

31995L0021

1995.7.7.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 157/1

A TANÁCS 95/21/EK IRÁNYELVE

(1995. június 19.)

a Közösség kikötőiben és a tagállamok felségvizein történő hajózás tekintetében a hajózás biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi előírások végrehajtásáról (kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzés)

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 84. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 189c. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel a Közösség komoly aggodalmát fejezi ki a hajózási balesetekkel és a tagállamok tengereinek és tengerpartjainak a szennyezésével kapcsolatban;

mivel a Közösség ugyanilyen mértékben aggodalmát fejezi ki a hajókon szolgálatot teljesítők élet- és munkakörülményeivel kapcsolatban;

mivel a Tanács 1993. január 25-i ülésének következtetései felhívják a Közösséget és a tagállamokat a tengerek biztonsága és a környezetvédelem megfelelő nemzetközi követelményeinek alkalmazására, kikényszerítésére és az újonnan elfogadott előírások bevezetésére;

mivel a Tanács a tengerek biztonságára vonatkozó közös politikáról ⁽⁴⁾ szóló, 1993. június 8-i állásfoglalásában szorgalmazta, hogy a Bizottság a lehető legrövidebb időn belül terjessze a Tanács elé a hajók ellenőrzésével kapcsolatos kritériumokról szóló meghatározott intézkedésekre vonatkozó ajánlásait és hivatalos javaslatait, beleértve a hajók visszatartására vonatkozó szabályok harmonizációját, továbbá az ellenőrzési eredmények nyilvánosságra hozatalának lehetővé tételét és a hajók fogadásának elutasítását a közösségi kikötőkben;

mivel a hajók biztonsága, a hajók általi szennyezés megelőzése és a hajókon szolgálatot teljesítők élet- és munkakörülményei

hatékonyan növelhetők a követelményeket nem kielégítő hajók számának drasztikus csökkentésével a közösségi vizeken nemzetközi egyezmények, szabályzatok és állásfoglalások szigorú alkalmazásával;

mivel a hajók biztonságának, a hajók általi szennyezés megelőzésének és a hajókon szolgálatot teljesítők élet- és munkakörülményeinek ellenőrzése elsődlegesen – ahogy korábban is – a lobogó szerinti állam feladata; mivel ugyanakkor a lobogó szerinti államok növekvő számban súlyos mulasztásokat követnek el a nemzetközi követelmények bevezetése és kikényszerítése terén; mivel a nemzetközi követelmények betartását a hajók biztonsága, a környezetszennyezés megelőzésének és a hajókon szolgálatot teljesítők élet- és munkakörülményeinek terén a kikötő szerinti államnak is ellenőriznie kell;

mivel a tagállamok felségvizein hajózó és a tagállamok kikötőit használó hajók vonatkozásában alkalmazandó nemzetközi követelmények hatékony kikényszerítésében összehangolt megközelítéssel elkerülhető a verseny torzulása;

mivel a Közösség a felügyeleti eljárások összehangolásával kapcsolatos jogszabályainak keretei alapvető fontosságúak annak biztosításához, hogy a Közösség közlekedési és környezetvédelmi alapelveinek központi kérdését képező hajózás biztonsági és környezetszennyezés megelőzési elveinek alkalmazása egységes legyen;

mivel a tengerek szennyezése természeténél fogva határokon átnyúló jelenség; mivel a szubszidiaritás elvének megfelelően a tagállamokhoz tartozó tengerek vonatkozásában az e téren meghozandó óvintézkedések a leghatékonyabban közösségi szinten hozhatók meg, mert a tagállamok elszigetelten nem képesek megfelelő és hatékony intézkedéseket hozni;

mivel a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzés jogi kereteinek, valamint az egységes szabályoknak és kritériumoknak az elfogadásához a megfelelő eljárás egy tanácsi irányelv;

mivel a kikötő szerinti illetékes állam által végzett ellenőrzések tárgyában 1982. január 26-án Párizsban aláírt Párizsi memorandum alkalmazásából nyert tapasztalatokat fel kell használni;

mivel a kikötőket felkereső külföldi hajók 25 %-ának a tagállamok általi ellenőrzése egy adott év folyamán olyan gyakorlat,

⁽¹⁾ HL C 107., 1994.4.15., 14. o. és HL C 347., 1994.12.8., 15. o.

⁽²⁾ HL C 393., 1994.12.31., 50. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 1994. október 27-i véleménye (HL C 347., 1994.12.8., 15. o.), a Tanács 1995. március 14-i közös álláspontja (HL C 93., 1995.4.13., 25. o.) és az Európai Parlament 1995. május 18-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ HL C 271., 1993.10.7., 1. o.

amellyel biztosítható, hogy a Közösség vizein közlekedő hajók nagy számban ellenőrzésen essenek át;

mivel hatékonyabb rendszert kell kidolgozni az ellenőrizendő hajók kiválasztására vonatkozóan;

mivel a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekkel kapcsolatos szabályokat és eljárásokat, beleértve a hajók visszatartásának kritériumait is, egységesíteni kell annak biztosítása érdekében, hogy azok alkalmazása az összes kikötőben következetes legyen, amely szintén drasztikusan csökkenti a megfelelő ellenőrzési hálózat elkerülése céljából bizonyos kikötők kiválasztásának lehetőségét;

mivel a Bizottság „A tengerek biztonságára vonatkozó közös politikáról” című kiadványában és a Párizsi memorandum éves jelentésében közölt baleseti, hajó visszatartási és hiányossági statisztikák rámutatnak, hogy bizonyos hajókat kategóriákat kiterjesztett ellenőrzésnek kell alávetni;

mivel a vonatkozó egyezmények rendelkezéseinek be nem tartásából eredő hiányosságokat orvosolni kell; mivel a hiányosságok megszüntetésére kötelezett hajókat olyan esetekben, amikor a hiányosságok egyértelműen biztonsági, egészségügyi vagy környezeti kockázatot idéznek elő, vissza kell tartani mindaddig, amíg a hiányosságokat meg nem szüntetik;

mivel az illetékes hatóságok által hozott, visszatartásra vonatkozó döntések ellen fellebbezési jogosultságot kell biztosítani annak érdekében, hogy az indokolatlan visszatartást és késedelmet előidéző, megfelelően alá nem támasztott döntések megakadályozhatók legyenek;

