

2007. április 25., szerda

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. Nem megfelelő higiéniai állapotok 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, 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.

---

#### VI. MELLÉKLET

##### HAJÓ-ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

1. A biztonsághoz szükséges összetételű és létszámú személyzetre vonatkozó elvek (IMO A. 890(21) módosított formájában).
2. Veszélyes Áruk Nemzetközi Tengerészeti Szabályzatának rendelkezései.
3. A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) „A munkakörülmények ellenőrzése a hajók fedélzetén: Az eljárásra vonatkozó iránymutatások” című kiadványa.
4. A párizsi memorandum I. melléklete „Kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzési eljárások” és a memorandumban kiadott erre vonatkozó utasítások és iránymutatások.
5. Az IMO MSC 159(78) határozata (amelyet 2004. május 21-én fogadtak el): „A tengerhajózás védelmének fokozására szolgáló megfelelési és ellenőrzési intézkedésekről szóló ideiglenes útmutató”.

---

#### VII. MELLÉKLET

##### A HAJÓK VÉDELMERE VONATKOZÓ ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

- A. A beszállás/berakodás előtt
1. Ez az útmutatás csak a 725/2004/EK rendelet 3. cikkének (1), (2) és **adott esetben 3. cikkének** (3) bekezdésében említett hajókra vonatkozik, és csak abban az esetben, ha nem az ellenőrzést végző kikötő szerinti állam lobogója alatt hajóznak.
  2. Az ellenőröknek ismerniük kell az ellenőrzés helyszínéül szolgáló kikötő-létesítmény védelmi szintjét.
  3. Az ellenőrök a hajóra lépés előtt hozzájuk érkezett, védelemmel kapcsolatos panaszokat vagy jelentéseket továbbítják az illetékes tengerészeti biztonsági hatósághoz<sup>(1)</sup>, és ez a hatóság dönt a megfelelően meghatalmazott védelmi tiszt által végzendő védelmi ellenőrzés elsőbbségéről.

---

(<sup>1</sup>) A védelmi intézkedések alkalmazására az állam által kijelölt hatóság.

**2007. április 25., szerda**

4. Noha a hajó védelme a hajóparancsnok kizárólagos hatásköre, a parancsnok nem tagadhatja meg a megfelelő felhatalmazással bíró ellenőrtől, hogy a hajó ellenőrzése céljából a fedélzetre lépjen. Előfordulhat olyan eset, amikor a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést kötelező elvégezni, ám a hajóparancsnok védelmi okokra hivatkozva megpróbálja korlátozni az ellenőrzést. Ha az ellenőr szerint ez indokolatlan, fel kell vennie a kapcsolatot az illetékes védelmi hatósággal.
5. Az ellenőröknek tisztában kell lenniük azzal, hogy 3-as védelmi szint mellett a védelmi intézkedések valóban korlátozhatják a kikötő szerinti állam által végzett „biztonsági” ellenőrzést.  
Például teljes vészhelyzeti gyakorlat nem végezhető el. Olyan helyzet is előfordulhat, amelyben az illetékes védelmi hatóság korlátozza a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzési tevékenységeket.

**B. Első ellenőrzés**

Az első ellenőrzés során az ellenőr:

1. A hajó megközelítése és a fedélzetre lépés során, valamint a hajót körüljárva megfigyeli a hajó védelmi jellemzőit a párizsi memorandum vonatkozó útmutatásai szerint, és figyelembe véve a hajó és a kikötő által megkívánt védelmi szintet. Az ellenőröknek nem feladata a védelmi rendszert ellenőrizni, csak azokkal a jellemzőkkel kell foglalkozniuk, amelyekkel a fedélzeten végzett szokásos feladatuk során szembesülnek.
2. Ellenőrzi a nemzetközi hajóvédelmi bizonyítvány (ISSC) vagy az ideiglenes ISSC meglétét, érvényességét, hogy azt a hajóért felelős hatóság, annak felhatalmazottja vagy kérésére egy másik tagállam hatósága állította-e ki.
3. Megtudakolja a hajókapitánytól, hogy a hajóra milyen védelmi szint vonatkozik, és meggyőződik arról, hogy ez a szint megfelel-e legalább a kikötő által megkívánt szintnek.
4. A dokumentáció ellenőrzésekor bizonyítékokat kér arra nézve, hogy a védelmi gyakorlatokat megfelelő időközönként végrehajtották – vagyis legalább három havonta, de egyes legénységi változások után is – (ISPS szabályzat A. rész 13. szakasz és B. rész 13.6. és 13.7. bekezdések).
5. Ellenőrzi az utolsó tíz kikötőbe való befutás dokumentációját, beleértve a hajó-kikötő és hajó-hajó kapcsolatokat. A dokumentációnak minden esetben tartalmaznia kell:
  - a hajó aktuális védelmi szintjére vonatkozó adatokat – bármely különleges vagy kiegészítő védelmi intézkedés említésével
  - arra vonatkozó információt, hogy megfelelő hajóvédelmi intézkedéseket alkalmaztak minden hajó-hajó tevékenység során.
6. Felméri, hogy a hajó személyzetének legfontosabb tagjai képesek-e hatékonyan kommunikálni egymással.

