.
- (7) A tagállamok felségvizein hajózó és a tagállamok kikötőit használó hajók vonatkozásában alkalmazandó nemzetközi követelmények hatékony kikényszerítésében összehangolt megközelítéssel kell elkerülni a verseny torzulását.
- (8) A hajózás ki van téve a terrorizmus fenyegetésének. A közlekedés biztonságát szavatoló intézkedéseket hatékonyan végre kell hajtani, és a tagállamok feladata biztonsági ellenőrzések segítségével szorosan figyelemmel kísérni a biztonsági szabályok betartását.

<sup>(1)</sup> HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

<sup>(2)</sup> HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. április 25-i véleménye (HL C 74. E, 2008.3.20., 584. o.) és a Tanács 2008. június 6-i közös állásponytja (HL C 198. E, 2008.8.5., 1. o.). Az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i állásponytja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2009. február 26-i határozata és az Európai Parlament 2009. március 11-i jogalkotási állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(4)</sup> HL L 157., 1995.7.7., 1. o.

<sup>(5)</sup> HL L 161., 2007.6.22., 63. o.

- (9) A kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések tárgyában 1982. január 26-án Párizsban aláírt Párizsi Egyetértési Memorandum (a továbbiakban: Párizsi Memorandum) alkalmazásából nyert tapasztalatokat fel kell használni.
- (10) A 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>(1)</sup> létrehozott Európai Tengerbiztonsági Ügynökségnek (a továbbiakban: az ügynökség) biztosítania kell a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés rendszerének egységes és hatékony végrehajtásához szükséges támogatást. Az ügynökségnek különösen hozzá kell járulnia az ezen irányelvvel összhangban létrehozott ellenőrzési adatbázis kialakításához és végrehajtásához, valamint a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző ellenőrök tagállami képzésére és szakértelmük felmérésére vonatkozó harmonizált közösségi rendszer kidolgozásához.
- (11) Egy hatékonyan működő kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszernek a Közösség kikötőit és réveit felkereső összes hajó rendszeres ellenőrzését biztosítania kell. Az ellenőrzés során a követelményeket nem kielégítő hajókra kell összpontosítani; ugyanakkor a minőségi hajókat – vagyis azokat, amelyek jó ellenőrzési eredményekkel rendelkeznek vagy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) önkéntes tagállami hitelesítési rendszerének megfelelő tagállam lobogója alatt közelednek – ritkább ellenőrzésekkel kell jutalmazni. Különösen a tagállamoknak az ellenőrzésre tekintettel prioritást kell biztosítaniuk a magas kockázati profilú hajóknak, melyek ritkán futnak be közösségi kikötőkbe.
- (12) A kikötő szerinti állam általi ellenőrzések közösségi rendszerét ki kell egészíteni ilyen értelmű új ellenőrzési megoldásokkal, amint e rendszer különböző jellemzőit meghatározták, és ehhez olyan közös ellenőrzési tervet kell alapul venni, amelynek értelmében minden tagállam igazságos mértékben hozzájárul az átfogó ellenőrzési rendszer létrehozásának közösségi céljához, és az ellenőrzések összessége igazságosan oszlik el a tagállamok között. Ezt az ellenőrzés-megosztási rendszert a hatékonyság fejlesztése érdekében felül kell vizsgálni, figyelembe véve a kikötő szerinti tagállamok általi ellenőrzések új rendszerének keretében szerzett tapasztalatokat. A tagállamok továbbá az egyes kikötők hajóforgalmát és a forgalom jellegét figyelembe véve gondoskodnak a kellő számú személyzet felvételéről és foglalkoztatásáról, beleértve a minősített ellenőröket is.
- (13) Az ezen irányelv által létrehozott ellenőrzési rendszer figyelembe veszi a Párizsi Memorandum keretében végzett munkát. Mivel a Párizsi Memorandumból eredő továbbfejlesztésekről közösségi szintű megállapodásnak kell létrejönnie, mielőtt azok az EU-ban alkalmazandóvá válnának, a Közösség és a Párizsi Memorandum között szoros koordináció kialakítására és fenntartására van szükség a lehető legnagyobb fokú összhang lehetővé tétele érdekében.
- (14) A Bizottság a Párizsi Memorandummal szoros együttműködésben kezeli és frissíti az ellenőrzési adatbázist. Az adatbázis a tagállamok és a Párizsi Memorandumot aláíró valamennyi részes fél ellenőrzési adatait tartalmazza.
- Mindaddig, amíg a SafeSeaNet közösségi tengeri információcsere-rendszer nem teljes mértékben működőképes, és nem teszi lehetővé a hajók befutásával kapcsolatos adatok automatikus rögzítését az ellenőrzési adatbázisban, a tagállamok biztosítják a Bizottság számára az ezen irányelv alkalmazása megfelelő nyomon követésének garantálásához szükséges információkat, különösen a hajók mozgására vonatkozóan. A Bizottság a tagállamok által szolgáltatott ellenőrzési adatok alapján lehívja az ellenőrzési adatbázisból a hajók kockázati profiljára, az ellenőrzések esedékességére, valamint a hajók mozgására vonatkozó adatokat, és meghatározza az egyes tagállamok által teljesítendő ellenőrzési kötelezettségeket. Az ellenőrzési adatbázisnak az egyéb közösségi tengeri biztonsági adatbázisokkal való együttműködésre is alkalmasnak kell lennie.
- (15) A tagállamoknak a Párizsi Memorandum keretében meg kell kísérelniük felülvizsgálni a lobogó szerinti államok fehér-, szürke- és feketelistájának elkészítésére alkalmazott módszert, hogy biztosítsák igazságosságát, különösen a kis flottával rendelkező lobogó szerinti államokkal szembeni elbánás tekintetében.
- (16) A kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekkel kapcsolatos szabályokat és eljárásokat, beleértve a hajók visszatartásának kritériumait is, célszerű egységesíteni annak biztosítása érdekében, hogy alkalmazásuk az összes kikötőben következetes legyen, amely szintén drasztikusan csökkenti a megfelelő ellenőrzési hálózat elkerülése céljából bizonyos kikötők szelektív használatának lehetőségét.
- (17) A rendszeres és kiegészítő jellegű ellenőrzésnek ki kell terjednie bizonyos, az egyes hajókra előre meghatározott területek vizsgálatára is, amely területek hajótípusonként, ellenőrzéstípusonként és a korábbi, kikötő szerinti tagállam általi ellenőrzések eredményeinek függvényében változnak. Az ellenőrzési adatbázis jelzi, hogy mely elemek alapján azonosíthatóak azok a kockázati területek, amelyeket az egyes ellenőrzések során meg kell vizsgálni.
- (18) Egyes hajókatörési bizonyos élettartam elérése után komoly balesetveszélyt vagy környezeti veszélyt jelentenek, az ilyen hajókat ezért kiterjesztett ellenőrzésnek kell alávetni. Meg kell határozni az ilyen kiterjesztett ellenőrzésekkel kapcsolatos részleteket.
- (19) Az ezen irányelv által létrehozott ellenőrzési rendszer szerint a hajók rendszeres ellenőrzései közötti időszak a hajók kockázati profiljától függ, amelyet bizonyos általános és ellenőrzéstörténeti paraméterek alapján határoznak meg. A nagy kockázatú hajók esetében ez az időszak nem haladhatja meg a hat hónapot.
- (20) Az illetékes kikötő szerinti állam ellenőrző hatóságainak a kikötőkben vagy révekben tartózkodó hajókról való tájékoztatása érdekében a kikötői hatóságoknak vagy szervezeteknek vagy az e célra kijelölt hatóságoknak vagy szervezeteknek a hajók érkezésére vonatkozó értesítéseket lehetőség szerint azok kézhez vételekor továbbítaniuk kell.

<sup>(1)</sup> HL L 208., 2002.8.5., 1. o.

- (21) Egyes hajók a hajózás biztonságára és a tengeri környezetre nézve kifejezetten veszélyt jelentenek rossz állapotuk, a lobogójuk szerinti állam teljesítménye és előtörténetük miatt. Ezért helyénvaló, hogy a Közösség eltanácsolja e hajókat a tagállamok kikötőibe vagy réveibe való belépéstől. A kitiltásnak arányosnak kell lennie, továbbá állandó kitiltást eredményezhet, amennyiben a hajó üzemeltetője a Közösségen belüli kikötőkben vagy révekben történt kitiltások és visszatartások ellenére tartósan elmulasztja a korrekciós intézkedések megtételét. Bármely harmadik kitiltás csak akkor oldható fel, ha teljesülnek bizonyos, különösen a lobogó szerinti állammal és az üzemeltető társasággal kapcsolatos feltételek, amelyek azt hivatottak biztosítani, hogy az érintett hajó biztonságosan üzemeltethető a Közösség vizein. Ellenkező esetben a hajót állandó jelleggel ki kellene tiltani a tagállamok kikötőiből és réveiből. Mindenestre, az érintett hajó bármely további visszatartása esetén a hajót állandó jelleggel ki kellene tiltani a tagállamok kikötőiből és réveiből. Az átláthatóság érdekében közzé kell tenni a Közösségen belüli kikötőkből és révekből kitiltott hajók jegyzékét.
- (22) Az ismétlődő ellenőrzésekből az egyes közigazgatási rendszerekre és vállalatokra háruló terhek csökkentése céljából a hajó kockázati profiljának, az ellenőrzések között eltelt időnek és az ellenőrzési kötelezettségek tagállamok általi teljesítésének kiszámításakor figyelembe kell venni a ro-ro komphajókon és gyorsjáratú személyszállító vízi járműveken a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről szóló, 1999. április 29-i 1999/35/EK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> alapján a nem a hajó lobogója szerinti fogadó állam által elvégzett olyan szemléket is, amelyek legalább a kiterjesztett ellenőrzés ellenőrzési tételeire kiterjednek. A Bizottságnak továbbá meg kell vizsgálnia, hogy helyénvaló-e a tagállamok kikötőibe tartó és azokból érkező ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének megerősítése céljából a jövőben az 1999/35/EK irányelvet módosítani.
- (23) A vonatkozó egyezmények rendelkezéseinek be nem tartásából eredő hiányosságokat orvosolni kell. Olyan esetekben, amikor az észlelt hiányosságok egyértelműen biztonsági, egészségügyi vagy környezeti kockázatot idéznek elő, a hajókon kiigazító intézkedéseket kell tenni és a hajókat vissza kell tartani mindaddig, amíg a hiányosságokat meg nem szüntetik.
- (24) Az illetékes hatóságok visszatartásra vonatkozó határozatait ellen fellebbezési jogosultságot kell biztosítani annak érdekében, hogy az indokolatlan visszatartást és késedelmet előidéző, megfelelően alá nem támasztott döntések megakadályozhatók legyenek. A tagállamok együttműködnek a fellebbezések kezelése ésszerű határidejének biztosítása érdekében.
- (25) A kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzési tevékenységekben részt vevő hatóságok és ellenőrök esetében nem állhat fenn összeférhetetlenség, sem az ellenőrzést végző kikötő, sem az ellenőrzött hajók és egyéb kapcsolódó érdekeltségek tekintetében. Az ellenőröket megfelelően kell képesíteni és képzésben kell részesíteni annak érdekében, hogy fennmaradjon és javuljon az ellenőrzések végrehajtásával kapcsolatos szakmai hozzáértésük. A tagállamoknak együtt kell működniük az ellenőrök képzésére és szakértelmük felmérésére vonatkozó harmonizált közösségi rendszer kidolgozásában és előmozdításában.
- (26) A révkalauzok és kikötőhatóságok vagy kikötői szervek számára lehetővé kell tenni, hogy hasznos információkat szolgáltatassanak a hajók fedélzetén észlelt látható rendelkezésekről.
- (27) A fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó, jogos érdekeket igazoló személyektől származó panaszokat ki kell vizsgálni. A panaszt értesíteni kell a panasz nyomán született intézkedésekről.
- (28) A tagállamok illetékes hatóságai és egyéb hatóságok vagy szervezetek között együttműködésre van szükség annak biztosításához, hogy azok a hiányossággal rendelkező hajók, amelyek továbbhaladását engedélyezték, nyomon követhetők legyenek, és a kikötőben tartózkodó hajókkal kapcsolatos információcsere biztosítható legyen.
- (29) Mivel az ellenőrzési adatbázis a kikötő szerint illetékes állam ellenőrzéseinek alapvető része, a tagállamoknak gondoskodniuk kell az adatbázis közösségi követelmények szerinti frissítéséről.
- (30) A nemzetközi biztonsági, egészségügyi és tengeri környezetvédelmi követelményeknek nem megfelelő hajókkal, figyelembe véve a társaságok által üzemeltetett flották méretét, azok üzemeltetőivel vagy társaságaival kapcsolatos információk nyilvánosságra hozatala hatékony elrettentést jelenthet, amelynek következtében a szállítmányozók tartózkodnak ilyen hajók igénybevételétől, és ösztönzőleg hathat a hajótulajdonosokra a szükséges intézkedések meghozatala vonatkozásában. A megjelenítendő információk tekintetében a Bizottságnak szoros együttműködést kell kialakítania a Párizsi Memorandummal, és figyelembe kell vennie minden közzétett információt a szükségtelen átfedések elkerülése érdekében. A tagállamoknak alapvetően csak egyszer kell rendelkezésre bocsátaniuk a kapcsolódó információkat.
- (31) A visszatartott hajók ellenőrzésének és a kitiltó határozat visszavonásának teljes költségét a hajótulajdonosnak vagy a hajó üzemeltetőjének kell viselnie.

(<sup>1</sup>) HL L 138., 1999.6.1., 1. o.



- (32) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskör gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal<sup>(1)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (33) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy módosítsa ezt az irányelvet az ahhoz kapcsolódó egyezmények, nemzetközi szabályzatok és határozatok későbbi módosításainak alkalmazása, valamint a 8. és 10. cikk rendelkezései végrehajtási szabályainak megállapítása érdekében. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel való kiegészítését, azokat az 1999/468/EK tanácsi határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.
- (34) Mivel ezen irányelv céljait – nevezetesen a tagállamok joghatósága alá tartozó vizeken a követelményeket nem kielégítő hajók számának csökkentését a tengerjáró hajókra vonatkozó közösségi ellenőrző rendszer javítása révén, valamint a tengerek szennyezése elleni megelőző fellépés módszerbeli javítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok nagyságrendje és hatása miatt közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az említett célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (35) Az irányelvnek a nemzeti jogba való átültetésére vonatkozó kötelezettség csak azokra a rendelkezésekre vonatkozik, amelyek a 95/21/EK irányelvhez képest jelentős változást jelentenek. A változatlan rendelkezések átültetésének kötelezettsége a korábbi irányelvből fakad.
- (36) Ez az irányelv nem érinti a tagállamoknak a XV. melléklet B. részében szereplő irányelvek nemzeti jogba való átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos kötelezettségeit.
- (37) Az ezen irányelv szerint létesített kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszert minden tagállamban azonos időpontban kell megvalósítani. Ennek keretében a Bizottság biztosítja, hogy megteszik a megfelelő előkészítő intézkedéseket, beleértve az ellenőrzési adatbázis tesztelését és a képzés nyújtását az ellenőrök részére.
- (38) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás<sup>(2)</sup> 34. pontjával összhangban a tagállamokat arra ösztönzik, hogy a maguk, illetve a Közösség érdekében készítsék el és hozzák nyilvánosságra az ezen irányelv és az átültető intézkedések közötti megfelelést a lehető legteljesebb mértékben bemutató táblázataikat.
- (39) Annak érdekében, hogy a tengerparttal nem rendelkező tagállamokra ne nehezedjen aránytalan közigazgatási teher, egy de minimis szabály keretében az ilyen tagállamok számára lehetővé kell tenni az ezen irányelv rendelkezéseitől való eltérést, ami azt jelenti, hogy ezen tagállamok számára – mindaddig, amíg megfelelnek bizonyos kritériumoknak – nem kötelező az irányelv átültetése.
- (40) Azon tény figyelembevételére érdekében, hogy a francia tengerentúli megyék más földrajzi térséghez tartoznak, nagy mértékben tagjai egyéb, a Párizsi Memorandumtól eltérő kikötő szerinti állam általi ellenőrzésről szóló regionális memorandumoknak, és a kontinentális Európával bonyolított közlekedési forgalmuk igen korlátozott mértékű, az érintett tagállam számára engedélyezni kell e kikötők mentesítését a Közösségen belül alkalmazott kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszer alól,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

#### 1. cikk

#### Cél

Ezen irányelv célja az, hogy segítse a tagállamok felségvizein tartózkodó, a követelményeket nem kielégítő hajók számának drasztikus csökkentését a következő intézkedések végrehajtásával:

- a) a tengerek biztonságával, a tengerhajózás védelmével, a környezetvédelemmel és a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos nemzetközi és vonatkozó közösségi jogszabályok nagyobb mértékű betartatása bármely ország lobogója alatt hajózó hajók által;
- b) a kikötő szerinti állam hatósága által végzett hajóellenőrzések céljaira közös követelményrendszer kidolgozása, és a hajók ellenőrzésével és visszatartásával kapcsolatos eljárások egységesítése építve a Párizsi Memorandum keretében rendelkezésre álló szakértelemre és tapasztalatra;
- c) a Közösségen belül olyan kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszer bevezetése, amely a Közösségen és a Párizsi Memorandum régióján belül végzett ellenőrzéseken alapul, és célja, hogy valamennyi hajó a kockázati profiljának megfelelő gyakorisággal ellenőrzésen essen át, és a nagyobb kockázatot jelentő hajókon részletesebb, nagyobb gyakoriságú ellenőrzést végezzenek.

<sup>(1)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

<sup>(2)</sup> HL C 321., 2003.12.31., 1. o.



## 2. cikk

**Meghatározások**

Ezen irányelv alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

1. „Egyezmények”: az alábbi egyezmények, jegyzőkönyvek és módosításaik, és kötelező jellegű kapcsolódó szabályzataik naprakész változata:
  - a) a merülésvonalakra vonatkozó 1966. évi nemzetközi egyezmény (LL 66);
  - b) az életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS 74);
  - c) a hajók által okozott környezetszennyezés megelőzéséről szóló, 1973. évi nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi jegyzőkönyv (MARPOL 73/78);
  - d) a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (STCW 78/95);
  - e) a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzatról szóló 1972. évi egyezmény (Colreg 72);
  - f) a hajók közbiztonságáról szóló 1969. évi nemzetközi egyezmény (ITC 69);
  - g) a kereskedelmi hajók minimumkövetelményeiről szóló 1976. évi egyezmény (ILO 147.);
  - h) az olajszennyezésért való polgári kártérítési felelősségről szóló 1992. évi nemzetközi egyezmény (CLC 92).
2. „Párizsi Memorandum”: a kikötő szerint illetékes tagállam által végzett ellenőrzésről szóló, 1982. január 26-án Párizsban aláírt Egyetértési Memorandum naprakész változata.
3. „az IMO önkéntes tagállami hitelesítési rendszerének keretrendszere és eljárásai”: IMO-közgyűlés A.974(24) határozata.
4. „a Párizsi Memorandum régiója”: az a földrajzi terület, ahol a Párizsi Memorandum aláíró felei a Párizsi Memorandum keretében ellenőrzéseket hajtanak végre.
5. „Hajó”: minden olyan tengerjáró hajó, amelyre egy vagy több egyezmény alkalmazandó, és amely nem a kikötő szerinti állam lobogója alatt közlekedik.
6. „Hajó-kikötő kapcsolat”: mindazon érintkezések, amelyekre akkor kerül sor, amikor egy hajót közvetlenül és azonnal érintenek a személyek vagy áruk hajóra vagy hajóról történő mozgatásával, vagy a hajóról vagy a hajó részére nyújtott kikötői szolgáltatásokkal összefüggő tevékenységek.
7. „Horgonyzó hajó”: kikötőben vagy a kikötő joghatóságához tartozó egyéb területen tartózkodó, de ki nem kötött hajó, amely hajó-kikötő kapcsolatot valósít meg.
8. „Ellenőr”: olyan közalkalmazott vagy egyéb személy, akit a tagállam illetékes hatósága felhatalmazott a kikötő szerinti tagállam általi ellenőrzések végrehajtására és az illetékes hatóság előtt felelősséggel tartozik az ellenőrzések végrehajtásáért.
9. „Illetékes hatóság”: a kikötő szerinti állam által ezzel az irányelvvel összhangban végzett ellenőrzésért felelős tengeri hatóság.
10. „Éjszaka”: a nemzeti jog által meghatározott olyan, hét óránál nem rövidebb időszak, amely mindenképpen tartalmazza az éjfél és hajnali 5.00 óra közötti időszakot.
11. „Kezdeti ellenőrzés”: egy hajó felkeresése az ellenőr által annak megvizsgálása céljából, hogy az megfelel-e a vonatkozó egyezményeknek és szabályoknak, amely ellenőrzés tartalmazza legalább a 13. cikk (1) bekezdésében említett vizsgálatokat.
12. „Részletesebb ellenőrzés”: olyan ellenőrzés, ahol a hajót, annak felszerelését és személyzetét egészben vagy részben, a 13. cikk (3) bekezdésében meghatározott körülmények között, a hajó szerkezetére, felszerelésére, személyzetére, az élet és munkakörülményekre, valamint a fedélzeti munkavégzéssel kapcsolatos eljárásokra vonatkozóan vizsgálják.
13. „Kiterjesztett ellenőrzés”: olyan ellenőrzés, amely kiterjed legalább a VII. mellékletben felsorolt elemekre. A kiterjesztett ellenőrzés magában foglalhat részletesebb ellenőrzést is, amennyiben az a 13. cikk (3) bekezdése szerint egyértelműen indokolt.
14. „Panasz”: minden olyan információ vagy jelentés, amelyet bármely, a hajó biztonságában és ezen belül a személyzet biztonságában vagy egészségének veszélyeztetése megelőzésében, a fedélzeti élet-és munkakörülményekben és a környezetszennyezés megelőzésében jogosan érdekelt személy vagy szervezet nyújt be.
15. „Hajó visszatartása”: a hajó tengerre való kifutásának kifejezett tilalma az ellenőrzések során megállapított hiányosságok miatt, amelyek külön-külön vagy együttesen a hajót tengeri hajózásra alkalmatlanná teszik.

16. „Kitiltó határozat”: a hajóparancsnok, a hajóért felelős társaság és a lobogó szerinti állam számára kiállított határozat arról, hogy a hajónak a Közösség kikötőibe és réveibe való belépését nem fogják engedélyezni.
17. „Üzemeltetés leállítás”: a hajó további üzemeltetésének kifejezett tilalma az ellenőrzések során megállapított olyan hiányosságok miatt, amelyek külön-külön vagy együttesen a hajó további üzemeltetését kockázatosá teszik.
18. „Társaság”: a hajó tulajdonosa vagy bármely más szervezet vagy személy, mint például az igazgató vagy a hajó személyzet nélküli bérlése esetén a bérlő, aki a hajó tulajdonosától átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és aki e felelősség átvállalásával a nemzetközi biztonságos üzemeltetési szabályzat (ISM) rendelkezései által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget átvállalja.
19. „Elismert szervezet”: hajóosztályozó társaság vagy más magánszerv, amely a lobogó szerinti állam hatóságai nevében hatósági feladatokat lát el.
20. „Hatósági bizonyítvány”: az egyezményeknek megfelelően a lobogó szerinti állam által annak nevében kiállított bizonyítvány.
21. „Osztályozási bizonyítvány”: olyan okmány, amely igazolja a SOLAS 74 II-1 fejezete A-1 része 3-1 szabályának való megfelelést.
22. „Ellenőrzési adatbázis”: információs rendszer, amely hozzájárul a Közösségben a kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszer végrehajtásához, és a Közösségen és a Párizsi Memorandum régióján belül végzett ellenőrzések adatait érinti.

### 3. cikk

#### Hatály

- (1) Ezen irányelv hatálya az olyan hajóra és személyzetére terjed ki, amely egy tagállam kikötőjébe vagy révjébe hajó-kikötő kapcsolat létesítése céljából fut be.

Franciaország határozhat úgy, hogy a Szerződés 299. cikkének (2) bekezdésének hatálya alá tartozó tengerentúli megyékben található kikötők és révek nem tartoznak az e bekezdésben említett kikötők és révek közé.

Ha egy tagállam a joghatósága alá tartozó vizeken tartózkodó hajót ellenőriz, azt az irányelv alkalmazásában végzett ellenőrzésnek kell tekinteni.

E cikk rendelkezései nem befolyásolják a tagállamoknak a vonatkozó egyezményekben biztosított beavatkozási jogosultságait.

Azon tagállamok, amelyek nem rendelkeznek tengeri kikötővel, és igazolni tudják, hogy a folyami kikötőkbe egy megelőző hároméves időszak során évente összesen befutó hajók közül 5 %-nál kevesebb tartozik ezen irányelv hatálya alá, eltérhetnek ezen irányelv rendelkezéseitől.

Azon tagállamok, amelyek nem rendelkeznek tengeri kikötővel, legkésőbb az irányelv átültetésének napján értesítik a Bizottságot az említett hároméves időszak során kikötőkbe összesen befutott hajók számáról, és tájékoztatják a Bizottságot az ezen adatokban később bekövetkező változásokról.

(2) Az 500 tonna bruttó úrtartalom alatti hajók esetében a tagállamok a hatályos vonatkozó egyezményben rögzített előírásokat alkalmazzák, valamint – ha egy egyezmény rendelkezései nem alkalmazandók – megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy az érintett hajók ne jelentenek nyilvánvaló veszélyt a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre. E bekezdés alkalmazásakor a tagállamok a Párizsi Memorandum 1. mellékletében előírt rendelkezéseket tekintik irányadónak.

(3) Az olyan állam lobogóját viselő hajó ellenőrzésekor, amely egy egyezményben nem részes fél, a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ilyen hajóval és személyzetével szemben tanúsított bánásmód ne legyen kedvezőbb, mint az említett egyezményt aláíró államok valamelyikének lobogóját viselő hajóval szemben tanúsított bánásmód.

(4) Ezen irányelv hatálya nem terjed ki halászhajókra, hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, kezdetleges építésű fahajókra, nem kereskedelmi célra használt, állami hajókra és kedvezési célú hajókra.

### 4. cikk

#### Ellenőrzési jogkörök

(1) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy – a nemzetközi joggal összhangban – jogukban álljon külföldi hajók fedélzetén végrehajtani az ebben az irányelvben említett ellenőrzéseket.

(2) A tagállamok megfelelő illetékes hatóságokat tartanak fenn, amelyekhez kellő számú személyzetet és – különösen – képzett ellenőröket osztanak be, pl. felvétel útján, és minden olyan szükséges intézkedést megtesznek, hogy az ellenőrök az ezen irányelvben megállapítottak szerint lássák el feladataikat, valamint különösen, hogy az ezen irányelv alapján szükséges ellenőrzések végrehajtása céljából rendelkezésre álljanak.

## 5. cikk

**Ellenőrzési rendszer és éves ellenőrzési kötelezettségvállalások**

(1) A tagállamok a 12. cikkben és az I. melléklet rendelkezéseiben leírt kiválasztási rendszerrel összhangban végzik az ellenőrzéseket.

(2) Éves ellenőrzési kötelezettségének teljesítése érdekében minden tagállam

a) ellenőrzi a kikötőbe kikötött vagy révbe befutó minden, a 12. cikk a) pontjában említett I. prioritású hajót, és

b) évente összesen legalább olyan számú ellenőrzést végez el a 12. cikk a) és b) pontjában említett I. és II. prioritású hajókon, amennyi a Közösségben és a Párizsi Memorandum régiójában évente összesen elvégzendő ellenőrzésekből való részesedése. Az egyes tagállamok részesedése az érintett tagállam kikötőbe befutó hajók számának a Közösségen és a Párizsi Memorandum régióján belüli összes tagállam kikötőbe befutó hajók összesített számához viszonyított arányán alapul.

(3) A Közösségen és a Párizsi Memorandum régióján belül évente végrehajtandó ellenőrzések a (2) bekezdés b) pontjában említett számának kiszámítása céljából a horgonyzó hajókat nem kell figyelembe venni, kivéve, ha erről az érintett tagállam ettől eltérően rendelkezik.

## 6. cikk

**Az ellenőrzési kötelezettségvállalás betartásának módozatai**

Azon tagállamok, amelyek elmulasztják az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontjában előírt ellenőrzések teljesítését, mégis teljesítik kötelezettségvállalásaikat az említett rendelkezéssel összhangban, amennyiben az elmulasztott ellenőrzések száma nem haladja meg:

a) a kikötőbe vagy révbe befutó, I. prioritású, nagy kockázati profilú hajók összesített számának 5 %-át;

b) a kikötőbe és révbe befutó, I. prioritású, nem nagy kockázati profilú hajók összesített számának 10 %-át.

Az a) és b) pontban említett százalékos arányok ellenére a tagállamoknak elsőbbséget kell biztosítani az ellenőrzési adatbázis által szolgáltatott információk alapján a Közösségen belüli kikötőbe ritkán befutó hajók ellenőrzésének.

Az a) és b) pontban említett százalékos arányok ellenére, és a révbe befutó I. prioritású hajók tekintetében a tagállamoknak

prioritást kell biztosítani a magas kockázati profilú hajók ellenőrzésének, amelyek az ellenőrzési adatbázis által szolgáltatott információk alapján ritkán futnak be közösségi kikötőkbe.

## 7. cikk

**A Közösségben kiegyensúlyozott ellenőrzési részesedést biztosító módok**

(1) Azon tagállamok, amelyekben az I. prioritású hajók kikötőikbe való befutásainak összesített száma meghaladja az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett ellenőrzési részesedést, teljesítik e kötelezettségüket, ha legalább az ezen ellenőrzési részesedésnek megfelelő számú ellenőrzést hajtanak végre I. prioritású hajókon, és a kikötőkbe és révbe befutó összes, I. prioritású hajó 30 %-ánál többnek az ellenőrzését nem mulasztják el.

(2) Azon tagállamok, amelyekben az I. és II. prioritású befutó hajók teljes száma kisebb, mint az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett ellenőrzési részesedés, teljesítik kötelezettségüket, ha az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontjában előírt számú I. prioritású hajó ellenőrzését, valamint a kikötőkbe és révbe befutó összes II. prioritású hajó legalább 85 %-ának ellenőrzését elvégzik.

(3) A Bizottság – a 35. cikkben említett felülvizsgálatban – megvizsgálja különösen e cikk hatását az ellenőrzési kötelezettségvállalásra, figyelembe véve a Közösség és a Párizsi Memorandum keretében szerzett szakértelmet és tapasztalatokat. A felülvizsgálatnak figyelembe kell vennie azt a célt, hogy minden közösségi kikötőbe vagy révbe befutó hajót megvizsgáljanak. Adott esetben a Bizottság kiegészítő intézkedéseket javasol annak érdekében, hogy erősítsék a Közösségben alkalmazott ellenőrzési rendszer hatékonyságát, és – szükség esetén – e cikk hatásának újabb felülvizsgálatát javasolja egy későbbi időpontban.

## 8. cikk

**Az ellenőrzések elhalasztása és a kivételes körülmények**

(1) A tagállamok az alábbi körülmények fennállása esetén határozhatnak úgy, hogy elhalasztják valamely, I. prioritású hajó ellenőrzését:

a) ha az ellenőrzés elvégezhető a hajó ugyanazon tagállamba való következő befutása alkalmával, feltéve, hogy a hajó eközben nem fut be a Közösségben vagy a Párizsi Memorandum régiójában található semelyik más kikötőbe, és a halasztás időtartama nem haladja meg a 15 napot; vagy

b) ha az ellenőrzés 15 napon belül elvégezhető a Közösségen vagy a Párizsi Memorandum régióján belül található valamely más kikötőben, feltéve, hogy az ezen kikötő szerinti állam előzetesen hozzájárult az ellenőrzés végrehajtásához.

Ha valamely ellenőrzést az a) vagy b) ponttal összhangban elhalasztanak, és rögzítenek az ellenőrzési adatbázisban, akkor az elmulasztott ellenőrzést nem kell az azt elhalasztó tagállamot terhelő elmaradt ellenőrzésnek minősíteni.

Mindazonáltal, ha egy I. prioritású hajót nem ellenőriznek, az adott hajót nem lehet felmenteni az ellenőrzés alól a következő közösségi kikötőben, ezen irányelv értelmében.

(2) Az alábbi kivételes körülmények fennállása esetén nem kell elmaradt ellenőrzésként számításba venni az I. prioritású hajókon üzemeltetési okokból végre nem hajtott ellenőrzéseket, feltéve, hogy az ellenőrzés kihagyásának indokát rögzítik az ellenőrzési adatbázisban:

- a) az illetékes hatóság megítélése szerint az ellenőrzés lefolytatása kockázattal járna az ellenőrök, a hajó, legénysége, a kikötő vagy a tengeri környezet biztonságára; vagy
- b) a hajó befutására csak az éjszaka folyamán kerül sor. Ebben az esetben a tagállamoknak meg kell tenniük az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy adott esetben sor kerülhessen a rendszerint az éjszaka folyamán befutó hajók ellenőrzésére.