mivel az ellenőrzést végrehajtó kikötő felszereltsége alkalmas lehet arra, hogy az illetékes hatóság engedélyezze a hajó megfelelő hajójavító üzembe történő áthajózását, feltéve hogy az útra vonatkozóan előírt feltételeket a hajó betartja; mivel az előírásoknak nem megfelelő hajók veszélyt jelentenek a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre és annak köszönhetően, hogy az egyezmények vonatkozó rendelkezései szerint a javításokat nem hajtják végre, gazdasági előnyre tesznek szert, és ezért számukra meg kell tagadni a Közösség kikötőibe való belépés lehetőségét;

mivel előfordulhatnak olyan körülmények, amikor meg kell adni az engedélyt kikötő felkeresésére egy olyan hajó számára, amelynek a Közösség kikötőinek felkeresését egyébként elutasították; mivel ilyen körülmények előfordulásakor a hajó belépését csak egy meghatározott kikötőbe lehet engedélyezni és a biztonságos belépés biztosításához meg kell tenni minden óvintézkedést;

mivel a hajók szerkezetével, felszerelésével és személyzetével kapcsolatos egyezményekben szereplő előírások összetettsége, az ellenőrök által meghozott döntések súlyos következményei, valamint az ellenőrzést végrehajtók részéről a teljes pártatlan-ság biztosításának szükségessége miatt az ellenőrzéseket hivata-

los meghatalmazással, magas szintű ismeretekkel és tapasztalatokkal rendelkező közalkalmazottak vagy más szabályosan meghatalmazott személyek hajtják végre;

mivel a révkalauzok és kikötőhatóságok hasznos információkat szolgáltathatnak a hajók és azok személyzetének hiányosságai-val kapcsolatban;

mivel a tagállamok illetékes hatóságai és egyéb hatóságok vagy szervezetek közötti együttműködés szükséges annak biztosításához, hogy azok a hiányossággal rendelkező hajók, amelyek továbbhaladását engedélyezték, nyomon követhetők legyenek, és a kikötőben tartózkodó hajókkal kapcsolatos információ-csere biztosítható legyen;

mivel a Párizsi memorandum hatálya alatti Sirenac E elnevezésű információs rendszer az ezen irányelvben előírt rendelkezések alkalmazásához szükséges további információ-t bocsát rendelkezésre;

mivel a nemzetközi biztonsági, egészségügyi és tengeri környezetvédelmi követelményeknek nem megfelelő hajókkal kapcsolatos információk nyilvánosságra hozatala hatékony elrettentést jelenthet, amelynek következtében a szállítmányozók tartózkodnak ilyen hajók igénybevételeitől, és ösztönzőleg hathat a hajótulajdonosokra a szükséges intézkedések meghozatala vonatkozásában anélkül, hogy arra őket kényszeríteni kellene;

mivel a visszatartott hajók ellenőrzésének teljes költségét a hajótulajdonosnak vagy a hajó üzemeltetőjének kell viselnie;

mivel ezen irányelv keretében célszerű a közösség kikötőibe érkező vagy onnan induló, veszélyes vagy szennyező árut szállító hajókra vonatkozó minimumkövetelményekről szóló, 1993. szeptember 13-i 93/75/EGK tanácsi irányelv⁽¹⁾ 12. cikkének rendelkezései szerint felállított bizottságot felkérni, hogy nyújtson támogatást a Bizottság számára a Párizsi memorandummal kapcsolatos fejlemények figyelembevételével és a megszerzett tapasztalatok alapján a tagállamok ellenőrzési kötelezettségeinek módosításához és az egyezmények, jegyzőkönyvek, szabályzatok és állásfoglalások, valamint a Párizsi memorandum módosításainak tükrében ezen irányelv mellékleteinek kiigazításához,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az irányelv célja

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

- a tengerek biztonságával, a környezetvédelemmel és a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos nem-

⁽¹⁾ HL L 247., 1993.10.5., 19. o.

zetközi és vonatkozó közösségi jogszabályok betartatása bármely ország lobogóját viselő hajók által,

- a kikötő szerinti állam hatósága által végzett hajó ellenőrzések céljaira közös követelményrendszer kidolgozása, és a hajók ellenőrzésével és visszatartásával kapcsolatos eljárások egységesítése megfelelő módon, tekintetbe véve a tagállamok tengerészeti hatóságai által a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekről szóló Párizsi memorandum hatálya alatt vállalt kötelezettségeket.

2. cikk

Fogalom meghatározások

Ezen irányelvnek és mellékleteinek alkalmazásában:

1. Egyezmények:

- a merülésvonalakra vonatkozó 1966. évi nemzetközi egyezmény (LL 66),
- az életbiztonság a tengeren tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS 74),
- a hajók által okozott környezetszennyezés megelőzéséről szóló, 1973. évi nemzetközi egyezmény, és az ahhoz csatolt 1978. évi jegyzőkönyv (Marpol 73/78),
- a tengerészek képzéséről, képezéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló, 1978. évi nemzetközi egyezmény (STCW 78),
- a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzatról szóló, 1972. évi egyezmény (Colreg 72),
- a hajók közbözéséről szóló, 1969. évi nemzetközi egyezmény,
- a kereskedelmi hajók minimumkövetelményeiről szóló, 1976. évi egyezmény (ILO 147),

a felsorolt egyezmények vonatkozó jegyzőkönyveivel és módosításaival, valamint az ezen irányelv elfogadása napján hatályban lévő, vonatkozó kötelező érvényű szabályzatokkal együtt;

2. Párizsi memorandum: a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekről 1982. január 26-án Párizsban aláírt Párizsi memorandum, az ezen irányelv elfogadásának napján hatályos változatban;
3. Hajó: minden olyan tengerjáró hajó, amelyre egy vagy több egyezmény alkalmazandó, és amely nem a kikötő szerinti állam lobogóját viseli;
4. Tengeri létesítmény: olyan tengerfenékhez rögzített vagy úszó platform, amely egy tagállam kontinentális talapzatára vagy a fölé van telepítve;

5. Ellenőr: olyan közalkalmazott vagy egyéb személy, akit egy tagállam illetékes hatósága megfelelően felhatalmazott, hogy rendszeresen végezzen a kikötő szerinti állam hatósága általi ellenőrzéseket, és ezért a tevékenységéért az említett illetékes hatóság felé felelősséggel tartozik;

6. Ellenőrzés: egy hajó felkeresése a vonatkozó bizonyítványok és egyéb dokumentumok érvényességének, valamint a hajó, annak felszerelése és személyzete állapotának, továbbá a hajón szolgálatot teljesítők élet- és munkakörülményeinek ellenőrzése céljából;

7. Részletesebb ellenőrzés: olyan ellenőrzés, ahol a hajót, annak felszerelését és személyzetét egészben vagy részben, a 6. cikk (3) bekezdésében meghatározott körülmények között, a hajó szerkezetére, felszerelésére, személyzetére, az élet és munkakörülményekre, valamint a fedélzeti munkavégzéssel kapcsolatos eljárásokra vonatkozóan ellenőrzik;

8. Kiterjesztett ellenőrzés: a 7. cikkben meghatározott ellenőrzés;

9. Hajók visszatartása: a hajók tengerre kifutásának kifejezett tilalma az ellenőrzések során megállapított hiányosságok miatt, amelyek külön-külön vagy együttesen a hajót tengeri hajózásra alkalmatlanná teszik;

10. 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.