**C. Egyértelmű bizonyítékok**

1. Az ellenőr az első 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.

2007. április 25., szerda

- 1.6. *Bizonyíték arra, hogy a védelmi intézkedések terén jelentős hiányosságok tapasztalhatók.*
  - 1.7. Harmadik féltől információ (jelentés, panasz) érkezett a védelemmel kapcsolatban.
  - 1.8. A hajónak sokadszorra is ideiglenes nemzetközi hajóvédelmi bizonyítványa van, és az ellenőr szakmai megítélése szerint a hajó vagy a társaság azért kért ideiglenes bizonyítványt, hogy az ideiglenes bizonyítvány érvényességén túl elkerülhesse a SOLAS 74. számú egyezményének XI. fejezete 2. része és az ISPS szabályzat A. részének való 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 egyezmény XI. fejezetének 9. szabálya szerint milyen további ellenőrzési intézkedések szükségesek.
  3. A fent említettektől eltérő egyértelmű bizonyítékok a védelmi tiszt hatáskörébe tartoznak.
- D. További ellenőrzési intézkedések
1. Ha a fedélzeten nincs érvényes ISSC vagy ideiglenes ISSC, az ellenőr visszatartja hajót az ezen irányelv XI. mellékletében ismertetett visszatartási eljárást alkalmazva.
  2. Minden további ellenőrzési intézkedésről az illetékes védelmi hatóság dönt. Ezeket a SOLAS 74. számú egyezménye XI. fejezetének 2. része tartalmazza.
  3. A közösségi jog, a nemzeti jog és esetleges megállapodások erre vonatkozó követelményei függvényében az illetékes védelmi hatóság döntéshozatal előtt vagy a védelmi tiszték érkezéséig felkérheti az ellenőrt további vizsgálatok végzésére.  
Ezek a vizsgálatok a következőkre korlátozódnak:
    - (a) Meggyőződik arról, hogy a fedélzeten van védelmi terv és hajóvédelmi tiszt.
    - (b) Meggyőződik arról, hogy a hajóparancsnok és a hajó személyzete, különösen a hajóvédelmi tiszt, az ügyeletes tiszt és a hozzáférést ellenőrző személyek ismerik az alapvető fedélzeti védelmi eljárásokat.
    - (c) Ellenőrzi, hogy a hajóvédelmi tiszt és a kikötő-létesítmény védelmi tisztje felvették-e egymással a kapcsolatot.
    - (d) Meggyőződik arról, hogy vannak nyilvántartások a hajó védelmi rendszerének fenntartásáról, így:
      - a belső ellenőrzésekről és a védelmi tevékenységek felülvizsgálatáról
      - a hajóvédelem rendszeres felülvizsgálatáról
      - a hajóvédelmi terv rendszeres felülvizsgálatáról
      - a hajóvédelmi terv módosításainak végrehajtásáról
      - a fedélzeten található védelmi berendezések karbantartásáról, hitelesítéséről és teszteléséről, beleértve a hajó védelmi riasztórendszerének tesztelését.
  - e) ellenőrzi az alábbiakról szóló feljegyzéseket:
    - a védelmet veszélyeztető események
    - a védelmi szabályok megszegése
    - a védelmi szint változásai
    - a hajó közvetlen védelmével kapcsolatos kommunikáció.
4. Ha kizárólag a hajó védelmi tervének megfelelő rendelkezései ismeretében lehet meggyőződni a meg nem felelésről, illetve megszüntetni azt, a meg nem feeléssel kapcsolatos szakaszokhoz – kivételesen – korlátozott hozzáférést lehet biztosítani azzal a feltétellel, hogy ehhez a lobogó szerinti állam vagy a hajóparancsnok jóváhagyását adja. Ezeket a szakaszokat konkrétan felsorolja az ISPS szabályzat A. része.

