

2007. április 25., szerda

X. MELLÉKLET

VIZSGÁLATI JELENTÉS

(a 16. cikkel összhangban)

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 szereplőnek megfelelően),
6. IMO-szám,
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 az elismert szervezet, illetve azok az elismert szervezetek, amelyek e hajó esetében kibocsátották 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 hajótulajdonos 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 ELLENŐRZÉSSSEL KAPCSOLATOS ADATOK

1. a vonatkozó nemzetközi 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 vagy éves 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.

2007. április 25., szerda

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 a hajóosztályozó társaság vagy más, ellenőrzést végrehajtó magánszerv hatásköre kiterjedt-e azokra a hiányosságokra, amelyek önmagukban vagy egymással társítva a visszatartáshoz vezettek,
5. a megtett intézkedések.

XI. MELLÉKLET

A HAJÓVISSZATARTÁS KRITÉRIUMAI

(a18. cikk (4) bekezdése 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 indokoltta tehetik az érintett hajó visszatartását (lásd 18. cikk (4) bekezdés).

Ha a visszatartás oka az, hogy a hajóban a kikötőbe tartó útja során véletlenül kár keletkezett, nem kell visszatartást elrendelni, feltéve hogy:

- a) az 74. SOLAS egyezmény 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 biztonság, 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.