(3) Ha nem végzik el egy horgonyzó hajó ellenőrzését, azt nem kell elmaradt ellenőrzésnek tekinteni, ha:

- a) a hajót a I. melléklettel összhangban a Közösségen vagy a Párizsi Memorandum régióján belüli más kikötőben 15 napon belül ellenőrzik; vagy
- b) a hajó befutására csak az éjszaka folyamán kerül sor, vagy annak időtartama túl rövid ahhoz, hogy az ellenőrzést kielégítő módon végre lehessen hajtani, és rögzítik az ellenőrzés kihagyásának indokát az ellenőrzési adatbázisban; vagy
- c) az illetékes hatóság megítélése szerint az ellenőrzés lefolytatása kockázattal járna az ellenőrök, a hajó, legénysége, a kikötő vagy a tengeri környezet biztonságára, és rögzítik az ellenőrzés kihagyásának indokát az ellenőrzési adatbázisban.

(4) Az e cikk végrehajtására vonatkozó szabályok tekintetében az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket a 31. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

## 9. cikk

### Értesítés a hajó érkezéséről

(1) A valamely tagállam kikötőjébe vagy révébe tartó olyan hajó üzemeltetője, ügynöke vagy parancsnoka, amelyen a 13. cikkkel összhangban kiterjesztett ellenőrzés végezhető, a III. mellékletben megállapított rendelkezéseknek megfelelően köteles bejelenteni a hajó érkezését.

(2) Az e cikk (1) bekezdésében és a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> 4. cikkében említett értesítés vételekor a kikötőhatóság vagy az e célra kijelölt hatóság vagy szerv továbbítja ezen információkat az illetékes hatósághoz.

(3) Az e cikkben előírt minden tájékoztatásnak lehetőség szerint elektronikus úton kell történnie.

(4) Az ezen irányelv III. mellékletének alkalmazásában a tagállamok által kialakított eljárásoknak és formátumoknak meg kell felelniük a 2002/59/EK irányelvben előírt hajójelentési rendelkezéseknek.

## 10. cikk

### A hajó kockázati profilja

(1) Az ellenőrzési adatbázisban szereplő valamennyi, egy tagállami kikötőbe vagy révbe befutó hajóhoz kockázati profil kell rendelni, amely jelzi prioritási szintjét az ellenőrzés szempontjából, az ellenőrzések között eltelt időtartamot, valamint az ellenőrzések alkalmazási körét.

(2) A hajó kockázati profilját a következő – általános és ellenőrzéstörténeti – paraméterek kombinációja határozza meg:

- a) általános paraméterek

Az általános paraméterek alapjául – az I. melléklet I. része 1. pontjának és a II. mellékletnek megfelelően – a hajó típusa, kora, lobogója, a hozzá kapcsolódó elismert szervezetek és a társaság teljesítménye szolgál.

- b) ellenőrzéstörténeti paraméterek

Az ellenőrzéstörténeti paraméterek alapjául – az I. melléklet I. része 2. pontjának és a II. mellékletnek megfelelően – az egy adott időszakban előfordult hiányosságok és visszatartások száma szolgál.

<sup>(1)</sup> HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

(3) Az e cikk végrehajtására vonatkozó szabályok tekintetében az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló intézkedéseket, különösen az alábbiak vonatkozásában:

- a) a lobogó szerinti állammal kapcsolatos kritériumok;
- b) a társaság teljesítményével kapcsolatos kritériumok

a 31. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással és a Párizsi Memorandum keretében rendelkezésre álló szakértelemre építve kell elfogadni.

#### 11. cikk

##### Az ellenőrzések gyakorisága

A Közösség kikötőibe vagy réveibe befutó hajókat rendszeres ellenőrzésnek, továbbá kiegészítő ellenőrzésnek kell alávetni az alábbiak szerint:

- a) A hajókat az I. melléklet I. része szerinti kockázati profiljuktól függően előre meghatározott időközönként rendszeres ellenőrzésnek kell alávetni. A hajók rendszeres ellenőrzései között eltelt időtartam a kockázat csökkenésével növekszik. A nagy kockázatot jelentő hajók esetében az időtartam nem haladhatja meg a hat hónapot.
- b) A hajókat a legutolsó rendszeres ellenőrzésük óta eltelt időtől függetlenül kiegészítő ellenőrzésnek kell alávetni az alábbiak szerint:

- Az illetékes hatóság gondoskodik arról, hogy ellenőrizzék azokat a hajókat, amelyekre az I. melléklet II. részének 2A. pontjában felsorolt elsődlegességi szempontok vonatkoznak.
- Ellenőrizni lehet azokat a hajókat, amelyekre vonatkoznak az I. melléklet II. részének 2B. pontjában felsorolt rendhagyó tényezők. Az ilyen kiegészítő ellenőrzés végrehajtására vonatkozó döntés meghozatala az illetékes hatóság szakmai megítélésétől függ.

#### 12. cikk

##### A hajók ellenőrzésre való kiválasztása

Az illetékes hatóság gondoskodik arról, hogy a hajókat az I. melléklet I. részében leírt kockázati profiljuk alapján válasszák ki ellenőrzésre, valamint akkor, ha az I. melléklet II. részének 2A. és 2B. pontja szerinti elsődlegességi vagy rendhagyó tényezők merülnek fel.

Az illetékes hatóság a hajók ellenőrzése céljából:

- a) az I. melléklet II. részének 3A. pontjában leírt kiválasztási rendszerrel összhangban kiválasztja azokat a hajókat,

amelyeken kötelező ellenőrzést kell végezni, azaz az ún. „I. prioritású” hajókat;

- b) az I. melléklet II. részének 3B. pontjával összhangban kiválaszthat olyan hajókat, amelyek ellenőrzése esedékes, azaz ún. „II. prioritású” hajókat.

#### 13. cikk

##### Kezdeti és részletesebb ellenőrzések

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 12. cikknek megfelelően ellenőrzésre kiválasztott hajókon kezdeti vagy részletesebb ellenőrzést végezzenek, az alábbiak szerint:

1. Az illetékes hatóság minden kezdeti ellenőrzés alkalmával gondoskodik arról, hogy az ellenőr legalább:
  - a) ellenőrizze a IV. mellékletben felsorolt, az egyezmények és a Közösség biztonságra és védelemre vonatkozó tengerezeti jogszabályai követelményeinek megfelelően a fedélzeten tartandó bizonyítványokat és dokumentumokat;
  - b) adott esetben győződjön meg arról, hogy az előző ellenőrzés során a valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam által feltárt fennmaradó hiányosságokat megszüntették;
  - c) győződjön meg a hajó általános állapotáról, beleértve a higiénéit, a hajó gépterét és a lakótereket is.
2. Ha az (1) bekezdésben említett ellenőrzést követően az ellenőrzési adatbázisba a következő kikötőben helyrehozandó hiányosságok kerülnek, e következő kikötő illetékes hatósága határozhat úgy, hogy nem végzi el az (1) bekezdés a) és c) pontjában említett ellenőrző vizsgálatot.
3. Minden olyan esetben, amikor az (1) bekezdésben említett ellenőrzések végrehajtását követően egyértelmű bizonyítékok alapján feltételezhető, hogy a hajó, felszerelése vagy személyzete lényegileg nem elégíti ki egy egyezmény vonatkozó előírásait, részletesebb ellenőrzést kell végezni, beleértve az üzemeltetéssel kapcsolatos követelmények betartásának további ellenőrzését is.

„Egyértelmű bizonyítékok” abban az esetben állnak fenn, amikor az ellenőr olyan jelenségeket talál, amelyek saját szakmai megítélése szerint a hajó, annak felszerelése vagy személyzete vonatkozásában részletesebb ellenőrzés végrehajtását igénylik.

Az „egyértelmű bizonyítékokra” példák az V. mellékletben találhatóak.



## 14. cikk

**Kiterjesztett ellenőrzések**

(1) Az alábbi hajókat kategóriáknál esedékes kiterjesztett ellenőrzés, az I. melléklet II. részének 3A. és 3B. pontjával összhangban:

- nagy kockázati profilú hajók,
- 12 évesnél idősebb személyszállító hajók, olajszállító tartályhajók, gáz- és vegyszerszállító hajók és ömlesztettáru-szállító hajók,
- nagy kockázati profilú hajók vagy 12 évesnél idősebb személyszállító hajók, olajszállító tartályhajók, gáz- és vegyszerszállító hajók és ömlesztettáru-szállító hajók, elsődlegeségi vagy rendhagyó tényezők esetében,
- a 16. cikkel összhangban kiadott kitiltó határozatot követően újbóli ellenőrzésnek alávetendő hajók.

(2) A hajó üzemeltetője vagy parancsnoka biztosítja, hogy a kiterjesztett ellenőrzés elvégzésére elegendő idő álljon rendelkezésre a hajó üzemeltetési tervében.

A védelmi célú ellenőrzési intézkedések sérelme nélkül az ilyen hajónak a kikötőben kell maradnia az ellenőrzés lezárásáig.

(3) A rendszeres kiterjesztett ellenőrzésre esedékes hajóktól kapott előzetes értesítés vételekor az illetékes hatóság tájékoztatja a hajót, ha nem kerül sor kiterjesztett ellenőrzésre.

(4) A kiterjesztett ellenőrzés alkalmazási körét – a kezelendő kockázati területeket is beleértve – a VII. melléklet határozza meg. A Bizottság a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárásokkal elfogadja a VII. melléklet végrehajtási intézkedéseit.

## 15. cikk

**Biztonsági és védelmi iránymutatások és eljárások**

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy ellenőreik kövessék a VI. mellékletben meghatározott eljárásokat és iránymutatásokat.

(2) A biztonsági ellenőrzések tekintetében a tagállamok a 725/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> 3. cikkének (1), (2) és (3) bekezdésében említett, kikötőikbe vagy réveikbe befutó összes hajó ellenőrzésekor az ezen irányelv VI. mellékletében foglalt vonatkozó eljárásokat alkalmazzák, amennyiben azok nem az ellenőrzést végző kikötő szerinti állam lobogója alatt hajóznak.

<sup>(1)</sup> HL L 129., 2004.4.29., 6. o.

(3) Az ezen irányelv 14. cikkének kiterjesztett ellenőrzésre vonatkozó rendelkezéseit alkalmazni kell az 1999/35/EK irányelv 2. cikkének a) és b) pontjában említett ro-ro komphajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre.

Amennyiben egy hajón olyan állam végez szemlét az 1999/35/EK irányelv 6. és 8. cikkének megfelelően, amely nem a hajó lobogója szerinti állam, ezen szemlét értelemszerűen részletesebb vagy kiterjesztett ellenőrzésként kell bejegyezni az ellenőrzési adatbázisba, és figyelembe kell venni ezen irányelv 10., 11. és 12. cikke alkalmazásában, valamint az egyes tagállamok ellenőrzési kötelezettségeinek teljesítése kiszámításakor, amennyiben az ellenőrzés az ezen irányelv VII. mellékletében említett valamennyi tételre kiterjed.

A ro-ro komphajókra vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre az 1999/35/EK irányelv 10. cikkével összhangban kiadott üzemeltetési tilalom sérelme nélkül, ezen irányelvnek a hiányosságok kijavítására, a visszatartásra, a kitiltó határozatokra, valamint az ellenőrzések, visszatartás és kitiltó határozatok nyomán követésére vonatkozó rendelkezéseit értelemszerűen alkalmazni kell.

(4) A Bizottság szükség esetén a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárással elfogadja az e cikk (1) és (2) bekezdésének összehangolt végrehajtásához szükséges szabályokat.

## 16. cikk

**Az egyes hajókat érintő kitiltó intézkedések**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy mindazon hajók számára, amelyek:

- olyan állam lobogója alatt közlekednek, mely visszatartási aránya miatt a Párizsi Memorandummal összhangban, az ellenőrzési adatbázisban rögzített információk alapján elfogadott és a Bizottság által évente közzétett feketelistára került vagy az 1999/35/EK tanácsi irányelv szerinti üzemeltetési tilalom tárgyát képezték, és az elmúlt 36 hónap során több mint két alkalommal tartották vissza valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében vagy révében, vagy

- olyan állam lobogója alatt közlekednek, mely visszatartási aránya miatt a Párizsi Memorandummal összhangban, az ellenőrzési adatbázisban rögzített információk alapján elfogadott és a Bizottság által évente közzétett szürkelistára került vagy az 1999/35/EK tanácsi irányelv szerinti üzemeltetési tilalom tárgyát képezték, és az elmúlt 24 hónap során több mint két alkalommal tartották vissza valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében vagy révében,

megtagadják a kikötőikbe és réveikbe való belépést, a 21. cikk (6) bekezdésében említett helyzetek kivételével.



A kitiltást akkortól kell alkalmazni, amint a hajó elhagyta azt a kikötőt vagy révet, ahol harmadszor tartották vissza, és ahol a kitiltó határozatot kiadták.

(2) A kitiltó határozatot csak a keltétől számított három hónap elteltével lehet megszüntetni, és csak akkor, ha a VIII. melléklet 3–9. bekezdésének feltételei teljesülnek.

Ha a hajót másodszor is kitiltják, a kitiltás időtartama 12 hónap.

(3) Ha a hajót valamely, Közösségen belüli kikötőben vagy révben ezt követően újra visszatartják, a továbbiakban határozatlan időre meg kell tagadni a hajó belépését a Közösségen belüli valamennyi kikötőbe vagy révbe. A harmadik kitiltási határozatot a kiadásától számított 24 hónap elteltével lehet feloldani, és csak abban az esetben, ha:

— a hajó olyan állam lobogója alatt közlekedik, mely visszatartási aránya miatt nem került az (1) bekezdésben említett feketelistára vagy szürkelistára,

— a hajó törvényben előírt bizonyítványait és osztályozási bizonyítványait a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól szóló, 2009. április 23-i 391/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> (Átdolgozás) alapján elismert szervezet vagy szervezetek állították ki,

— a hajót olyan társaság üzemelteti, amely az I. melléklet I. részének 1. pontja szerint jó teljesítménnyel rendelkezik, és

— teljesülnek a VIII. melléklet 3–9. bekezdésében foglalt feltételek.

Bármely hajó, amely nem teljesíti az e bekezdésben meghatározott feltételeket, a tilalom kiadásától számított 24 hónapon belül véglegesen kitiltásra kerül minden közösségi kikötőből és révől.

(4) A harmadik kitiltás utáni bármely további visszatartás a Közösség valamely kikötőjében vagy révében a hajó végleges kitiltását eredményezi minden közösségi kikötőből és révől.

(5) Ezt a cikket a tagállamok a VIII. mellékletben megállapított eljárásoknak megfelelően alkalmazzák.

<sup>(1)</sup> Lásd e Hivatalos Lap 11. oldalát.

## 17. cikk

### Az ellenőrzés jelentése a hajóparancsnoknak

Valamely ellenőrzés, részletesebb ellenőrzés vagy kiterjesztett ellenőrzés végeztével az ellenőr jelentést készít a IX. melléklettel összhangban. A vizsgálati jelentés egy példányát a hajóparancsnok rendelkezésére bocsátják.

## 18. cikk

### Panaszok

Az illetékes hatóságnak minden panaszt gyors előzetes értékelésnek kell alávetnie. Ez az értékelés lehetővé teszi annak megállapítását, hogy a panasz megfelelően megalapozott-e.

Amennyiben igen, az illetékes hatóság megteszi a szükséges lépéseket a panasz kapcsán. Különösen azt biztosítja a panasz által közvetlenül érintett valamennyi személy számára, hogy ismertetthessék véleményüket.

Ha az illetékes hatóság a panaszt nyilvánvalóan alaptalannak ítéli, döntéséről és annak indokairól tájékoztatja a panaszost.

A panaszos kiletét nem szabad az érintett hajó parancsnoka vagy tulajdonosa előtt felfedni. Az ellenőr biztosítja a hajó személyzetével zajló meghallgatások bizalmosságát.

A nem nyilvánvalóan alaptalan panaszokról és a nyomukban született intézkedésekről a tagállamok tájékoztatják a lobogó szerinti állam hatóságait, valamint indokolt esetben a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetet (ILO-t).

## 19. cikk

### Hiányosságok orvoslása és a hajó visszatartása

(1) Az illetékes hatóság meggyőződik róla, hogy az egyezményekkel összhangban kijavítanak-e az ellenőrzések által megerősített vagy feltárt minden hiányosságot.

(2) A biztonságra, az egészségre vagy a környezetre nézve egyértelműen veszélyt jelentő hiányosságok esetében annak a kikötő szerinti államnak az illetékes hatósága, amelyben a hajó ellenőrzését végrehajtották, gondoskodik arról, hogy a hajót visszatartsák vagy azt az üzemmódot, amelynél a hiányosságokat feltárták, leállítsák. A hajó visszatartását elrendelő határozat vagy az üzemeltetés leállítása mindaddig nem oldható fel, amíg a veszély kockázatát meg nem szüntetik, vagy amíg az érintett hatóság meg nem állapítja, hogy a hajó a szükséges feltételek teljesülése esetén kifuthat a tengerre, vagy a hajó üzemeltetése folytatható az utasok vagy a személyzet biztonságának és egészségének vagy más hajók kockáztatása, vagy a tengeri környezet indokolatlan veszélyeztetése nélkül.

(3) Az ellenőr szakmai véleményének kialakításakor azzal kapcsolatosan, hogy egy hajót vissza kell-e tartani vagy sem, a X. mellékletben szereplő kritériumokat alkalmazza.

(4) Ha az ellenőrzés felfedi, hogy a hajót nem szerelték fel üzemképes úti adatrögzítővel, amennyiben az ilyen adatrögzítő használata kötelező a 2002/59/EK irányelv értelmében, az illetékes hatóság biztosítja, hogy a hajót visszatartsák.

Ha az ilyen hiányosság nem igazítható ki azonnal a visszatartás szerinti kikötőben, az illetékes hatóság engedélyezheti, hogy a hajó folytassa útját a visszatartó kikötőhöz legközelebbi megfelelő hajójavító üzembe, ahol az azonnal kiigazítható, vagy előírhatja, hogy a hiányosságot legfeljebb 30 napon belül igazítsák ki, a Párizsi Memorandum által kialakított iránymutatások előírásai szerint. Ebből a célból a 21. cikkben megállapított eljárásokat kell alkalmazni.

(5) Kivételes esetben, amikor egy hajó általános állapota nyilvánvalóan nem elégíti ki a követelményeket, az illetékes hatóság felfüggesztheti az ellenőrzést az ilyen hajón mindaddig, amíg a felelősök meg nem teszik a szükséges lépéseket annak biztosítása érdekében, hogy a hajó az egyezmények vonatkozó előírásait kielégítse.

(6) Ha visszatartást rendelnek el, az illetékes hatóságok írásban a vizsgálati jelentés csatolásával haladéktalanul tájékoztatják a lobogó szerinti állam hatóságát, vagy ha ez nem lehetséges, az adott állam konzulját vagy ennek hiányában a legközelebbi diplomáciai képviseletét minden olyan körülményről, amely miatt a visszatartás szükségessé vált. Emellett, ahol indokolt, értesítik az osztályozási bizonyítványok, illetve az egyezményekkel összhangban kiadott kötelező bizonyítványok kibocsátásáért felelős, kinevezett ellenőröket vagy elismert szervezeteket is.

(7) Ezen irányelv nem érinti az egyezményeknek a kikötő szerinti illetékes állam hatósága általi ellenőrzésekkel kapcsolatos értesítésekre és jelentési eljárásokra vonatkozó külön előírásait.

(8) Amikor egy kikötő szerinti illetékes állam hatósága ezen irányelv hatálya alatt ellenőrzési jogosultságát gyakorolja, minden lehetséges módon arra törekszik, hogy elkerülje a hajó indokolatlan visszatartását vagy késleltetését. Ha egy hajót indokolatlanul tartanak vissza vagy késleltetnek, a hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője jogosult az elszenvedett károk vagy veszteségek megtérítésének követelésére. Minden feltételezeten indokolatlan visszatartás vagy késedelem esetén a bizonyítás a hajó tulajdonosát vagy üzemeltetőjét terheli.

(9) A kikötők túlzásfokát elkerülendő az illetékes hatóság engedélyt adhat arra, hogy egy visszatartott hajót a kikötő másik részébe kormányozzanak, ha ez biztonságosan végrehajtható. A kikötők zsúfoltsága azonban nem lehet szempont a hajók

visszatartásáról vagy a visszatartó rendelkezés feloldásáról szóló döntés meghozatalakor.

A visszatartott hajók elhelyezésének megkönnyítése érdekében a kikötőhatóságoknak vagy kikötői szervezeteknek együtt kell működniük az illetékes hatóságokkal.

(10) A lehető leghamarabb értesíteni kell a kikötői hatóságokat vagy szervezeteket a kiadott visszatartási határozatról.

## 20. cikk

### Fellebbezési jog

(1) A hajótulajdonos vagy üzemeltető, illetve a tagállamban lévő képviselőjük jogosult fellebbezni az illetékes hatóság visszatartásra vagy kitiltásra irányuló döntése ellen. A fellebbezésnek nincs felfüggesztő hatálya.

(2) A tagállamok e célra nemzeti jogszabályaiknak megfelelő eljárásokat dolgoznak ki és tartanak fenn.

(3) Az illetékes hatóság az (1) bekezdésben említett hajó parancsnokát a fellebbezési jogáról és az azzal összefüggő gyakorlati szabályokról megfelelően tájékoztatja.

(4) Ha valamely hajó tulajdonosának vagy üzemeltetőjének, vagy annak képviselőjének fellebbezése vagy kérvénye eredményeképpen a visszatartó vagy a kitiltó határozatot visszavonják vagy módosítják:

a) a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy az ellenőrzési adatbázis haladéktalanul módosuljon ennek megfelelően;

b) az a tagállam, amelynek területén a visszatartó vagy kitiltó határozatot kiadták, a határozatot követő 24 órán belül helyesbíti a 26. cikkel összhangban közzétett információt.

## 21. cikk

### Az ellenőrzések és a visszatartások nyomon követése

(1) Ha a 19. cikk (2) bekezdésében említett hiányosságok nem orvosolhatók abban a kikötőben, ahol az ellenőrzést végrehajtották, az érintett tagállam illetékes hatósága engedélyezheti indokolatlan késedelem nélkül az érintett hajó számára, hogy a visszatartó kikötőhöz legközelebbi megfelelő hajójavító üzembe hajózzon, ahol sor kerülhet a megfelelő intézkedésre, és amelyet a hajó parancsnoka és az érintett hatóságok választanak ki, amennyiben a lobogó szerinti állam illetékes hatósága által meghatározott és az érintett tagállam által elfogadott feltételek teljesülnek. E feltételek biztosítják, hogy a hajó az utasok vagy a személyzet biztonságának és egészségének, továbbá más hajók veszélyeztetése nélkül, vagy a tengeri környezet feltételezhető veszélyeztetése nélkül teszi meg az utat.

(2) Ha a hajót azért küldik a hajójavító üzembe, mert nem felel meg az IMO A.744(18) határozatának, akár a hajó dokumentációja, akár szerkezeti hibái és hiányosságai tekintetében, az illetékes hatóság előírhatja a szükséges vastagságmérések elvégzését, mielőtt a hajó számára engedélyezi a kikötő elhagyását.

(3) Az (1) bekezdésben említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelynek kikötőjében az ellenőrzést végrehajtották, tájékoztatja annak a tagállamnak az illetékes hatóságát, amelyben a hajójavító üzem található, valamint a 19. cikk (6) bekezdésében említett feleket és – adott esetben – a feltételek teljesítéséért felelős minden más hatóságot is a hajó útjáról.

Az ilyen tájékoztatásban részesülő tagállam illetékes hatósága értesítést küld a tájékoztatást nyújtó hatóság számára a meghozott intézkedésekről.

(4) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a közösségben található valamennyi kikötő és rév megtagadja a belépést az (1) bekezdésben említett, a tengerre kifutó azon hajó esetén:

- a) amely nem elégíti ki annak a tagállamnak az illetékes hatósága által meghatározott feltételeket, amelynek a kikötőjében az ellenőrzést végrehajtották; vagy
- b) mely azáltal, hogy nem keresi fel a kijelölt hajójavító üzemet, megtagadja az egyezmények vonatkozó előírásainak kielégítését.

A kitiltó határozat mindaddig érvényben marad, amíg a hajótulajdonos vagy a hajóüzemeltető annak a tagállamnak az illetékes hatósága számára, amelynek kikötőjében a hajón hiányosságot észleltek, kielégítő módon nem szolgáltat bizonyítékokat arról, hogy a hajó teljes mértékben eleget tesz az egyezmények vonatkozó előírásainak.

(5) A (4) bekezdés a) pontjában említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a hajón hiányosságot észleltek, haladéktalanul értesíti a többi tagállam illetékes hatóságait.

A (4) bekezdés b) pontjában említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a hajójavító üzem található, haladéktalanul értesíti a többi tagállam illetékes hatóságait.

A kikötőbe történő befutás elutasítását megelőzően a tagállam kérheti az érintett hajó lobogó szerinti hatóságával a konzultációk felvételét.

(6) A (4) bekezdés rendelkezéseitől eltérve a kikötő szerinti állam illetékes hatósága engedélyezheti a hajó meghatározott kikötőbe vagy révbe történő befutását vis maior jellegű, vagy a biztonsági megfontolásokat hatálytalanító események bekövetkezése esetén, vagy a szennyezés kockázatának csökkentése vagy lehető legkisebb szinten tartása céljából, vagy a hiányos-

ságok orvoslásának megtörténte miatt, feltéve hogy a hajótulajdonos, a hajó üzemeltetője vagy a hajóparancsnok a hajó biztonságos beérkezése biztosításához a tagállam illetékes hatóságának elvárásait kielégítő módon megtette a szükséges intézkedéseket.

## 22. cikk

### Az ellenőrökre vonatkozó képzési követelmények

(1) Ellenőrzések végrehajtására csak a XI. mellékletben előírt képesítési követelményeket teljesítő, és az illetékes hatóság által a kikötő szerinti állam ellenőrzéseinek végzésére felhatalmazott személyek jogosultak.

(2) Ha a kikötő szerinti állam illetékes hatósága nem tud az ellenőrzés céljaira a kívánt szakismeretekkel rendelkező személyt biztosítani, az illetékes hatóság ellenőre számára bármely olyan személy segítséget nyújthat, aki rendelkezik a szükséges szakismeretekkel.

(3) Az illetékes hatóság, a kikötő szerinti illetékes állam ellenőrzését végző személyek és a számukra segítséget nyújtó személyek gazdaságilag nem lehetnek érdekelték sem abban a kikötőben, ahol az ellenőrzést végrehajjták, sem pedig az ellenőrzött hajóban, továbbá az ellenőrző személyek nem állhatnak olyan nem állami szervezetek szolgálatában, amelyek törvényben előírt okmányokat és osztályozási bizonyítványokat bocsátanak ki, vagy akik e bizonyítványok vagy osztályozási bizonyítványok kibocsátásához szükséges felügyeleti szemléket végeznek, és nem vállalhatják ilyen szervezetek nevében munkák elvégzését.

(4) Minden ellenőr magánál tartja a kikötő szerinti illetékes állam általi ellenőrzéseket végrehajtó személyek igazolványa közös modelljének kidolgozásáról szóló, 1996. június 25-i 96/40/EK bizottsági irányelvvel<sup>(1)</sup> összhangban az illetékes hatóság által, az ellenőr nevére kiállított igazolványt.

(5) A tagállamoknak kötelességük meggyőződni az ellenőrök szakértelméről, valamint a XI. mellékletben említett minimum-feltételeknek való megfelelésükről, mielőtt felhatalmazást kapnak az ellenőrzések végzésére. A vizsgát ezt követően a (7) bekezdésben említett képzési rendszer figyelembevételével rendszeresen meg kell ismételni.

(6) A tagállamoknak biztosítaniuk kell az ellenőrök megfelelő képzését az ebben az irányelvben vagy az egyezmények módosításaiban előírt, a kikötő szerinti állam általi ellenőrzések Közösségben alkalmazott rendszerében bekövetkezett változásokkal kapcsolatban.

(7) A Bizottság a tagállamokkal együttműködve összehangolt közösségi rendszert dolgoz ki a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző ellenőrök tagállami képzésére és szakértelmük felmérésére, és gondoskodik annak előmozdításáról.

<sup>(1)</sup> HL L 196., 1996.8.7., 8. o.

## 23. cikk

**Révkalauzok és kikötőhatóságok jelentései**

(1) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy a hajók kikötőhelyhez történő irányításában vagy onnan történő kivezetésében, illetve egy tagállam egyik kikötője felé tartó vagy azon áthaladó hajó irányításában részt vevő révkalauzaik, ha szokásos feladataik teljesítése közben bármiféle olyan látható rendellenesség tudomásukra jut, amely veszélyezteti a hajó biztonságos útját, vagy amely a tengeri környezet veszélyeztetésével fenyeget, haladéktalanul tájékoztatják a kikötő szerinti állam vagy a parti állam illetékes hatóságait.

(2) Ha a kikötőhatóság vagy kikötői szerv szokásos feladatainak teljesítése közben tudomást szerez arról, hogy a felügyelete alá tartozó kikötőben tartózkodó hajón olyan látható rendellenességek tapasztalhatók, amelyek veszélyeztethetik a hajó biztonságát vagy a tengeri környezet veszélyeztetésével fenyegetnek, a kikötőhatóság vagy kikötői szerv haladéktalanul tájékoztatja a kikötő szerinti állam illetékes hatóságait.

(3) A tagállamok megkövetelik, hogy a révkalauzok és a kikötőhatóságok vagy kikötői szervek – amikor csak lehet, elektronikus formátumban – tegyenek jelentést legalább az alábbi információkról:

— a hajó adatai (név, IMO-azonosítószám, hívójel és lobogó),

— hajózási adatok (legutóbbi befutás szerinti és rendeltetési hely szerinti kikötő),

— a fedélzeten észlelt látható rendellenességek.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a révkalauzok és kikötőhatóságok vagy kikötői szervek által jelentett látható rendellenességek nyomán megfelelő intézkedés történjen, és a megtett intézkedéseket részletesen rögzítsék.

(5) A Bizottság a 31. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban intézkedéseket fogadhat el e cikk végrehajtására, többek között egy egységesített elektronikus formátum kialakítása révén, valamint a látható rendellenességeknek a révkalauzok és a kikötőhatóságok vagy kikötői szervek általi bejelentését, valamint a tagállami intézkedések nyomon követési intézkedéseiről való jelentéstételt szabályozó eljárások kialakításával.

## 24. cikk

**Ellenőrzési adatbázis**

(1) A Bizottság a Párizsi Memorandum szakértelmére és tapasztalatára építve kifejleszti, fenntartja és frissíti az ellenőrzési adatbázist.

Az ellenőrzési adatbázis tartalmazza az ezen irányelvvel létrehozott ellenőrzési rendszer végrehajtásához szükséges valamennyi információt, és rendelkezik a XII. mellékletben meghatározott funkcionális jellemzőkkel.

(2) A tagállamok minden megfelelő intézkedést megtesznek annak biztosítására, hogy a kikötőjükbe és réveikbe érkező vagy onnan távozó hajók pontos érkezési és indulási ideje az adott kikötő azonosítójával együtt belátható időn belül bekerüljön az ellenőrzési adatbázisba a 2002/59/EK irányelv 3. cikke s) pontjában említett közösségi tengeri információcsere-rendszeren keresztül (SafeSeaNet). Amint ezen információkat továbbították az ellenőrzési adatbázisba a SafeSeaNet-en keresztül, a tagállamok mentesülnek az adatszolgáltatási kötelezettség alól ezen irányelv XIV. mellékletének 1.2. pontja és a 2. pont a) és b) alpontja értelmében.

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ezen irányelvvel összhangban végzett ellenőrzésekhez kapcsolódó információk bekerüljenek az ellenőrzési adatbázisba, amint az ellenőrzési jelentés elkészül, vagy feloldják a visszatartási utasítást.

A tagállamok biztosítják, hogy az ellenőrzési adatbázisba bevitt információk közzétételi célokra való hitelesítésére 72 órán belül sor kerüljön.

(4) A tagállamok által szolgáltatott ellenőrzési adatok alapján a Bizottság le tudja hívni az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatos releváns adatokat, különösen a hajók kockázati profilját, az egyes hajók ellenőrzésének esedékességét, a hajók mozgásával kapcsolatos adatokat és az egyes tagállamok ellenőrzési kötelezettségeit illetően.

A tagállamok hozzáféréssel rendelkeznek az ellenőrzési adatbázisban rögzített valamennyi olyan adathoz, amely az ezen irányelvben foglalt ellenőrzési eljárások végrehajtásához kapcsolódik.

A tagállamok és a Párizsi Memorandumot aláíró harmadik felek számára biztosított a hozzáférés minden olyan adathoz, amelyet ezen államok maguk rögzítettek az adatbázisban, valamint az ezen államok lobogóját viselő hajókra vonatkozó adatokhoz.