**2007. április 25., szerda**

5. A terv azon részei, amelyek bizalmas információt tartalmaznak nem képezhetik vizsgálat tárgyát a lobbó szerinti állam beleegyezése nélkül.  
Ezeket a szakaszokat konkrétan felsorolja az ISPS szabályzat A. része.
6. Ha az illetékes védelmi hatóság további ellenőrzési tevékenységet végez, és ezek a tevékenységek korlátozzák vagy gátolják a kikötő szerinti állam által végzett „biztonsági” ellenőrzést, az ellenőrnek fel kell vennie a kapcsolatot az illetékes védelmi hatósággal, és arra kell törekednie, hogy a védelmi ellenőrzés lezárulta után fejezze be vagy végezze el a biztonsági ellenőrzést. A hajók indokolatlan feltartóztatására vonatkozó elvek az ilyen esetekre is érvényesek. Azonban ha a védelmi előírásokat megszegték, az általában indokolja azt, hogy az ellenőr befejezze a kezdeti biztonsági ellenőrzést, vagy folytassa azt, ha a nem védelmi tényezők alaposabb vizsgálatát indokoltá tevő egyértelmű bizonyítékok kerültek napvilágra.
7. Ha az illetékes védelmi hatóság úgy határoz, hogy kiutasítja a hajót, az ellenőrnek gondoskodnia kell arról, hogy a hatóság teljes mértékben tisztában legyen azzal, hogy milyen biztonsági és/vagy környezeti következményekkel járhat, ha a hajó elhagyja a révet és/vagy kihajózik a tengerre. Ebbe beletartozhat olyan kockázat is, amely a rakománykezelési műveletek megszakításából fakad. Az illetékes védelmi hatóságnak figyelembe kell vennie valamennyi kockázati tényezőt, amikor a szükséges intézkedésről dönt.
8. Ha egy hajót nem védelmi okoknál fogva tartanak vissza, de kiutasítják, mielőtt a vizsgálat lezáródna, akkor a visszatartás kitiltó határozatot vonhat maga után a 15. cikk szerint.

---

**VIII. MELLÉKLET****A HAJÓK MEGERŐSÍTETT ELLENŐRZÉSÉRE VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK**

(a 13. cikk szerint)

**BIZONYOS HAJÓKATEGÓRIÁK KITERJESZTETT ELLENŐRZÉSÉVEL KAPCSOLATOS ELJÁRÁSOK**

A gyakorlati megvalósíthatóságtól és a személyek, a hajó vagy a kikötő biztonságával kapcsolatos szükséges korlátozásoktól függően legalább az alábbi pontoknak kell a megerősített ellenőrzés részét képezniük. Az ellenőrnek tudomással kell bírnia arról, hogy bizonyos fedélzeti műveletek biztonságos végrehajtását, például a rakománykezelési műveleteket a kiterjesztett ellenőrzés végrehajtása veszélyeztetheti, ha az elvégzendő ellenőrzést, amely e tevékenységre közvetlen kihatással van, az ilyen műveletek végrehajtása közben kell elvégezni.

**1. MINDEN HAJÓN**

- a fő áramforrás kiesésének szimulációja (áramkimaradás),
- a vészvilágítás,
- vészhelyzeti tűzoltószivattyú működése a tűzoltó-fővezetékre csatlakoztatott két tűzoltótömlővel,
- a fenékvízszivattyúk működése,
- a vízmentes ajtók zárhatósága,
- a mentőcsónakok vízre eresztése,
- a kazánok, ventilátorok és tüzelőanyag szivattyúk vészhelyzeti távleállító-berendezése,
- a kormánygép, beleértve a kisegítő kormánygépet,
- rádió-berendezések vészhelyzeti áramforrása,
- a géptéri olajelválasztó (lehetőség szerint ki kell próbálni).