

2007. március 29., csütörtök

6. A felmérőknek tudniuk kell a tengeren leggyakrabban beszélt nyelven szóban és írásban érintkezni a tengerészekkel.
7. A felmérőket semmilyen gazdasági, **személyes vagy családi** érdek sem fűzheti a hajóhoz, amelyet felmérnek, **annak személyzetéhez, a hajótulajdonos ügynökéhez, a hajótársasághoz, a hajótulajdonoshoz vagy a hajó bérlőjéhez, illetve** kötelező vagy osztályozó felméréseket végző vagy hajóknak bizonyítványokat kiállító bármilyen nem kormányzati szervezethez.
8. A felmérő akkor is megfelel, ha nem teljesíti a fenti feltételeket, de ezen irányelv elfogadásakor olyan hatóság alkalmazásában állt, amely az egyezmény szerinti felmérésekben vagy a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzés vizsgálataiban illetékes, **és ha ez az állam csatlakozik a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésről szóló párizsi egyetértési megállapodáshoz.**

III. MELLÉKLET

IRÁNYMUTATÁS KIKÖTŐ SZERINTI ÁLLAM ÁLTAL FELTARTÓZTATOTT HAJÓ MIATTI UTÓINTÉZKEDÉSEKHEZ

(a 6. cikk értelmében)

1. KIKÖTŐ SZERINTI ÁLLAM ÁLTALI FELTARTÓZTATÁS

1. Ha egy tagállam (a továbbiakban: lobogó szerinti állam) arról értesül, hogy lobogója alatt közlekedő hajót tartóztat fel **egy másik** kikötő szerinti állam, indokolt, hogy a felügyelete alatt végzett megfelelő korrekciós intézkedések révén a hajót összhangba hozza a vonatkozó jogszabályokkal és nemzetközi egyezményekkel. **A következő intézkedések minősülnek helyénvalónak; a felsorolás nem zárja ki az alábbiakkal egyenértékű, vagy azokat magukban foglaló intézkedések elfogadását, amennyiben azok összhangban vannak ezen irányelv céljaival és eszközeivel.**

2. AZONNALI INTÉZKEDÉSEK

1. Amint a lobogó szerinti állam értesül a feltartóztatásról, indokolt kapcsolatba lépnie a társasággal (az ISM-szabályzat szerinti társasággal) és a kikötő szerinti állammal, hogy – amennyire lehetséges – a feltartóztatás összes körülményére fényt derítsen.
2. Ezen információk alapján indokolt azután meghatározni azokat az azonnali intézkedéseket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a hajó teljesítse a követelményeket. Bizonyos hiányosságokról úgy ítélt meg, hogy a kikötő szerinti állam könnyedén kijavíthatja őket, majd erről visszaigazolást adhat (például ha egy mentőtutajt kell megszerelni). Ilyenkor a lobogó szerinti államnak indokolt a kikötő szerinti államtól visszaigazolást kérnie arról, hogy a hiányosságokat kijavították.
3. A lobogó szerinti államnak a súlyosabb hiányosságokat – különösen akkor, ha szerkezeti jellegűek vagy olyan bizonyítvánnyal ellentétesek, amelyet elismert szervezet (ESz) **vagy** a lobogó szerinti állam állított ki – saját felmérővel vagy az ESz egy általa felhatalmazott felmérőjével egy **egyedi járulékos** vizsgálattal **ki kell vizsgáltatnia**. Kezdetben e vizsgálatnak azokra a területekre kell összpontosulnia, ahol a kikötő szerinti állam hiányosságokat talált. Ha a lobogó szerinti állam vagy az ESz szükségesnek tartja, ez a későbbiekben azon területek teljes újbóli felmérésévé bővíthető, amelyek a vonatkozó, egyezmény szerinti bizonyítványok *hatálya* alá tartoznak.
4. Ha a 3. pont szerinti vizsgálatot az ESz végezte, indokolt, hogy annak felmérője a megtett intézkedésekről és a hajónak a vizsgálat utáni állapotáról jelentést tegyen a lobogó szerinti államnál, hogy az meghatározhassa az esetlegesen szükséges további intézkedéseket.
5. Ha 95/21/EK irányelv 9. cikkének (4) bekezdése vagy a [kikötő szerinti állam általi ellenőrzésről szóló] 2007/.../EK irányelv 13. cikkének (5) bekezdése értelmében a kikötő szerinti állam által végzett vizsgálatot is felfüggesztették, a lobogó szerinti államnak indokolt gondoskodnia arról, hogy a hajót ismételt felmérésnek vessék alá az olyan területekre vonatkozó bizonyítványokat illetően, ahol a kikötő szerinti állam hiányosságokat mutatott ki, vagy ahol a későbbiekben hiányosságokra derült fény. Vagy a lobogó szerinti állam maga végzi el az említett felmérést, vagy az ESz felmérőjétől teljes jelentést kér, valamint – indokolt esetben – visszaigazolást arról, hogy a felmérés sikeresen lezárult és minden hiányosságot megszüntettek. A lobogó szerinti állam, ha mindent megfelelőnek talál, a kikötő szerinti államnak visszaigazolja, hogy a hajó teljesíti a vonatkozó jogszabályokban és nemzetközi egyezményekben előírt követelményeket.