## 25. cikk

**Információcsere és együttműködés**

Minden tagállam gondoskodik arról, hogy kikötőhatóságai vagy kikötői szervei és más illetékes hatóságok vagy szervek ellássák a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző illetékes hatóság a birtokukban lévő, következő információkkal:

— a 9. cikkel és a III. melléklettel összhangban bejelentett információk,



— tájékoztatás azokról a hajókról, amelyek nem tettek eleget az ebben az irányelvben előírt értesítési kötelezettségnek, valamint a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló, 2000. november 27-i 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek <sup>(1)</sup> és 2002/59/EK irányelvnek, és adott esetben a 725/2004/EK rendeletnek,

— tájékoztatás azokról a hajókról, amelyek úgy hajóztak ki, hogy a 2000/59/EK irányelv 7. vagy 10. cikkének nem tettek eleget,

— tájékoztatás azokról a hajókról, amelyek számára megadták a belépést, vagy amelyeket kiutasítottak egy kikötőtől biztonsági okok miatt,

— tájékoztatás a látható rendellenességekről a 23. cikknek megfelelően.

#### 26. cikk

##### Az információ közzététele

A Bizottság – építve a Párizsi Memorandum keretében rendelkezésre álló szakértelemre és tapasztalatra – a XIII. melléklettel összhangban hozzáférést biztosít az ellenőrzésekkel, visszatartásokkal és kitiltásokkal kapcsolatos információkhoz, és egy nyilvános weboldalon biztosítja azok elérhetőségét.

#### 27. cikk

##### Az alacsony vagy nagyon alacsony teljesítményt nyújtó társaságok jegyzékének közzététele

A Bizottság rendszeresen összeállít és egy nyilvános honlapon közzétesz egy tájékoztatást azokról a társaságokról, amelyek teljesítményét az I. melléklet I. részében említettek szerint meghatározott kockázati profilra figyelemmel egy háromhónapos vagy annál hosszabb időszak során alacsonynak vagy nagyon alacsonynak ítélték.

A Bizottság a 31. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban elfogadja e cikk végrehajtási szabályait, meghatározva különösen a közzététel módozatait.

#### 28. cikk

##### Költségek megtérítése

(1) Ha a 13. és 14. cikkben említett ellenőrzések egy egyezmény követelményeivel kapcsolatosan olyan hiányosságok meglétét tárják fel vagy állapítják meg, amelyek egy hajó visszatartását teszik szükségessé, bármely szokásos elszámolási időszak folyamán az ilyen ellenőrzésekkel kapcsolatosan felmerülő összes költséget a hajótulajdonosnak, a hajóüzemeltetőnek vagy a kikötő szerinti országban jelenlévő képviselőnek kell megtérítenie.

(2) Egy tagállam illetékes hatósága által a 16. cikk és 21. cikk (4) bekezdésének rendelkezései szerint végrehajtott ellenőrzésekkel kapcsolatos összes költséget a hajótulajdonos vagy a hajóüzemeltetője viseli.

(3) Ha egy hajót visszatartanak, a hajótulajdonos vagy üzemeltető viseli a kikötői visszatartással kapcsolatos összes költséget.

(4) A hajó visszatartását mindaddig nem szabad feloldani, amíg a költségek teljes összegének befizetése meg nem történik, vagy kielégítő biztosítékot nem nyújtanak a költségek megtérítésére.

#### 29. cikk

##### A végrehajtás nyomon követéséhez szükséges adatok

A tagállamok a XIV. mellékletben megállapított időközönként közlik a Bizottsággal az abban a mellékletben felsorolt információkat.

#### 30. cikk

##### A tagállamok teljesítményének és az irányelvnek való megfelelésének ellenőrzése

Ezen irányelv hatékony végrehajtásának biztosítása céljából és az 1406/2002/EK rendelet 2. cikkének b) pontja i. alpontjával összhangban a Közösségnek a kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszere általános működését ellenőrizendő, a Bizottság összegyűjti a szükséges információkat és tagállami látogatásokat tesz.

#### 31. cikk

##### Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> 3. cikke által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított határidő három hónap.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor, az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

#### 32. cikk

##### Módosítási eljárás

A Bizottság:

a) az I. melléklet kivételével olyan módon kiigazítja a mellékleteket, hogy azok figyelembe vegyék a tengeri biztonságról és védelemről szóló közösségi jogszabályok már hatályba lépett módosításait, valamint az illetékes nemzetközi szervezetek egyezményeit, nemzetközi szabályzatait és határozatait, továbbá a Párizsi memorandumban bekövetkezett fejleményeket;

<sup>(1)</sup> HL L 332., 2000.12.28., 81. o.

<sup>(2)</sup> HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

b) módosítja azokat az egyezményekre, nemzetközi szabályzatokra és határozatokra, valamint a közösségi jogszabályokra vonatkozó meghatározásokat, amelyek kapcsolódnak ennek az irányelvnek a céljaihoz.

Az ezen irányelv nem alapvető elemeinek módosítására irányuló intézkedéseket a 31. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

A 2. cikkben említett nemzetközi okmányok módosításai a 2099/2002/EK rendelet 5. cikke szerint kizárhatók ennek az irányelvnek a hatálya alól.

### 33. cikk

#### Végrehajtási szabályok

Az 8. cikk (4) bekezdésében, a 10. cikk (3) bekezdésében, a 14. cikk (4) bekezdésében, a 15. cikk (4) bekezdésében, a 23. cikk (5) bekezdésében és a 27. cikkben említett végrehajtási szabályok meghatározásakor a Bizottság a 31. cikk (2) és (3) bekezdésében említett eljárással összhangban különös figyelmet fordít arra, hogy ezek a szabályok figyelembe vegyék a Közösség és a Párizsi Memorandum régiója ellenőrzési rendszerének keretében kialakult szakértelmet és tapasztalatokat.

### 34. cikk

#### Szankciók

A tagállamok szankciók rendszerét alakítják ki arra az esetre, ha megsértik az ezen irányelv értelmében elfogadott nemzeti jogszabályait, és meghoznak minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy e szankciókat alkalmazzák. Az ilyen módon előírt szankciónak hatékonynak, arányosnak és visszaható hatásúnak kell lennie.

### 35. cikk

#### Felülvizsgálat

A Bizottság legkésőbb 2012. június 30-ig felülvizsgálja ezen irányelv végrehajtását. A felülvizsgálat során többek között ellenőrzik az 5. cikkben meghatározott teljes közösségi ellenőrzési kötelezettségvállalás teljesítését, az egyes tagállamokban a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző ellenőrök, illetve az elvégzett ellenőrzések számát, az éves ellenőrzési kötelezettségvállalások tagállamok általi teljesítését, valamint a 6., 7. és 8. cikk végrehajtását.

A Bizottság közli a felülvizsgálat eredményeit az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal, és a felülvizsgálat alapján meghatározza, hogy szükséges-e módosító irányelv vagy további jogszabályok betervezése ezen a területen.

### 36. cikk

#### Végrehajtás és tájékoztatás

(1) A tagállamok 2010. december 31-ig elfogadják és közzéteszik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen irányelvnek megfelelően.

seket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen irányelvnek megfelelően.

A tagállamok e rendelkezéseket 2011. január 1-től alkalmazzák.

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkoznak erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A rendelkezéseknek tartalmazniuk kell olyan értelmű nyilatkozatot, hogy a hatályos törvényekben, rendeletekben és közigazgatási rendelkezésekben az ezzel az irányelvvvel hatályon kívül helyezett irányelvekre tett hivatkozásokat erre az irányelvre való hivatkozás-ként kell értelmezni. A hivatkozás módját és szövegét a tagállamok határozzák meg.

(3) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azon főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

(4) Ezen túl a Bizottság rendszeresen tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot az ezen irányelv tagállamokon belüli végrehajtásának előrehaladásáról, különös tekintettel a közösségi ellenőrzési rendszer egységes alkalmazására.

### 37. cikk

#### Hatályon kívül helyezés

A XV. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított 95/21/EK irányelv 2011. január 1-től kezdődő hatállyal hatályát veszti a XV. melléklet B. részében felsorolt irányelvek nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidővel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül.

A hatályon kívül helyezett irányelvre vonatkozó hivatkozásokat erre az irányelvre történő hivatkozásnak kell tekinteni, és az ezen irányelv XVI. mellékletében található korrelációs táblázat szerint kell értelmezni.

### 38. cikk

#### Hatály

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

### 39. cikk

#### Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről

az elnök

P. NEČAS



## I. MELLÉKLET

**A KIKÖTŐ SZERINTI ÁLLAM ÁLTAL VÉGZETT ELLENŐRZÉSEK KÖZÖSSÉGI RENDSZERÉNEK ELEMEI**  
**(az 5. cikkben említettek szerint)**

A következő elemek tartoznak a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések közösségi rendszerébe:

## I. A hajó kockázati profilja

A hajó kockázati profilját a következő általános és ellenőrzéstörténeti paraméterek kombinációja alapján kell meghatározni:

## 1. Általános paraméterek

## a) A hajó típusa

A személyszállító hajókat, az olaj- és vegyszerszállító tartályhajókat, a gázzállító hajókat és az ömlesztettáruszállító hajókat úgy kell tekinteni, mint amelyek fokozottabb kockázatot jelentenek.

## b) A hajó kora

A tizenkét évesnél régebbi hajókat úgy kell tekinteni, mint amelyek fokozottabb kockázatot jelentenek.

## c) A lobogó szerinti állam teljesítménye

i. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó, amely a Közösségben és a Párizsi Memorandum régiójában magas visszatartási aránnyal rendelkezik, fokozottabb kockázatot jelent.

ii. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó, amely a Közösségben és a Párizsi Memorandum régiójában alacsony visszatartási aránnyal rendelkezik, kisebb kockázatot jelent.

iii. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó, amely hitelesítésen esett át, és amelyre adott esetben kiigazító intézkedési tervet nyújtottak be – mindkettőt az IMO tagállami hitelesítési rendszer keretrendszerének és eljárásainak megfelelően –, kisebb kockázatot jelent. Amint sor kerül a 10. cikk (3) bekezdésében említett intézkedések elfogadására, az ilyen hajó lobogója szerinti államnak igazoltan meg kell felelnie a kötelező érvényű IMO előírások végrehajtási szabályainak.

## d) Elismert szervezetek

i. Az olyan hajók, melyek bizonyítványait a Közösségben és a Párizsi Memorandum régiójában visszatartási arányaik alapján alacsony vagy nagyon alacsony teljesítményű elismert szervezetek állították ki, fokozottabb kockázatot jelentenek.

ii. Az olyan hajók, melyek bizonyítványait a Közösségben és a Párizsi Memorandum régiójában visszatartási arányaik alapján jó teljesítményű elismert szervezetek állították ki, kisebb kockázatot jelentenek.

iii. Azok a hajók, amelyek bizonyítványait a 391/2009/EK rendelet értelmében elismertnek minősülő szervezetek állították ki, kisebb kockázatot jelentenek.

## e) A társaság teljesítménye

i. Az olyan társaságok hajói fokozottabb kockázatot jelentenek, amelyek teljesítménye a Közösségben és a Párizsi Memorandum régiójában a tapasztalt hiányosságok és a visszatartási arány alapján alacsony vagy nagyon alacsony.

ii. Az olyan társaságok hajói kisebb kockázatot jelentenek, amelyek teljesítménye a Közösségben és a Párizsi Memorandum régiójában a tapasztalt hiányosságok és a visszatartási arány alapján jó.

## 2. Ellenőrzéstörténeti paraméterek

- i. Ha egy hajót egynél többször tartottak vissza, azt fokozottabb kockázatot jelentő hajónak kell tekinteni.
- ii. Az olyan hajókat, amelyeknél a II. mellékletben említett időszak során végrehajtott ellenőrzések alkalmával a II. mellékletben említett számúnál kevesebb hiányosságot regisztráltak, kisebb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.
- iii. Azokat a hajókat, amelyeket a II. mellékletben említett időszak során nem tartották vissza, kisebb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

A kockázati paraméterek kombinálásával – olyan súlyozást alkalmazva, amely tükrözi az egyes paramétereknek a hajó teljes kockázatának alakulására gyakorolt befolyását – a következő kockázati profilokat kell meghatározni:

- nagy kockázatú,
- átlagos kockázatú,
- kis kockázatú.

A kockázati profilok meghatározásakor nagyobb hangsúlyt kell fektetni a következő paraméterekre: a hajó típusa, a lobogó szerinti állam teljesítménye, elismert szervezetekhez tartozás és a társaság teljesítménye.

## II. A hajók ellenőrzése

### 1. Rendszeres ellenőrzések

A rendszeres ellenőrzésekre előre meghatározott időközönként kerül sor. Ezek gyakorisága a hajó kockázati profiljától függ. A nagy kockázatú hajók esetében ez az időköz nem haladhatja meg a hat hónapot. Az egyéb kockázati profillal rendelkező hajók rendszeres ellenőrzéseinek időköze a kockázat mértékével fordított arányban növekszik.

A tagállamok rendszeres ellenőrzéseket hajtanak végre a következő hajókon:

- Az olyan nagy kockázatú hajókon, amelyek az elmúlt hat hónap során nem estek át ellenőrzésen a Közösséghez vagy a Párizsi Memorandum régiójához tartozó kikötőjében vagy révjeiben. A nagy kockázatú hajóknál az ötödik hónaptól válik esedékessé az ellenőrzés.
- Az olyan átlagos kockázatú hajókon, amelyek az elmúlt 12 hónap során nem estek át ellenőrzésen a Közösséghez vagy a Párizsi Memorandum régiójához tartozó kikötőben vagy révben. Az átlagos kockázatú hajóknál a 10. hónaptól válik esedékessé az ellenőrzés.
- Az olyan kis kockázatú hajókon, amelyek az elmúlt 36 hónap során nem estek át ellenőrzésen a Közösséghez vagy a Párizsi Memorandum régiójához tartozó kikötőben vagy révben. A kis kockázatú hajóknál a huszonegyedik hónaptól válik esedékessé az ellenőrzés.

### 2. Kiegészítő ellenőrzések

Az utolsó rendszeres ellenőrzés időpontjára való tekintet nélkül ellenőrizni kell azokat a hajókat, amelyeknél az alábbi elsődlegességi vagy rendhagyó körülmények merülnek fel. A rendhagyó körülmények alapján történő kiegészítő ellenőrzés szükségessége tekintetében azonban az ellenőr szakmai ítélete a döntő.

#### 2A. Elsődlegességi tényezők

Az utolsó rendszeres ellenőrzés időpontjára való tekintet nélkül ellenőrizni kell azokat a hajókat, amelyeknél az alábbi elsődlegességi körülmények merülnek fel:

- Azokat a hajókat, amelyeket a Közösségben vagy a Párizsi Memorandum régióján belül elvégzett utolsó ellenőrzés óta biztonsági okok miatt felfüggesztettek vagy kivontak az osztályukból.
- Azokat a hajókat, amelyekről egy másik tagállam részéről bejelentés vagy értesítés történt.
- Azokat a hajókat, amelyek nem azonosíthatók az ellenőrzési adatbázisban.

- Azokat a hajókat, amelyek:
  - a kikötő felé haladva ütköztek, zátonyra futottak vagy megfeneklettek,
  - ellen vádeljárás folyt vagy folyik a káros anyagok vagy szennyvizek kibocsátásával kapcsolatos rendelkezések megsértése miatt,
  - szabálytalan vagy nem biztonságos manővereket hajtottak végre a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által elfogadott útvonal-tervezési intézkedések, illetve a biztonságos hajózási gyakorlat és eljárások figyelmen kívül hagyásával.

## 2B. Rendhagyó tényezők

Az utolsó rendszeres ellenőrzés időpontjára való tekintet nélkül ellenőrizni lehet azokat a hajókat, amelyeknél az alábbi rendhagyó körülmények merülnek fel. Az ilyen kiegészítő ellenőrzés végrehajtására vonatkozó döntés meghozatala az illetékes hatóság szakmai megítélésétől függ.

- Azokat a hajókat, amelyek nem tettek eleget a Balti-tengerre való behajózási útvonalakra vonatkozó IMO-ajánlás alkalmazandó változatának.
- Azokat a hajókat, melyek bizonyítványait olyan korábban elismert szervezet bocsátotta ki, melynek elismerését visszavonták a Közösségben vagy a Párizsi Memorandum régióján belül elvégzett utolsó ellenőrzés óta.
- Azokat a hajókat, amelyekről révkalauzok, kikötőhatóságok vagy kikötői szervek olyan látható rendellenességek meglétét jelentették, amelyek veszélyeztethetik azok biztonságos hajózását vagy ezen irányelv 23. cikkével összhangban veszélyt jelentenek a környezetre nézve.
- Azokat a hajókat, amelyek nem teljesítik az ezen irányelv 9. cikkében, a 2000/59/EK irányelvben, a 2002/59/EK irányelvben és adott esetben a 725/2004/EK rendeletben említett vonatkozó értesítési kötelezettségeket.
- Azokat a hajókat, melyekről bejelentés vagy panasz érkezett a hajóparancsnok, a személyzet tagja vagy bármely olyan személy részéről, akinek jogos érdeke fűződik a hajó biztonságos működéséhez, a fedélzeti élet- és munkakörülményekhez, illetve a szennyezés megelőzéséhez, kivéve, ha az érintett tagállam úgy ítéli, hogy a bejelentés vagy a panasz nyilvánvalóan megalapozatlan.
- Azokat a hajókat, amelyeket több mint három hónappal korábban visszatartottak.
- Azokat a hajókat, amelyekkel kapcsolatban fennmaradó hiányosságokat jelentettek, kivéve azokat, amelyek hiányosságait az indulást követő 14 napon belül meg kellett szüntetni, valamint azokat a hiányosságokat, amelyeket még az indulás előtt meg kellett szüntetni.
- Azokat a hajókat, amelyek rakományával kapcsolatban, különösen, ha az káros vagy veszélyes anyag, problémákat jelentettek.
- Azokat a hajókat, melyek üzemeltetése személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését idézte elő.
- Azokat a hajókat, amelyek esetében megbízható forrásból kiderült, hogy valós kockázati paramétereik eltérnek a rögzített kockázati paramétereiktől, és ezáltal a kockázat magasabb szintű.

## 3. Kiválasztási rendszer

### 3A. Az I. prioritású hajókat az alábbiak szerint kell ellenőrizni:

#### a) Kiterjesztett ellenőrzést kell végezni:

- minden olyan, nagy kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt 6 hónapban nem ellenőriztek,
- minden olyan tizenkét évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gáz- vagy vegyszerszállító hajón és ömlesztettáru-szállító hajón,

#### b) Kezdeti vagy adott esetben részletesebb ellenőrzést kell végezni:

- minden olyan hajón, amely nem tizenkét évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajó, olajszállító tartályhajó, gáz- vagy vegyszerszállító hajó vagy ömlesztettáru-szállító hajó, és amelyet az elmúlt tizenkét hónapban nem ellenőriztek;

- c) Elsődlegességi tényező esetén:
- az ellenőr szakmai megítélésétől függően részletesebb vagy kiterjesztett vizsgálatot kell végezni minden olyan hajón, amely nagy kockázati profillal rendelkezik, valamint minden tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gáz- vagy vegyszerszállító hajón és ömlesztettáru-szállító hajón,
  - minden egyéb hajón, amely nem tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajó, olajszállító tartályhajó, gáz- vagy vegyszerszállító hajó vagy ömlesztettáru-szállító hajó, részletesebb ellenőrzést kell végezni.
- 3B. Ha az illetékes hatóság II. prioritású hajó ellenőrzéséről dönt, az alábbiakat kell alkalmazni:
- a) Kiterjesztett ellenőrzést kell végezni:
- minden olyan, nagy kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt öt hónapban nem ellenőriztek,
  - minden olyan tizenkét évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gáz- vagy vegyszerszállító hajón és ömlesztettáru-szállító hajón, amelyet az elmúlt 10 hónapban nem ellenőriztek, és
  - minden olyan tizenkét évesnél idősebb, kis kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gáz- vagy vegyszerszállító hajón és ömlesztettáru-szállító hajón, amelyet az elmúlt 24 hónapban nem ellenőriztek;
- b) Kezdeti vagy adott esetben részletesebb ellenőrzést kell végezni:
- minden olyan hajón, amely nem tizenkét évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajó, olajszállító tartályhajó, gáz- vagy vegyszerszállító hajó vagy ömlesztettáru-szállító hajó, és amelyet az elmúlt 10 hónapban nem ellenőriztek, és
  - minden olyan kis kockázati profillal rendelkező hajón, amely nem tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajó, olajszállító tartályhajó, gáz- vagy vegyszerszállító hajó vagy ömlesztettáru-szállító hajón, és amelyet az elmúlt 24 hónapban nem ellenőriztek;
- c) Rendhagyó tényező esetén:
- az ellenőr szakmai megítélésétől függően részletesebb vagy kiterjesztett vizsgálatot kell végezni minden olyan hajón, amely nagy kockázati profillal rendelkezik, valamint minden tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gáz- vagy vegyszerszállító hajón és ömlesztettáru-szállító hajón,
  - minden egyéb hajón, amely nem tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajó, olajszállító tartályhajó, gáz- vagy vegyszerszállító hajó vagy ömlesztettáru-szállító hajó, részletesebb ellenőrzést kell végezni.
-

## II. MELLÉKLET

## A HAJÓ KOCKÁZATI PROFILJÁNAK FELÉPÍTÉSE

(a 10. cikk (2) bekezdésében említettek szerint)

		Profil					
		Nagy kockázatú hajó		Átlagos kockázatú hajó	Kis kockázatú hajó		
Általános paraméterek		Kritériumok	Súlyozás	Kritériumok	Kritériumok		
1	Hajótípus	Vegyszerszállító tartályhajó Gázzzállító hajó Olajszállító tartályhajó Ömlesztettáruszállító hajó Személyszállító hajó	2	sem nagy; sem kis kockázatú hajó	Minden típus		
2	A hajó kora	minden típus > 12 év	1		Minden korszint		
3a	Lobogó	fekete-/szürke-/fehér lista	Fekete - nagyon nagy kockázat, nagy kockázat, közepestől nagy kockázatig		2	Fehér	
			Fekete - közepes kockázat		1		
3b		IMO-hitelesítés	—		Igen		
4a	Elismert Szervezet	Teljesítmény	nagy		—	Nagy	
			közepes		—	—	
			kicsi		Kicsi	1	—
			nagyon kicsi		Nagyon kicsi	—	—
4b		EU által elismert	—		Igen		
5	Társaság	Teljesítmény	nagy	—	Nagy		
			közepes	—	—		
			kicsi	Kicsi	2	—	
			nagyon kicsi	Nagyon kicsi	—	—	
Ellenőrzéstörténeti paraméterek							
6	Az elmúlt 36 hónapban ellenőrzésenként rögzített hiányosságok száma	Hiányosságok	Nem ellenőrizendő	—	≤ 5 (és legalább egy ellenőrzés az elmúlt 36 hónapban történt)		
7	Visszatartások száma az elmúlt 36 hónapban	Visszatartások	≥ 2 visszatartás	1	Nem volt visszatartás		

Nagy kockázatúak azok a hajók, amelyek összesen 5 vagy annál több súlyozási pontig teljesítik a kritériumokat.

Kis kockázatúak azok a hajók minősülnek, amelyek a kis kockázat kritériumainak mindegyikét teljesítik.

Átlagos kockázatúak azok a hajók, amelyek nem tartoznak sem a nagy, sem a kis kockázatú hajók közé.

## III. MELLÉKLET

## ÉRTESÍTÉS

## (a 9. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)

A 9. cikk (1) bekezdésével összhangban nyújtandó tájékoztatás:

A kikötőhatóság vagy kikötői szerv, vagy az erre a célra kijelölt hatóság vagy szerv számára legalább három nappal a kikötőbe vagy révbe való befutás várható időpontja előtt, vagy ha az út három napnál rövidebb időt vesz igénybe, az előző kikötő elhagyása előtt be kell nyújtani a következő információkat:

- a) a hajó azonosítója (név, hívójel, IMO-azonosítószám vagy MMSI-szám);
  - b) a kikötői tartózkodás tervezett időtartama;
  - c) tartályhajók esetében:
    - i. építési mód: szimplafalú, szimplafalú elkülönített ballaszttartályokkal, duplafalú;
    - ii. a rakomány és a ballaszttartályok állapota: teli, üres, inert gázzal töltött;
    - iii. a rakomány mennyisége és jellege;
  - d) a rendeltetési kikötőben vagy révben tervezett műveletek (berakodás, kirakodás, egyéb);
  - e) előírás szerinti szemlevizsgálatok, valamint jelentős karbantartási vagy javítási munkák, amelyeket a rendeltetési kikötőben való tartózkodás ideje alatt kell elvégezni;
  - f) a Párizsi Memorandum régiójában történt utolsó kiterjesztett ellenőrzés időpontja.
-



## IV. MELLÉKLET

**BIZONYÍTVÁNYOK ÉS DOKUMENTUMOK LISTÁJA****(a 13. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)**

1. Nemzetközi közbözési bizonyítvány (1969).
2. — személyhajó-biztonsági bizonyítvány,
  - teherhajószerkezet-biztonsági bizonyítvány,
  - teherhajó-biztonsági felszerelési bizonyítvány,
  - teherhajó-biztonsági rádió-bizonyítvány,
  - felmentési bizonyítvány, benne szükség esetén a szállítmányok listája,
  - teherhajó-biztonsági bizonyítvány.
3. Nemzetközi hajóvédelmi bizonyítvány (ISSC).
4. Folyamatos törzsadat-nyilvántartás.
5. Ömlesztett cseppfolyósított gáz szállítására vonatkozó nemzetközi alkalmassági bizonyítvány;
  - ömlesztett cseppfolyósított gáz szállítására vonatkozó alkalmassági bizonyítvány.
6. Ömlesztett veszélyes vegyi anyagok szállítására vonatkozó nemzetközi alkalmassági bizonyítvány;
  - ömlesztett veszélyes vegyi anyagok szállítására vonatkozó alkalmassági bizonyítvány.
7. Olajszennyezések megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány.
8. Szennyeződések megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány ömlesztett, káros, folyékony anyagok szállításhoz.
9. Nemzetközi merülésvonal bizonyítvány (1966);
  - nemzetközi merülésvonal-felmentési bizonyítvány.
10. Olajnapló, I. és II. rész.
11. Rakomány-nyilvántartási könyv.
12. Minimális biztonságos személyzet létszámát igazoló okmány.
13. Az STCW 78/95 rendelkezéseinek megfelelően előírt bizonyítványok vagy más dokumentumok.
14. Egészségügyi alkalmassági bizonyítványok (lásd a tengerészek egészségügyi vizsgálatáról szóló 73. számú ILO-egyezményt).
15. A fedélzeti munkarendet tartalmazó áttekintés (180. sz. ILO-egyezmény és STCW 78/95).
16. A tengerészek munkaidejére és pihenőidejére vonatkozó nyilvántartások (180. sz. ILO-egyezmény).
17. Stabilitási tájékoztató.
18. A hajók biztonságos üzemeltetésének és a környezetszennyezés megelőzésének nemzetközi szabályzata szerint kiadott megfelelési okmány és biztonságos üzemeltetési bizonyítvány példánya (SOLAS 74, IX. fejezet).
19. A hajótest szilárdságának és a gépi berendezéseknek az érintett elismert szervezet által kibocsátott bizonyítványa (csak akkor szükséges, ha a hajót egy elismert szervezet sorolja osztályba).

20. Veszélyes árukat szállító hajókra vonatkozó különleges követelmények teljesüléséről szóló dokumentum.
21. Gyorsjáratú vízi jármű biztonsági bizonyítványa és gyorsjáratú vízi jármű üzemeltetési engedélye.
22. Különleges jegyzék vagy nyilatkozat a veszélyes árukról, vagy részletes rakományelrendezési terv.
23. Hajónaplóadatok a próbákról és gyakorlatokról készült jelentésekkel – beleértve a védelmi gyakorlatokat – és az életmentő eszközök és berendezések, valamint a tűzoltó berendezések és tűzvédelmi intézkedések ellenőrzési és karbantartási naplója.
24. Különleges rendeltetésű hajó biztonsági bizonyítványa.
25. Mobil tengeri fűrótorony biztonsági bizonyítványa.
26. Olajszállító tartályhajók esetén, az olajkibocsátás-figyelő és -ellenőrző rendszerről készült jelentés az utolsó ballasztban megtett útról.
27. Riadóterv, tűzvédelmi terv, személyszállító hajók esetén kárelhárítási terv.
28. Fedélzeti olajszennyezés vészhelyzeti terve.
29. Felügyeleti ellenőrzési dokumentáció (ömlesztettáru- és olajszállító hajóknál).
30. Korábbi, a kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzésről készült jelentések.
31. Ro-ro személyszállító hajók esetén információ az A/A maximum arányáról.
32. Gabonaszállításra jogosító engedély.
33. Rakományrögzítési kézikönyv.
34. Hulladékkezelési terv és hulladék-nyilvántartás.
35. Döntéstámogató rendszer az utasszállító hajók parancsnokainak.
36. Együttműködési terv a rögzített útvonalon közlekedő utasszállító hajók felkutatásáról és mentéséről (SAR).
37. Üzemeltetési korlátozások listája személyszállító hajókra.
38. Ömlesztettáru-szállító hajók kézikönyve.
39. Be- és kirakodási terv ömlesztettáru-szállító hajókra.
40. Az olajszennyezés miatti polgári jogi felelősség esetére szóló biztosításról vagy egyéb pénzügyi biztosítékról szóló igazolás (az olajszennyezés polgári jogi kártérítéséről szóló 1992. évi nemzetközi egyezmény).
41. A hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/20/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> értelmében megkövetelt igazolás.
42. A tengeren közlekedő személyszállítók baleseti felelősségéről szóló, 2009. április 23-i 392/2009/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelet értelmében megkövetelt igazolás<sup>(2)</sup>.
43. Levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány.
44. Szennyvíz általi szennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány.

---

(1) Lásd e Hivatalos Lap 128. oldalát.

(2) Lásd e Hivatalos Lap 24. oldalát.

## V. MELLÉKLET

**PÉLDÁK AZ „EGYÉRTELMŰ BIZONYÍTÉKOKRA”****(a 13. cikk (3) bekezdésében említettek szerint)**

- A. Példák a részletesebb ellenőrzést alátámasztó egyértelmű bizonyítékokra
1. Az I. melléklet II. részének 2A. és 2B. pontjában szereplő hajók.
  2. Az olaj-nyilvántartási könyvet nem vezetik az előírásoknak megfelelően.
  3. A bizonyítványok és egyéb dokumentumok vizsgálatakor pontatlanságokat tártak fel.
  4. Arra utaló körülmények, hogy a hajószemélyzet nem felel meg a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló, 2008. november 19-i 2008/106/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> fedélzeti kommunikációra vonatkozó 18. cikk rendelkezéseinek.
  5. Valamely bizonyítványt vagy igazolást csalással szereztek meg, vagy a bizonyítvány vagy igazolás felmutatója nem azonos azzal a személlyel, akinek részére a bizonyítványt eredetileg kiállították.
  6. A hajó parancsnoka vagy tisztje olyan igazolvánnyal rendelkezik, vagy a hajó besorolását olyan bizonyítvány igazolja, amelyet az STCW 78/95-t alá nem írt ország állított ki.
  7. Bizonyítékok vannak arra vonatkozóan, hogy a rakománnyal kapcsolatos és egyéb műveleteket nem biztonságosan, vagy az IMO iránymutatásokkal összhangban végzik, ilyen például, amikor a rakománytartályokhoz vezető semlegesgáz-fővezetékben az oxigéntartalom meghaladja az előírásokban engedélyezett maximális szintet.
  8. Olajszállító tartályhajó parancsnokának mulasztása a legutóbbi ballasztmenetben megtett úton az olajlefejtés megfigyelési és ellenőrző rendszere nyilvántartásának bemutatásával kapcsolatban.
  9. Naprakész riadóterv hiánya, vagy ha a személyzet nem ismeri teendőit tűz keletkezése vagy a hajó elhagyására vonatkozó parancs esetén.
  10. Téves vészjelzés leadása, melyet nem követ megfelelő visszavonási eljárás.
  11. Az egyezmények által megkövetelt fontosabb berendezések vagy intézkedési tervek hiánya.
  12. A higiéniai feltételek nagyfokú hiánya a hajó fedélzetén.
  13. Az ellenőr általános benyomásából és megfigyeléseiből származó bizonyíték arra nézve, hogy a hajótest vagy -szerkezet súlyos károsodása vagy hiányossága áll fenn, amely veszélyeztetheti a hajó szerkezeti integritását, illetve víz- és időjárás-állóságát.
  14. Információ vagy bizonyíték arra nézve, hogy a parancsnok vagy a személyzet nem ismeri jól a hajózás biztonságával vagy a környezetszennyezés megelőzésével kapcsolatos alapvető műveleteket, vagy ezeket nem hajtja végre.
  15. A fedélzeti munkarendről, a tengerészek munka-és pihenőidejéről nincs nyilvántartás.
- B. Példák a hajók védelmi szempontú ellenőrzését alátámasztó egyértelmű bizonyítékokra
1. Az ellenőr a kezdeti ellenőrzés során a következő okok miatt tarthatja egyértelműen indokoltnak további védelmi ellenőrzések végzését:
    - 1.1. A nemzetközi hajóvédelmi bizonyítvány (ISSC) nem érvényes vagy lejárt.
    - 1.2. A hajó védelmi szintje alacsonyabb, mint a kikötőé.
    - 1.3. A hajó védelmével kapcsolatos gyakorlatokat nem tartották meg.
    - 1.4. Az utolsó tíz hajó-kikötő vagy hajó-hajó kapcsolat dokumentációja hiányos.
    - 1.5. Bizonyíték vagy megfigyelés utal arra, hogy a hajó személyzetének legfontosabb tagjai nem tudnak egymással kommunikálni.
    - 1.6. Megfigyelés utal arra, hogy a védelmi intézkedések terén jelentős hiányosságok állnak fenn.