3. cikk

Az irányelv hatálya

(1) Ezen irányelv hatálya az olyan hajóra és annak személyzetére terjed ki:

- amely egy tagállam kikötőjébe vagy tengeri létesítményéhez érkezik, vagy
- ilyen kikötőben vagy ilyen tengeri létesítménynél horgonyoz.

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

(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 biztosítása érdekében, hogy az érintett hajók ne jelentenek nyilvánvaló veszélyt a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre nézve. 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 aláíró fél, a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ilyen hajóval és annak 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 kedvtelési célú hajókra.

4. cikk

Ellenőrző testület

A tagállamok a hajók ellenőrzésére megfelelő, nemzeti tengerészeti hatóságokat (a továbbiakban: illetékes hatóságok) tartanak fenn, és minden megfelelő intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy illetékes hatóságaik az ezen irányelvből eredő kötelezettségeiket teljesítsék.

5. cikk

Ellenőrzési kötelezettségvállalások

(1) Minden tagállam illetékes hatósága évenként a kikötőbe befutó hajók száma legalább 25 %-ának megfelelő számú hajón hajt végre ellenőrzést egy reprezentatív naptári év folyamán.

(2) A hajók ellenőrzés céljára történő kiválasztásában az illetékes hatóság az I. mellékletben említett hajók számára biztosít elsőbbséget.

(3) A tagállamok eltekintenek az olyan hajók ellenőrzésétől, amelyen bármelyik más tagállam az előző hat hónapban ellenőrzést hajtott végre, amennyiben:

- az ilyen hajó nem szerepel az I. melléklet felsorolásában, és
- egy előző ellenőrzést követően nem érkezett jelentés hiányosságokról, és
- az ellenőrzésre nem áll fenn egyértelmű bizonyíték.

(4) A (3) bekezdés rendelkezései nem alkalmazandók az egyezményekben egyértelműen előírt üzemeltetési ellenőrzésekre.

(5) A tagállamok és a Bizottság együttműködnek olyan prioritások és eljárások kidolgozásában, amelyek segítségével a valószínűsíthetően hiányosságokkal rendelkező hajók hatékonyabb módon választhatók ki ellenőrzésre.

E cikk rendelkezéseinek minden későbbi módosítást, az (1) bekezdésben említett 25 %-os számadat kivételével, a 19. cikk rendelkezéseiben előírtak szerint kell végrehajtani.

6. cikk

Ellenőrzési eljárás

(1) Az illetékes hatóság gondoskodik arról, hogy a ellenőr legalább:

- a) a II. mellékletben felsorolt bizonyítványokat és dokumentumokat a megfelelő mértékben ellenőrzi;
- b) győződjön meg a hajó általános állapotáról, beleértve a hajó gépterét, a lakótereket és a higiéniai körülményeket is.

(2) Az ellenőr jogosult a II. mellékletben felsoroltakon kívül ellenőrizni minden olyan bizonyítványt és dokumentumot, amelyet az egyezmények rendelkezéseinek hatálya alatt a hajó fedélzetén kell tartani.

(3) Minden olyan esetben, amikor az (1) és (2) bekezdésben említett ellenőrzések végrehajtását követően egyértelmű bizonyítékok alapján feltételezhető, hogy a hajó, annak 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 igényli.

Az „egyértelmű bizonyítékokra” példák a III. mellékletben találhatóak.

(4) A IV. mellékletben a hajók ellenőrzésével kapcsolatosan előírt, vonatkozó eljárásokat és irányelveket szintén tekintetbe kell venni.

7. cikk

Egyes hajók kiterjesztett ellenőrzése

(1) Ha az V. mellékletben felsorolt kategóriákba tartozó hajók részletesebb ellenőrzésére utaló egyértelmű bizonyítékok állnak fenn, a tagállamok biztosítják, hogy kiterjesztett ellenőrzést végeznek.

(2) A V. melléklet B. része tartalmazza a nem kötelező érvényű iránymutatásokat a kiterjesztett ellenőrzés végrehajtásához.

(3) Az (1) bekezdésben említett hajókat 12 hónapos időszakként csak egy alkalommal von kiterjesztett ellenőrzés alá a tagállamok illetékes hatósága. Ugyanakkor ezek a hajók a 6. cikk (1) és (2) bekezdésében említett ellenőrzéseknek alávetettek.

(4) Egy tagállam kikötőjébe érkező és onnan induló, menetrend szerint közlekedő személyhajók esetében az érintett tagállam illetékes hatósága köteles végrehajtani minden egyes hajó

kiterjesztett ellenőrzését. Olyan személyhajók esetében, amelyek menetrendszerűen tagállamok kikötői között közlekednek, a kiterjesztett ellenőrzést azon tagállamok egyikének illetékes hatósága hajtja végre, amelyek kikötői között a személyhajó közlekedik.

8. cikk

A hajóparancsnok részére átadott ellenőrzési jelentés

(1) Az ellenőrzés, részletesebb ellenőrzés vagy kiterjesztett ellenőrzés végrehajtását követően az ellenőr a hajóparancsnoknak egy, a Párizsi memorandum 3. mellékletében meghatározott formájú dokumentumot ad át, amelyben fel kell tüntetnie az ellenőrzés eredményeit és az ellenőr minden döntését, valamint a hajóparancsnok, a hajótulajdonos vagy a hajóüzemeltető által végrehajtandó minden intézkedést.

(2) A hajó visszatartására okot adó hiányosságok esetében a hajóparancsnok számára az (1) bekezdés rendelkezései szerint átadandó dokumentumba felveszik az ezen irányelv hatálya alatt a hajó visszatartásáról szóló közzétételnél feltüntetendő adatokat.

9. cikk

Hiányosságok orvoslása és a hajó visszatartása

(1) Az illetékes hatóság meggyőződik arról, hogy a 6. cikk és 7. cikkben említett ellenőrzés által feltárt vagy megállapított hiányosságok orvoslása az egyezmények rendelkezései szerint megtörtént.