2007. március 29., csütörtök

6. A jogszabályok és a nemzetközi egyezmények rendkívül súlyos megszegése esetén indokolt, hogy a lobogó szerinti állam a 3–5. pont szerinti vizsgálatokat és felméréseket mindig saját felmérővel, nem pedig az ESz felmérőjével végeztesse, illetőleg felügyeltesse.
7. A 10. pont alkalmazásának esetét kivéve a lobogó szerinti államnak meg kell követelnie a társaságtól, hogy korrekciós intézkedéseket téve (túl azokon, amelyeket a kikötő szerinti állam követel meg) a hajót hozza összhangba a vonatkozó jogszabályokkal és nemzetközi egyezményekkel, mielőtt az elhagyhatná a kikötőt, ahol feltartóztatják. Az említett korrekciós intézkedések hiányában a vonatkozó bizonyítványokat helyénvaló bevonni.
8. A lobogó szerinti államnak indokolt megállapítania, hogy a hiányosságok, amelyeket részint a kikötő szerinti állam talált, részint a lobogó szerinti állam által készített vizsgálat/felmérés mutatott ki, mennyiben utalnak a hajó és a társaság biztonsági rendszerének hibájára. Szükség esetén a lobogó szerinti állam megszervezi a hajó és/vagy a társaság ismételt auditálását, és a kikötő szerinti állammal kapcsolatba lépve meghatározza, hogy az ellenőrzést még azelőtt ismételjék-e meg, hogy a hajó elhagyná a kikötőt, ahol feltartóztatják.
9. A lobogó szerinti államnak helyénvaló mindenkor kapcsolatban maradnia és együttműködnie a kikötő szerinti állammal, hogy elősegítse a tapasztalt hiányosságok kijavítását, és hogy mihamarabb reagálhasson, ha a kikötő szerinti állam pontosítást kér.
10. Ha a hiányosságokat nem lehet a kikötőben kijavítani, és a kikötő szerinti állam a 95/21/EK irányelv 11. cikkének (1) bekezdése értelmében vagy a [kikötő szerinti állam általi ellenőrzésről szóló] 2007/.../EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdése engedélyezi, hogy a hajó elérjen egy hajójavító üzemet, a lobogó szerinti állam kapcsolatba lép a kikötő szerinti állammal az út feltételeinek megállapítása és írásbeli megerősítése céljából.
11. Ha a hajó nem teljesíti a 10. pontban említett feltételeket, vagy nem jelenik meg a megállapodás szerinti hajójavító üzemben, a lobogó szerinti államnak indokolt azonnal magyarázatot kérnie a társaságtól és megfontolnia a hajó bizonyítványainak bevonását. Indokolt az is, hogy a lobogó szerinti állam az első adandó alkalommal járulékos felmérést végezzen.
12. Ha a rendelkezésre álló információk alapján a lobogó szerinti állam úgy találja, hogy a feltartóztatás indokolatlan, fenntartásait a kikötő szerinti állam elé tárja és a társasággal kapcsolatba lépve mérlegeli, hogy éljen-e a kikötő szerinti állam adta jogorvoslati eljárással.