<sup>(1)</sup> HL L 323., 2008.12.3., 33. o.

- 1.7. Harmadik féltől tájékoztatás (például jelentés, panasz) érkezett valamely, védelemmel kapcsolatos információról.
  - 1.8. A hajónak egymás után többször kiállított ideiglenes nemzetközi hajóvédelmi bizonyítványai vannak, és az ellenőr szakmai megítélése szerint a hajó vagy a társaság egyik célja az ideiglenes bizonyítvány kérésekor az volt, hogy az ideiglenes bizonyítvány érvényességén túl is elkerülhesse a SOLAS 74 XI-2. fejezetének és az ISPS szabályzat A. részének való teljes körű megfelelést. Az ISPS szabályzat A. része rendelkezik arról, hogy milyen körülmények között állítható ki ideiglenes bizonyítvány.
  2. Ha az ellenőr megállapítja a fent említett egyértelmű bizonyítékok meglétét, erről haladéktalanul tájékoztatja az illetékes védelmi hatóságot (kivéve, ha az ellenőr egyben védelmi tiszt is). Az illetékes védelmi hatóság határoz arról, hogy a védelmi szint figyelembevételével a SOLAS 74 XI. fejezetének 9. szabálya szerint milyen további ellenőrzési intézkedések szükségesek.
  3. A fent említettektől eltérő egyértelmű bizonyítékok a védelmi tiszt hatáskörébe tartoznak.
-

## VI. MELLÉKLET

## HAJÓ-ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

## (a 15. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)

A Párizsi Memorandum „Kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzési eljárások” című 1. melléklete, valamint a Párizsi Memorandum alábbi utasításainak naprakész változatai:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (33/2000/02 utasítás: Üzemeltetési ellenőrzés a komphajókon és személyszállító hajókon),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (35/2002/02 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára az elektronikus térképekhez),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (36/2003/08 utasítás: Útmutatás a munka- és életkörülmények ellenőrzéséhez),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (37/2004/02 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára a módosított STCW 78 egyezményhez),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (37/2004/05 utasítás: Iránymutatások a munkaidő/pihenőidő ellenőrzéséhez),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (37/2004/10 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára a védelmi szempontú ellenőrzéshez),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (38/2005/02 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára az úti adatrögzítő ellenőrzéséhez),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (38/2005/05 utasítás: Iránymutatások a MARPOL I. mellékletéhez),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (38/2005/07 utasítás: Iránymutatások az állapotminősítési rendszer (CAS) ellenőrzéséhez),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (39/2006/01 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára az ISM-szabályzatra vonatkozóan),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (39/2006/02 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára az Általános Tengeri Vészjelző- és Biztonsági Rendszer (GMDSS) ellenőrzéséhez),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (39/2006/03 utasítás: A tilalmi és értesítési jegyzék optimalizálása),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (39/2006/10 utasítás: Útmutatás a kikötő szerinti állam ellenőrei számára a ballaszttartályok vizsgálatára és a fő áramforrás kiesésének szimulációjára vonatkozóan),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (39/2006/11 utasítás: Útmutatás az ömlesztettáru-szállító hajók felépítésének ellenőrzéséhez),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (39/2006/12 utasítás: Bevált gyakorlatok szabályzata a kikötő szerinti állam ellenőrei számára),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for the Responsibility Assessment of Recognized Organisations (R/O) (40/2007/04 utasítás: Az elismert szervezetek felelősségértékelésének kritériumai),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspectors for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (40/2007/09 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára a MARPOL 73/78 VI. mellékletének való megfeleléshez).

## VII. MELLÉKLET

**A HAJÓK KITERJESZTETT ELLENŐRZÉSE****(a 14. cikkben említettek szerint)**

A kiterjesztett ellenőrzés különösen az alábbi kockázati területek általános állapotára vonatkozik:

- Dokumentáció
- Hajószerkezet állapota
- Időjárásállóság
- Vészüzemi rendszerek
- Rádiós kommunikáció
- Rakománykezelési műveletek
- Tűzvédelem
- Riasztóberendezések
- Élet- és munkakörülmények
- Navigációs berendezések
- Életmentő felszerelések
- Veszélyes áruk
- Meghajtó- és segédgépek
- Szennyezés-megelőzés

Továbbá a kiterjesztett ellenőrzés magában foglalja az ellenőrzött hajó típusától függően a kockázati terület bizonyos egyedi tételeinek ellenőrzését is a 14. cikk (3) bekezdésének megfelelően, figyelemmel azok gyakorlati megvalósíthatóságára, valamint a személyek, hajó vagy a kikötő biztonságával kapcsolatos korlátozásokra.

---



## VIII. MELLÉKLET

**A KÖZÖSSÉGEN BELÜLI KIKÖTŐKBŐL ÉS RÉVEKBŐL TÖRTÉNŐ KITILTÁSSAL KAPCSOLATOS RENDELKEZÉSEK****(a 16. cikkben említettek szerint)**

1. Amennyiben teljesülnek a 16. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételek, annak a kikötőnek az illetékes hatósága, ahol a hajót harmadik alkalommal visszatartják, a hajó parancsnokát írásban tájékoztatja arról, hogy kitiltó határozat fog születni a hajó ellen, mely határozat azonnal hatályba lép, amint a hajó elhagyta a kikötőt. A kitiltó határozat közvetlenül azután lép hatályba, hogy a hajó elhagyta a kikötőt, miután kijavították a visszatartást indokló hiányosságokat.
2. Az illetékes hatóság megküldi a kitiltó határozat egy példányát a lobogó szerinti állam illetékes hatóságainak, az érintett hajóosztályozó társaságnak, a többi tagállamnak, a Párizsi Memorandumot aláíró többi államnak, a Bizottságnak és a Párizsi Memorandum titkárságának is. Az illetékes hatóság köteles a kitiltó határozatról szóló információval késedelem nélkül frissíteni az ellenőrzési adatbázist is.
3. A kitiltó határozat visszavonása érdekében a hajó tulajdonosának vagy üzemeltetőjének hivatalos kérelmet kell benyújtania azon tagállam illetékes hatóságához, amely a kitiltó határozatot hozta. A kérelemhez csatolni kell a lobogó szerinti állam illetékes hatóságának nyilatkozatát, amelyet az általa felhatalmazott ellenőr fedélzeten tett látogatását követően állítottak ki, és igazolja, hogy a hajó teljes mértékben megfelel az egyezmények vonatkozó rendelkezéseinek. A lobogó szerinti állam hatósága bizonyítékot szolgáltat az illetékes hatóság számára arról, hogy a fedélzeti szemle megtörtént.
4. A kitiltó határozat visszavonására irányuló kérelemhez adott esetben a hajóosztályozó társaság ellenőrének fedélzeti szemléjét követően csatolni kell a hajó osztályozását elvégző hajóosztályozó társaság nyilatkozatát is, amely igazolja, hogy a hajó megfelel az adott társaság által az arra az osztályra vonatkozóan előírt normáknak. A hajóosztályozó társaság bizonyítékot szolgáltat az illetékes hatóság számára arról, hogy a fedélzeti szemle megtörtént.
5. A kitiltó határozat visszavonása csak akkor lehetséges, ha eltelt az ezen irányelv 16. cikkében említett idő, és a hajót újból megvizsgálták a felek megállapodása szerinti kikötőben.

Ha a megállapodás szerinti kikötő egy tagállam területén van, a tagállam illetékes hatósága a kitiltó határozatot kibocsátó illetékes hatóság kérésére engedélyezheti, hogy a hajó a megállapodás szerinti kikötőbe befusson az újbóli vizsgálat elvégzése céljából. Ilyen esetben a kitiltó határozat visszavonása előtt rakománykezelési műveleteket nem szabad végezni a kikötőben.

6. Ha a kitiltó határozat kibocsátásához vezető visszatartás okaként a hajó szerkezeti hibája is szerepelt, a kitiltó határozatot kibocsátó illetékes hatóság megkövetelheti, hogy a hajó egyes részeit, például a rakodóttereket és tartályokat hozzáférhetővé és ellenőrizhetővé tegyék az újbóli vizsgálat céljára.
7. Az újbóli ellenőrzést a kitiltó határozatot kibocsátó tagállam illetékes hatósága, vagy a rendeltetési kikötő illetékes hatósága végzi a kitiltó határozatot kibocsátó tagállam illetékes hatóságának hozzájárulásával. Az illetékes hatóság megkövetelheti, hogy az újbóli ellenőrzés előtt 14 nappal értesítsék. E tagállam által elfogadott módon bizonyítani kell, hogy a hajó teljes mértékben megfelel az egyezmények vonatkozó rendelkezéseinek.
8. Az újbóli ellenőrzés kiterjesztett ellenőrzést jelent, amely kiterjed legalább a VII. mellékletben vonatkozó pontjaira.
9. A kiterjesztett ellenőrzés minden költsége a tulajdonost vagy az üzemeltetőt terheli.
10. Ha a kiterjesztett ellenőrzés eredményei a tagállam meglegedésére összhangban vannak a VII. melléklettel, vissza kell vonni a kitiltó határozatot. Erről írásbeli tájékoztatást kap a hajótársaság.
11. Az illetékes hatóságnak erről a döntéséről írásban tájékoztatnia kell a lobogó szerinti állam illetékes hatóságát, az érintett hajóosztályozó társaságot, a többi tagállamot, a Párizsi Memorandumot aláíró többi államot, a Bizottságot, és a Párizsi Memorandum titkárságát is. Az illetékes hatóság köteles a kitiltó határozatról szóló információval késedelem nélkül aktualizálni az ellenőrzési adatbázist is.
12. Közösségen belüli kikötőkből kitiltott hajókkal kapcsolatos információkat hozzáférhetővé kell tenni az ellenőrzési adatbázisban, és közzé kell tenni azokat a 26. cikk és a XIII. melléklet rendelkezéseivel összhangban.

## IX. MELLÉKLET

## VIZSGÁLATI JELENTÉS

(a 17. cikkben említettek szerint)

A vizsgálati jelentésnek legalább az alábbi pontokat tartalmaznia kell:

## I. Általános rész

1. a jelentést összeállító illetékes hatóság,
2. az ellenőrzés helye és időpontja,
3. az ellenőrzött hajó neve,
4. lobogó,
5. a hajó típusa (a biztonságos üzemeltetési bizonyítványban foglaltaknak megfelelően),
6. IMO-azonosítószám,
7. rádióhívójel,
8. bruttó űrtartalom (gt),
9. bruttó hordképesség (ahol indokolt),
10. a hajó építési ideje, amelyet a hajó biztonsági bizonyítványaiban feltüntetett dátum alapján határoznak meg,
11. az a hajóosztályozó társaság (vagy hajóosztályozó társaságok), valamint bármely egyéb szervezet, amely e hajó esetében kibocsátotta az osztályozási bizonyítványt,
12. az az elismert szervezet, illetve azok az elismert szervezetek és/vagy más részes államok, amelyek a hajóra a lobogó szerinti állam nevében a vonatkozó nemzetközi egyezmények szerinti hajóokmányokat kiállították,
13. a hajótársaság vagy üzemeltető neve és címe,
14. a folyadékot vagy ömlesztett szilárd rakományt szállító hajók esetében a hajó kiválasztásáért felelős bérlő neve és a bérleti szerződés típusa,
15. a vizsgálati jelentés kelte,
16. annak jelzése, hogy az ellenőrzéssel vagy a visszatartással kapcsolatos részletes információkat közzé kell-e tenni.

## II. Az ellenőrzéssel kapcsolatos adatok

1. a vonatkozó egyezmények alapján kiállított bizonyítványok, a szóban forgó bizonyítvány(oka)t kiállító hatóság vagy szervezet, ideértve annak kiállítási és lejárat dátumát;
2. a hajó ellenőrzés alá vont részei vagy elemei (részletesebb vagy kiterjesztett ellenőrzés esetén);
3. az a kikötő, ahol a legutóbbi közbenső, éves vagy megújító szemlét végezték, a szemle időpontja és a szemlét végző szervezet neve;
4. az ellenőrzés típusa (ellenőrzés, részletesebb ellenőrzés vagy kiterjesztett ellenőrzés);
5. a hiányosságok jellege;
6. a megtett intézkedések.

## III. További adatok visszatartás esetén

1. a visszatartás elrendelésének kelte;
2. a visszatartás feloldásának időpontja;
3. a visszatartási utasítást indokoló hiányosságok jellege (adott esetben az egyezmények említésével);
4. annak megjelölése, hogy az elismert szervezet vagy más, ellenőrzést végrehajtó magánszerv hatásköre kiterjed-e azokra a hiányosságokra, amelyek önmagukban vagy egymással társítva a visszatartáshoz vezettek;
5. a megtett intézkedések.

## X. MELLÉKLET

## A HAJÓVISSZATARTÁS KRITÉRIUMAI

## (a 19. cikk (3) bekezdésében említettek szerint)

## BEVEZETÉS

Annak eldöntése előtt, hogy az érintett hajó ellenőrzése folyamán feltárt hiányosságok indokolják-e a hajó visszatartását, az ellenőr az alábbi 1. és 2. pontban előírt kritériumokat veszi figyelembe.

A 3. pont olyan hiányosságokra tartalmaz példákat, amelyek önmagukban indokoltá tehetik az érintett hajó visszatartását (lásd 19. cikk (4) bekezdés).

Amennyiben a visszatartás oka az, hogy a hajóban a kikötőbe tartó útja során véletlenül kár keletkezett, nem kell visszatartást elrendelni, feltéve, hogy:

- a) a SOLAS 74 I/11(c) szabályában előírt követelményeket kellően figyelembe vették a lobogó szerinti ország hatóságai, a kijelölt ellenőrző személy vagy a vonatkozó bizonyítvány kiadásáért felelős elismert szervezet értesítését illetően;
- b) a kikötőbe való belépést megelőzően a parancsnok vagy a hajótulajdonos részletes jelentést adott a kikötő szerinti illetékes állam ellenőrző hatóságának a kár keletkezésének körülményeiről és a károsodás mértékéről és információt a lobogó szerinti ország hatóságának előírt értesítéséről;
- c) a hajó a hatóságot kielégítő módon megtette a megfelelő helyreállítási intézkedéseket; és
- d) a hatóság – miután értesült a helyreállítási intézkedések végrehajtásáról – megbizonyosodott arról, hogy a személyi és tárgyi biztonságot, illetve a környezetet veszélyeztető hiányosságok kijavításra kerültek.

## 1. Fő kritériumok

Amikor az ellenőr szakmai szempontok szerint azt határozza meg, hogy egy hajót vissza kell-e tartani vagy sem, az alábbi kritériumok szerint kell eljárnia:

## Időzítés:

Azokat a hajókat, amelyeknek biztonsági állapota nem teszi lehetővé a tengerre való kifutást, vissza kell tartani a legelső ellenőrzés végrehajtásakor függetlenül attól, hogy a hajó mennyi időt tölt el a kikötőben.

## Kritérium:

A hajó visszatartására akkor kerül sor, ha a feltárt hiányosságok olyan súlyosak, hogy az ellenőrnek a hajóhoz vissza kell térnie, hogy megállapítsa, hogy a hiányosságokat a hajó elindulásáig rendelkezésre álló idő alatt orvosolták-e.

A hiányosságok súlyosságát jelzi, ha az ellenőrnek a hajóra vissza kell térnie. Azonban ez nem minden esetben keletkezett kötelezettséget. Azonban a hatóságnak valamilyen módon, lehetőség szerint egy újabb látogatás során ellenőriznie kell, hogy a hajó indulása előtt a feltárt hiányosságokat orvosolták-e.

## 2. A fő kritériumok alkalmazása

Annak eldöntésére, hogy a hajón talált hiányosságok elég súlyosak-e ahhoz, hogy indokoltá tegyék a hajó visszatartását, az ellenőrnek fel kell mérnie, hogy:

1. a hajó rendelkezik-e a szükséges, érvényes okmányokkal;
2. a hajó rendelkezik-e a biztonsághoz szükséges összetételű és létszámú személyzetet igazoló okmányban előírt személyzettel.

Az ellenőrzés folyamán az ellenőr felméri továbbá, hogy a hajó és/vagy a hajószemélyzet az előttük álló út során képes-e:

3. biztonságosan hajózni;
4. biztonságosan kezelni, szállítani a rakományt, és figyelemmel kísérni annak állapotát;

5. biztonságosan üzemeltetni a géptéri berendezéseket;
6. biztonságosan fenntartani a megfelelő géperőt és kormányhatást;
7. szükség esetén hatékonyan leküzdeni a hajó bármely részén keletkező tüzeket;
8. szükség esetén a hajót biztonságosan és gyorsan elhagyni, és a mentési intézkedéseket megtenni;
9. megakadályozni a környezet szennyezését;
10. fenntartani a hajó megfelelő stabilitását;
11. fenntartani a hajó megfelelő vízmentességét;
12. szükség esetén vészhelyzetekben kommunikálni;
13. a fedélzeten biztonságos és egészséges körülményeket biztosítani és fenntartani;
14. baleset esetén maximális tájékoztatást biztosítani.

Ha ezeknek a kérdéseknek bármelyikére a válasz nemleges, az összes feltárt hiányosság figyelembevételével nagyon alaposan meg kell fontolni, hogy a hajó visszatartása szükséges-e. Több, kevésbé súlyos természetű hiányosság megléte szintén indokoltá teheti a hajó visszatartását.

3. Ezen iránymutatások alkalmazásában az ellenőrt az alábbi lista segíti, amely a vonatkozó egyezmények és/vagy szabályzatok szerint csoportosított olyan hiányosságok felsorolását tartalmazza, amelyek súlyosságuk miatt indokoltá tehetik az érintett hajó visszatartását. A felsorolás nem teljes.

#### 3.1. Általános rész

A vonatkozó egyezményekben előírt érvényes bizonyítványok és okmányok hiánya. Ugyanakkor az olyan államok lobogóját viselő hajók, amely államok egy vonatkozó egyezménynek nem aláíró felei, vagy nem hajtják végre másik vonatkozó megállapodás rendelkezéseit, nem jogosultak az egyezmény vagy másik vonatkozó megállapodás rendelkezéseiben előírt bizonyítványokat magukkal hordani. Ezért az előírások szerint szükséges bizonyítványok hiánya önmagában nem indokolhatja hajók visszatartásának a jogosságát; ugyanakkor a „kedvezőbb bánásmód tilalma” elvén alapuló záradék alkalmazásával a rendelkezések lényegi betartása elvárható mielőtt a hajó kifutását engedélyezik.

#### 3.2. A SOLAS 74 hatálya alá eső területek

1. a meghajtó és egyéb lényeges gépi berendezések, valamint az elektromos berendezések megfelelő működésének a zavara;
2. a géptér nem megfelelő mértékű tisztasága, nagy mennyiségű olajos víz jelenléte a fenékkárokban, a géptéri csövek szigeteléseinek olajos elszennyeződése, a kipufogó csöveket is beleértve, a fenékvíz-szivattyúk nem kielégítő működése;
3. a vészhelyzeti generátor, világítás, akkumulátorok és kapcsolók nem kielégítő működése;
4. a fő- és segéd kormánygép nem kielégítő működése;
5. a személyi életmentő felszerelések, túlélési járművek és vízre bocsátó berendezések hiánya, nem kielégítő befogadóképessége vagy súlyos károsodása;
6. a tűzjelző rendszer, tűzriasztók, tűzoltó berendezések, rögzített tűzoltó berendezések, szellőztető szelepek, tűzgátlók, gyorszáró berendezések hiánya, nem az előírásoknak megfelelő állapota vagy olyan súlyos mértékű károsodása, amely azokat használatra alkalmatlanná teszi;
7. tartályhajókon a rakományfedélzeti terek tűzvédelmi berendezéseinek hiánya, súlyos károsodása vagy üzemzavara;
8. világítótestek, jelzőtestek vagy hangjelző berendezések hiánya, nem előírás szerinti állapota vagy súlyos károsodása;
9. vészjelzés és biztonsági kapcsolattartás céljaira használt rádióberendezések hiánya vagy nem megfelelő működése;

10. navigációs berendezések hiánya vagy nem megfelelő működése a SOLAS 74 V/16.2. szabálya rendelkezéseinek figyelembevételével;
  11. a tervezett útvonalhoz szükséges, a navigációt elősegítő kijavított térképek és/vagy egyéb hajózási kiadványok hiánya, figyelembe véve, hogy a papír térképek helyett használható hivatalos adatokkal működtetett, típusjóváhagyott elektronikus térképkijelző és információs rendszer (ECDIS) is;
  12. szikramentes elszívó ventilátorok hiánya a rakományszivattyú terekben;
  13. a Párizsi Memorandum 1. mellékletének 5.5. szakaszában szereplő, üzemeltetési követelmények terén mutató súlyos hiányosságok;
  14. a személyzet létszáma, összetétele vagy képesítése nem felel meg a biztonságos személyzetet igazoló okmány előírásainak;
  15. a SOLAS 74 XI. fejezetének 2. szabálya szerinti kiterjesztett ellenőrző program végrehajtásának elmulasztása.
- 3.3. *Az IBC-kódex hatálya alá eső területek*
1. az alkalmassági bizonyítványban fel nem tüntetett anyag szállítása, vagy a rakományra vonatkozó információk hiánya;
  2. magasnyomású biztonsági felszerelések hiánya vagy meghibásodása;
  3. ténylegesen nem biztonságos vagy a szabályzat előírásainak nem megfelelő elektromos berendezések;
  4. robbanásveszélyes helyeken gyúlékony anyagok jelenléte;
  5. különleges elvárások megszegése;
  6. a tartályonként engedélyezett maximális rakománymennyiség túllépése;
  7. érzékeny áruk nem kielégítő mértékű hő elleni védelme.
- 3.4. *Az IGC-kódex hatálya alá eső területek*
1. az alkalmassági bizonyítványban fel nem tüntetett anyag szállítása vagy a rakományra vonatkozó információk hiánya;
  2. a lakóterek vagy szolgálati helyiségek zárására szolgáló felszerelések hiánya;
  3. nem gázmentes válaszfalak;
  4. meghibásodott légszilipek;
  5. hiányzó vagy meghibásodott gyorszáró szelepek;
  6. hiányzó vagy meghibásodott biztonsági szelepek;
  7. ténylegesen nem biztonságos, vagy a kódex előírásait nem kielégítő elektromos berendezések;
  8. a rakománytér szellőzői nem működnek;
  9. a rakománytartályok nyomásérték riasztói nem működnek;
  10. a gázfelderítő és/vagy mérgező gáz felderítő felszerelés meghibásodott;
  11. tilalom alatt álló anyagok szállítása érvényes inhibitor bizonyítványa nélkül.
- 3.5. *Az LL 66 alá eső területek*
1. a fedélzet és a hajótest jelentős mértékű károsodása vagy korróziója, a lemezelés pontszerű korrodálása és ennek folyamán merevvé válása, amely a tengerállóságot vagy a helyi terhelések elviseléséhez szükséges szilárdságot befolyásolja, kivéve, ha megfelelő ideiglenes javítást végeztek ahhoz, hogy a hajó eljusson egy olyan kikötőbe, ahol a végleges javítás elvégezhető;

2. nem kielégítő mértékű stabilitás megállapított esete;
  3. elegendő és megbízható információ hiánya egy megfelelő formában, amelynek segítségével a hajóparancsnok gyorsan és egyszerű eszközökkel intézkedhet a hajó rakományának és ballasztjának olyan elosztásáról, hogy az út folyamán adódó változó körülmények között és az út minden szakaszában a megfelelő stabilitás biztosított legyen és a hajótest szerkezete ne legyen kitéve túlzott mértékű terhelésnek;
  4. záró eszközök, nyílászáró szerelvények és vízzáró ajtók hiánya, súlyos károsodása vagy meghibásodása;
  5. túlterhelés;
  6. merülési jelek hiánya vagy olvashatatlansága.
- 3.6. *A MARPOL-73/78 I. mellékletének hatálya alá eső területek*
1. az olajosvízszűrő-berendezés, az olajtöltést figyelő és szabályzó rendszer vagy a 15 ppm riasztóberendezés hiánya, súlyos károsodása vagy meghibásodása;
  2. a fáradt olaj és/vagy olajsár maradvány tartály nem elég nagy a tervezett útvonalra;
  3. olajnapló hiánya;
  4. nem engedélyezett olajelvezető csatornák kialakítása;
  5. hiányzó vagy a MARPOL 73/78 13G (3) b) szabályának meg nem felelő vizsgálati jelentés.
- 3.7. *A MARPOL 73/78 II. mellékletének hatálya alá eső területek*
1. a P&A kézikönyv hiánya;
  2. a rakomány nem osztályozott;
  3. rakomány nyilvántartó könyv hiánya;
  4. olajszerű anyagok szállítása az előírásoknak nem megfelelő módon vagy megfelelően módosított bizonyítvány nélkül;
  5. nem engedélyezett olajelvezető csatornák kialakítása.
- 3.8. *A MARPOL 73/78 V. mellékletének hatálya alá eső területek*
1. hulladékkezelési terv hiánya;
  2. hulladéknyilvántartási könyv hiánya;
  3. a hajó személyzete nem ismeri a hulladékkezelési terv hulladéktalmatlanítási követelményeit.
- 3.9. *Az STCW 78/95 hatálya alá eső területek és a 2008/106/EK irányelv hatálya alá eső területek*
1. a tengerészek nem rendelkeznek bizonyítvánnyal, nem rendelkeznek megfelelő bizonyítvánnyal, nem rendelkeznek érvényes felmentéssel, illetve nem tudják okmánnyal igazolni, hogy jóváhagyási kérelmet nyújtottak be a lobogó szerinti ország hatóságaihoz;
  2. bizonyíték arra vonatkozóan, hogy valamely bizonyítványt vagy igazolást csalással szereztek meg, vagy a bizonyítvány vagy igazolás felmutatója nem azonos azzal a személlyel, akinek részére a bizonyítványt eredetileg kiállították;
  3. nem teljesülnek a lobogó szerinti ország hatóságának a biztonságához szükséges összetételű és létszámú személyzetre vonatkozó követelményei;
  4. a navigációs, illetve géptéri őrszolgálatra vonatkozó intézkedések nem felelnek meg a lobogó szerinti ország hatósága által a hajóra előírt hatályos feltételeknek;



5. az őrszolgálatban nincs megfelelő képzéssel rendelkező személy a biztonságos navigáláshoz, a biztonsági rádióhírközléshez, illetve a tengerszennyezés megelőzéséhez szükséges berendezések működtetéséhez;
6. nem tudnak bizonyosságot tenni arról a szakmai hozzáértésről, amely a hajó biztonsága és a környezetszennyezés megelőzése érdekében a tengerészek feladatainak részét képezi;
7. nincs elegendő, az út kezdetén az első őrszolgálat és az ezt követő váltások ellátásához szükséges, kellően kipihent és az őrszolgálatra egyéb szempontok szerint is alkalmas személy.

3.10. *Az ILO-egyezmények hatálya alá eső területek*

1. a következő kikötő eléréséig megteendő útra nincs elegendő élelmiszer;
2. a következő kikötő eléréséig megteendő útra nincs elegendő mennyiségű ivóvíz;
3. higiéniai feltételek nagyfokú hiánya;
4. az alacsony hőmérsékletű területeken közlekedő hajó lakóterében a fűtés hiánya;
5. elégtelen szellőztetés a hajó lakóterében;
6. a folyosókon/lakóterekben túlzott mennyiségű hulladék, felszerelésekből vagy rakományból álló torlaszok vagy egyéb, a biztonságot veszélyeztető állapot;
7. egyértelmű bizonyíték arra nézve, hogy az őrség és más, az első őrszolgálatért felelős személyzet, illetve a következő őrszolgálati váltások személyzete túl kimerült.

3.11. *Olyan területek, amelyek nem indokolják a hajó visszatartását, de például indokolhatják a rakománykezelési műveletek felfüggesztését.*

Az inert gázrendszer, rakománnyal kapcsolatos felszerelés vagy gépi berendezés megfelelő működésének zavara vagy karbantartásának hiánya, amely alapot szolgáltat a rakománykezelő műveletek leállításához.

---

## XI. MELLÉKLET

## AZ ELLENŐRÖKKEL SZEMBEN TÁMASZTOTT MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

## (a 22. cikk (1) és (5) bekezdésében említettek szerint)

1. Az ellenőröknek megfelelő elméleti tudással és gyakorlati tapasztalattal kell rendelkezniük a hajókkal és azok működésével kapcsolatban. Jártasnak kell lenniük az egyezmények követelményeinek, valamint a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzési eljárások követelményeinek végrehajtásában. Ezt a szaktudást és a nemzetközi és közösségi követelmények végrehajtásában való jártasságot dokumentált képzések során kell megszerezniük.
2. Az ellenőr legalább:
  - a) megfelelő képzéssel bír egy tengeri vagy hajózási intézménytől, rendelkezik tengeren töltött hajóosztási tapasztalattal és van vagy volt STCW II/2-es vagy III/2-es bizonyítványa, amelyre nem vonatkozik korlátozás a működési terület, a főgépteljesítmény vagy a raksúly alapján; vagy
  - b) rendelkezik az illetékes hatóság által elismert hajóépítőmérnöki, gépészmérnöki vagy a hajózás terén mérnöki vizsgával és ilyen minőségben legalább öt éves szakmai tapasztalattal; vagy
  - c) rendelkezik a megfelelő egyetemi vagy azzal egyenértékű oklevéllel, valamint megfelelő módon részt vett és megfelelő képzést szerzett egy hajóbiztonsági ellenőr-képzésen.
3. Az ellenőrnek:
  - legalább egy éves szolgálati idővel kell rendelkeznie vagy egy lobogó szerinti államnak az egyezmények rendelkezései szerinti felügyeleti tevékenységével és bizonyítványok kiadásával megbízott ellenőrként, vagy hatósági feladatokkal megbízott elismert szervezetek tevékenységeinek felügyeletében való részvétele révén, vagy
  - legalább egy éves kihelyezett gyakorlati képzés keretében a kikötő szerint illetékes állam tapasztalt ellenőreinek irányítása alatt a kikötő szerint illetékes állam ellenőrzéseiben való részvétel révén megszerzett, ezzel egyenértékű tapasztalattal kell rendelkeznie.
4. A fenti 2. a) pontban említett ellenőrnek legalább öt éves, fedélzeti vagy gépüzemi tengerésztiszt szolgálati időszakot, avagy egy lobogó szerinti állam ellenőrként vagy a kikötő szerint illetékes állam segédellenőrként letöltött szolgálati időszakokat is magában foglaló tengerhajózási tapasztalattal kell rendelkeznie. E tapasztalatnak legalább kétéves fedélzeti vagy gépüzemi tengerésztisztként letöltött tengerhajózási tapasztalatot kell tartalmaznia.
5. Az ellenőr mind szóban, mind írásban meg tudja értetni magát a tengerészekkel a tengeren leggyakrabban használt nyelven.
6. A fenti kritériumoknak meg nem felelő ellenőrök abban az esetben végezhetnek ellenőrzést, ha a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés elvégzéséért felelős tagállam illetékes hatósága ezen irányelv elfogadásának időpontját megelőzően az ilyen személyt már foglalkoztatta.
7. Amennyiben egy tagállamban a 15. cikk (1) és (2) bekezdésében említett ellenőrzéseket a kikötő szerint illetékes állam ellenőrei végzik, az ellenőröknek megfelelő képzéssel kell rendelkezniük, amely igazolja a szükséges elméleti és gyakorlati tengerhajózásvédelmi tapasztalatot. Ebbe általában beletartozik:
  - a) a tengerhajózásvédelmének, és a vizsgált műveletekre vonatkozó alkalmazásának alapos ismerete;
  - b) a védelmi technológiák és technikák alapos gyakorlati ismerete;
  - c) az ellenőrzési elvek, eljárások és technikák ismerete;
  - d) a vizsgálandó műveletekről szerzett munkatapasztalat.