(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 végrehajtják, 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 kockázata, más hajók veszélyeztetése, vagy a tengeri környezet feltételezhető veszélyeztetése nélkül.

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

(4) 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.

(5) Abban az esetben, ha a 6. és 7. cikkben említett ellenőrzések a hajó visszatartását eredményezik, az illetékes hatóság haladéktalanul írásban tájékoztatja a lobogó szerinti állam hatóságát (a továbbiakban: lobogó szerinti hatóság), konzulját vagy

annak hiányában legközelebbi diplomáciai képviselőjét minden olyan körülményről, amellyel kapcsolatosan megítélése szerint beavatkozás szükséges. Mindezekon túlmenően a hajó bizonyítványainak kiállításáért felelős kijelölt felügyelőket vagy elismert szervezeteket is az esetnek megfelelően tájékoztatni kell.

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

(7) 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.

10. cikk

Fellebbezési jogosultság

(1) A hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője, vagy annak tagállambeli képviselője jogosult fellebbezni az illetékes hatóság által meghozott visszatartási határozat ellen. A fellebbezésnek nincs halasztó hatálya.

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

(3) Az illetékes hatóság az (1) bekezdésben említett hajóparancsnokát a fellebbezési jogosultságáról megfelelően tájékoztatja.

11. cikk

Az ellenőrzések és a visszatartás nyomon követése

(1) Ha a 9. cikk (2) bekezdésében említett hiányosságok nem orvosolhatók abban a kikötőben, ahol az ellenőrzést végrehajtották, az érintett tagállam illetékes hatósága engedélyezheti az érintett hajó számára, hogy a legközelebbi hajójavító üzembe hajózzon, 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) Az (1) bekezdésben említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelynek kikötőjében az ellenőrzést vég-

rehajtották, tájékoztatja annak a tagállamnak az illetékes hatóságát, amelyben a hajójavitó üzem található, valamint a 9. cikk (5) bekezdésében említett feleket és – az esetnek megfelelően – a feltételek teljesítéséért felelős minden más hatóságot is a hajó útjáról.

(3) A (2) bekezdésben említett feleket a Párizsi memorandum 2. mellékletének rendelkezései szerint kell tájékoztatni.

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 az (1) bekezdésben említett, a tengerre kifutó azon hajó esetén:

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

meg kell tagadni a Közösségen belül minden kikötő érintésének a lehetőségét mindaddig, 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 i. pontjában említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a hajón hiányosságot észleltek, haladéktalanul értesíti a többi tagállam illetékes hatóságait.

A (4) bekezdés ii. pontjában említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a hajójavitó 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 rendelkezései ellenére a kikötő szerinti állam illetékes hatósága engedélyezheti a hajó meghatározott kikötőbe 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 hiányosságok orvoslásának megtörténte miatt, feltéve hogy a hajótulajdonos, a hajó üzemeltetője vagy a hajóparancsnok a hajó biztonságos kikötőbe érkezése biztosításához a tagállam illetékes hatóságát kielégítő módon megtette a szükséges intézkedéseket.

12. cikk

Az ellenőrökre vonatkozó képzési követelmények

(1) Ellenőrzések végrehajtására csak a VII. mellékletben előírt képesítési követelményeket teljesítő 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) 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 nemzeti jogszabályokkal összhangban az illetékes hatóság által, az ellenőr nevére kiállított igazolványt, amely igazolványban fel kell tüntetni, hogy az okmány tulajdonosa jogosult ellenőrzések végrehajtására.

Az ilyen igazolvány közös modelljét a 19. cikk rendelkezéseiben előírt eljárások szerint kell elkészíteni.

13. cikk

Révkalauzok és kikötőhatóságok jelentései

(1) A hajók kikötőhelyhez történő irányításában vagy onnan történő kivezetésében, illetve egy tagállam egyik kikötője felé tartó hajó irányításában részt vevő révkalauzok, ha szokásos feladataik teljesítése közben bármiféle olyan hiányosság 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 szokásos feladatainak teljesítése közben tudomást szerez arról, hogy a felügyelete alá tartozó kikötőben tartózkodó hajón olyan hiányosságok tapasztalhatók, amelyek veszélyeztethetik a hajó biztonságát vagy a tengeri környezet veszélyeztetésével fenyegetnek, a kikötőhatóság haladéktalanul tájékoztatja a kikötő szerinti állam illetékes hatóságát.

14. cikk

Együttműködés

(1) Minden tagállam gondoskodik saját illetékes hatóságai, kikötőhatóságai és egyéb vonatkozó hatóságok vagy a kereskedelmi szervezetek közötti együttműködés fenntartásáról annak biztosítása céljából, hogy az illetékes hatóság megszerezhesse a tagállam kikötőibe érkező hajókkal kapcsolatos valamennyi szükséges információt.

(2) A tagállamok gondoskodiknak illetékes hatóságaik és a többi tagállam illetékes hatóságai közötti információcseréről és

együttműködés fenntartásáról és az illetékes hatóságok, valamint a Bizottság és a franciaországi St. Maloban felállított Sirenac E információs rendszer között létesített operatív kapcsolat fenntartásáról.

(3) A (2) bekezdésben említett információknak meg kell felelniük a Párizsi memorandum 4. mellékletében meghatározott, és az ezen irányelv 15. cikkében említett elvárt feltételeket kielégítő információknak.

15. cikk

Hajóvisszatartások nyilvánosságra hozatala

Minden illetékes hatóság legalább negyedévenként közzéteszi az előző három hónap folyamán visszatartott azon hajókkal kapcsolatos információkat, amelyeket az elmúlt 24 hónap folyamán egynél több alkalommal tartottak vissza. A következő adatokat hozzák nyilvánosságra:

- a hajó neve,
- a hajótulajdonos vagy a hajóüzemeltető neve,
- IMO-szám,
- a lobogó szerinti állam,
- ha szükséges a hajóosztályozó társaság, és az esetnek megfelelően minden egyes olyan fél, amely a hajó számára a lobogó szerinti állam nevében az egyezmények hatálya alatt bizonyítványokat bocsátott ki,
- a hajó visszatartásának oka,
- a hajó visszatartásának időpontja és az érintett kikötő.

16. cikk

Költségek megtérítése

(1) Ha a 6. és 7. cikkben említett ellenőrzések egy egyezmény hatálya alatti előírásokkal kapcsolatosan 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 meg kell térítenie.

