

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.

2007. április 25., szerda

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 keletkeztet 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 indokolttá 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 képes-e:*

3. biztonságosan hajózni *az előtte álló út során;*
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 kapcsolatot vészhelyzetekben egymással 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 indokolttá 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 indokolttá 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 egyezménynek (vagy vonatkozó megállapodásnak) 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.

2007. április 25., szerda

3.2. A SOLAS-egyezmény 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, szelőlőztető 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 szerű állapota vagy súlyos károsodása;
9. vészjelzés és biztonsági kapcsolattartás céljaira használt rádió-berendezések hiánya vagy nem megfelelő működése;
10. navigációs berendezések hiánya vagy nem megfelelő működése a V/16.2. SOLAS-szabály 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, típusjávahagyott elektronikus térképkijelző és információs rendszer (ECDIS) is;
12. szikramentes elszívó ventilátorok hiánya a rakományszivattyú terekben;
13. a párizsi memorandum I. 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;

2007. április 25., szerda

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. A merülésvonal egyezmény hatálya 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 a megfelelő formában, amelynek segítségével a hajóparancsnok gyorsan és egyszerű eszközökkel intézkedhet a hajó rakományának és balasztjának 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-egyezmény 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-egyezmény 13G (3) b) szabályának meg nem felelő vizsgálati jelentés;
- 3.7. A Marpol-egyezmény II. mellékletének hatálya alá eső területek
1. 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-egyezmény V. mellékletének hatálya alá eső területek
1. hulladékkezelési terv hiánya;
 2. hulladéknylvántartási könyv hiánya;
 3. a hajó személyzete nem ismeri jól a hulladékkezelési terv hulladékelhelyezési követelményeit.

2007. április 25., szerda

- 3.9. Az STCW-egyezmény és a 2001/25/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 arról, 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 biztonsághoz 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. a folyosókon/lakóterekben túlzott mennyiségű szemet, felszerelésekből vagy rakományból álló torlaszok vagy egyéb, a biztonságot veszélyeztető állapot;
 6. 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 szolgáltathat a rakománykezelő műveletek leállításához.

XII. MELLÉKLET

AZ ELLENŐRÖKKEL SZEMBEN TÁMASZTOTT MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

(a 21. cikk (1) és (5) bekezdése szerint)

1. Az ellenőröknek megfelelő elméleti tudással és gyakorlati tapasztalattal kell rendelkezniük a hajókkal és azok működésével kapcsolatban. Jártasnak kell lenniük a nemzetközi egyezmények követelményeinek, valamint a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzési eljárások követelményeinek érvényesítésében. Ezt a szaktudást és a nemzetközi és közösségi követelmények érvényesítésében való jártasságot dokumentált képzések során kell megszerezniük, amelyek tartalmazznak vizsgát és újraérvényesítést a 21. cikkben meghatározott időközönként.
2. Az ellenőr legalább:
 - a) megfelelő képzéssel bír egy tengeri vagy hajózási intézménytől, rendelkezik tengeren töltött hajó-
stiszti tapasztalattal, van vagy volt STCW II/2-es vagy III/2-es bizonyítványa vagy