

225/2003. (XII. 13.) Korm. rendelet

a magyar víziutakon külföldi államok lobogója alatt közlekedő tengeri hajók biztonsági ellenőrzéséről

Hatályos: 2017. 04. 01. –

A Kormány a víziközlekedésről szóló [2000. évi XLII. törvény 88. §-a \(1\) bekezdésének a\) pontjában](#) foglalt felhatalmazás alapján a következőket rendeli el:

A rendelet hatálya

1. § (1) A rendelet hatálya – a (2) bekezdésben foglalt kivételekkel – a magyar víziutakra érkező, illetve ott tartózkodó nem magyar lobogó alatt közlekedő tengeri nagyhajóra, annak üzemben tartójára, parancsnokára és személyzetére terjed ki.

(2) A rendelet hatálya nem terjed ki a halászhajókra, a hadihajókra, a haditengerészeti segédhajókra, a fából épült kezdetleges szerkezetű hajókra, a nem kereskedelmi célú szolgálati hajókra és a kedvtelési célú úszólétesítményekre.

Nemzetközi egyezmények alkalmazása

2. § (1) Az e rendeletben foglaltak a 3. § 1. pontjában felsorolt nemzetközi egyezmények alapján lefolytatandó eljárásokat nem érintik.

(2) Az 500 tonna bruttó űrtartalom alatti hajók esetében a megfelelő nemzetközi egyezményekben meghatározott, e hajókra előírt követelményeket kell alkalmazni. Abban az esetben, ha ezek a követelmények az 500 tonna bruttó űrtartalom alatti hajókra nem alkalmazhatók, meg kell tenni minden szükséges intézkedést, hogy a hajó a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre veszélyt ne jelentsen.

(3) Olyan állam lobogóját viselő hajó ellenőrzésekor, amely nem részese valamelyik nemzetközi egyezménynek, sem a hajóval, sem annak személyzetével szemben nem alkalmazható kedvezőbb eljárás, mint e rendeletben, illetve a megfelelő nemzetközi egyezményben meghatározott, az egyezményben részes állam lobogóját viselő hajóval, illetve személyzetével szemben alkalmazandó eljárás.

Értelmező rendelkezések

3. § E rendelet alkalmazásában

1. egyezmények:

- a) a [2003. évi LXV. törvénnyel](#) kihirdetett, a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: LL 66).
 - b) a [2000. évi XI. törvénnyel](#) kihirdetett, a Londonban, 1974. november hó 1. napján kelt 1974. évi „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: SOLAS 1974/1978.),
 - c) a [2000. évi X. törvénnyel](#) kihirdetett, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: MARPOL 1973/1978.),
 - d) a [119/1997. \(VII. 15.\) Korm. rendelettel](#) kihirdetett, a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: STCW 78/95),
 - e) a [2002. évi XXXIV. törvénnyel](#) kihirdetett, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályokról szóló 1972. évi egyezmény (a továbbiakban: COLREG),
 - f) az [56/1982. \(X. 22.\) MT rendelettel](#) kihirdetett, a hajók közbözésére vonatkozó 1969. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: TM 69),
 - g) a kereskedelmi hajók minimális követelményeiről szóló 1976. évi egyezmény (a továbbiakban: ILO 147.),
 - h) az olajszenyezésből eredő kárért viselt polgári jogi felelősségről szóló 1992. évi nemzetközi egyezmény (CLC 92)
- hatályos szövege;

2. hajó: olyan, nem magyar lobogó alatt közlekedő tengeri hajó – beleértve a folyam-tengeri hajót, – amelyre alkalmazandó valamelyik 1. pontban felsorolt nemzetközi egyezmény;

3. ellenőr: a hatóság szolgálatában álló vagy más olyan személy, akit a hajózási hatóság felhatalmazott az ellenőrzések végrehajtására, rendelkezik az ennek igazolására szolgáló, külön jogszabály¹ alapján kiadott ellenőri igazolvánnyal és az illetékes hatóság előtt felelősséggel tartozik az ellenőrzések végrehajtásáért;

4.² ellenőrző hatóság: a hajózási hatóság;

5. ellenőrzés: a hajó felkeresése a megfelelő okmányok és más dokumentumok, a hajó, annak felszerelései és személyzete állapotának, továbbá a hajón szolgálatot teljesítők élet- és munkakörülményeinek a megvizsgálására;