(2) Egy tagállam illetékes hatósága által a 11. cikk (4) bekezdésének rendelkezései szerint végrehajtott ellenőrzésekkel kapcsolatos összes költséget a hajótulajdonos vagy a hajó üzemeltetője viseli.

(3) A hajó visszatartását mindaddig nem szabad feloldani, amíg a költségek teljes összegének befizetése meg nem történt, vagy kielégítő biztosítékot nem nyújtottak a költségek megtérítésére.

17. cikk

A végrehajtás nyomon követéséhez szükséges adatok

(1) A tagállamok az alábbi információkat a Bizottság és a Párizsi memorandum titkársága rendelkezésére bocsátják:

- a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzést az ezen irányelv rendelkezései szerint végző ellenőrök számát. Olyan hatóságok esetében, ahol a kikötő szerint illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzést végző ellenőrök részmunkaidőben foglalkoztatottak, számukat át kell számolni a teljes munkaidőben foglalkoztatott ellenőrök számára,
- az előző öt éves időszak alatt egy reprezentatív naptári évben a tagállam kikötőit felkereső egyedi hajók számát.

(2) Az (1) bekezdésben említett információkat ezen irányelv hatályba lépése napját követő három hónapon belül, majd azt követően minden három naptári évet magában foglaló időszak eltelte után október 1-jéig kell megküldeni.

18. cikk

Szabályozó bizottság

A Bizottság számára a 93/75/EGK irányelv 12. cikkének rendelkezései szerint felállított bizottság az említett cikk rendelkezéseiben előírt eljárásoknak megfelelően nyújt segítséget.

19. cikk

Módosítási eljárás

Ez az irányelv a 18. cikkben előírt eljárás szerint módosítható annak biztosítása céljából, hogy:

- a) a tagállamoknak az 5. cikk rendelkezéseiben előírt ellenőrzési és közzétételi kötelezettségei (kivéve az említett cikk (1) bekezdésében előírt 25 %-os számadatot), valamint a 6., 7. és 15. cikkben előírt ellenőrzési és közzétételi kötelezettségei megfeleljenek az ezen irányelv végrehajtásából nyert tapasztalatoknak, figyelembe véve a Párizsi memorandum fejleményeit;
- b) a mellékletek megfeleljenek a nemzetközi szervezetek és a Párizsi memorandum szervezete által az egyezményekben, jegyzőkönyvekben, szabályzatokban és állásfoglalásokban végrehajtott módosításoknak.

20. cikk

Végrehajtás

(1) A tagállamok legkésőbb 1996. június 30-ig elfogadják azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkoznak erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

22. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

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

Kelt Luxembourgban, 1995. június 19-én.

21. cikk

a Tanács részéről

az elnök

B. PONS

Ez az irányelv a kihirdetését követő 20. napon lép hatályba.

I. MELLÉKLET

ELSŐDLEGESEN ELLENŐRIZENDŐ HAJÓK

(Az 5. cikk (2) bekezdésének értelmében) (*)

1. Egy tagállam kikötőjébe első alkalommal, vagy legalább 12 hónapos távollét után befutó hajók: e feltétel alkalmazásakor a tagállamok figyelembe veszik a Párizsi memorandum szerződő felei által folytatott ellenőrzéseket is. Ha e célra megfelelő adatok nem állnak rendelkezésre, a tagállamok a rendelkezésre álló Sirenac E adatokra támaszkodnak, és azokat a hajókat ellenőrzik, amelyeket az említett adatbázis 1993. január 1-jei indítása után a Sirenac E adatbázisban még nem vettek nyilvántartásba;
2. azon lobogó szerinti államok hajói, amelyek három egymást követő évben szerepelnek a Párizsi memorandum éves jelentésének az átlag feletti számú hajóvisszatartásokat és késedelmeket rögzítő táblázatában;
3. azok a hajók, amelyek számára engedélyezték egy tagállam kikötőjének elhagyását azzal a feltétellel, hogy a feltárt hiányosságokat meghatározott időszakon belül orvosolni fogják, az ilyen időszak lejártát követően;
4. azok a hajók, amelyekről révkalauzok vagy kikötőhatóságok olyan hiányosságok meglétét jelentették, amelyek veszélyeztethetik azok biztonságos hajózását (a Tanács 1993. szeptember 13-i 93/75/EGK irányelve és ezen irányelv 13. cikke szerint);
5. azok a hajók, amelyeknek az egyezmények hatálya alatt kibocsátott kötelező, a hajó építésére és felszerelésére vonatkozó bizonyítványait és osztályozó bizonyítványait olyan szervezet bocsátotta ki, amely a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 1994. november 22-i 94/57/EK tanácsi irányelv ⁽¹⁾ szerint nem elismert szervezet;
6. azok a hajók, amelyek nem teljesítik a 93/75/EGK tanácsi irányelvben előírt kötelezettségeket;
7. azok a hajók, amelyeket a kiterjesztett ellenőrzés alá tartozó kategóriába soroltak (az ezen irányelv 7. cikkében előírt rendelkezések szerint);
8. azok a hajók, amelyek osztályát az előző hat hónap folyamán biztonsági okok miatt felfüggesztették.

(*) Az itt felsorolt kritériumok sorrendje a kritériumok fontossága szempontjából nem mérhető.

⁽¹⁾ HL L 319., 1994.12.12., 20. o.

II. MELLÉKLET

BIZONYÍTVÁNYOK ÉS DOKUMENTUMOK LISTÁJA

(A 6. cikk (1) bekezdésének értelmében)