## XII. MELLÉKLET

## AZ ELLENŐRZÉSI ADATBÁZIS FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐI

## (a 24. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)

1. Az ellenőrzési adatbázisnak rendelkeznie kell legalább a következő funkcionális jellemzőkkel:
    - tartalmazza a tagállamok és a Párizsi Memorandumot aláíró valamennyi részes fél ellenőrzési adatait,
    - adatokat nyújt a hajók kockázati profiljáról és az ellenőrzések esedékességéről,
    - kiszámítja az ellenőrzési kötelezettségeket az egyes tagállamok számára,
    - összeállítja a lobogó szerinti államok 16. cikk (1) bekezdésében említett fehér-, szürke- és feketelistáját,
    - adatokat szolgáltat a társaságok teljesítményéről,
    - meghatározza a kockázati területek azon tételeit, amelyeket az egyes ellenőrzések alkalmával ellenőrizni kell.
  2. Az ellenőrzési adatbázisnak alkalmasnak kell lennie a jövőbeni fejleményekhez való alkalmazkodásra és a tengeri biztonsággal kapcsolatos egyéb közösségi adatbázisokkal – többek között a SafeSeaNet-tel, amely a hajók tagállami kikötőkbe történt tényleges befutásairól szolgáltat adatokat –, valamint adott esetben a megfelelő nemzeti információs rendszerekkel való együttműködésre.
  3. Mélykapcsolással hiperhivatkozást kell biztosítani az ellenőrzési adatbázisból az Equasis információs rendszerbe. A tagállamoknak ösztönözniük kell a hajóellenőrzésekkel kapcsolatos, az Equasis-on keresztül hozzáférhető nyilvános és magán adatbázisok ellenőrök általi igénybevételét.
-

## XIII. MELLÉKLET

**A TAGÁLLAMOK KIKÖTŐIBEN ÉS RÉVEIBEN TÖRTÉNŐ ELLENŐRZÉSEKKEK, VISSZATARTÁSOKKAL ÉS A BELÉPÉS MEGTAGADÁSÁVAL KAPCSOLATOS INFORMÁCIÓK KÖZZÉTÉTELE****(a 26. cikkben említettek szerint)**

1. A 26. cikkkel összhangban közzétett információknak az alábbiakat kell tartalmaznia:
    - a) a hajó neve;
    - b) IMO-azonosítószám;
    - c) a hajó típusa;
    - d) bruttó űrtartalom (gt);
    - e) a hajó építési ideje, amelyet a hajó biztonsági bizonyítványaiban feltüntetett dátum alapján határoznak meg;
    - f) a hajótársaság neve és címe;
    - g) a folyadékot vagy ömlesztett szilárd rakományt szállító hajók esetében a hajó kiválasztásáért felelős bérlő neve és a bérleti szerződés típusa;
    - h) a lobogó szerinti állam;
    - i) a vonatkozó egyezmények alapján kiállított osztályozási bizonyítványok és hatósági bizonyítványok, a szóban forgó bizonyítvány(oka)t kiállító hatóság vagy szervezet, és a bizonyítvány(ok) kiállítási és lejárat dátuma;
    - j) a legutóbbi közbenső vagy éves szemle kikötője és időpontja a fenti i) pontban említett bizonyítványokat illetően, valamint az ellenőrzést végző hatóság vagy szervezet neve;
    - k) a visszatartás időpontja, a visszatartó állam és kikötő.
  2. A visszatartott hajókról a 26. cikkkel összhangban közzétett információknak a fentiekén túl az alábbiakat kell tartalmaznia:
    - a) megelőző 36 hónap alatti visszatartások száma;
    - b) visszatartás feloldásának időpontja;
    - c) a visszatartás időtartama napokban;
    - d) visszatartás indoklása világos és szabatos fogalmazással;
    - e) annak megjelölése, hogy az ellenőrzést végrehajtó elismert szervezet hatásköre kiterjedt-e azokra a hiányosságokra, amelyek önmagukban vagy egymással társítva a visszatartáshoz vezettek;
    - f) az intézkedések leírása olyan hajó esetében, amely engedélyt kapott, hogy továbbhaladjon a legközelebbi megfelelő javítóműhelyig;
    - g) amennyiben a hajót a Közösség valamely kikötőjéből vagy révéből kitiltották, az ilyen intézkedés indoklása világos és szabatos fogalmazással.
-

## XIV. MELLÉKLET

## A VÉGREHAJTÁS FELÜGYELETÉRE VONATKOZÓ ADATOK

(a 29. cikkben említettek szerint)

1. A tagállamok minden évben legkésőbb április 1-ig közlik az alábbi adatokat a Bizottsággal az előző évről vonatkozóan:

1.1. A kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzések keretében eljáró ellenőrök száma.

Ezt az információt a tagállamok alábbi minta szerint közlik a Bizottsággal <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>.

Kikötő/övezet	A főállású ellenőrök száma	A részmunkaidőben foglalkoztatott ellenőrök száma	A B átszámítása főállásúra	Összesen
	(A)	(B)	(C)	(A+C)
X kikötő /vagy X övezet ....				
Y kikötő/vagy Y övezet ....				
ÖSSZESEN				

1.2. A tagállam kikötőjébe befutó hajók száma. Ez a szám az ezen irányelv hatálya alá tartozó és a tagállam kikötőibe befutott hajók számának felel meg, a hajókat nemzeti szinten csak egyszer kell számolni.

2. A tagállamok:

a) hathavonta közlik a Bizottsággal – a rendszeres személy- és áruszállító kompjáratok kivételével – a kikötőikbe befutó egyes hajók, vagy a kikötőhatóságnak vagy kikötői szervnek révbe érkezésükről értesítést küldő hajók befutásaira vonatkozó kimutatást, amely tartalmazza a hajó minden mozgásánál annak IMO-azonosítószámát és az érkezés napját, valamint a kikötőt. Ezt a kimutatást olyan táblázatkezelő programban kell megadni, amely lehetővé teszi a fent említett adatok automatikus lehívását és feldolgozását. A kimutatást az adatok tárgyidőszaka végétől számított négy hónapon belül kell hozzáférhetővé tenni;

és

b) az ezen irányelv végrehajtásától számított legfeljebb hat hónapon belül kötelesek megadni a Bizottságnak az a) pontban említett rendszeres személy- és áruszállító kompjáratok külön jegyzékeit, majd azt követően minden változást, amely e járatokkal kapcsolatban bekövetkezik. A jegyzékek minden hajó esetében tartalmazzák az IMO-azonosítószámot, a hajó nevét és a megtett útvonalat. A jegyzéket olyan táblázatkezelő programban kell megadni, amely lehetővé teszi a fent említett adatok automatikus lehívását és feldolgozását.

<sup>(1)</sup> Azon ellenőrök számát, akik csak részmunkaidőben végeznek ellenőrzéseket, át kell számítani főállású ellenőrre. Amennyiben egy ellenőr több kikötőben vagy földrajzi övezetben dolgozik, minden kikötőben a megfelelő részmunkaidőt kell figyelembe venni.

<sup>(2)</sup> Ezt az információt nemzeti szinten és az érintett tagállam minden egyes kikötőjére vonatkozóan kell megadni. E melléklet alkalmazásában a kikötő egy adott kikötőt jelent, vagy egy ellenőr vagy ellenőrcsoport által ellenőrzött földrajzi övezetet, amely adott esetben több kikötőt foglal magában.

## XV. MELLÉKLET

## A RÉSZ

**A hatályát veszített irányelv és annak egymást követő módosításai****(a 37. cikkben említettek szerint)**

95/21/EK tanácsi irányelv  
(HL L 157., 1995.7.7., 1. o.)

98/25/EK tanácsi irányelv  
(HL L 133., 1998.5.7., 19. o.)

98/42/EK bizottsági irányelv  
(HL L 184., 1998.6.27., 40. o.)

1999/97/EK bizottsági irányelv  
(HL L 331., 1999.12.23., 67. o.)

2001/106/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv  
(HL L 19., 2002.1.22., 17. o.)

2002/84/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (csak a 4. cikk)  
(HL L 324., 2002.11.29., 53. o.)

## B. RÉSZ

**A NEMZETI JOGBA TÖRTÉNŐ ÁTÜLTETÉSRE VONATKOZÓ HATÁRIDŐK FELSOROLÁSA****(a 37. cikkben említettek szerint)**

Irányelv	Átültetés határideje
95/21/EK irányelv	1996. június 30.
98/25/EK irányelv	1998. június 30.
98/42/EK irányelv	1998. szeptember 30.
1999/97/EK irányelv	2000. december 13.
2001/106/EK irányelv	2003. július 22.
2002/84/EK irányelv	2003. november 23.



## XVI. MELLÉKLET

**Megfelelési táblázat**  
**(a 37. cikkben említettek szerint)**

95/21/EK irányelv	Ezen irányelv
1. cikk, bevezető	1. cikk, bevezető
1. cikk, első francia bekezdés	1. cikk a) pont
1. cikk, második francia bekezdés	1. cikk b) pont
–	1. cikk c) pont
2. cikk, bevezető	2. cikk, bevezető
2. cikk (1) bekezdés, bevezető	2. cikk (1) bekezdés, bevezető
2. cikk (1) bekezdés, első francia bekezdés	2. cikk (1) bekezdés a) pont
2. cikk (1) bekezdés, második francia bekezdés	2. cikk (1) bekezdés b) pont
2. cikk (1) bekezdés, harmadik francia bekezdés	2. cikk (1) bekezdés c) pont
2. cikk (1) bekezdés, negyedik francia bekezdés	2. cikk (1) bekezdés d) pont
2. cikk (1) bekezdés, ötödik francia bekezdés	2. cikk (1) bekezdés e) pont
2. cikk (1) bekezdés, hatodik francia bekezdés	2. cikk(1) bekezdés f) pont
2. cikk (1) bekezdés, hetedik francia bekezdés	2. cikk (1) bekezdés g) pont
2. cikk (1) bekezdés, nyolcadik francia bekezdés	2. cikk (1) bekezdés h) pont
2. cikk (2) bekezdés	2. cikk (2) bekezdés
–	2. cikk (3) bekezdés
–	2. cikk (4) bekezdés
2. cikk (3) bekezdés	2. cikk (5) bekezdés
2. cikk (4) bekezdés	–
–	2. cikk (6) bekezdés
–	2. cikk (7) bekezdés
2. cikk (5) bekezdés	2. cikk (8) bekezdés
–	2. cikk (9) bekezdés
–	2. cikk (10) bekezdés
2. cikk (6) bekezdés	2. cikk (11) bekezdés
2. cikk (7) bekezdés	2. cikk (12) bekezdés
2. cikk (8) bekezdés	2. cikk (13) bekezdés
–	2. cikk (14) bekezdés
2. cikk (9) bekezdés	2. cikk (15) bekezdés
–	2. cikk (16) bekezdés
2. cikk (10) bekezdés	2. cikk (17) bekezdés
–	2. cikk (18) bekezdés
–	2. cikk (19) bekezdés

95/21/EK irányelv	Ezen irányelv
–	2. cikk (20) bekezdés
–	2. cikk (21) bekezdés
–	2. cikk (22) bekezdés
3. cikk (1) bekezdés, első albekezdés,	3. cikk (1) bekezdés, első albekezdés
–	3. cikk (1) bekezdés, második albekezdés
–	3. cikk (1) bekezdés, harmadik albekezdés
3. cikk (1) bekezdés, második albekezdés	3. cikk (1) bekezdés, negyedik albekezdés
–	3. cikk (1) bekezdés, ötödik albekezdés
–	3. cikk (1) bekezdés, hatodik albekezdés
3. cikk (2)–(4) bekezdés	3. cikk (2)–(4) bekezdés
–	4. cikk (1) bekezdés
4. cikk	4. cikk (2) bekezdés
5. cikk	–
–	5. cikk
–	6. cikk
–	7. cikk
–	8. cikk
–	9. cikk
–	10. cikk
–	11. cikk
–	12. cikk
6. cikk (1) bekezdés, bevezető	–
–	13. cikk (1) bekezdés, bevezető
6. cikk (1) bekezdés a) pont	13. cikk (1) bekezdés a) pont
–	13. cikk (1) bekezdés b) pont
6. cikk (1) bekezdés (b) pont	13. cikk (1) bekezdés c) pont
6. cikk (2) bekezdés	–
–	13. cikk (2) bekezdés
6. cikk (3) bekezdés	13. cikk (3) bekezdés
6. cikk (4) bekezdés	–
7. cikk	–
7a. cikk	–
7b. cikk	–
–	14. cikk
–	15. cikk
–	16. cikk
8. cikk	17. cikk

95/21/EK irányelv	Ezen irányelv
–	18. cikk
9. cikk (1) és (2) bekezdés	19. cikk (1) és (2) bekezdés
9. cikk (3) bekezdés, első mondat	19. cikk (3) bekezdés
9. cikk (3) bekezdés, második, harmadik és negyedik mondat	19. cikk (4) bekezdés
9. cikk (4)–(7) bekezdés	19. cikk (5)–(8) bekezdés
–	19. cikk (9) és (10) bekezdés
9a. cikk	–
10. cikk (1)–(3) bekezdés	20. cikk (1)–(3) bekezdés
–	20. cikk (4) bekezdés
11. cikk (1) bekezdés	21. cikk (1) bekezdés
–	21. cikk (2) bekezdés
11. cikk (2) bekezdés	21. cikk (3) bekezdés, első albekezdés
11. cikk (3) bekezdés, első albekezdés	–
11. cikk (3) bekezdés, második albekezdés	21. cikk (3) bekezdés, második albekezdés
11. cikk (4)–(6) bekezdés	21. cikk (4)–(6) bekezdés
12. cikk (1)–(3) bekezdés	22. cikk (1)–(3) bekezdés
12. cikk (4) bekezdés	22. cikk (4) bekezdés
–	22. cikk (5)–(7) bekezdés
13. cikk (1) és (2) bekezdés	23. cikk (1) és (2) bekezdés
–	23. cikk (3)–(5) bekezdés
14. cikk	–
15. cikk	–
–	24. cikk
–	25. cikk
–	26. cikk
–	27. cikk
16. cikk (1) és (2) bekezdés	28. cikk (1) és (2) bekezdés
16. cikk (2a) bekezdés	28. cikk (3) bekezdés
16. cikk (3) bekezdés	28. cikk (4) bekezdés
17. cikk	29. cikk
–	30. cikk
18. cikk	31. cikk
19. cikk	32. cikk
–	33. cikk
19a cikk	34. cikk
–	35. cikk
20. cikk	36. cikk

95/21/EK irányelv	Ezen irányelv
–	37. cikk
21. cikk	38. cikk
22. cikk	39. cikk
I. melléklet	–
–	I. melléklet
–	II. melléklet
–	III. melléklet
II. melléklet	IV. melléklet
III. melléklet	V. melléklet
IV. melléklet	VI. melléklet
V. melléklet	VII. melléklet
VI. melléklet	X. melléklet
VII. melléklet	XI. melléklet
–	XII. melléklet
VIII. melléklet	XIII. melléklet
IX. melléklet	IX. melléklet
X. melléklet	XIV. melléklet
XI. melléklet	VIII. melléklet
XII. melléklet	–
–	XV. melléklet
–	XVI. melléklet

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009/17/EK IRÁNYELVE

(2009. április 23.)

### a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően, az egyeztetőbizottság által 2009. február 3-án jóváhagyott közös szövegtervezet figyelembevételével <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(4)</sup> elfogadásával az Európai Unió megerősítette az emberi élet biztonságára a tengeren veszélyt jelentő helyzetek megelőzésére és a tengeri környezet védelmére vonatkozó kapacitását.
- (2) Mivel ez az irányelv a 2002/59/EK irányelv módosítására vonatkozik, a benne foglalt kötelezettségek nagy része nem alkalmazandó a tengerparttal és tengeri kikötővel nem rendelkező tagállamok esetében. Következésképpen – a tagállamoknak a tengeri és egyéb forgalmi szolgáltatások, különösen a folyami információs szolgáltatások folyamatosságának biztosítására vonatkozó együttműködési kötelezettségének sérelme nélkül – Ausztriára, a Cseh Köztársaságra, Magyarországra, Luxemburgra és Szlovákiára nézve csak azok a kötelezettségek alkalmazandók, amelyek az e tagállamok lobogója alatt közlekedő hajókra vonatkoznak.

<sup>(1)</sup> HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

<sup>(2)</sup> HL C 229., 2006.22.9., 38. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. április 25-i véleménye (HL C 74. E, 2008.3.20., 533. o.), a Tanács 2008. június 6-i közös álláspontja (HL C 184. E, 2008.7.22., 1. o.) és az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2009. február 26-i határozata és az Európai Parlament 2009. március 11-i jogalkotási állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(4)</sup> HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

(3) Az irányelv értelmében a tagállamoknak parti állam minőségükben a hatáskörükbe tartozó területeken képesnek kell lenniük a tengeri forgalom megfigyelési feladatai keretében szerzett információk cseréjére. A tagállamok egyetértésével a Bizottság által kialakított közösségi tengerészeti információcsere-rendszer „Safe-SeaNet” egyrészt egy adatcserére vonatkozó hálózatot, másrészt pedig a hajókról és rakományaikról rendelkezésre álló főbb információk szabványosítását (előzetes bejelentés és beszámoló) foglalja magában. Eképpen lehetővé teszi az európai vizeken tartózkodó hajókkal, mozgásukkal és veszélyes vagy szennyező rakományukkal, illetve a tengeri eseményekkel kapcsolatos pontos és naprakész információk forrásazonosítását és bármely hatósághoz történő eljuttatását.

(4) Ennek megfelelően, az eképpen összegyűjtött információk operatív felhasználásának biztosítása érdekében alapvető jelentőségű, hogy az ezen irányelvben említett és a nemzeti hatóságok által megvalósított, az adatok begyűjtéséhez és cseréjéhez szükséges infrastruktúrát belefoglalják a SafeSeaNet-be.

(5) A 2002/59/EK irányelv szerint bejelentett és cserélt információk között különleges jelentőségűek a tengeren szállított veszélyes vagy szennyező áruk pontos jellemzőire vonatkozóak. Ennek megfelelően és a közelmúltban bekövetkezett tengeri balesetek fényében lehetővé kell tenni a parti hatóságok számára, hogy könnyebben hozzáférjenek a tengeren szállított szénhidrogének jellemzőihez, mivel ez alapvető tényező a legmegfelelőbb ellenőrzési technikák kiválasztásában, és biztosítani kell számukra, hogy vész helyzetben közvetlen kapcsolatot létesíthessenek a szállított terméket legjobban ismerő üzemeltetőkkel.

(6) Az 1974. november 1-i, életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezményben említett automatikus hajóazonosító rendszerek (AIS – Automatic Identification System) nemcsak a hajók megfigyelési lehetőségeinek, de főként az egymás felé közeledő hajók helyzeti biztonságának javítását teszik lehetővé. Az AIS-t ennek megfelelően beépítették a 2002/59/EK irányelv rendelkezéseibe. Tekintettel arra, hogy jelentős számú olyan ütközés történt, amelyeknek során a kereskedelmi hajók nyilvánvalóan nem észlelték a halászhajókat, vagy a halászhajók nem észlelték a közelükben lévő kereskedelmi hajókat, nagyon kívánatos ezen intézkedés kiterjesztése a 15 méternél hosszabb halászhajókra. Az Európai Halászati Alap keretében biztonsági rendszerek, például AIS halászhajók fedélzetén történő felszereléséhez pénzügyi támogatás nyújtható. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet

(IMO) elismerte, hogy a hajók által továbbított AIS-adatoknak az interneten vagy máshol való, üzleti célú közzététele kockázatot jelenthet a hajók és a kikötői létesítmények védelmére és biztonságára, és a tagszervezeti kormányainál szorgalmazta, hogy azok a nemzeti jogszabályaik rendelkezéseire is figyelemmel tartásuk visszafelé azokat, akik AIS-adatokat bocsátanak harmadik fél rendelkezésére az interneten vagy máshol való közzététele céljából. Ezen felül biztosítani kell az irányelvnek megfelelően a tagállamoknak küldött adatok bizalmasságát, és a tagállamoknak ezen adatokat ezen irányelvnek megfelelően kell felhasználniuk.

- (7) Az AIS-szel való felszerelésre vonatkozó kötelezettséget úgy is kell érteni, hogy az megköveteli az AIS mindenkori üzemben tartását, kivéve, ha nemzetközi szabályok vagy normák biztosítják a navigációs információ védelmét.
- (8) Az egyik tagállam információt kérhet egy másik tagállamtól egy hajóról és a fedélzetén található veszélyes vagy szennyező árukról. Ezt az információt hozzáférhetővé kell tenni a SafeSeaNet használata segítségével, és csak a tengeri biztonság, védelem vagy a tengeri környezet védelme érdekében lehet lekérni. Ezért elengedhetetlen, hogy a Bizottság kivizsgálja a lehetséges hálózati és információs biztonsági problémákat.
- (9) A 2002/59/EK irányelv előírja, hogy a tagállamok különleges intézkedéseket fogadnak el a magatartásuk vagy állapotuk miatt lehetséges fenyegetést jelentő hajókkal kapcsolatban. Ezért kívánatosnak tűnik hozzáadni e hajók jegyzékéhez azokat, amelyek nem rendelkeznek megfelelő biztosítással vagy pénzügyi garanciával, illetve amelyeknél a révkalauz vagy a parti hatóságok olyan egyértelmű rendellenességeket jelentettek, amelyek a biztonságos hajózást veszélyeztetik vagy környezeti kockázatot jelenthetnek.
- (10) A 2002/59/EK irányelvvel összhangban, a kivételesen kedvezőtlen időjárás okozta kockázatok tekintetében szükségesnek tűnik a hajózást esetlegesen veszélyeztető jégképződés figyelembevétele. Ezért amennyiben egy tagállam által kijelölt illetékes hatóság úgy ítéli meg egy elismert meteorológiai információs szakszolgálat jéghelyzeti előrejelzése alapján, hogy a hajózási feltételek komoly fenyegetést jelentenek az emberi élet biztonságára vagy a környezeti szennyezés tekintetében, arról tájékoztatnia kell a hatáskörébe tartozó területen jelen lévő hajók kapitányait, illetve azokat, amelyek az érintett terület kikötőjébe vagy kikötőibe érkezni, vagy onnan távozni kívánnak. Az érintett hatóságnak képesnek kell lennie arra, hogy minden megfelelő intézkedést megteheszen a tengeren tartózkodó emberek életének biztonságára és a környezet védelme érdekében.

A tagállamoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy ellenőrizhessék, hogy a fedélzetén levő szükséges dokumentáció bizonyosságot nyújt-e arra vonatkozóan, hogy a hajó megfelel a szilárdsági és teljesítménykövetelményeknek az adott területen levő jéghelyzet függvényében.

- (11) A 2002/59/EK irányelv előírja, hogy a tagállamoknak – amennyiben a helyzet megköveteli – tervet kell kidolgozniuk a veszélyben lévő hajóknak a kikötőkben vagy bármely, a lehetőségekhez mérten a legjobb feltételeket biztosító védett helyen való fogadására a tengeri balesetek következményeinek enyhítésére. Figyelembe véve azonban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által az A.949(23) sz. határozathoz csatolt, 2003. december 13-i, a segítségnyújtásra szoruló hajók menedékhelyére vonatkozó, a 2002/59/EK irányelvet követően elfogadott iránymutatásokat (a továbbiakban: „A.949(23) IMO határozat”), amelyek a segítségnyújtásra szoruló hajókra vonatkoznak, és kevésbé a veszélyben lévő hajókra, az említett irányelvet ennek megfelelően módosítani kell. Ezen irányelv nem érinti a mentési műveletekre vonatkozó alkalmazandó szabályokat, így a tengeri felkutatásról és mentésről szóló nemzetközi egyezmény által megállapítottakat, amennyiben emberi élet került veszélybe.
- (12) Az IMO A.949(23) határozata szerint segítségre szoruló hajókra vonatkozó rendelkezések megállapítása érdekében egy vagy több illetékes hatóságot kell kijelölni annak érdekében, hogy döntsenek a tengeri biztonságra, az emberi életek biztonságára, valamint a környezetre veszélyt jelentő helyzetek minimalizálása céljából.
- (13) Az A.949(23) IMO határozat alapján, valamint a Bizottság, az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az ügynökség) és a tagállamok által közösen végzett munkát követően meg kell határozni azokat az alapvető rendelkezéseket, amelyeket a segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására vonatkozó terveknek tartalmazniuk kell ezen intézkedés harmonizált és hatékony végrehajtása, valamint a tagállamokra háruló kötelezettségek körének pontosítása érdekében.
- (14) A segítségnyújtásra szoruló hajók által jelentett fenyegettségre való hatékony reagálás érdekében a tagállamok által készített bármely tervnek az A.949(23) IMO határozaton kell alapulnia. Az ilyen fenyegetettségekkel összefüggő kockázatok felmérésekor azonban a tagállamok – tekintettel egyedi körülményeikre – figyelembe vehetnek egyéb tényezőket is, így például a tengervíz ivóvíz előállítására és villamosenergia-termelésre való felhasználását.



- (15) A tengerészeket a dolgozók különleges kategóriájának tekintik, és – tekintettel a hajózási ágazat globális jellegére és a különböző joghatóságokra, amelyekkel kapcsolatba kerülhetnek – különleges védelemre van szükségük, különösen a hatóságokkal való kapcsolatukban. A még nagyobb tengeri biztonság érdekében a tengerészeknek bízniuk kell abban, hogy tengeri baleset esetén tisztességes bánásmódban részesülnek. Emberi jogukat és méltóságukat minden körülmények között biztosítani kell, és a biztonsági vizsgálatokat tisztességesen, gyorsan és hatékonyan kell lefolytatni. E célból a tagállamoknak nemzeti jogukkal összhangban, különösen figyelembe kell venniük a tengeri balesetek esetén a tengerészekkel szembeni tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO iránymutatások megfelelő rendelkezéseit.
- (16) Amikor egy hajó segítségnyújtásra szorul, szükséges lehet döntést hozni az említett hajó menedékhelyen való fogadásáról. Ez különösen olyan helyzetben fontos, amely a hajó elvesztéséhez vagy környezeti és hajózási veszélyekhez vezethet. Ilyen esetben szükséges, hogy olyan tagállami hatósághoz lehessen fordulni, amely – a tagállam belső felépítésétől függően – megfelelő tapasztalattal rendelkezik és hatásköre van független döntések meghozatalára egy segítségre szoruló hajónak valamely menedékhelyen való fogadása tekintetében. Az is fontos, hogy a döntés azt követően hozzák, hogy a hajók menedékhelyen való fogadására vonatkozó tervben található információk alapján elvégezték a helyzet előzetes értékelését. Kívánatos, hogy az illetékes hatóságok állandó jellegűek legyenek.
- (17) A segítségnyújtásra szoruló hajók fogadási tervének pontosan meg kell határozni a riasztással és a szóban forgó helyzetek kezelésével kapcsolatos döntések sorát. Az érintett hatóságokat és hatásköreiket, csakúgy mint az érintett felek közötti kommunikációs eszközöket világosan meg kell határozni. Az alkalmazandó eljárásoknak gyors, az illetékes hatóság rendelkezésére álló szakértelmen és megfelelő, különleges tengerészeti tapasztalatokon és megfelelő információkon alapuló megfelelő döntéshozatalt kell biztosítaniuk.
- (18) Azon kikötőknek, amelyek egy segítségnyújtásra szoruló hajót fogadnak, azonnali kártalanításban kell részesülniük. Ebben a tekintetben fontos, hogy a vonatkozó nemzetközi egyezményeket alkalmazzák. A tagállamoknak vállalkozniuk kell egy olyan jogi keret kialakítására, amelynek alapján – különleges esetekben és a közösségi joggal összhangban – kártalaníthatnak egy kikötőt vagy más jogalanyt a hajó fogadásából eredő költségek és gazdasági veszteségek tekintetében. Ezen felül, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia a tagállamokban létező mechanizmusokat a kikötők vagy szervek lehetséges gazdasági veszteségeinek kártalanítására, és e vizsgálat alapján különféle szakpolitikai lehetőségeket kell javasolnia és értékelnie.
- (19) Szükséges, hogy a tagállamok a tervek kidolgozásakor információkat gyűjtsenek a tengerparti menedékek lehetséges helyszíneiről annak érdekében, hogy baleset vagy tengeri esemény esetén lehetővé váljék az illetékes hatóság számára a segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására legmegfelelőbb területek világos és gyors azonosítása. E lényeges információknak tartalmazniuk kell a tekintetbe vett helyszínek meghatározott jellemzőit, valamint a segítségnyújtásra szoruló hajók fogadását, illetve a baleset vagy szennyezés következményeinek kezelését megkönnyítő, rendelkezésre álló felszereléseknek és létesítményeknek a leírását.
- (20) Fontos, hogy a hajók menedékhelyen való fogadásával kapcsolatos döntéssel megbízott illetékes hatóságok, valamint a riasztások beérkezésével és kezelésével megbízott hatóságok jegyzékét megfelelően közzétegyék. Hasznosnak bizonyulhat az is, hogy a tengeri segítségnyújtás műveletében részt vevő felek – beleértve a segítségnyújtó és hajóvontató társaságokat is – és a tengeri vészhelyzetben esetleg érintett szomszédos tagállamok hatóságai számára rendelkezésre álljanak a lényeges információk.
- (21) A pénzügyi biztosítékok hiánya nem mentesít egy tagállamot azon kötelezettsége alól, hogy előzetes értékelést végezzen és döntsön a hajónak a menedékhelyen történő fogadásáról. Az illetékes hatóságok ugyanakkor ellenőrizhetik, hogy az adott hajóra kötöttek-e biztosításokat, vagy bármely más hatékony pénzügyi biztosítékot, amelyek révén megtéríthetők azok a költségek és károk, amelyek egy menedékhelyen való fogadás révén keletkezhetnek; az ezen információk megkérése azonban nem késleltetheti a mentési műveleteket.
- (22) A tengeri forgalom megfigyelési és szervezési intézkedéseinek különleges funkciója, hogy lehetővé tegyék a tagállamok számára a fennhatóságuk alá tartozó vizeken közlekedő hajók valós ismeretét, és hogy ezáltal hatékonyabban léphessenek fel a lehetséges kockázatok ellen, amennyiben szükséges. Az összegyűjtött információk megosztása segíti minőségük javítását, valamint megkönnyíti feldolgozásukat.
- (23) A 2002/59/EK irányelvnek megfelelően a tagállamok és a Bizottság jelentős haladást ért el az elektronikus adatcsere harmonizációjával kapcsolatban, különösen a veszélyes vagy szennyező áruk szállítása tekintetében. A SafeSeaNet, amelynek kifejlesztése 2002-ben kezdődött, mára a közösségi szintű referenciahálózatnak tekintendő. A SafeSeaNet-nek az ágazatra és a tagállamokra nehezedő adminisztratív terhek és költségek csökkentésére kell irányulnia. Arra is kell irányulnia, hogy megkönnyítse adott esetben a nemzetközi jelentéstételi és értesítési szabályok egységes végrehajtását.

- (24) Az új technológiák – és különösen azok olyan úrralkalmazásai, mint amilyenek a jeladókon keresztüli hajómegfigyelési berendezések, a képkötő rendszerek vagy éppen a globális navigációs műholdrendszerek (GNSS) – terén megvalósított fejlődés lehetővé teszi a forgalom felügyeletének a nyílt tengerre való kiterjesztését, és ezáltal az európai vizek jobb lefedettségének biztosítását, többek között a nagy hatósugarú azonosítási és nyomkövetési rendszerek (LRIT) által. Az ilyen eszközöknek a 2002/59/EK irányelv által létrehozott hajóforgalmi megfigyelő és információs rendszerbe való teljes integrációja érdekében szükséges, hogy e feladat terén teljes legyen a közösségi együttműködés.
- (25) A takarékoság elősegítése és annak elkerülése érdekében, hogy szükségtelenül felszereléseket helyezzenek el olyan hajók fedélzetén, amelyek az AIS monitoring állomások hatókörébe tartozó tengeri területeken hajóznak, a tagállamoknak és a Bizottságnak együtt kell működniük az LRIT információk továbbítására szolgáló felszerelés beállításával kapcsolatos követelmények meghatározásában, és be kell nyújtaniuk az IMO-nak a megfelelő intézkedéseket.
- (26) A hajók által továbbított AIS- és LRIT-adatok nem jelenthetnek kockázatot a biztonság és védelem, valamint a környezet védelme tekintetében.
- (27) A 2002/59/EK irányelv alapján összegyűjtött, a tengerbiztonságot érintő információk közösségi szinten harmonizált, lehető legjobb felhasználása érdekében a Bizottságnak szükség esetén képesnek kell lennie ezen adatoknak a feldolgozására és felhasználására, valamint a tagállamok által kijelölt hatóságokhoz való terjesztésére.
- (28) Ebben az összefüggésben az „Equasis-rendszer” fejlesztése megmutatta az általános tengerbiztonság elősegítésének jelentőségét, különösen a tengeri szállításban résztvevők szempontjából. A Bizottságnak hozzá kell tudnia járulnia a tengeri biztonsággal kapcsolatos bármely információknak, különösen az e rendszeren keresztüli terjesztéséhez.
- (29) A tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról szóló, 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> központosítja a tengervédelem, a hajókról történő szennyezés megelőzése és a fedélzeti élet- és munkakörülmények tekintetében hatályos közösségi jogszabályok keretében létrehozott bizottságok feladatait. Ezért a jelenlegi bizottságot a COSS-nak kell felváltania.
- (30) Ezenkívül figyelembe kell venni az említett nemzetközi eszközök módosításait is.
- (31) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal<sup>(2)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (32) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen a 2002/59/EK irányelv módosítására, hogy alkalmazza a nemzetközi egyezményekben, jegyzőkönyvekben, szabályzatokban és a kapcsolódó határozatokban bekevezhető változásokat. Mivel a fenti intézkedések általános hatályúak, és az említett irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítésére irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni.
- (33) Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 1406/2002/EK európai parlamenti és a tanácsi rendeletnek<sup>(3)</sup> megfelelően az ügynökség biztosítja a szükséges támogatást a Bizottság és a tagállamok számára a 2002/59/EK irányelv végrehajtásához.
- (34) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás<sup>(4)</sup> 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy a maguk, illetve a Közösség érdekében készítsék el és hozzák nyilvánosságra saját táblázataikat, amelyek a lehető legteljesebb mértékben kimutatják a megfelelést az irányelv és az átültető rendelkezések között.
- (35) A 2002/59/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

### 1. cikk

#### Módosítások

A 2002/59/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (2) bekezdése a következőképpen módosul:

a) a bevezető szövegrész helyébe a következő lép:

„Eltérő rendelkezés hiányában ezt az irányelvet nem kell alkalmazni.”;

<sup>(1)</sup> HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

<sup>(3)</sup> HL L 208., 2002.8.5., 1. o.