3. TOVÁBBI INTÉZKEDÉSEK

1. Attól függően, hogy mennyire súlyos hiányosságokat találtak és milyen válaszintézkedéseket tettek azután közvetlenül, a lobogó szerinti államnak indokolt azt is mérlegelnie, hogy a feltartóztatás alól feloldott hajót járulékos felmérésnek vessen alá. E járulékos felmérés részeként indokolt a biztonsági rendszer hatásosságát is értékelni. Iránymutatásul: a lobogó szerinti államnak célszerű a hajó feltartóztatásáról való értesülése után [6] héten belül elvégeznie a járulékos felmérést. A járulékos felmérés költségeit a társaság állja. Ha a lobogó szerinti állam egyezmény szerinti felmérést tervezett [3] hónapon belül, megítélésére van bízva, hogy a járulékos felméréssel is vár-e addig.
2. Ezenkívül a lobogó szerinti államnak azt is indokolt mérlegelnie, hogy az érintett társaságot vegye-e ismételt auditálás alá. A lobogó szerinti államnak célszerű utánanéznie, hogy milyen előzmények voltak más hajóknál, amelyekért ugyanez a társaság felelős, mert így kiderülhet, hogy a társaság flottája mutatott-e visszatérő hiányosságokat.
3. Ha a hajót egynél többször tartották vissza indokoltan az elmúlt két évben, indokolt, hogy a válaszintézkedéseket hamarabb megtegyék, a lobogó szerinti állam pedig a járulékos felmérést a feltartóztatásról való értesülése után [4] héten belül mindenképpen elvégezze.

2007. március 29., csütörtök

4. Ha a feltartóztatás folytán a hajót a 95/21/EK irányelv 7. cikk (b) bekezdése vagy a [kikötő szerinti állam általi ellenőrzésről szóló] 2007/.../EK irányelv 10. cikke alapján ki is tiltják, a lobogó szerinti államnak járulékos felmérést kell végeznie és minden szükséges lépést meg kell tennie, hogy a társaság a hajót összhangba hozza az összes vonatkozó egyezményrel és jogszabállyal. Ha a lobogó szerinti állam mindent megfelelőnek talál, ezt a társaságnak írásba adja.
5. A lobogó szerinti államnak minden esetben indokolt mérlegelnie, hogy a társaság ellen milyen jogi lépéseket tehet, beleértve **a közösségi előírások és a nemzetközi előírások megsértésétől eltántorító, megfelelően súlyos** bírság kivetését is. Ha egy hajó tartósan nem felel meg a vonatkozó **közösségi** jogszabályok és **a** nemzetközi egyezmények követelményeinek, a lobogó szerinti államnak indokolt mérlegelnie, hogy szükséges-e további szankciókat hozni, beleértve a hajó törlését az állam lajstromából.
6. Ha minden korrekciós intézkedést megtettek, hogy a hajó összhangba kerüljön **a nemzetközi** egyezményekkel **és a közösségi szabályokkal**, helyénvaló, hogy a lobogó szerinti állam **az IMO vonatkozásában a** módosított SOLAS 74. egyezmény 1. fejezetének 19(d) szabályával és a módosított A.787(19) IMO-határozat 5.2. bekezdésével összhangban **elkészített** jelentést **küldjön** az IMO-nak, **a Bizottság tekintetében pedig a közösség kapcsolódó előírásairól szóló további tájékoztatást tartalmazó jelentést tegyen a Bizottságnak.**

4. JÁRULÉKOS FELMÉRÉS

1. Az előbbieken említett járulékos felméréshez hozzátartozik az alábbi területekre kiterjedő vizsgálat, amelynek elég alaposnak kell lennie ahhoz, hogy a lobogó szerinti állam felmérője meggyőződhessen arról, hogy a hajó, valamint annak felszerelése és személyzete megfelel a rá vonatkozó összes jogszabálynak és nemzetközi egyezménynek:
 - Bizonyítványok és iratok
 - Hajótest szerkezete és kialakítása
 - Merülésvonal kijelölésének feltételei
 - Főbb gépészeti elemek és rendszerek
 - Géptér tisztasága
 - Életmentő felszerelések
 - Tűzbiztonság
 - Navigációs berendezések
 - Berakodás és raktér kialakítása
 - Rádióberendezések
 - Elektromos berendezések
 - Szennyezés megelőzése
 - Élet- és munkakörülmények
 - Legénység
 - Személyzet tanúsítása
 - Utasok biztonsága
 - Működési követelmények, beleértve a személyzeti kapcsolattartást, a gyakorlatokat, a képzést, valamint a parancsnoki hídi és géptermi teendőket és biztonságot.
2. *Beletartoznak* még, de nem kizárólagosan, a kiterjesztett ellenőrzésnek azon vonatkozó részei, amelyek a 95/21/EK irányelv V. **mellékletében, vagy** a [kikötő szerinti állam általi ellenőrzésről szóló] 2007/.../EK irányelv VIII. mellékletének C. részében szerepelnek. A lobogó szerinti állam felmérőinek attól sem kell tartózkodniuk, hogy például a túlélési járműveket és azok vízre bocsátását, a fő- és segédgépeket, a raktárfedeleket, a fő áramellátó rendszert vagy a fenékvízrendszert működési próbának vessék alá, ha szükségesnek ítélik.