1. Nemzetközi köbözési bizonyítvány (1969);
 2. – személyhajó-biztonsági bizonyítvány,
 - teherhajószerkezet-biztonsági bizonyítvány,
 - teherhajó-biztonsági felszerelési bizonyítvány,
 - teherhajó-biztonsági rádiótávíró-bizonyítvány,
 - teherhajó-biztonsági rádiótávbeszélő-bizonyítvány,
 - teherhajó-biztonsági rádió-bizonyítvány,
 - felmentesítési bizonyítvány,
 - teherhajó-biztonsági bizonyítvány;
 3. ömlesztett cseppfolyósított gáz szállítására vonatkozó nemzetközi alkalmassági bizonyítvány;
 - ömlesztett cseppfolyósított gáz szállítására vonatkozó alkalmassági bizonyítvány;
 4. ömlesztett veszélyes vegyi anyagok szállítására vonatkozó nemzetközi alkalmassági bizonyítvány;
 - ömlesztett veszélyes vegyi anyagok szállítására vonatkozó alkalmassági bizonyítvány;
 5. olajszennyezések megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány;
 6. szennyeződések megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány ömlesztett, káros, folyékony anyagok szállításához;
 7. nemzetközi merülésvonal bizonyítvány (1966);
 - nemzetközi merülésvonal-felmentési bizonyítvány;
 8. olajnapló, I. és II. rész;
 9. rakomány-nyilvántartási könyv;
 10. minimális biztonságos személyzet létszámát igazoló okmány;
 - képesítő bizonyítványok;
 11. egészségügyi alkalmassági bizonyítványok (lásd a tengerészek egészségügyi vizsgálatáról szóló 73. számú ILO-egyezményt);
 12. stabilitási tájékoztató;
 13. a hajók biztonságos üzemeltetésének és a környezetszennyezés megelőzésének nemzetközi szabályzata szerint kiadott megfelelési okmány és bizonyítvány példánya (A.741 (18) IMO-határozat);
 14. a hajótest szilárdságának és a gépi berendezéseknek az érintett hajóosztályozó társaság által kibocsátott bizonyítványa (csak akkor szükséges, ha a hajót egy hajóosztályozó-társaság sorolja osztályba).
-

III. MELLÉKLET

PÉLDÁK A RÉSZLETESEBB ELLENŐRZÉSHEZ SZÜKSÉGES „EGYÉRTELMŰ BIZONYÍTÉKOKRA”

(A 6. cikk (3) bekezdésének értelmében)

1. Az I. mellékletben feltüntetett hajók az 1. pontban említett hajók kivételével;
2. másik tagállam által küldött jelentés vagy értesítés;
3. a hajóparancsnok, a személyzet egy tagja vagy a hajó biztonságos üzemeltetésében, az élet- és munkakörülményekben vagy a környezetszennyezés megelőzésével kapcsolatban jogosan érdekelt bármely személy vagy szervezet által előterjesztett jelentés vagy panasz, kivéve ha az érintett tagállam az előterjesztett jelentést vagy panaszt bizonyítottnak megalapozatlannak véli; a jelentést vagy panaszt benyújtó személy nevét nem szabad az érintett hajó parancsnoka vagy hajótulajdonosa előtt felfedni;
4. a hajó a kikötő felé haladva összeütközésnek volt részese;
5. az olajnyilvántartási könyvet nem az előírásoknak megfelelően vezetik;
6. a hajót azzal vádolják, hogy feltételezhetően megsértette a veszélyes vagy egyéb anyagok ürítésével kapcsolatos rendelkezéseket;
7. a bizonyítványok és egyéb dokumentumok vizsgálatakor (lásd 6. cikk (1) bekezdésének a) pontja és (2) bekezdése) pontatlanságokat tártak fel;
8. arra utaló körülmények, hogy a hajószemélyzet nem felel meg a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló, 1994. november 22-i 94/58/EK tanácsi irányelv ⁽¹⁾ 8. cikkében megállapított rendelkezéseknek;
9. 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 inert gáz fővezetékben az oxigéntartalom meghaladja az előírásokban engedélyezett maximális szintet;
10. olajszállító tartályhajó parancsnokának mulasztása a legutóbbi ballasztmenetben megtett úton az olajlefejtés-megfigyelési és -ellenőrző rendszer nyilvántartásának bemutatásával kapcsolatban;
11. naprakész riadóterv hiánya, vagy ha a személyzet nem ismeri teendőit tűz keletkezése vagy a hajó elhagyására vonatkozó parancs esetén.

⁽¹⁾ HL L 319., 1994.12.12., 28. o.

IV. MELLÉKLET

HAJÓELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

(A 6. cikk (4) bekezdésének értelmében)

1. A hajók ellenőrzésének eljárásai (A.466 (XII) IMO-határozat a módosításokkal);
 2. a biztonsághoz szükséges összetételű és létszámú személyzettel való ellátás alapelvei (A.481 (XII) IMO-határozat) és annak mellékletei, amelyek tartalmát a biztonsághoz szükséges összetételű és létszámú személyzetet igazoló okmány (1. melléklet) és a biztonsághoz szükséges összetételű és létszámú személyzettel való ellátottság alapelveinek alkalmazásáról szóló irányelvek (2. melléklet) képezi;
 3. a hajók és a rakodás ellenőrzési eljárásai a Marpol 73/78 I. melléklete alapján (A.542 (13) IMO-határozat);
 4. a hajók és a rakodás ellenőrzési eljárásai a Marpol 73/78 II. melléklete alapján (MEPC 26 (23) IMO-határozat);
 5. a hajók biztonságával és környezetszennyezés-megelőzéssel kapcsolatos operatív elvárások ellenőrzési eljárásai (A.742 (18) IMO-határozat);
 6. a Veszélyes áruk nemzetközi tengerészeti szabályzatának rendelkezései;
 7. a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) „A munkakörülmények ellenőrzése a hajók fedélzetén. Az eljárásra vonatkozó iránymutatások” című kiadványa;
 8. a Párizsi memorandum 1. melléklete az ellenőröknek szóló iránymutatásokról.
-

V. MELLÉKLET

A. KITERJESZTETT ELLENŐRZÉS ALÁ TARTOZÓ HAJÓKATEGÓRIÁK

(A 7. cikk (1) bekezdésének értelmében)

1. Olajszállító tartályhajók legkésőbb öt évvel a Marpol 73/78 I. melléklet 13G szabályának rendelkezései szerinti kislejtezés előtt, tehát:
 - 20 000 tonnás és annál nagyobb nettó hordképességű kőolajszállító tartályhajót, vagy 30 000 tonnás és annál nagyobb nettó hordképességű olajtermék-szállító tartályhajót, amely nem elégíti ki az új olajszállító tartályhajókkal kapcsolatosan a Marpol 73/78 I. melléklet 1(26) szabályának előírásait, az IOPP-bizonyítvány B. formanyomtatványának kiegészítésében feltüntetett átadási naptól számított 20 év eltelté után kiterjesztett ellenőrzésnek kell alávetni, illetve 25 év eltelté után abban az esetben, ha a hajó szárnytartályai vagy nem olajszállításra használt kettősfenék tartályai kielégítik az említett melléklet 13G(4) szabályának követelményeit, amennyiben a hajót nem építették át olyan módon, hogy az említett melléklet 13F szabályának előírásait kielégítse,
 - a fentiekben említett, a Marpol 73/78 I. melléklet 1(26) szabályának követelményeit kielégítő olajszállító tartályhajót az IOPP-bizonyítvány B. formanyomtatványának kiegészítésében feltüntetett átadási naptól számított 25 év eltelté után kiterjesztett ellenőrzésnek kell alávetni, amennyiben nem felel meg az említett melléklet 13F szabálya előírásainak vagy a hajót nem építették át olyan módon, hogy az említett 13F szabály követelményeit kielégítse;
2. 12 évnél idősebb ömlesztettáru-szállító hajó, amelynek korát a hajó biztonsági bizonyítványaiban feltüntetett építési dátum alapján határozzák meg;
3. utasszállító hajók;
4. 10 évnél idősebb gáz- és vegyi anyag-szállító tartályhajók, amelyek korát a hajók biztonsági bizonyítványaiban feltüntetett építési dátum alapján határozzák meg.