<sup>(4)</sup> HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

b) a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) üzemanyag-készlet a 1 000 bruttó regisztertonna alatti hajókon és hajókészletek és az összes hajó fedélzetén használt felszerelések esetén.”.

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) Az a) pont a következőképpen módosul:

i. a bevezető szövegrész helyébe a következő lép:

„a vonatkozó nemzetközi okiratok» a következő okiratok naprakésszé tett változata”;

ii. az a) pont a következő franciabekezdésekkel egészül ki:

„— »az A.917(22) IMO -határozat«: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek »az automatikus azonosító rendszerek (AIS) fedélzeti használatára vonatkozó iránymutatások« című, az A.956(23) határozatával módosított A.917(22) határozata,

— »az A.949(23) IMO-határozat«: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek az »Íránymutatások a segítségnyújtásra szoruló hajók menedékhelyére vonatkozóan« című 949(23) határozata,

— »az A.950(23) IMO-határozat«: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a »Tengeri segítségnyújtási szolgáltatások (MAS)« című 950(23) határozata,

— »a tengerészekkel tengeri baleset esetén való tiszteességes bánásmódra vonatkozó IMO iránymutatások«: IMO jogi bizottsága a 2006. április 27-i LEG.3(91) határozatához csatolt iránymutatások, amelyet a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Igazgató Tanácsa 2006. június 12–16-i 296. ülésén jóváhagyott.”

b) A k) pont a következőképpen módosul:

„k) »illetékes hatóságok«: a tagállamok által az ezen irányelv értelmében megállapított feladatok elvégzésére kijelölt hatóságok és szervezetek; ”

c) A cikk a következő pontokkal egészül ki:

„s) »SafeSeaNet«: a Bizottság által a tagállamokkal együttműködésben kifejlesztett közösségi tengeri információcsere-rendszer a közösségi jogszabályok végrehajtásának biztosítására;

t) »menetrend szerinti szolgáltatás«: ugyanazon két vagy több kikötő közötti forgalom bonyolítására szolgáló átkelések sorozata nyilvános menetrend szerint, vagy olyan rendszeres, illetve gyakori átkelésekkel, amelyek felismerhetően sorozatot alkotnak;

u) »halászhajó«: bármilyen vízi jármű, amely az élő vízi erőforrások kereskedelmi célú kifogására felszerelt;

v) »segítségnyújtásra szoruló hajó«: a SAR-egyezménynek a személyek mentésével kapcsolatos rendelkezéseinek sérelme nélkül, hajó olyan helyzetben, amely a hajó elvesztéséhez vezethet vagy amely környezeti vagy navigációs fenyegetettséget eredményezhet;

w) »LRIT«: a hajók nagy hatókörű azonosítására és nyomon követésére szolgáló rendszer a SOLAS-egyezmény V/19-1. előírásával összhangban.”.

3. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„6a. cikk

#### **Az automatikus azonosító rendszerek (AIS) halászhajók általi használata**

Minden olyan, valamely tagállam lobogója alatt közlekedő és a Közösségben lajstromozott, vagy valamely tagállam belvizein vagy felségvizein tartózkodó, vagy fogását valamely tagállam kikötőjében partra kirakódó halászhajót, amelynek teljes hosszúsága meghaladja a 15 métert, a II. melléklet I. részének 3. pontjában található ütemtervnek megfelelően fel kell szerelni az IMO által meghatározott teljesítménynormáknak megfelelő automatikus azonosító rendszerrel (AIS) (A. osztály).

Az AIS-szel felszerelt halászhajóknak állandóan üzemben kell tartaniuk ezt a berendezést. Kivételes körülmények között az AIS-t ki lehet kapcsolni, amennyiben a hajó parancsnoka úgy ítéli meg, hogy ez a hajó biztonságának vagy védelmének érdekében szükséges.

6b. cikk

#### **A nagy hatókörű hajóazonosító és nyomon követő rendszer (LRIT) használata**

(1) Azokat a hajókat, amelyekre a SOLAS V/19-1. előírása és az IMO által elfogadott, a teljesítményre vonatkozó előírások és funkcionális követelmények vonatkoznak, az előírásnak megfelelő LRIT berendezéssel kell felszerelni, ha behajóznak egy tagállam kikötőjébe.

A Bizottság a tagállamokkal együttműködve megállapítja a tagállamok állandó AIS-állomásainak hatókörébe tartozó vizeken haladó hajók fedélzetén felszerelendő LRIT felszerelésre vonatkozó módozatokat és követelményeket, és minden megfelelő intézkedést előterjeszt az IMO-nak.

(2) A tagállamok és a Bizottság együttműködnek egy LRIT Európai Adatközpont létrehozásában a nagy hatókörű azonosító és helymeghatározási információk feldolgozása céljából.”.

4. A 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„12. cikk

**A veszélyes áruk szállításával kapcsolatos tájékoztatási követelmények**

(1) A tagállamok kikötőiben – a hajó méretétől függetlenül – semmilyen veszélyes vagy szennyező árut nem lehet szállításra felajánlani vagy a hajókon tartani, kivéve ha a hajóparancsnoknak vagy az üzemeltetőnek átadnak egy nyilatkozatot azt megelőzően, hogy az áruk a fedélzetre kerüljenek, amely tartalmazza a következő információkat:

- a) az I. melléklet 2. pontjában felsorolt információk;
  - b) a MARPOL-egyezmény I. mellékletében említett anyagok tekintetében a termékek fiziko-kémiai jellemzőit, – beleértve adott esetben az 50 °C-on mért, cSt-ben kifejezett viszkozitást és a 15 °C-on mért sűrűséget – és a biztonsági adatlapon szereplő, az IMO MSC 150(77) határozat szerinti más adatokat;
  - c) a feladó vagy bármely olyan személy vagy szerv segítség-hívási elérhetősége, aki vagy amely rendelkezik a termékek fiziko-kémiai jellemzőire és a vészhelyzet esetén hozandó intézkedésekre vonatkozó információkkal.
- (2) A Közösségen kívüli kikötőből érkező és valamelyik tagállam kikötőjébe tartó, veszélyes vagy szennyező árut szállító hajóknak a fuvaroztatótól származó nyilatkozattal kell rendelkezniük, amely az (1) bekezdés a), b) és c) pontjában meghatározott információkat tartalmazza.
- (3) A feladót terheli annak kötelezettsége és felelőssége, hogy a hajóparancsnoknak vagy az üzemeltetőnek átadja ezt a nyilatkozatot, és hogy gondoskodik arról, hogy a szállításra felkínált rakomány valóban az legyen, amelyet az (1) bekezdésnek megfelelően bejelentettek.”

5. A 14. cikk második bekezdésének c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) kérésre – ha az szükséges a tengerbiztonság vagy a tengeri környezet védelme szempontjából – a tagállamoknak képesnek kell lennie a SafeSeaNet segítségével a hajóra és a hajón lévő veszélyes vagy szennyező

anyagokra vonatkozó adatok késedelem nélküli továbbítására egy másik tagállam illetékes nemzeti vagy helyi hatóságára részére.”

6. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

**Mentesülések**

(1) A tagállamok mentesíthetik a saját kikötők közötti menetrend szerinti járatokat a 4. és 13. cikkben meghatározott előírások alól, ha teljesülnek a következő feltételek:

- a) a menetrend szerinti járatokat üzemeltető fent említett társaság rendelkezik az érintett hajók folyamatosan frissített listájával és megküldi azt az érintett illetékes hatóságnak;
- b) az illetékes hatóságok kérésére az I. melléklet 1. pontjában vagy az I. melléklet 3. pontjában felsorolt adatokat az összes megtett út esetében elérhetővé teszik. A társaság olyan belső rendszert üzemeltet, amely a nap huszonnégy órájában garantálja, hogy az információk a kérés kézhezvételét követően azonnal, elektronikus formában továbbíthatók az illetékes hatósághoz, a 4. cikk (1) bekezdésének vagy a 13. cikk (4) bekezdésének megfelelően;
- c) A rendeltetési kikötőbe vagy a révkalauz-állomáshoz történő megérkezés becsült időpontjához képest legalább három órás különbség esetén a 4. cikknek vagy a 13. cikknek megfelelően értesíteni kell a rendeltetési kikötőt vagy az illetékes hatóságot;
- d) mentesítések csak egy adott viszonylaton közlekedő meghatározott hajóknak adhatók.

Egy hajó akkor tekinthető menetrend szerinti járatnak, ha várhatóan legalább egy hónapon keresztül közlekedik az adott viszonylaton.

A 4. cikkben és a 13. cikkben szereplő kötelezettségek alóli mentesítések legfeljebb 12 órás utakra korlátozódnak.

(2) Amennyiben egy nemzetközi menetrend szerinti járatot két vagy több állam között – amelyek legalább egyike tagállam – üzemeltetnek, akkor az érintett tagállamok bármelyike kérheti a többi tagállamtól e járat mentesítését. Az összes érintett tagállam, beleértve az érintett parti államokat, együttműködik az adott járatnak az (1) bekezdésben meghatározott feltételek szerint történő mentesítése érdekében.

(3) A tagállamok rendszeresen ellenőrzik az (1) és (2) bekezdésekben megállapított feltételek teljesülését. Ha ezen feltételek közül legalább egy többé már nem áll fenn, a tagállamok azonnal visszavonják a kedvezményt az érintett társaságtól.

(4) A tagállamok közlik a Bizottsággal az e cikk szerint mentesített társaságok és hajók listáját, valamint e lista naprakészé tételét.”

7. A 16. cikk (1) bekezdése a következő pontokkal egészül ki:

„d) azok a hajók, amelyek a bármely vonatkozó közösségi jogszabálynak és nemzetközi szabálynak megfelelő biztosításról szóló igazolás vagy pénzügyi biztosítékok bejelentését elmulasztották vagy azokkal nem rendelkeznek;

e) azok a hajók, amelyeknél a révkalauzok vagy a kikötői hatóságok olyan nyilvánvaló szabálytalanságokat jelentettek, amelyek a biztonságos hajózást veszélyeztethetik vagy környezeti kockázatot jelenthetnek.”

8. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„18a. cikk

#### **Jég által okozott kockázatokra vonatkozó intézkedések**

(1) Ha az illetékes hatóságok a jéghelyzet alapján úgy vélik, hogy az komoly fenyegetést jelenthet az emberi élet biztonságára a tengeren vagy hajózási területeik vagy part menti övezeteik vagy más államok hajózási területeinek vagy part menti övezeteinek védelmére:

a) átadják a hatáskörükbe tartozó területen tartózkodó, vagy a kikötőikbe érkezni, illetve onnan távozni kívánó hajó parancsnokának a jéghelyzetre, az ajánlott útvonalakra és a hatáskörükbe tartozó terület jégtörő szolgáltatásaira vonatkozó információkat;

b) a segítségnyújtásra szoruló hajók megsegítésére vonatkozó kötelezettség és a vonatkozó nemzetközi szabályokból eredő egyéb kötelezettségek sérelme nélkül kérhetik, hogy az érintett területen tartózkodó és valamelyik kikötőbe vagy terminálra érkezni, illetve onnan távozni, vagy pedig horgonyzási területet elhagyni

kívánó hajó dokumentumokkal bizonyítsa, hogy teljesíti az érintett terület jéghelyzetének megfelelő szilárdsági és teljesítményi követelményeket.

(2) A jéghelyzetre vonatkozó adatok tekintetében az (1) bekezdés rendelkezéseinek megfelelően hozott intézkedések a tagállam által elismert meteorológiai információs szakszolgálat jéghelyzetre és időjárásra vonatkozó előrejelzésein alapulnak.”

9. A 19. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az illetékes nemzeti hatóságokkal azok kérésére e célból közlik a 12. cikkben említett információkat.”;

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) A tagállamok saját nemzeti jogukkal összhangban figyelembe veszik a tengerészekkel tengeri baleset esetén való tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO-iránymutatások releváns rendelkezéseit.”

10. A 20. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„20. cikk

#### **A segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására illetékes hatóságok**

(1) A tagállamok kijelölnek egy vagy több illetékes hatóságot, amely rendelkezik a szükséges szakértelemmel és az arra való hatáskörrel, hogy a művelet időpontjában független döntéseket hozhasson saját kezdeményezésére segítségre szoruló hajók fogadásáról.

(2) Az (1) bekezdésben említett hatóság – adott esetben és különösen a tengeri biztonság, védelem, valamint a környezet veszélyeztetettsége esetén – bármely intézkedést meghozhat a IV. mellékletben foglalt lista nem teljeskörű felsorolásából.

(3) Az (1) bekezdésben említett hatóságok rendszeresen találkoznak, hogy megosszák egymással szakértelmüket és javítsák az e cikk szerint meghozott intézkedéseket. Különböző körülmények között bármikor találkozhatnak.”



11. A szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„20a. cikk

**Tervek a segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására a menedékhelyeken**

(1) A tagállamok terveket készítenek a fennhatóságuk alá tartozó vizeken tartózkodó hajók fogadására, hogy reagáljanak a segítségnyújtásra szoruló hajók okozta veszélyekre, beleértve, adott esetben az emberi élet és a környezet veszélyeztetését. A 20. cikk (1) bekezdésében említett hatóságok részt vesznek a tervek készítésében és megvalósításában.

(2) Az (1) bekezdésben említett terveket az érintett felekkel való konzultációt követően az A.949(23) és A.950(23) IMO-határozat alapján dolgozzák ki, és azok legalább a következő elemeket tartalmazzák:

- a) a vészjelzések fogadásáért és kezeléséért felelős hatóság vagy hatóságok megnevezése;
- b) a helyzetértékeléssel és a segítségnyújtásra szoruló hajónak a kiválasztott menedékhelyen való fogadására vagy elutasítására vonatkozó döntéshozatallal megbízott illetékes hatóság megnevezése;
- c) információk azon tagállamok partvonaláról és minden olyan elemről, amely megkönnyíti a segítségnyújtásra szoruló hajó számára történő menedékhely kiválasztására vonatkozó értékelést és gyors döntéshozatalt, beleértve a környezeti, gazdasági és társadalmi tényezőket, valamint természeti feltételek leírását is;
- d) a segítségnyújtásra szoruló hajó menedékhelyen való fogadására vagy elutasítására vonatkozó értékelési eljárások;
- e) a segítségnyújtáshoz, a mentéshez és a szennyezés elleni küzdelemhez megfelelő eszközök és berendezések;
- f) a nemzetközi együttműködésre és döntéshozatalra vonatkozó eljárások;
- g) a menedékhelyen fogadott hajók tekintetében alkalmazott, pénzügyi biztosítékra és felelősségre vonatkozó eljárások.

(3) A tagállamok közözzeszik a 20. cikk (1) bekezdésében említett illetékes hatóság(ok), valamint a vészjelzések fogadására és kezelésére kijelölt hatóságok nevét és elérhetőségét.

A tagállamok kérésre közlik a szomszédos tagállamokkal a tervekkel kapcsolatos vonatkozó információkat.

A segítségnyújtásra szoruló hajók elhelyezésére vonatkozó tervekben meghatározott eljárások végrehajtásakor a tagállamok biztosítják, hogy megfelelő információk álljanak a műveletekben részt vevő felek rendelkezésére.

A tagállamok erre irányuló kérése esetén a második és harmadik bekezdésnek megfelelően információban részesülők, titoktartási kötelezettség terheli.

(4) A tagállamok 2010. november 30-ig tájékoztatják a Bizottságot az e cikk alkalmazásában hozott intézkedésekről.

20b. cikk

**Segítségnyújtásra szoruló hajók fogadása a menedékhelyeken**

A 20. cikk (1) bekezdésében említett hatóság(ok) dönt(nek) egy hajó menedékhelyen való fogadásáról 20a. cikkben említett terv alapján végzett előzetes értékelést követően. A hatóság biztosítja, hogy a hajót befogadják a menedékhelyre, ha úgy ítélik meg, hogy ez a legmegfelelőbb lépés az emberi életnek és a környezet védelme érdekében.

20c. cikk

**Pénzügyi biztosítékok és kompenzáció**

(1) A biztosításról szóló igazolás hiánya a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/20/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (\*) 6. cikke értelmében, nem mentesíti a tagállamokat a 20b. cikk bekezdésében említett előzetes helyzetértékelés és döntés alól, és önmagában nem elegendő ok arra, hogy egy tagállam megtagadja egy hajó menedékhelyen való fogadását.

(2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül ezen irányelv értelmében a tagállam egy hajó menedékhelyen való fogadásakor kérheti a hajó üzemeltetőjétől, ügynökétől vagy kapitányától a 2009/20/EK irányelv 6. cikke szerinti biztosítás igazolását. Az említett igazolás megkérése nem okozhat késedelmet a segítségnyújtásra szoruló hajó fogadásánál.



20d. cikk

### A Bizottság vizsgálata

A Bizottságnak meg kell vizsgálnia a tagállamokban létező mechanizmusokat a kikötőknek, illetve szervezeteknek a 20. cikk (1) bekezdése szerinti döntés következtében felmerülő lehetséges gazdasági veszteségeinek kártalanítására. E vizsgálat alapján különféle szakpolitikai lehetőségeket kell javasolnia és értékelnie. A Bizottság 2011. december 31-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vizsgálat eredményeiről.

(\*) HL L 131., 2009.5.28., 128. o”.

12. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„22a. cikk

### SafeSeaNet

(1) Az ezen irányelvben említett információk feldolgozására a tagállamok nemzeti vagy helyi szinten tengeri információkezelő rendszereket hoznak létre.

(2) Az (1) bekezdésnek megfelelően létrehozott rendszereknek lehetővé kell tenniük az összegyűjtött információk operatív felhasználását, és teljesíteniük kell különösen a 14. cikkben megállapított feltételeket.

(3) Az ezen irányelvben említett információk eredményes cseréjének biztosítása érdekében a tagállamok biztosítják, hogy az információk összegyűjtésére, feldolgozására és megőrzésére létrehozott nemzeti vagy helyi rendszerek összekapcsolhatók legyenek a SafeSeaNet-tel. A Bizottság biztosítja, hogy a SafeSeaNet napi 24 órában működjön. A SafeSeaNet leírását alapelveit a III. melléklet határozza meg.

(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül, Közösségen belüli megállapodások vagy határon átnyúló, interregionális vagy közösségi transznacionális projektek keretében történő együttműködés esetén a tagállamok biztosítják, hogy a kialakított információs rendszerek vagy hálózatok megfelelnek ezen irányelv előírásainak, valamint kompatibilisek és össze vannak kapcsolva a SafeSeaNettel.”

13. A 23. cikk a következőképpen módosul:

a) A c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer kiterjesztése és/vagy naprakész tétele a hajók jobb azonosítása és figyelése

céljából, figyelembe véve az információs és kommunikációs technológiák fejlődését. E célból a tagállamok és a Bizottság együttműködnek – adott esetben – kötelező jelentési rendszerek, kötelező tengeri hajóforgalmi szolgálatok és megfelelő hajóirányítási rendszerek kidolgozásában, az IMO által történő jóváhagyásuk céljából. Együttműködnek továbbá az érintett regionális vagy nemzetközi szervezetekkel a nagy hatósugarú azonosítási és nyomon követési rendszerek kifejlesztésében is.”;

b) a cikk a következő ponttal egészül ki:

„e) a mellékletben említett információk kezelésére használt nemzeti rendszerek összekapcsolásának és interoperabilitásának biztosítása, valamint a SafeSeaNet fejlesztése és aktualizálása.”

14. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„23a. cikk

### A tengeri biztonságra vonatkozó információk feldolgozása és kezelése

(1) A Bizottság szükség esetén biztosítja az ezen irányelv értelmében összegyűjtött információk feldolgozását, felhasználását és a tagállamok által kijelölt hatóságok részére történő továbbítását.

(2) A Bizottság adott esetben – különösen az Equasis-rendszeren vagy bármely egyenrangú nyilvános rendszeren keresztül – hozzájárul a tengeri biztonsággal kapcsolatos adatok gyűjtésére és terjesztésére szolgáló rendszerek kifejlesztéséhez és működtetéséhez.”

15. A 24. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„24. cikk

### Információk bizalmassága

(1) A tagállamok – a közösségi vagy nemzeti jogszabályokkal összhangban – meghozzák a megfelelő intézkedéseket, hogy biztosítsák a számukra az irányelvvel összhangban továbbított adatok bizalmasságát, és az ilyen információt kizárólag az irányelvnek megfelelően használhatják fel.

(2) A Bizottság megvizsgálja a lehetséges hálózati és információbiztonsági problémákat, és megfelelő módosításokat javasol a III. melléklethez a hálózat biztonságának javítása érdekében.”

16. A 27. és 28. cikkek helyébe a következő szöveg lép:

„27. cikk

#### Módosítások

(1) Az ezen irányelvben a közösségi és az IMO jogi eszközökre, a 3. cikkben foglalt meghatározásokra és a mellékletekre való utalások módosíthatók, hogy összhangban legyenek az elfogadott, módosított vagy hatályba lépett közösségi és nemzetközi joggal, amennyiben ezek a módosítások nem terjesztik ki az irányelv hatályát.

Az ezen irányelv nem alapvető elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 28. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(2) Az ezen irányelv I., III. és IV. melléklete a tapasztalatok fényében módosítható, feltéve, hogy az ilyen módosítások nem terjesztik ki az irányelv hatályát.

Az ezen irányelv nem alapvető elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 28. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

28. cikk

#### A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (\*) létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(\*) HL L 324., 2002.11.29., 1. o.”

17. Az I. mellékletben a 4. pont alatti, X. francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„— (X) Egyéb rendelkezések

— valamennyi 1 000 bruttó regisztertonna feletti hajó esetében az üzemanyag-készlet jellemzői és becsült mennyisége,

— hajózási státusz.”

18. A II. melléklet I. része a következő ponttal egészül ki:

„3. Halászhajók

A 15 métert meghaladó teljes hosszúságú halászhajókra a 6a. cikkben előírt követelmény alkalmazandó a következő ütemterv szerint:

— 24 méter és annál hosszabb, de 45 méternél rövidebb teljes hosszúságú halászhajók: legkésőbb 2012. május 31-ig,

— 18 méter és annál hosszabb, de 24 méternél rövidebb teljes hosszúságú halászhajók: legkésőbb 2013. május 31-ig,

— 15 méter és annál hosszabb, de 18 méternél rövidebb teljes hosszúságú halászhajók: legkésőbb 2014. május 31-ig.

A 15 méter teljes hosszúságot meghaladó, újonnan épített halászhajók 2010. november 30-tól kötelesek a 6a. cikkben meghatározott berendezéssel rendelkezni.”

19. A III. melléklet helyébe az ezen irányelv mellékletében található szöveg lép.

2. cikk

#### Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2010. november 30-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivataltos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

#### Hatálybalépés

Ez az irányelv az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

## 4. cikk

**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

*az Európai Parlament részéről*

*az elnök*

H.-G. PÖTTERING

*a Tanács részéről*

*az elnök*

P. NEČAS

---

## MELLÉKLET

## „III. MELLÉKLET

## ELEKTRONIKUS ÜZENETEK ÉS A SAFESEANET

1. **Általános koncepció és felépítés**

A SafeSeaNet közösségi hajózási információcsere-rendszer lehetővé teszi a tengerek, a kikötők és a tengeri közlekedés biztonságával, a tengeri környezettel, valamint a tengeri közlekedés és szállítás hatékonyságával kapcsolatos információk fogadását, tárolását, lekérését és cseréjét.

A SafeSeaNet olyan különleges hálózat, amelynek célja, hogy elősegítse az információk elektronikus formátumban történő cseréjét a tagállamok között, és hogy a Bizottságot ellássa a megfelelő információkkal a közösségi jognak megfelelően. A SafeSeaNet az egyes tagállamokban található nemzeti SafeSeaNet-rendszerek hálózataként funkcionál, amelynek csomópontja a SafeSeaNet központi rendszere.

A SafeSeaNet-hálózat összekapcsolja a nemzeti SafeSeaNet-rendszereket és hozzátartozik a központi SafeSeaNet rendszer.

2. **A SafeSeaNet igazgatása, működtetése, fejlesztése és fenntartása**2.1. *Felelősségi körök*

## 2.1.1. Nemzeti SafeSeaNet-rendszerek

A tagállamok nemzeti SafeSeaNet-rendszereket hoznak létre és tartanak fenn az illetékes nemzeti hatóság ellenőrzése alatt, a tengeri információknak az engedélyezett felhasználók közötti cseréje érdekében.

Az illetékes nemzeti hatóság felelős a nemzeti rendszer kezeléséért, amely magába foglalja az információ felhasználóinak és adatok szolgáltatóinak a nemzeti koordinációját, az UN LOCODES kijelölését, a szükséges nemzeti IT infrastruktúra és eljárások létrehozását és karbantartását a 2.3. pontban említett, »Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentumában« foglaltak szerint.

A nemzeti SafeSeaNet-rendszerek lehetővé teszik az illetékes nemzeti hatóságok felelősségi körében engedélyezett felhasználók összekapcsolódását, és az illetékes nemzeti hatóság engedélyével elérhetőek lesznek az azonosított hajózási szereplők (hajótulajdonosok, megbízottak, kapitányok, feladók és mások) számára, különösen annak érdekében, hogy megkönnyítsék a jelentések elektronikus benyújtását a közösségi jognak megfelelően.

## 2.1.2. A központi SafeSeaNet-rendszer

A Bizottság – a tagállamokkal együttműködésben – felel szakpolitikai szinten a központi SafeSeaNet-rendszer irányításáért és fejlesztéséért és a SafeSeaNet-rendszer felügyeletéért; az Ügynökség felel – az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> értelmében és a tagállamokkal, valamint a Bizottsággal együttműködve – a technikai végrehajtásért.

A központi SafeSeaNet rendszer csomópontként szolgál és összekapcsolja a nemzeti SafeSeaNet rendszereket, valamint kialakítja és fenntartja a szükséges nemzeti informatikai infrastruktúrát és eljárásokat, a 2.3. pontban említett »Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentumában« foglaltak szerint.

2.2. *Az irányítás alapelvei*

A Bizottság az alábbiak érdekében szakértői csoportot hoz létre a tagállamok és a Bizottság képviselőiből (amely megállapítja eljárási szabályzatát):

— ajánlások megfogalmazása a SafeSeaNet hatékonyságának és biztonságának javítása érdekében,

— megfelelő iránymutatás a SafeSeaNet fejlesztése érdekében,

— a Bizottság segítése a SafeSeaNet teljesítményének felülvizsgálatában,

— a 2.3. bekezdésben említett »Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentumának« és jövőbeli módosításainak jóváhagyása.

<sup>(1)</sup> HL L 208., 2002.8.5., 1. o.

### 2.3. Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentuma és a SafeSeaNet műszaki dokumentációja

A Bizottság a tagállamokkal konzultálva kidolgozza és fenntartja »Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentumát (IFCD)«.

Az IFCD tartalmazza a teljesítményre vonatkozó követelmények és a SafeSeaNet nemzeti és központi elemekre vonatkozó eljárások részletes leírását, a vonatkozó közösségi előírások teljesítése érdekében.

Az IFCD az alábbi szabályokat tartalmazza:

- a felhasználói hozzáférési jogok iránymutatásai az adatminőség kezeléséhez,
- az adatátvitelre és az adatátadásra alkalmazandó biztonsági előírásokat, és
- az információk archiválása nemzeti és központi szinten.

Az IFCD megszabja a veszélyes vagy szennyező árukkal kapcsolatos információk tárolásának és rendelkezésre bocsátásának módját az olyan ütemezett szolgáltatásokra vonatkozólag, amelyek a 15. cikk szerint mentességet élveznek.

A SafeSeaNet-tel kapcsolatos műszaki dokumentumokat, például az adatátvitel formátumának szabványait, a felhasználói kézikönyveket és a hálózatbiztonsági előírásokat a tagállamokkal való együttműködésben az Ügynökség dolgozza ki és tartja fenn.

### 3. Adatszere a SafeSeaNet segítségével

A rendszer az iparági szabványokat használja és képes együttműködni azokkal az állami és magánkézben lévő rendszerekkel, amelyeket információk létrehozására, biztosítására vagy fogadására használnak a SafeSeaNet-en belül.

A Bizottság és a tagállamok együttműködnek annak érdekében, hogy ellenőrizzék a funkciók megvalósíthatóságát és fejlesztését, melyeket úgy kell kialakítani, hogy az adatszolgáltatóknak, például a kapitányoknak, hajótulajdonosoknak, megbízottaknak, üzemeltetőknek, feladóknak és az illetékes hatóságoknak csak egyszer kelljen az adatokat bevinni a rendszerbe. A tagállamok biztosítják, hogy a bevitt információk az összes releváns jelentéskészítési, figyelmeztető és VTMS-rendszerben (hajóforgalom-irányítási és információs rendszerek) rendelkezésre állnak.

Az ezen irányelvvel és a vonatkozó közösségi jogszabályokkal összhangban történő elektronikus üzenetváltás a SafeSeaNet-en keresztül zajlik. Ennek érdekében a tagállamok kiépítik és fenntartják az adatoknak a SafeSeaNet-rendszerbe elektronikus úton történő átviteléhez szükséges interfészeket.

Ahol a nemzetközileg elfogadott szabályok engedélyezik harmadik országok hajóira vonatkozó LRIT-információk átvitelét, az ezen irányelv 6b. cikke értelmében fogadott LRIT-információknak a tagállamokhoz való eljuttatására a SafeSeaNet-et kell használni.

### 4. Biztonság és hozzáférési jogok

A központi és nemzeti SafeSeaNet-rendszerek megfelelnek az ezen irányelv információk bizalmasságára vonatkozó előírásainak, valamint az IFCD-ben szereplő biztonsági alapelveknek és előírásoknak, különösen a hozzáférési jogok tekintetében.

A tagállamok azonosítják a felhasználókat, akik az IFCD-vel összhangban felhatalmazást és hozzáférési jogokat kapnak.”

---

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009/18/EK IRÁNYELVE**

**(2009. április 23.)**

**a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK tanácsi és a 2002/59/EK Európai Parlamenti és Tanácsi irányelv módosításáról**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően, az egyeztetőbizottság által 2009. február 3-án jóváhagyott közös szövegtervezet fényében <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) Az európai tengeri szállítás biztonságát magas általános szinten kell tartani, és mindent meg kell tenni a tengeri balesetek és események számának csökkentése érdekében.
- (2) A tengeri balesetek gyors műszaki kivizsgálása javítja a tengeri biztonságot, mivel hozzájárul az emberi áldozatot követelő, a hajók elvesztésével és a tengeri környezet szennyezésével járó ilyen balesetek megismétlődésének megelőzéséhez.

(3) Az Európai Parlament a tengeri biztonság javításáról szóló, 2004. április 21-i állásfoglalásában <sup>(4)</sup> sürgette a Bizottságot a hajózási balesetek kivizsgálásáról szóló irányelvre vonatkozó javaslat előterjesztésére.

(4) Az ENSZ 1982. december 10-i tengerjogi egyezményének (a továbbiakban: UNCLOS) 2. cikke meghatározza a parti államok azon jogát, hogy kivizsgálják a felségvizeiken bekövetkező olyan tengeri balesetek okait, amelyek veszélyeztethetik az emberi életet vagy a környezetet, szükségessé tehetik a parti állam felkutatási és mentési hatóságainak beavatkozását, vagy másképpen érinthetik a parti államot.