B. BIZONYOS HAJÓKATEGÓRIÁK KITERJESZTETT ELLENŐRZÉSÉNEK NEM KÖTELEZŐ ÉRVÉNYŰ IRÁNYELVEI

(A 7. cikk (2) bekezdésének értelmében)

A kiterjesztett ellenőrzés a célszerűség figyelembevételével a következő pontokra terjedhet ki. 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 HAJÓ (az A. szakasz szerinti hajókatégoóriák)
 - áramkimaradás és a vészhelyzeti generátor beindítása,
 - vészvilágítás ellenőrzése,
 - vészhelyzeti tűzoltószivattyú működtetése a tűzoltó-fővezetékre csatlakoztatott két tűzoltótömlővel,
 - a fenékvízszivattyúk működése,
 - a vízzáró ajtók zárhatósága,
 - a mentőcsónakok vízre eresztése,
 - vészhelyzeti távleállító-berendezés próbája, például kazánokhoz, ventilátorokhoz és üzemanyag szivattyúkhöz,
 - kormánygép próbája, beleértve a kisegítő kormánygépet,
 - rádióberendezések vészhelyzeti áramforrásának ellenőrzése,
 - a géptéri olajválasztó ellenőrzése, és lehetőség szerinti próbája;
2. OLAJSZÁLLÍTÓ TARTÁLYHAJÓK

Az 1. pont rendelkezéseiben felsoroltakon túlmenően olajszállító tartályhajókon a kiterjesztett ellenőrzés az alábbi pontokra is kiterjedhet:

- fedélzeti rögzített haboltó berendezés,

- tűzoltó-felszerelések általános vizsgálata,
- a géptér, szivattyútér és lakótér tűzvédelmi csappantyúinak ellenőrzése,
- az inert gáz nyomásának és oxigéntartalmának ellenőrzése,
- a szemlejegyzőkönyv ellenőrzése (lásd A.744 (18) IMO-határozat) az ellenőrzést igénylő esetleges hiányosságok feltárása céljából;

3. ÖMLESZTETTÁRU-SZÁLLÍTÓ HAJÓK

Az 1. pont rendelkezéseiben felsoroltakon túlmenően ömlesztettáru-szállító hajókon a kiterjesztett ellenőrzés az alábbi pontokra is kiterjedhet:

- fedélzeti gépi berendezések alapzatának esetleges korróziója,
- raktártetők esetleges deformációja és/vagy korróziója,
- keresztválaszfal esetleges törései vagy helyi korróziója,
- rakterek megközelítése,
- a szemlejegyzőkönyv ellenőrzése (lásd A.744 (18) IMO-határozat) az ellenőrzést igénylő esetleges hiányosságok feltárása céljából;

4. GÁZ- ÉS VEGYIANYAG-SZÁLLÍTÓ TARTÁLYHAJÓK

Az 1. pont rendelkezéseiben felsoroltakon túlmenően gáz- és vegyianyag-szállító tartályhajókon a kiterjesztett ellenőrzés az alábbi pontokra is kiterjedhet:

- rakománytartályok figyelőberendezéseinek és biztonsági felszereléseinek ellenőrzése hőmérséklet, nyomás és apadás vonatkozásában,
- oxigénelemző készülékek és exploziméterek ellenőrzése, beleértve azok hitelesítését. Vegyianyag-felderítő (harmonikarendszerű) felszerelés megléte, megfelelő számú és a szállított rakomány típusának megfelelő fajtájú gázfelderítő csövek megléte,
- kielégítő légzésvédelmet és szemvédelmet nyújtó menekülő felszerelések meglétének ellenőrzése a hajón tartózkodó minden személy számára (ha az szükséges a nemzetközi alkalmassági bizonyítványban, az ömlesztett veszélyes vegyszerek szállítására való alkalmasságot igazoló bizonyítványban vagy az ömlesztett folyékony gázok szállítására való alkalmasságot igazoló bizonyítványban előírt termékek esetében),
- annak ellenőrzése, hogy a szállított rakomány szerepel-e a nemzetközi alkalmassági bizonyítványban, az ömlesztett veszélyes vegyi anyag szállítására való alkalmasságot igazoló bizonyítványban vagy az ömlesztett folyékony gázok szállítására való alkalmasságot igazoló bizonyítványban,
- a fedélzeti rögzített tűzoltó-berendezések működésének ellenőrzése, függetlenül attól, hogy azok habbal, szárazvegyszerrel vagy a szállított terméknek megfelelő egyéb anyaggal működnek;

5. UTASSZÁLLÍTÓ HAJÓK

Az 1. pont rendelkezéseiben felsoroltakon túlmenően utasszállító hajókon a kiterjesztett ellenőrzés az alábbi pontokra is kiterjedhet:

- a tűzjelző és -riasztó rendszer próbája,
- a tűzzáró ajtók zárhatóságának próbája,
- az utastájékoztató rendszer ellenőrzése,
- tűzriadó gyakorlat, ahol minimális elvárásként minden tűzoltó felszerelést be kell mutatni és a kiszolgáló személyzet legalább egy részének jelen kell lennie,
- annak bemutatása, hogy a személyzet kulcsfontosságú tagjai ismerik a riadótervben előírt feladataikat.

Ha célszerű, és a hajóparancsnok vagy a hajó üzemeltetője ahhoz hozzájárul, az ellenőrzés lefolytatható, miközben a hajó a tagállam kikötőjét megközelíti vagy elhagyja. Az ellenőrök nem akadályozhatják a hajó üzemeltetését, és nem idézhetnek elő olyan helyzeteket, amelyek a hajóparancsnok megítélése szerint veszélyeztethetik az utasok, a hajószemélyzet és a hajó biztonságát.