(5) Az UNCLOS 94. cikke előírja, hogy a lobogó szerinti államoknak megfelelően képzett személy vagy személyek által vagy előtt kell kivizsgáltatniuk bizonyos nyílt tengeren bekövetkezett baleseteket vagy hajózási eseményeket.

(6) Az Életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. november 1-jei nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: a SOLAS 74) I/21. szabálya, a merülésvonalakról szóló 1966. április 5-i nemzetközi egyezmény és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. november 2-i nemzetközi egyezmény meghatározza a lobogó szerinti államoknak a balesetek kivizsgálására és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) a vonatkozó megállapításokról való tájékoztatására irányuló felelősségét.

(7) Az IMO közgyűlésének a 2007. november 29-i A. 996(25) határozatához csatolt, a kötelező IMO-jogeszközök végrehajtási szabályzata emlékeztet a lobogó szerinti államok azon köteletségére, hogy a tengeri közlekedésbiztonsági vizsgálatokat megfelelően képzett, a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben jártas vizsgálóbiztosok végezzék. Az említett szabályzat előírja továbbá a lobogó szerinti államok számára, hogy készen kell állniuk arra, hogy – a baleset vagy esemény helyszínétől függetlenül – az adott célra képzett vizsgálóbiztosokat bocsássonak rendelkezésre.

<sup>(1)</sup> HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

<sup>(2)</sup> HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. április 25-i véleménye (HL C 74. E, 2008.3.30., 546. o.), a Tanács 2008. június 6-i közös álláspontja (HL C 184. E, 2008.7.22., 23. o.), az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2009. február 26-i határozata és az Európai Parlament 2009. március 11-i jogalkotási állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(4)</sup> HL C 104. E, 2004.4.30., 730. o.



- (8) Figyelembe kell venni a tengeri balesetek és események kivizsgálásának az IMO közgyűlésének az 1997. november 27-i A. 849(20) határozatához csatolt szabályzatát (a továbbiakban: a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat), amely közös megközelítés alkalmazását írja elő a tengeri balesetek és események biztonsági vizsgálata esetében, valamint államközi együttműködést a tengeri baleseteket és eseményeket kiváltó tényezők azonosítása területén. Figyelembe kell venni továbbá az IMO közgyűlésének 1997. november 27-i A. 861(20) és az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának a 2004. május 17-i MSC. 163(78) határozatait is, amelyek meghatározzák az „úti adatrögzítők” fogalmát.
- (9) A tengerészeket a munkavállalók különleges kategóriájaként ismerik el, és – tekintettel a hajózási iparág globális jellegére és a különböző joghatóságokra, amelyekkel kapcsolatba kerülhetnek – különleges védelemre van szükségük, különösen a hatóságokkal való kapcsolatokban. A még nagyobb tengeri biztonság érdekében a tengerészeknek bízniuk kell abban, hogy tengeri baleset esetén tisztességes eljárásban részesülnek. Emberi jogait és méltóságukat minden időben meg kell őrizni, és valamennyi biztonsági vizsgálatot tisztességes és gyors módon kell lefolytatni. E célból a tagállamoknak nemzeti jogukkal összhangban, különösen figyelembe kell venniük a tengeri balesetek esetén a tengerészekkel szembeni tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO-iránymutatások megfelelő rendelkezéseit.
- (10) A tagállamoknak jogrendszerük keretei közt eljárva védeniük kell a baleseteket követő tanúvallomásokat, és meg kell akadályozniuk, hogy azokat a biztonsági vizsgálatról eltérő célra használják fel, annak érdekében, hogy elkerüljék a tanúkkal szembeni hátrányosan megkülönböztető vagy megtorló intézkedéseket a vizsgálatban való részvételük miatt.
- (11) A menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről szóló, 1999. április 29-i 1999/35/EK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> előírja a tagállamok számára, hogy saját jogrendszerük keretében hozzanak létre egy jogalapot, amely számukra és minden egyéb különösen érdekelt tagállam számára lehetővé teszi, hogy egy ro-ro komphajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet érintő tengeri baleset vagy esemény kivizsgálásában részt vegyenek, abban együttműködjenek, vagy – amennyiben a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat úgy rendelkezik – az ilyen vizsgálatot lefolytassák.
- (12) A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(2)</sup> előírja a tagállamok számára, hogy meg kell felelniük a tengeri balesetek és események kivizsgálására vonatkozó IMO-szabályzatnak és biztosítaniuk kell, hogy a balesetek kivizsgálásának eredményei a balesetek kivizsgálásának lezárultát követően a lehető legrövidebb időn belül közzétételre kerüljenek.
- (13) A tengerjáró hajókat vagy a kikötőkben vagy más, korlátozás alá tartozó területeken tartózkodó hajókat érintő balesetek és események pártatlan módon történő biztonsági vizsgálatának lefolytatása alapvető fontosságú az ilyen balesetek vagy események körülményeinek és okainak pontos megállapítása érdekében. A vizsgálatokat ezért – az összeférhetetlenség elkerülése érdekében – a szükséges jogkörökkel felruházott, független szerv ellenőrzése mellett, képzett vizsgálóbiztosoknak kell lefolytatniuk.
- (14) A tagállamoknak – az igazságügyi vizsgálat lefolytatásáért felelős hatóságok hatáskörére vonatkozó jogszabályaiknak megfelelően, és adott esetben ezen hatóságokkal együttműködésben – biztosítaniuk kell, hogy a műszaki kivizsgálásért felelős személyek feladataikat a lehető legjobb körülmények között végezhessék.
- (15) Ez az irányelv nem sérti a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet<sup>(3)</sup>.
- (16) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy jogrendszerük lehetővé tegye számukra és minden egyéb különösen érdekelt tagállam számára, hogy – a tengeri balesetek és események kivizsgálására vonatkozó IMO-szabályzat rendelkezései alapján – a balesetek kivizsgálásában részt vegyenek, vagy együttműködjenek, vagy azt lefolytassák.
- (17) Alapvetően minden tengeri baleset vagy esemény ügyében egyetlen vizsgálatot kell lefolytatni, amelyet az egyik tagállam, vagy egy vizsgálatot vezető tagállam lát el bármely másik alaposan érdekelt állam közreműködésével. Megfelelően indokolt, kivételes esetekben, amelyek az érintett hajó lobogója, a baleset helye vagy az áldozatok állampolgársága miatt kettő vagy több tagállammal állnak kapcsolatban, párhuzamos vizsgálat is folytatható.
- (18) A tagállamok a tengeri baleset vagy esemény biztonsági vizsgálatának (a továbbiakban: biztonsági vizsgálat) vezetésével vagy az ilyen vizsgálatához kapcsolódó egyedi feladatokkal – közös megegyezéssel – más tagállamot is megbízhatnak.

(1) HL L 138., 1999.6.1., 1. o.

(2) HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

(3) HL L 281., 1995.11.23., 31. o.



- (19) A tagállamoknak minden erőfeszítést meg kell tenniük annak érdekében, hogy a két vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatok keretében igényelt segítségnyújtásért ne számítsanak fel költséget. A biztonsági vizsgálatban nem érintett tagállamtól kért segítség esetén a tagállamok megállapodnak a felmerülő költségek megtérítéséről.
- (20) A SOLAS 74 V/20. szabálya értelmében a 2002. július 1-jén vagy azután megépített utasszállító hajókat és a 3 000 tonna, vagy annál nagyobb bruttó űrtartalmú egyéb hajókat úti adatrögzítővel kell felszerelni a balesetek kivizsgálásának segítése érdekében. Elő kell írni, hogy ez a berendezés – tekintettel a hajózási balesetek megelőzését célzó politika kialakításában betöltött fontos szerepére – mindig megtalálható legyen a nemzeti vagy nemzetközi forgalomban részt vevő és közösségi kikötőkbe érkező hajókon.
- (21) Az úti adatrögzítő rendszer és más elektronikus eszközök által szolgáltatott adatok felhasználhatók visszamenőlegesen a tengeri baleset vagy esemény okainak kivizsgálására, valamint megelőző jelleggel az esetlegesen ilyen eseményekhez vezető körülményekből való tapasztalatszerzésre. A tagállamoknak biztosítaniuk kell az ilyen adatok mindkét célra történő megfelelő felhasználását, amennyiben azok rendelkezésre állnak.
- (22) Az Európai Parlament és a Tanács 1406/2002/EK rendelete <sup>(1)</sup> előírja az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az ügynökség) számára, hogy együtt kell működni a tagállamokkal műszaki megoldások kidolgozása érdekében, továbbá technikai segítséget kell nyújtania a közösségi jogszabályok végrehajtásához. A balesetek kivizsgálása területén az ügynökségnek az a feladata, hogy – a tagállamok eltérő jogi rendszereire figyelemmel – megkönnyítse a tagállamok és a Bizottság közötti, a tengeri baleseteknek az egyezményes nemzetközi alapelvek szerinti kivizsgálására vonatkozó közös módszertan kidolgozására irányuló együttműködést.
- (23) Az 1406/2002/EK rendeletnek megfelelően az ügynökség elősegíti a kivizsgálással kapcsolatos tevékenységek tekintetében a tagállamok által nyújtott támogatásra és a meglévő baleseti jelentések elemzésére irányuló együttműködést.
- (24) A baleseti vizsgálati jelentésekből levont lényegi tanulságokat figyelembe kell venni a tengeri balesetek és események közös kivizsgálási módszertanának fejlesztése vagy módosítása során.
- (25) A biztonsági vizsgálatot követően megfogalmazott biztonsági ajánlásokat a tagállamoknak és a Közösségnek kellően figyelembe kell venniük.
- (26) Mivel a műszaki biztonsági vizsgálat célja a tengeri balesetek és események megelőzése, a következtetések és a biztonsági ajánlások semmilyen körülmények között nem állapíthatják meg a felelősséget vagy a vétkesség megosztását.
- (27) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a tengeri biztonság Közösségen belüli javítását és ily módon a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentését, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az intézkedés terjedelme vagy hatásai miatt azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (28) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal <sup>(2)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (29) A Bizottságot fel kell hatalmazni ezen irányelv módosítására, hogy alkalmazza a nemzetközi egyezményekben, és jegyzőkönyvekben, szabályzatokban és az ahhoz kapcsolódó határozatokban bekövetkező változásokat, és kiigazítsa vagy módosítsa a tengeri balesetek és események kivizsgálásának közös módszertanát. Mivel a fenti intézkedések általános hatályúak, és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.
- (30) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás <sup>(3)</sup> 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy a maguk számára, illetve a Közösség érdekében készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az irányelv és az azt átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

(1) Ezen irányelv célja a tengeri biztonság javítása és a hajók által okozott szennyezés megelőzése a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentése érdekében, a következők révén:

<sup>(1)</sup> HL L 208., 2002.8.5., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

<sup>(3)</sup> HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

- a) a gyors biztonsági vizsgálatok elvégzésének, valamint a tengeri balesetek és események megfelelő elemzésének a megkönnyítése azok okainak meghatározása érdekében; és
- b) a biztonsági vizsgálatról szóló időszerű és pontos jelentések, valamint a helyreállítási intézkedésekre vonatkozó javaslatok biztosítása.

(2) Az ezen irányelv szerinti kivizsgálások sem a felelősség megállapítására, sem a vétkesség megosztására nem terjedhetnek ki. A tagállamoknak azonban biztosítaniuk kell, hogy a vizsgálati szerv vagy jogalany (a továbbiakban: vizsgálati szerv) a tengeri baleset vagy esemény oka tekintetében teljes körű jelentést tegyen, mivel a vétkesség vagy a felelősség esetleg ezen megállapításokból kikövetkeztethető.

## 2. cikk

### Hatály

(1) Ez az irányelv olyan tengeri balesetekre és eseményekre alkalmazandó, amelyek

- a) valamelyik tagállam lobogója alatt közlekedő hajókkal kapcsolatosak;
- b) a tagállamoknak az UNCLOS-ban meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein történtek; vagy
- c) a tagállamok más alapvető érdekeit érintik.

(2) Ez az irányelv nem alkalmazandó olyan tengeri balesetekre és eseményekre, amelyek csak a következő típusú hajókat érintik:

- a) hadihajók, csapatszállító hajók és egyéb hajók, amelyek valamely tagállam tulajdonában vagy üzemeltetésében állnak, és amelyeket kizárólag kormányzati, nem kereskedelmi célra használnak;
- b) kereskedelmi tevékenységre nem használt, nem gépi meghajtású hajók, kezdetleges felépítésű fahajók, kedvtelési célú jachtok és kedvtelési célú hajók, kivéve, ha legénységgel közlekednek vagy fognak közlekedni, és 12 utasnál többet szállítanak kereskedelmi céllal;
- c) belvízi utakon üzemeltetett belvízi hajók;
- d) 15 méternél rövidebb halászhajók;
- e) rögzített nyílt tengeri fúróberendezések.

## 3. cikk

### Fogalom meghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „A tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat”: az IMO 1997. november 27-i A. 849(20) közgyűlési határozatához csatolt, a tengeri balesetek és események kivizsgálásának szabályzata, annak naprakész változata szerint.
2. A következő kifejezések a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatban található meghatározások szerint értendők:
  - a) „tengeri baleset”;
  - b) „nagyon súlyos baleset”;
  - c) „tengeri esemény”;
  - d) „tengeri baleset vagy esemény biztonsági vizsgálata”;
  - e) „a vizsgálatot vezető állam”;
  - f) „különösen érdekelt állam”.
3. A „súlyos baleset” kifejezés az IMO Tengerbiztonsági Bizottságának és Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 2008. december 18-i MSC-MEPC.3/Circ.1 számú körlevelében található naprakészé tett meghatározásoknak megfelelően értendő.
4. „A tengerészekkel tengeri baleset esetén való tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO-iránymutatások” az IMO Jogi Bizottsága 2006. április 27-i LEG.3(91) határozatához csatolt iránymutatások, amelyet jóváhagyott a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Igazgató Tanácsa 2006. június 12–16-i 296. ülésén.
5. A „ro-ro komphajó” és a „gyorsjáratú személyszállító vízi jármű” kifejezések az 1999/35/EK irányelv 2. cikkében található meghatározás szerint értendők.
6. Az „úti adatrögzítő (a továbbiakban: VDR)” kifejezés az IMO közgyűlésének az A. 861(20) és az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának MSC. 163(78) határozatában foglalt meghatározás szerint értendő.
7. A „biztonsági ajánlás”: bármely olyan javaslat, a lajstromozási és ellenőrzési célból tett javaslatokat is beleértve, amelyet
  - a) biztonsági vizsgálatot folytató vagy vezető állam vizsgálati szerve tett a vizsgálatból származó információk alapján; vagy adott esetben
  - b) a Bizottság tett az adatok összefoglaló elemzése valamint az elvégzett kivizsgálások eredményei alapján.

## 4. cikk

**A biztonsági vizsgálatok jogállása**

(1) A tagállamok – a jogrendszerüknek megfelelően – oly módon határozzák meg a biztonsági vizsgálatok jogállását, hogy azokat a lehető leghatékonyabb módon és a lehető legrövidebb időn belül el lehessen végezni.

A tagállamok – jogszabályaiknak megfelelően és adott esetben az igazságügyi vizsgálat elvégzéséért felelős hatóságok általi együttműködéssel – biztosítják, hogy a biztonsági vizsgálatok

a) a felelősség megállapítására vagy a vétkesség megosztására irányuló nyomozástól vagy egyéb, párhuzamosan végzett vizsgálattól függetlenül legyenek; és

b) ne legyenek indokolatlanul akadályoztatva, felfüggesztve vagy elhalasztva ilyen vizsgálatok miatt.

(2) A tagállamok által meghatározandó szabályoknak – a 10. cikkben említett állandó együttműködési kerettel összhangban – tartalmazniuk kell olyan rendelkezéseket, amelyek lehetővé teszik

a) a más tagállamok által vezetett biztonsági vizsgálatok területén folytatott együttműködést és kölcsönös segítségnyújtást, vagy az ilyen vizsgálatok lefolytatásának más tagállamokra való bízását a 7. cikkel összhangban; és

b) vizsgálati szerveik tevékenységeinek összehangolását az ezen irányelv céljának eléréséhez szükséges mértékben.

## 5. cikk

**Kivizsgálási kötelezettség**

(1) Minden tagállam biztosítja, hogy a 8. cikkben említett vizsgálati szerv biztonsági vizsgálatot végezzen az olyan nagyon súlyos tengeri balesetekkel kapcsolatban, amelyek

a) a lobogója alatt közlekedő hajót érintenek, tekintet nélkül a baleset helyszínére;

b) az UNCLOS-ban meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein következnek be, tekintet nélkül a balesetben érintett hajó vagy hajók lobogójára; vagy

c) a tagállam alapvető érdekével kapcsolatosak, tekintet nélkül a baleset helyszínére és az érintett hajó vagy hajók lobogójára.

(2) Ezenkívül, súlyos baleset esetén, a vizsgálati szerv előzetes értékelést végez annak meghatározása érdekében, hogy végezzen-e a biztonsági kivizsgálást. Ha a vizsgálati szerv úgy határoz, hogy nem végez biztonsági kivizsgálást, a határozat indokait a 17. cikk (3) bekezdésének megfelelően rögzíteni és közölni kell.

Bármely más tengeri baleset vagy rendkívüli esemény esetében a vizsgálati szerv határoz, hogy végez-e biztonsági kivizsgálást.

A vizsgálati szervnek az első és második albekezdésben említett határozataiban figyelembe kell vennie a tengeri baleset vagy esemény súlyosságát, az érintett hajó és/vagy rakomány típusát, valamint azt a mértéket, amellyel a biztonsági vizsgálat megálapításai hozzájárulhatnak jövőbeli balesetek és események megelőzéséhez.

(3) A biztonsági vizsgálatok hatályát és a lefolytatásukra vonatkozó gyakorlati intézkedéseket a vizsgálatot vezető tagállam vizsgálati szerve határozza meg a többi különösen érdekelt állam vizsgálati szervével együttműködésben, oly módon, hogy az ezen irányelv céljának elérését a lehető legjobban elősegítse, és a jövőbeli balesetek és események megelőzését szolgálja.

(4) A biztonsági vizsgálatok lefolytatása során a kivizsgáló szerv a tengeri balesetek és események kivizsgálására szolgáló, az 1406/2002/EK rendelet 2. cikkének e) pontja szerint kidolgozott módszertant követi. A vizsgálók egyedi esetekben eltérhetnek a módszertantól, amennyiben az szakmai megítélésük szerint szükségesnek bizonyul, és ha a vizsgálat céljainak elérése érdekében szükséges. A Bizottság ezen irányelv alkalmazásában kiigazítja vagy módosítja e módszertant figyelembe véve a biztonsági vizsgálatokból levont lényegi tanulságokat.

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányuló ilyen intézkedést a 19. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(5) A biztonsági vizsgálatot a tengeri baleset vagy esemény bekövetkezése után a kivitelezhetőség függvényében haladéktalanul meg kell kezdeni, de semmi esetre sem később, mint a bekövetkezést követő két hónap.

## 6. cikk

**Értesítési kötelezettség**

A tagállamok – a jogrendszerük keretében – előírják, hogy a vizsgálati szervet a felelős hatóságok és/vagy az érintett felek haladéktalanul értesítik az ezen irányelv hatálya alá tartozó valamennyi balesetről és eseményről.

## 7. cikk

**Biztonsági vizsgálatok vezetése és az azokban való részvétel**

(1) Alapvetően minden tengeri balesetet vagy eseményt egyetlen vizsgálat keretében kell kivizsgálni, amelyet az egyik tagállam, vagy egy vizsgálatot vezető tagállam egy másik, alaposan érdekelt tagállam részvételével folytat.

Két vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálat esetén ezért az érintett tagállamoknak a lehető leggyorsabban meg kell állapodniuk abban, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető tagállam. Minden erőfeszítést meg kell tenniük a vizsgálati eljárások elfogadása érdekében. Ezen megállapodás keretében a különösen érdekelt egyéb államok azonos jogokkal és hozzáféréssel rendelkeznek a tanúk és a bizonyítékok tekintetében, mint a biztonsági vizsgálatot vezető tagállam. Rendelkeznek továbbá azzal a joggal, hogy meggyőződjenek arról, hogy a biztonsági vizsgálatot vezető tagállam álláspontjukat figyelembe vette.

Ugyanazon baleset vagy esemény párhuzamos biztonsági vizsgálatára csak szigorúan kivételes esetekben kerülhet sor. Ilyen esetekben a tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot a párhuzamos vizsgálat indokairól. A párhuzamos vizsgálatokat végző tagállamoknak együtt kell működniük. Különösen, az érintett vizsgálati szerveknek ki kell cserélniük egymás között a vizsgálat során szerzett minden releváns információt, annak érdekében különösen, hogy amennyiben lehetséges, közös következtetésekre jussanak.

A tagállamoknak tartózkodniuk kell minden olyan intézkedéstől, amely alaptalanul megakadályozná, felfüggesztené vagy késleltetné az irányelv hatálya alá tartozó biztonsági vizsgálatok lefolytatását.

(2) Az (1) bekezdés ellenére minden egyes tagállam felelős a biztonsági vizsgálatért és az különösen érdekelt tagállamokkal való koordinációért mindaddig, amíg kölcsönösen megállapodnak arról, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető állam.

(3) A tagállamok – az ezen irányelv és a nemzetközi jog szerinti kötelezettségeik sérelme nélkül – eseti alapon és kölcsönös megegyezéssel megbízhatnak egy másik tagállamot valamely biztonsági vizsgálat vezetésének feladatával, vagy az ehhez a vizsgálatához kapcsolódó konkrét feladatok elvégzésével.

(4) Ha egy ro-ro komphajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű érintett tengeri balesetben vagy eseményben, a biztonsági vizsgálati eljárást annak a tagállamnak kell megindítania, amelynek az UNCLOS-ban meghatározott felségvizein vagy belvizein a baleset vagy esemény bekövetkezett, egyéb vizeken bekövetkezett baleset esetén pedig a komphajó vagy vízi jármű által utoljára érintett tagállamnak. Ez az állam felelős a biztonsági vizsgálatért és az különösen érdekelt tagállamokkal való koordinációért mindaddig, amíg kölcsönösen megállapodnak arról, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető állam.

## 8. cikk

**Vizsgálati szervek**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a biztonsági vizsgálatokkal független, a szükséges jogkörökkel felruházott, állandó vizsgálati szervet bízzanak meg, és azt megfelelően képzett, a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben jártas vizsgálóbiztosok végezzék.

A biztonsági vizsgálat pártatlan módon történő lefolytatása érdekében a vizsgálati szerv szervezetileg, valamint jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelyek érdekeit feladata elvégzése sértheti.

A sem tengerparttal, sem lobogójuk alatt közlekedő hajókkal és vízi járművekkel nem rendelkező tagállamok független kapcsolattartó intézményt jelölnek ki, amely együttműködik az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti vizsgálat során.

(2) A vizsgálati szerv biztosítja, hogy az egyes vizsgálóbiztosok rendelkezzenek a szokásos vizsgálati feladataikhoz tartozó területekre vonatkozó szaktudással és gyakorlati tapasztalattal. A vizsgálati szerv szükség esetén biztosítja továbbá a megfelelő szakértők azonnali rendelkezésre bocsátását.

(3) A vizsgálati szervere bízott tevékenységek kiterjeszthetők a tengeri biztonsággal kapcsolatos adatok gyűjtésére és elemzésére, különösen megelőzési céllal, ha ezek a tevékenységek nem befolyásolják függetlenségét, és szabályozási, igazgatási vagy szabványosítási kérdésekben nem járnak felelősséggel.

(4) A tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva és adott esetben az igazságügyi vizsgálatért felelős hatóságokkal együttműködve – biztosítják, hogy a vizsgálati szerv vagy a biztonsági vizsgálati feladattal megbízott bármely más vizsgálati szerv vizsgálóbiztosai rendelkezzenek a biztonsági vizsgálatához szükséges minden lényeges információval és ezért jogkörük legyen a következőkre:

- a) szabadon megközelíthessenek bármely érintett területet vagy baleseti helyszínt, valamint bármely hajót, hajóroncsot vagy hajószerkezetet, beleértve a rakományt, a felszereléseket vagy a törmelékeket;
- b) azonnal biztosíthassák a bizonyítékok jegyzékének összeállítását, valamint a vizsgálat vagy elemzés tárgyát képező hajóroncsok, törmelékek vagy más alkatrészek és anyagok ellenőrzött felkutatását és eltávolítását;
- c) megkövetelhesék a b) pontban említettek vizsgálatát vagy elemzését, és szabadon hozzáférhessenek az ilyen vizsgálatok vagy elemzések eredményeihez;



- d) szabadon hozzáférjenek, lemásolhassanak és felhasználhassanak bármely vonatkozó információt és rögzített adatot, beleértve a VDR-ből nyert adatokat, amelyek a hajóra, az útra, a rakományra, a legénységre vagy bármely más személyre, tárgyra, tényezőre vagy körülményre vonatkoznak;
- e) szabadon hozzáférhessenek az áldozatok holttestén vagy az áldozatok holttestéből vett mintákon végzett vizsgálatok eredményeihez;
- f) szabad hozzáférést kérhessenek és kaphassanak a hajó üzemeltetésében érintett személyeken vagy bármely más megfelelő személyen végzett, valamint az ezektől vett mintákon végzett vizsgálatok eredményeihez;
- g) kikérdezhessék a tanúkat minden olyan személy távollétében, akinek az érdekei hátráltathatják a biztonsági vizsgálatot;
- h) megkaphassák a lobogó szerinti állam, a hajótulajdonosok, a hajóosztályozó társaságok vagy bármely más érintett fél birtokában lévő felmérési feljegyzéseket és vonatkozó információkat, amennyiben ezek a felek vagy képviselőik a tagállamban székhellyel rendelkeznek;
- i) államuk megfelelő hatóságainak segítségét kérhetik, beleértve a lobogó szerinti és a kikötő szerinti állam ellenőreit, a partőrtöket, a hajóforgalmi szolgálatok irányítóit, a felkutatási és mentési csapatokat, a révkalauzokat vagy más kikötői vagy tengeri személyzetet.

(5) A vizsgálati szerv számára lehetővé kell tenni, hogy azonnal reagálhasson egy balesetről szóló értesítésre, és elegendő forrással rendelkezzen feladatai független módon történő ellátásához. Vizsgálóbiztosai részére olyan jogállást kell biztosítani, amely biztosítja számukra a függetlenséghez szükséges garanciákat.

(6) A vizsgálati szerv az ezen irányelv szerinti feladatait azzal a feltétellel kombinálhatja a tengeri balesetektől eltérő események kivizsgálásával kapcsolatos tevékenységekkel, ha az ilyen vizsgálatok nem veszélyeztetik a függetlenségét.

#### 9. cikk

##### Titoktartás

A 95/46/EK irányelv sérelme nélkül a tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva – biztosítják, hogy a következő adatok ne legyenek hozzáférhetőek a biztonsági vizsgálatról eltérő célokra, kivéve, ha az adott tagállam illetékes hatósága megállapítja, hogy a közérdekre tekintettel a következőket nyilvánosságra kell hozni:

- a) minden tanúvallomás és egyéb nyilatkozat, beszámoló és feljegyzés, amelyet a vizsgálati szerv jegyzett fel vagy kapott a biztonsági vizsgálat során;

- b) a biztonsági vizsgálat keretében tanúvallomást tett személyek személyazonosságát felfedő adatok;

- c) a tengeri balesetben vagy eseményben érintett személyekkel kapcsolatos különösen érzékeny vagy magánjellegű, többek között egészséggel kapcsolatos információk.

#### 10. cikk

##### Állandó együttműködési keret

(1) A tagállamok a Bizottsággal szoros együttműködésben létrehozhatnak egy olyan állandó együttműködési keretet, amely – az ezen irányelv céljának eléréséhez szükséges mértékben – lehetővé teszi vizsgálati szerveik számára az egymással való együttműködést.

(2) Az állandó együttműködési keret eljárási szabályzatáról és a szükséges szervezeti intézkedésekről a 19. cikk (2) bekezdésében megállapított szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell dönteni.

(3) Az állandó együttműködési keretben a tagállamok vizsgálati szerveinek meg kell állapodniuk a legmegfelelőbb együttműködési formákról annak érdekében, hogy:

- a) a vizsgálati szervek megoszthassák a hajóroncsoknak, a hajófelszereléseknek és a biztonsági vizsgálat szempontjából lényeges egyéb tárgyakkal a műszaki kivizsgálásához szükséges berendezéseket, létesítményeket és felszereléseket, beleértve azokat, amelyek a VDR-ekből és más elektronikus készülékekből származó információk megszerzéséhez és értékeléséhez kellenek;

- b) biztosíthatják egymásnak a meghatározott feladatok elvégzéséhez szükséges szakmai együttműködést vagy szakértelmet;

- c) beszerezhetik és megoszthassák a balesetekre vonatkozó adatok elemzése szempontjából lényeges információkat, és közösségi szinten megfelelő biztonsági ajánlásokat tehesenek;

- d) közös alapelveket dolgozhatnak ki a biztonsági ajánlások nyomán hozott intézkedésekre és a kivizsgálási módszereknek a műszaki és tudományos fejlődéshez való igazítására;

- e) megfelelően kezelhessék a 16. cikkben említett korai vészjelzéseket;

- f) a nemzeti szabályok tiszteletben tartása mellett titoktartási szabályokat állapíthatnak meg a tanúvallomások megosztására és a 9. cikkben említett adatok és egyéb feljegyzett információk feldolgozására, beleértve a harmadik országokkal való kapcsolatokat is;

- g) adott esetben az egyéni vizsgálóbiztosok számára a tárgyhoz kapcsolódó képzési tevékenységeket szervezhessenek;

- h) az ezen irányelv hatálya alá tartozó területeken előmozdíthassák az együttműködést a harmadik országok vizsgálati szerveivel vagy testületeivel és a tengeri baleseteket kivizsgáló nemzetközi szervezetekkel;
- i) a biztonsági vizsgálatot végző vizsgálati szerveket elláthassák a lényeges információkkal.

#### 11. cikk

##### Költségek

- (1) Két vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatok esetén a saját tevékenységeket díjmentesen kell végezni.
- (2) A biztonsági vizsgálatban nem érintett tagállamtól kért segítség esetén a tagállamok megállapodnak a felmerülő költségek megtérítéséről.

#### 12. cikk

##### Együttműködés a különösen érdekelt harmadik országokkal

- (1) A tagállamoknak a biztonsági vizsgálatok során a lehető legszorosabban együtt kell működniük a különösen érdekelt harmadik országokkal.
- (2) A különösen érdekelt harmadik országok számára kölcsönös megállapodás alapján lehetővé kell tenni, hogy a valamely tagállam által ezen irányelv alapján vezetett biztonsági vizsgálatba – annak bármely szakaszában – bekapcsolódjanak.
- (3) Egy tagállamnak egy különösen érdekelt harmadik ország által folytatott biztonsági vizsgálatban való közreműködése nem sértheti az ezen irányelv szerinti biztonsági vizsgálat lefolytatásával és a jelentéstétellel kapcsolatos követelményeket. Ha a különösen érdekelt harmadik ország egy vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatot folytat, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy nem végeznek párhuzamos biztonsági vizsgálatot, amennyiben a harmadik ország a biztonsági vizsgálatot a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatnak megfelelően végzi.

#### 13. cikk

##### A bizonyítékok megőrzése

A tagállamok intézkedéseket fogadnak el annak biztosítására, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó balesetekben és eseményekben érintett felek mindent megtegyenek annak érdekében, hogy:

- a) megőrizték a tengerészeti térképekből, a hajónaplókból, elektronikus és mágneses adatrögzítőkről és videoszalagokról származó összes információt, beleértve a balesetet megelőző, a baleset alatti és a balesetet követő időszakhoz kapcsolódóan a VDR-ekből és más elektronikus készülékekből nyert információkat;

- b) megelőzzék az ilyen információk felülírását vagy más módosítását;
- c) védekezzenek minden egyéb, a baleset biztonsági vizsgálata szempontjából lényegesnek tartott készüléket érő interferencia ellen;
- d) a biztonsági vizsgálatok céljára haladéktalanul összegyűjtsenek és megőrizzenek minden bizonyítékot.

#### 14. cikk

##### Baleseti jelentések

- (1) Az ezen irányelvben foglaltak szerint végzett biztonsági vizsgálatokról az illetékes vizsgálati szerv által meghatározott formátumban, és az I. melléklet vonatkozó szakaszainak megfelelően jelentést kell közzétenni.

Olyan biztonsági vizsgálatok esetében, amelyek nem a nagyon súlyos vagy adott esetben súlyos balesetre vonatkoznak, és amelyek megállapításai valószínűleg nem eredményezik jövőbeli balesetek és események megelőzését, a vizsgálati szervek határozhatnak úgy, hogy egyszerűsített jelentést kell közzétenni.