VI. MELLÉKLET

A HAJÓVISSZATARTÁS KRITÉRIUMAI

(A 9. cikk (3) bekezdésének értelmében)

Bevezetés

Annak eldöntése előtt, hogy az érintett hajó ellenőrzése folyamán feltárt hiányosságok indokolják-e a hajó visszatartását, az ellenőr az alábbi 1. és 2. szakaszban előírt kritériumokat veszi figyelembe.

A 3. szakasz olyan hiányosságokra tartalmaz példákat, amelyek önmagukban indokoltá tehetik az érintett hajó visszatartását (lásd 9. cikk (3) bekezdés).

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 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 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 biztonságához 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 kapcsolatot vészhelyzetekben egymással kommunikálni;
13. a fedélzeten biztonságos és egészséges körülményeket biztosítani és fenntartani.

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 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.

3.2 *A SOLAS-egyezmény hatálya alá eső területek (a hivatkozások zárójelben található)*

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, gyorszáro 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 előírászerű 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 V/12(o) SOLAS-szabály figyelembevételével;
11. a tervezett útvonalhoz szükséges, a navigációt elősegítő kijavított térképek és/vagy egyéb hajózási kiadványok hiánya, figyelembe véve a papír térképek helyett használható elektronikus térképeket is;
12. szikramentes elszívó ventilátorok hiánya a rakományszivattyú terekben (II-2/59.3.1 SOLAS-szabály);

3.3 *Az IBC-kódex hatálya alá eső területek (a hivatkozások zárójelben található)*

1. az alkalmassági bizonyítványban fel nem tüntetett anyag szállítása, vagy a rakományra vonatkozó információk hiánya (16.2);
2. magasnyomású biztonsági felszerelések hiánya vagy meghibásodása (8.2.3);
3. ténylegesen nem biztonságos vagy a szabályzat előírásainak nem megfelelő elektromos berendezések (10.2.3);
4. a 10.2 pontban említett robbanásveszélyes helyeken gyúlékony anyagok jelenléte (11.3.15);

5. különleges elvárások megszegése (15.);
 6. a tartályonként engedélyezett maximális rakománymennyiség túllépése (16.1);
 7. érzékeny áruk nem kielégítő mértékű hő elleni védelme (16.6);
- 3.4 *Az IGC-kódex hatálya alá eső területek (a hivatkozások zárójelben találhatók)*
1. az alkalmassági bizonyítványban fel nem tüntetett anyag szállítása vagy a rakományra vonatkozó információk hiánya (18.1);
 2. lakóterek vagy szolgálati helyiségek zárására szolgáló felszerelések hiánya (3.2.6);
 3. nem gázmentes válaszfalak (3.3.2);
 4. meghibásodott légzsilipek (3.6);
 5. hiányzó vagy meghibásodott gyorszáró szelepek (5.6);
 6. hiányzó vagy meghibásodott biztonsági szelepek (8.2);
 7. ténylegesen nem biztonságos, vagy a kódex előírásait nem kielégítő elektromos berendezések (10.2.4);
 8. a rakománytér szellőzői nem működnek (12.1);
 9. a rakománytartályok nyomásérték riasztói nem működnek (13.4.1);
 10. gázfelderítő és/vagy mérgező gáz felderítő felszerelés meghibásodott (13.6);
 11. tilalom alatt álló anyagok szállítása érvényes inhibitor bizonyítványa nélkül (17/19);
- 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 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-egyezmény I. mellékletének hatálya alá eső területek (a hivatkozások zárójelben találhatók)*
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 (20. szabály (5) bekezdés);
 4. nem engedélyezett olajelvezető csatornák kialakítása;
- 3.7 *A Marpol-egyezmény II. mellékletének hatálya alá eső területek (a hivatkozások zárójelben találhatók)*
1. P & A kézikönyv hiánya;
 2. a rakomány nem osztályozott (3. szabály (4) bekezdés);

3. rakomány nyilvántartó könyv hiánya (9. szabály (6) bekezdés);
4. olajszerű anyagok szállítása az előírásoknak nem megfelelő módon vagy megfelelően módosított bizonyítvány nélkül (14. szabály);
5. nem engedélyezett olajvezető csatornák kialakítása;

3.8 *Az STCW- egyezmény hatálya alá eső területek*

A biztonsághoz szükséges összetételű és létszámú személyzetet igazoló okmány előírásainak nem megfelelő létszámú, összetételű vagy képesítésű személyzet;

3.9 *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;

3.10 *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.

—

VII. MELLÉKLET

AZ ELLENŐRÖKKEL SZEMBEN TÁMASZTOTT MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

(A 12. cikk (1) bekezdésének értelmében)

1. Az ellenőr meghatalmazással rendelkezik, hogy a tagállam illetékes hatóságának megbízásából a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzéseket lefolytassa.
 2. Az ellenőr
 - legalább egyéves szolgálati idővel rendelkezik egy lobogó szerinti államnak az egyezmények rendelkezései szerinti felügyeleti tevékenységével és bizonyítványok kiadásával megbízott ellenőreként,
 - továbbá rendelkezik
 - a) hajóparancsnoki képesítési oklevéllel, amelynek birtokában 1 600 bruttó regiszter tonna vagy annál nagyobb méretű hajó parancsnokságát elláthatja (lásd STCW, II/2 szabály); vagy
 - b) gépüzemvezetői képesítési bizonyítvánnyal, amelynek birtokában 3 000 kW vagy annál nagyobb főgépteljesítményű hajón a gépüzemvezetői feladatokat elláthatja (lásd STCW, III/2 szabály); vagy
 - c) hajóépítőmérnöki, gépészmérnöki vagy a hajózás terén mérnöki vizsgával és ilyen minőségben legalább öt éves szakmai tapasztalattal,
 - a fenti a) és b) pontban említett ellenőr legalább öt éves fedélzeti vagy gépüzemi tengerésztszti szolgálattal rendelkezik.
- vagy:
- Az ellenőr:
- megfelelő felsőfokú oklevéllel, vagy azzal egyenértékű képzéssel rendelkezik, és
 - hajózás biztonsági ellenőrök képző iskolában képzésben vett részt, és
 - legalább kétéves szolgálati idővel rendelkezik egy lobogó szerinti államnak az egyezmények rendelkezései szerinti felügyeleti tevékenységével és bizonyítványok kiadásával megbízott ellenőreként.
3. Az ellenőr mind szóban, mind írásban meg tudja értetni magát a tengerészekkel a tengeren leggyakrabban használt nyelven.
 4. Az ellenőr megfelelő ismeretekkel rendelkezik a nemzetközi egyezmények rendelkezéseire és a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzési eljárásaira vonatkozóan.
 5. 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.