- (2) A vizsgálati szerveknek mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett jelentést a következtetésekkel és a lehetséges ajánlásokkal együtt, a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül a nyilvánosság, és különösen a tengerészeti ágazat számára hozzáférhetővé tegyék. Ha a végleges jelentés nem készíthető el időben, időközi jelentést kell közzétenni a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül.

- (3) A vizsgálatot vezető tagállam vizsgálati szervének el kell juttatnia a végleges, az egyszerűsített vagy az időközi jelentés másolatát a Bizottsághoz. Figyelembe kell vennie a Bizottságnak a végleges jelentésekre vonatkozó esetleges, a megállapítások lényegét nem érintő, technikai észrevételeit a jelentés minőségének oly módon történő javítása érdekében, hogy az a lehető legjobban segítse ezen irányelv céljának elérését.

#### 15. cikk

##### Biztonsági ajánlások

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a címzettek megfelelően figyelembe vegyék a vizsgálati szervek biztonsági ajánlásait, és adott esetben – a közösségi és a nemzetközi joggal összhangban – azok alapján megfelelő intézkedéseket hozzanak.
- (2) Adott esetben valamely vizsgálati szerv vagy a Bizottság összefoglaló adatelemzés és az elvégzett biztonsági vizsgálatok összesített eredményei alapján biztonsági ajánlásokat fogalmazhat meg.
- (3) A biztonsági ajánlás semmilyen körülmények között nem állapíthat meg felelősséget vagy oszthat meg vétkességet egy baleset kapcsán.

## 16. cikk

**Korai vészjelző rendszer**

A korai vészjelzés küldésére vonatkozó jogának sérelme nélkül, amennyiben egy tagállam vizsgálati szerve a biztonsági vizsgálat bármely szakaszában arra az álláspontra jut, hogy sürgős közösségi szintű fellépésre van szükség az új balesetek kockázatának megelőzése érdekében, haladéktalanul tájékoztatnia kell a Bizottságot a korai vészjelzés szükségességéről.

Szükség esetén a Bizottságnak figyelmeztető jelzést kell küldenie a többi tagállam felelős hatóságainak, a hajózási ágazatnak és bármely más érintett félnek.

## 17. cikk

**Tengeri balesetek európai adatbázisa**

(1) A tengeri balesetekre és rendkívüli eseményekre vonatkozó adatokat a Bizottság által létrehozott, az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformja (EMCIP) elnevezésű európai elektronikus adatbázisban kell tárolni és elemezni.

(2) A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot az adatbázishoz való hozzáférésre jogosult hatóságokról.

(3) A tagállamok vizsgálati szerveinek a II. mellékletben megadott minta szerint értesíteniük kell a Bizottságot a tengeri balesetokról és eseményekről. Az EMCIP-adatbázisrendszeren keresztül meg kell adniuk továbbá a Bizottság részére a biztonsági vizsgálat által eredményezett adatokat.

(4) A Bizottság és a tagállamok kialakítják az adatbázisrendszert, valamint az adatokról megfelelő időben történő értesítés módszerét.

## 18. cikk

**A tengerészekkel való tisztességes bánásmód**

A tagállamoknak nemzeti jogszabályaikkal összhangban figyelembe kell venniük a tengeri balesetek esetén a tengerészekkel szembeni tisztességes bánásmódról szóló IMO-iránymutatásokat a joghatóságuk alá tartozó vizeken.

## 19. cikk

**A bizottság**

(1) A Bizottságot az Európai Parlament és a Tanács 2099/2002/EK rendeletével létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti <sup>(1)</sup>.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott határidő két hónap.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

## 20. cikk

**Módosítási hatáskörök**

A Bizottság – ezen irányelv korlátainak tiszteletben tartásával – naprakésszé teheti ezen irányelv fogalm meghatározásait, valamint a közösségi jogszabályokra és az IMO-jogeszközökre történő hivatkozásokat annak érdekében, hogy azok összhangba kerüljenek a hatályba lépett közösségi vagy IMO-intézkedésekkel.

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányuló ilyen intézkedéseket a 19. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

Ugyanezen eljárásnak megfelelően a Bizottság a mellékleteket is módosíthatja.

A tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat módosításai a 2099/2002/EK rendelet 5. cikkének megfelelően kizárhatók ezen irányelv alkalmazási köréből.

## 21. cikk

**További intézkedések**

Ezen irányelv egyetlen rendelkezése sem akadályozza meg, hogy valamely tagállam az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó további tengerbiztonsági intézkedéseket hozzon, feltéve, hogy az ilyen intézkedések nem sértik ezt az irányelvet, és semmilyen módon nem befolyásolják hátrányosan a céljainak elérését, és nem veszélyeztetik megvalósításukat.

## 22. cikk

**Szankciók**

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján meghozott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek végrehajtásuk érdekében. A szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

## 23. cikk

**Végrehajtási jelentés**

A Bizottság öt évente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és az annak való megfelelésről, és szükség esetén további intézkedéseket javasolhat a jelentésben foglalt ajánlások fényében.

<sup>(1)</sup> HL L 324., 2002.11.29., 1. o.



## 24. cikk

**A meglévő jogszabályok módosításai**

- (1) Az 1999/35/EK irányelv 12. cikkét el kell hagyni.
- (2) A 2002/59/EK irányelv 11. cikkét el kell hagyni.

## 25. cikk

**Átültetés**

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2011. június 17.-ig megfeleljenek.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivataltalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

## 26. cikk

**Hatálybalépés**

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

## 27. cikk

**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről

az elnök

P. NEČAS

## I. MELLÉKLET

**A biztonsági vizsgálatról szóló jelentés tartalma**

## Előszó

E melléklet megállapítja a biztonsági vizsgálat kizárólagos célját, nevezetesen, hogy a biztonsági ajánlás semmilyen esetben sem keletkeztetheti felelősség vélelmét, és hogy tartalmát és stílusát tekintve a jelentés nem azzal a szándékkal íródott, hogy azt bírósági eljárás során felhasználják.

(A jelentés nem hivatkozhat tanúvallomásra, továbbá a jelentésben említettek közül senkit sem hozhat kapcsolatba olyan személlyel, aki a biztonsági vizsgálat során vallomást tett.)

**1. ÖSSZEFOGLALÓ**

Ez a rész a tengeri baleset vagy esemény alapvető tényeit vázolja fel: mi történt, mikor, hol és hogyan; továbbá összegzi, hogy annak következtében történt-e haláleset, sérülés, károsodott-e a hajó, a rakomány, harmadik felek vagy a környezet.

**2. TÉNYSZERŰ ADATOK**

Ez a rész több különálló szakaszt tartalmaz, és elegendő olyan információt szolgáltat, amelyek a vizsgálati szerv értelmezésében ténytartalmúak, és amelyek bizonyítási alapot szolgáltatnak az elemzéshez és megkönnyítik az értelmezést.

Ezek a szakaszok különösen a következő információkat tartalmazzák:

**2.1. A hajóra vonatkozó adatok**

Lobogó/lajstromozás

Azonosító

Főbb jellemzők

Tulajdonviszony és irányítás

A felépítésre vonatkozó részletek

A hajó biztonságosságához szükséges összetételű és létszámú minimális személyzet

Engedélyezett rakomány.

**2.2. Az útra vonatkozó adatok**

Érintett kikötők

Az út típusa

A rakományra vonatkozó adatok

Személyzet.

**2.3. A tengeri balesetre vagy eseményre vonatkozó információk**

A tengeri baleset vagy esemény típusa

Dátum és időpont

A tengeri baleset vagy esemény földrajzi helyzete és helyszíne

Külső és belső környezet

A hajó üzemeltetése és az útszakasz

A bekövetkezés helye a fedélzeten

Emberi tényezőkre vonatkozó adatok

Következmények (az emberekre, a hajóra, a környezetre, egyéb tényezőkre).

**2.4. A parti hatóság beavatkozása és vészhelyzeti reakciója**

Ki(k) az érintett(ek)

Alkalmazott eszköz

A válaszadás gyorsasága

Meghozott intézkedések

Elért eredmények.

### 3. BESZÁMOLÓ

Ez a rész a tengeri baleset vagy esemény előtti, alatti és utáni történések időbeli egymásutánján keresztül rekonstruálja a tengeri balesetet vagy eseményt és minden egyes résztvevő (azaz személy, anyag, környezet, felszerelés vagy külső tényező) érintettségét. A beszámolóban tárgyalt időszak azoknak a konkrét véletlen történéseknek az időpontjától függ, amelyek a tengeri baleset vagy rendkívüli esemény közvetlen előidézői voltak. Ez a rész tartalmazza továbbá a lefolytatott biztonsági vizsgálat vonatkozó részleteit, beleértve a vizsgálatok vagy tesztek eredményeit is.

### 4. ELEMZÉS

Ez a rész több különálló szakaszt tartalmaz, és elemzést nyújt minden véletlen történésről, a biztonsági vizsgálat során végzett bármely vonatkozó vizsgálat vagy teszt eredményeihez és bármely, a tengeri balesetek megelőzésére esetlegesen már meghozott biztonsági intézkedéshez fűzött észrevételekkel.

Az elemző rész szakaszainak többek között az alábbi kérdésekre kell kiterjedniük:

- a baleseti esemény körülményei és háttere,
- emberi tévedések és mulasztások, veszélyes anyagok használatával járó események, környezeti hatások, felszerelésbeli hiányosságok és külső hatások,
- kiváltó tényezők, amelyek személyekhez kapcsolódó feladatokkal, fedélzeti műveletekkel, a parti irányítással vagy a szabályozás hatásával kapcsolatosak.

Az elemzés és a magyarázat lehetővé teszi, hogy a jelentés logikus következtetésekre jusson, megállapítva valamennyi kiváltó tényezőt, beleértve azokat, amelyek kockázatai tekintetében alkalmatlannak bizonyultak vagy hiányoztak a baleseti esemény bekövetkeztének megelőzésére, és/vagy következményeinek elkerülésére vagy enyhítésére szolgáló, már létező védekezési eszközök.

### 5. KÖVETKEZTETÉSEK

Ez a rész összefoglalja a megállapított kiváltó tényezőket és azokat a hiányzó vagy nem megfelelő (anyagi, funkcionális, szimbolikus vagy eljárási) védekezési eszközöket, amelyek esetében biztonsági intézkedéseket kell kidolgozni a tengeri balesetek megelőzése érdekében.

### 6. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

Szükség esetén a jelentésnek ez a része olyan biztonsági ajánlásokat tartalmaz, amelyek az elemzésen és a következtetéseken alapulnak, és olyan sajátos területekkel függenek össze, mint a jogalkotás, a tervezés, eljárások, felügyelet, irányítás, munkahelyi egészségvédelem és biztonság, képzés, javítási és karbantartási munkák, parti segítségnyújtás és vészhelyzeti válaszadás.

A biztonsági ajánlások címzettjei a végrehajtásukhoz legalkalmasabb helyzetben lévők, mint például a hajótulajdonosok, a vezetők, az elismert szervezetek, a tengerészeti hatóságok, a hajóforgalmi szolgálatok, a vészhelyzeti szervek, a nemzetközi tengerészeti szervezetek és az európai intézmények, a cél pedig a tengeri balesetek megelőzése.

Ez a rész tartalmazza továbbá azokat az átmeneti biztonsági ajánlásokat vagy biztonsági intézkedéseket is, amelyeket esetleg a biztonsági vizsgálat során fogalmaztak, illetve hoztak meg.

### 7. FÜGGELÉKEK

Szükség esetén a következő információkat tartalmazó, nem kimerítő listát kell csatolni a jelentéshez papíron és/vagy elektronikus formában:

- Fényképek, mozgóképek, hangfelvételek, tengerészeti térképek, rajzok
- Alkalmazandó szabványok
- Használt műszaki szakkifejezések és rövidítések
- Különleges biztonsági tanulmányok
- Egyéb információk.

## II. MELLÉKLET

## A TENGERI BALESETRŐL VAGY ESEMÉNYRŐL SZÓLÓ ÉRTEŚÍTÉSBEŒ FELTŪNTETENDŐ ADATOK

(Az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformjának része)

Megjegyzés: Az aláhúzott számok azt jelentik, hogy amennyiben több hajó érintett a tengeri balesetben vagy eseményben, minden egyes hajóról adatokat kell szolgáltatni.

01. Felelős tagállam / kapcsolattartó személy
02. A tagállamban kijelölt vizsgálóbiztos
03. Tagállam szerepe
04. Érintett parti állam
05. A különösen érdekelt államok száma
06. Különösen érdekelt államok
07. Értesítést eljuttató testület
08. Az értesítés időpontja
09. Az értesítés dátuma
10. A hajó neve
11. IMO-szám / megkülönböztető betűjelzés
12. A hajó lobogója
13. A tengeri baleset vagy esemény típusa
14. A hajó típusa
15. A tengeri baleset vagy esemény dátuma
16. A tengeri baleset vagy esemény időpontja
17. Helyzetmeghatározás – földrajzi szélesség
18. Helyzetmeghatározás – földrajzi hosszúság
19. A tengeri baleset vagy esemény helyszíne
20. Kiindulási kikötő
21. Rendeltetési kikötő
22. Forgalmelválasztó rendszer
23. Útszakasz
24. Hajóüzemeltetés
25. A bekövetkezés helye a fedélzeten
26. Áldozatok száma:
  - Legénység
  - Utasok
  - Egyéb
27. Súlyos sérülések:
  - Legénység
  - Utasok
  - Egyéb

- 
28. Szennyezés
  29. A hajóban keletkezett kár
  30. A rakományban keletkezett kár
  31. Egyéb kár
  32. A tengeri baleset vagy rendkívüli esemény rövid leírása
  33. Azon okok rövid ismertetése, amelyek alapján nem végeztek biztonsági vizsgálatot.
-

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009/20/EK IRÁNYELVE**

**(2009. április 23.)**

**a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításáról**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A közösségi tengeri szállítási politika egyik eleme a kereskedelmi hajózás minőségének javítása, rábírva a gazdasági szereplőket arra, hogy felelősségteljesebben járjanak el.
- (2) A hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(4)</sup> alapján már sor került visszatartó erejű intézkedések elfogadására.
- (3) A tagállamok 2008. október 9-én nyilatkozatot fogadtak el, amelyben egyhangúlag elismerték annak fontosságát, hogy valamennyi tagállam alkalmazza a tengeri biztosítási kárigény tekintetében fennálló felelősség korlátozásáról szóló, 1976. évi egyezmény 1996. évi jegyzőkönyvét.
- (4) A biztosítással való rendelkezés kötelezettsége a károsultak jobb védelmét teszi lehetővé. Hozzájárul továbbá a követelményeket nem teljesítő hajók kitiltásához és lehetővé teszi a gazdasági szereplők közötti verseny visszaállítását. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.898(21) számú határozatában felkérte továbbá az álla-

mokat, hogy a hajótulajdonosokat ösztönözzék arra, hogy megfelelő biztosítással rendelkezzenek.

- (5) Ezen irányelv rendelkezéseinek be nem tartását ki kell küszöbölni. Már a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, 2009. április 23-i 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozás) <sup>(5)</sup> rendelkezik a hajók fedélzeten tartandó bizonyítványok hiánya esetén történő visszatartásáról. Helyénvaló azonban lehetőséget teremteni a biztosításról szóló igazolással a fedélzeten nem rendelkező hajók kiutasítására. A kiutasítás módozatainak lehetővé kell tenniük a helyzet ésszerű határidőn belüli orvoslását.
- (6) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a megfelelő tengerhajózási politikai intézkedések bevezetését és végrehajtását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért léptékük és hatásuk miatt azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

**Tárgy**

Ez az irányelv meghatározza a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításával kapcsolatos kötelezett ségeinek egyes szempontjaira alkalmazandó szabályokat.

2. cikk

**Hatály**

- (1) Ezt az irányelvet a 300 vagy ennél nagyobb bruttó tonnatartalmú hajókra kell alkalmazni.
- (2) Ezen irányelv nem alkalmazandó a hadihajókra, a haditengerészeti kiegészítő hajókra és a tagállamok tulajdonában lévő vagy általuk üzemeltetett egyéb, nem kereskedelmi jellegű közszolgálati célra használt hajókra.

- (3) Ez az irányelv nem érinti az érintett tagállamokban hatályban lévő és a mellékletben felsorolt eszközök által létrehozott rendszereket.

<sup>(1)</sup> HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

<sup>(2)</sup> HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. március 29-i véleménye (HL C 27. E, 2008.1.31., 166. o.), a Tanács 2008. december 9-i közös álláspon tja (HL C 330. E, 2008.12.30., 7. o.) és az Európai Parlament 2009. március 11-i álláspon tja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(4)</sup> HL L 255., 2005.9.30., 11. o.

<sup>(5)</sup> Lásd e Hivatalos Lap 57. oldalát.



## 3. cikk

**Fogalommeghatározások**

Ezen irányelv alkalmazásában az alábbi fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- a) „hajótulajdonos”: tengerjáró hajó hajórajstrom szerinti tulajdonosa, vagy a hajó üzemeltetéséért felelős bármely egyéb, például a hajót személyzet nélkül bérlő személy;
- b) „biztosítás”: önrészes vagy önrész nélküli biztosítás, amely magában foglalja például a kölcsönös biztosító (P&I) klubok nemzetközi csoportjának tagjai által jelenleg kínált felelősség-biztosítás-típust, továbbá más hatékony biztosítási formákat (ideértve az igazolt önbiztosítást is), és a hasonló fedezeti feltételeket nyújtó pénzügyi biztosítékokat;
- c) az „1996. évi egyezmény”: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által elfogadott, a tengeri biztosítási kárigény tekintetében fennálló felelősség korlátozásáról szóló, az 1996. évi jegyzőkönyvvel módosított 1976. évi egyezmény egységes szerkezetbe foglalt szövege.

## 4. cikk

**A tengeri biztosítási kárigényekre vonatkozó biztosítás**

(1) Minden tagállam megköveteli, hogy a lobogója alatt hajózó hajók tulajdonosai e hajókra biztosítással rendelkezzenek.

(2) Minden tagállam megköveteli, hogy a saját lobogójától eltérő lobogó alatt hajózó hajók tulajdonosai érvényes biztosítással rendelkezzenek, amikor e hajók belépnek a tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe. Ez nem zárja ki, hogy a tagállamok – a nemzetközi joggal összhangban – megköveteljék a felségvizeiken tartózkodó ilyen hajóktól az ennek a követelménynek való megfelelést.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben említett biztosítás az 1996. évi egyezmény szerinti korlátozásnak megfelelő tengeri biztosítási kárigényekre terjed ki. A biztosítás hajónkénti és káreseményenkénti összege egyenlő az 1996. évi egyezményben a felelősségkorlátozás tekintetében megállapított vonatkozó legnagyobb összeggel.

## 5. cikk

**Ellenőrzés, megfelelés, a kikötőből való kiutasítás és a kikötőbe való belépés megtagadása**

(1) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a joghatósága alá tartozó kikötőben tartózkodó hajónak a 2009/16/EK irányelvvel összhangban történő ellenőrzése során ellenőrizzék azt is, hogy a 6. cikkben említett igazolás a fedélzeten található-e.

(2) Amennyiben a 6. cikkben említett igazolás nincs a fedélzeten, a biztonsági kérdéseket érintő esetekben a hajók visszatartását elrendelő 2009/16/EK irányelv sérelme nélkül az illetékes hatóság a hajóra vonatkozóan kiutasítási végzést bocsáthat ki, amelyről a Bizottságot, a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot is köteles értesíteni. Az ilyen kiutasítási végzés kibocsátásának eredményeképpen minden tagállam megtagadja e hajótól a kikötőbe való belépést mindaddig, amíg a hajótulajdonos a 6. cikkben említett igazolásról értesítést nem küld.

## 6. cikk

**A biztosításról szóló igazolás**

(1) A 4. cikkben említett biztosítás meglétét a biztosítás nyújtója által kibocsátott egy vagy több igazolással kell bizonyítani, és az igazolást a hajó fedélzetén kell tartani.

(2) A biztosító által kiállított igazolásoknak a következő információkat kell tartalmazniuk:

- a) a hajó neve, IMO -száma és a lajstromozási kikötő;
  - b) a hajótulajdonos neve és gazdasági tevékenységének székhelye;
  - c) a biztosítás típusa és időtartama;
  - d) a biztosító neve és gazdasági tevékenységének székhelye, illetve adott esetben a biztosítás létesítésének helye.
- (3) Ha az igazolásokon használt nyelv nem angol, francia vagy spanyol, akkor a szövegnek tartalmaznia kell a fenti nyelvek egyikére történő fordítást is.

## 7. cikk

**Szankciók**

A 4. cikk (1) bekezdése alkalmazásában a tagállamok szankciórendszert alakítanak ki az ezen irányelv értelmében elfogadott nemzeti jogszabályaik megsértésének esetére, és meghoznak minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy e szankciókat alkalmazzák. Az előírt szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

## 8. cikk

**Jelentés**

A Bizottság ezen irányelv alkalmazásáról háromévenként, és első alkalommal 2015. január 1-je előtt jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé.

## 9. cikk

**Átültetés**

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2012. január 1-je előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivataltalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

## 10. cikk

**Hatálybalépés**

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

## 11. cikk

**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről

az elnök

P. NEČAS

## MELLÉKLET

- Az olajszennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló 1992. évi nemzetközi egyezmény.
  - A veszélyes és mérgező anyagok tengeri szállításával okozott károkkal kapcsolatos felelősségről és a károk megtérítéséről szóló 1996. évi nemzetközi egyezmény (HNS-egyezmény).
  - A bunkerolaj-szennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló 2001. évi nemzetközi egyezmény („bunkerolaj-egyezmény”).
  - A hajóroncsok eltávolításáról szóló, 2007. évi nairobi nemzetközi egyezmény (a hajóroncsok eltávolításáról szóló egyezmény).
  - Az Európai Parlament és a Tanács a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről szóló, 2009. április 23-i 392/2009/EK rendelete.
-

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009/21/EK IRÁNYELVE**

**(2009. április 23.)**

**a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A közösségi hajózás és az azt igénybe vevő polgárok biztonságát, valamint a környezet védelmét mindenkor fenn kell tartani.
- (2) Azáltal, hogy több egyezményt is elfogadtak, amelynek a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (a továbbiakban: az IMO) a letéteményese, a nemzetközi hajózás vonatkozásában létrejött egy átfogó keret, amely a tengerbiztonság fokozását és a környezetnek a hajózásból eredő szennyezéstől való védelmének erősítését szolgálja.
- (3) Az ENSZ 1982. évi tengerjogi egyezményének (UNCLOS) és azon egyezményeknek a rendelkezései alapján, amelyeknek az IMO a letéteményese (a továbbiakban: az IMO-egyezmények), az említett jogi eszközökben részes

szereződő államok feladata, hogy meghozzák azokat a törvényeket és rendeleteket, valamint megtegyék mindazon egyéb lépéseket, amelyek az említett jogi eszközök maradéktalan érvényre jutásához szükségesek lehetnek, és ezáltal elérjék, hogy a hajók a tengeri életbiztonság és a tengeri környezetvédelem szempontjából megfeleljenek a rendeltetésüknek, és hozzáértő tengeri személyzettel rendelkezzenek.

- (4) Kellően figyelembe kell venni a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) által 2006-ban elfogadott tengerészeti munkaügyi egyezményt, amely a lobogó szerinti állammal szembeni kötelezettségekre is kiterjed.
- (5) A tagállamok 2008. október 9-én elfogadtak egy nyilatkozatot, amelyben egyhangúlag elismerik a lobogó szerinti államok kötelezettségeivel kapcsolatos nemzetközi egyezmények alkalmazásának fontosságát a tengerbiztonság javítása és a hajók okozta szennyezés megakadályozásához való hozzájárulás érdekében.
- (6) Az IMO által a hajók államok közötti átlajstromozásáról szóló, 2004. december 20-i MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424. körlevélben ajánlott eljárások végrehajtásának meg kell erősítenie az IMO-egyezményekben és a közösségi tengerbiztonsági jogszabályokban foglalt, lobogóváltást érintő rendelkezéseket, továbbá a tengerbiztonság érdekében növelnie kell a lobogó szerinti államok közötti viszonyok átláthatóságát.
- (7) A tagállamok lobogója alatt közlekedő, illetve az azok lajstromából kikerülő hajókra vonatkozó információk hozzáférhetőségének javítania kell a kiváló minőségű flották teljesítményének átláthatóságát, valamint hozzá kell járulnia a lobogó szerinti államok kötelezettségei figyelemmel kísérésének javításához és a hatóságok számára az egyenlő feltételek biztosításához.
- (8) A tagállamoknak a lobogó szerinti államként nyújtott teljesítményük további javítása érdekében rendszeresen auditáltatniuk kell a hatóságukat.

<sup>(1)</sup> HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

<sup>(2)</sup> HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. március 29-i véleménye (HL C 27. E, 2008.1.31., 140. o.) és a Tanács 2008. december 9-i közös álláspontja (HL C 330. E, 2008.12.30., 13. o.) és az Európai Parlament 2009. március 11-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

(9) A közigazgatási eljárásoknak a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) szabványaiival, vagy azzal egyenértékű szabványokkal összhangban történő minőségtanúsításának szintén hozzá kell járulnia a hatóságok egyenlő feltételeinek biztosításához.

(10) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal<sup>(1)</sup> összhangban kell elfogadni.

(11) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen: a tengeri szállítási politika területével kapcsolatos megfelelő intézkedések bevezetését és végrehajtását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért terjedelme és hatásai miatt azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

### 1. cikk

#### Tárgy

(1) Ennek az irányelvnek az a célja, hogy:

a) a tagállamok eredményesen és következetesen teljesítsék a lobogó szerinti államként rájuk háruló kötelezettségeket; és

b) a tagállamok lobogója alatt közlekedő hajók biztonságosabbak legyenek, és ne szennyezzenek.

(2) Ez az irányelv nem érinti sem a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról szóló, 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(2)</sup> 2. cikkének (2) bekezdésében felsorolt közösségi tengerhajózási jogszabályokat, sem az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és a Közlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége az Európai Unióban (FST) között, a tengerészek munkaidejének szervezésére vonatkozóan kötött megállapodásról szóló, 1999. június 21-i 1999/63/EK tanácsi irányelvet<sup>(3)</sup>.

### 2. cikk

#### Hatály

Ez az irányelv azon állam hatóságaira vonatkozik, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik.

<sup>(1)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

<sup>(2)</sup> HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 167., 1999.7.2., 33. o.

### 3. cikk

#### Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában az alábbi fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

a) „hajó”: a vonatkozó IMO-egyezmények hatálya alá tartozó, valamely tagállam lobogója alatt közlekedő olyan hajó vagy vízi jármű, amelyhez bizonyítvány szükséges;

b) „hatóságok”: azon tagállam illetékes hatóságai, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik;

c) „elismert szervezet”: a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól szóló, 2009. április 23-i 391/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (átdolgozás)<sup>(4)</sup> összhangban elismert szervezet;

d) „bizonyítványok”: a vonatkozó IMO-egyezmények alapján kiállított hatósági bizonyítványok;

e) „IMO-auditálás”: az IMO-közgyűlés által 2005. december 1-jén elfogadott A.974(24) határozat rendelkezéseivel összhangban elvégzett auditálás.

### 4. cikk

#### A hajók működése engedélyezésének feltételei a tagállami lobogó alatt való közlekedés engedélyezésekor

(1) Mielőtt engedélyezné egy olyan hajó működését, amelynek megadta a jogot a lobogója alatt való közlekedésre, az adott tagállam megteszi az általa megfelelőnek vélt intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsa, hogy az érintett hajó megfelel az alkalmazandó nemzetközi szabályoknak és előírásoknak. Különösen ellenőriznie kell minden ésszerű módon a hajó korábbi működésének biztonságosságát. Amennyiben szükséges, konzultál azon állammal, amelynek lobogója alatt a hajó korábban hajózott, annak megállapítása érdekében, hogy maradtak-e megoldatlanul az utóbbi által felfedezett hiányosságok vagy biztonsági problémák.

(2) Ha a hajó lobogója szerinti más állam tájékoztatást kér a hajóról attól a tagállamtól, amelynek lobogója alatt a hajó korábban közlekedett, ez utóbbi tagállam késedelem nélkül részletesen tájékoztatja a hiányosságokról, és megad minden egyéb, biztonsággal kapcsolatos lényeges tájékoztatást a kérelmező államnak.

<sup>(4)</sup> Lásd e Hivatalos Lap 11. oldalát.

## 5. cikk

**Tagállami lobogó alatt közlekedő hajó feltartóztatása**

Ha a hatóságok arról értesülnek, hogy az érintett tagállam lobogója alatt közlekedő hajót tartóztat fel egy kikötő szerinti állam, az általuk e célból kialakított eljárásoknak megfelelően felügyelik, ahogy a hajót a vonatkozó IMO-egyezményeknek megfelelővé teszik.

## 6. cikk

**Kapcsolódó intézkedések**

A tagállamok biztosítják, hogy a lobogójuk alatt közlekedő hajókat illetően ezen irányelv alkalmazásában legalább az alábbi információkat tárolják, és mindenkor hozzáférhetővé teszik:

- a) a hajó alapadatai (név, IMO-szám stb.);
- b) a felmérések és az auditálások időpontja, beleértve az esetleges járulékos és kiegészítő felméréseket is;
- c) a hajó minősítésében és osztályozásában részt vevő elismert szervezetek azonosítása;
- d) azon illetékes szerv megnevezése, amely a kikötő szerinti állam által végzendő ellenőrzésekre vonatkozó rendelkezések alapján a vizsgálatot elvégezte, és a vizsgálatok időpontja;
- e) a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzés vizsgálatainak kimenetele (voltak-e hiányosságok, a hajót feltartóztatták-e);
- f) tengeri balesetekre vonatkozó információk;
- g) azon hajók azonosítása, amelyek az elmúlt 12 hónap során megszűntek az érintett tagállam lobogója alatt közlekedni.

## 7. cikk

**Eljárás a lobogó szerinti állam auditálására**

A tagállamok megteszik az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy – az érintett tagállam időben benyújtott kérelmére az IMO által adott kedvező válasza is figyelemmel – hatóságukat legalább évente IMO-auditálásnak vessék alá, és a bizalmas kezelésről szóló, vonatkozó nemzeti jogszabályoknak megfelelően közlést tesznek az audit eredményét.

Ez a cikk legkésőbb 2017. június 17-én vagy – ha hatályba lép egy kötelező IMO-tagállami auditálási rendszer – a Bizottság által a 10. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással meghatározott korábbi időpontban hatályát veszti.

## 8. cikk

**Minőségirányítási rendszer és belső értékelés**

(1) A tagállamok a hatóságaiknak a lobogó szerinti állam kötelezettségeivel kapcsolatos tevékenységei operatív részeihez 2012. június 17-ig minőségirányítási rendszert fejlesztenek ki, vezetnek be és tartanak fenn. A minőségirányítási rendszer tanúsítása a vonatkozó nemzetközi minőségi szabványok szerint történik.

(2) Azok a tagállamok, amelyek a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésről szóló párizsi egyetértési memorandum legutóbbi éves jelentésében foglalt fekete listán vagy két egymást követő évben a szürke listán szerepelnek, legkésőbb négy hónappal a párizsi memorandum-jelentés közzétételét követően jelentést nyújtanak be a Bizottságnak a lobogó szerinti államként nyújtott teljesítményükről.

A jelentésben azonosítani és elemezni kell az előírások be nem tartásának fő okait, amelyek a fekete vagy szürke státust eredményező feltartóztatásokhoz vagy hiányosságokhoz vezettek.

## 9. cikk

**Jelentések**

Első alkalommal 2012. június 17-ig, azt követően pedig évente a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv alkalmazásáról.

E jelentés tartalmazza a tagállamok lobogó szerinti államként nyújtott teljesítményének értékelését.

## 10. cikk

**A bizottság eljárása**

(1) A Bizottság munkáját a 2099/2002/EK rendelet 3. cikke által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel a 8. cikkének rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott határidő két hónap.



## 11. cikk

**Átültetés**

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2011. június 17-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

## 12. cikk

**Hatálybalépés**

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

## 13. cikk

**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről

az elnök

P. NEČAS





## 2009-es előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 000 EUR/év (*)
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	100 EUR/hó (*)
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves CD-ROM	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	700 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	70 EUR/hó
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	400 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	40 EUR/hó
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi CD-ROM (összevont)	az EU 22 hivatalos nyelvén	500 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, CD-ROM, heti 2 kiadvány	többnyelvű: az EU 23 hivatalos nyelvén	360 EUR/év (= 30 EUR/hó)
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	a vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

(\*) Számonkénti értékesítés: 32 oldalig: 6 EUR  
33 és 64 oldal között: 12 EUR  
64 oldal felett: egyedileg meghatározott ár

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogszabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többnyelvű CD-ROM-on.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

## Értékesítés és előfizetés

A Kiadóhivatal gondozásában megjelent, térítés ellenében kapható kiadványok a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhetők be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_hu.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_hu.htm)

**Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.**

**További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.**