6. részletes ellenőrzés: a hajó szerkezetére, felszerelésére, személyzetére, az élet- és munkakörülményekre, a hajón alkalmazott eljárásokra kiterjedő, a hajó, annak felszerelése és személyzete egészének vagy adott esetben valamely részének ellenőrzése, a 6. § (3) bekezdésében meghatározott körülmények fennállása miatt;

7. kiterjesztett ellenőrzés: a 7. §-ban foglaltak szerint lefolytatott ellenőrzés;

8. *hajó üzemeltetésének megtiltása*: a hajó kifutásának kifejezett megtiltása olyan hiányosságok miatt, amelyek külön-külön vagy együttesen a hajót hajózásra alkalmatlanná teszik;

9. *művelet leállítás*: a hajó által folytatott művelet folytatásának kifejezett megtiltása olyan hiányosságok miatt, amelyek a hajóval való további műveleteket – ideértve a rakomány kezelését is – kockázatosá tennék;

10. *Párizsi Memorandum*: a tengerészeti hatóságoknak a kikötő szerinti állam részéről végzett ellenőrzéséről szóló, 1982. január 26. napján, Párizsban aláírt és az Európai Közösség tagállamai által elismert egyetértési nyilatkozatának (a továbbiakban: MOU) 2001. december 19. napján hatályos szövege;

11. *ellenőrzési esedékességi tényező*: a hajón végrehajtandó ellenőrzés esedékességére útmutatást nyújtó, az Európai Közösség tagállamai számára mérvadó SIRENAC rendszerben³ nyilvántartott tényező, amelynek meghatározására a rendeletben szereplő tényezőknek a rendeletben meghatározott módszer szerinti figyelembevételével kerül sor;

12. *úti adatrögzítő*: az esetleges baleset kivizsgálását elősegítő adatrögzítő készülék (a továbbiakban: VDR), amelynek meg kell felelnie a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (a továbbiakban: IMO) 1997. november 27-i A.861(20) határozata szerinti követelményeknek.

Ellenőrzési eljárás

4. §⁴

5. § (1) Az ellenőrző hatóság évente a megelőző három év statisztikai adatokkal alátámasztott forgalma alapján az egy évre számított átlagos forgalom 25%-ának megfelelő számú hajót köteles ellenőrizni.

(2) Azt a hajót, amelyen nem kell kiterjesztett ellenőrzést végrehajtani a hatóság akkor ellenőrzi, ha ellenőrzési esedékességi tényezője 50-nél több és legalább egy hónap telt el a MOU-ban részes állam kikötőjében végrehajtott utolsó ellenőrzése óta.

(3) A (2) bekezdésen túl ellenőrzésre azt a hajót kell kiválasztani, melynek:

a) ellenőrzése az 1. számú melléklet I. részében meghatározottak szerint esedékes, illetve

b) esedékességi tényezője magasabb.

(4) Az ellenőrző hatóság nem ellenőrzi azokat a hajókat, amelyeket az Európai Közösségek bármely tagállamában a belépést megelőző hat hónapon belül ellenőriztek, amennyiben

a) a hajón nem észlelhető az 1. számú mellékletben foglalt kiemelt ellenőrzést indokoló hiányosság, továbbá

b) az előző ellenőrzést követően hiányosságokról jelentés nem érkezett az ellenőrző hatósághoz, és

c) nem áll fenn alapos ok az ellenőrzésre, valamint

d) a hajó nem esik a (2) bekezdésben meghatározott jellemzők szerinti hajók körébe.

(5) A (4) bekezdésben foglalt rendelkezés nem alkalmazható az egyezményekben kifejezetten előírt üzemeltetési ellenőrzésekre.

Az ellenőrzés

6. § (1) Az ellenőrzés során az ellenőr:

a) megvizsgálja a 2. számú mellékletben felsorolt bizonyítványokat és okmányokat;

b) meggyőződik a hajó általános állapotának megfelelőségéről, beleértve a hajó gépterét, a lakótérket, a hírközlési hatósággal együttműködve a vészhelyzetben való kapcsolattartás lehetőségét, továbbá a kikötői országos tisztiorvosokkal⁵ együttműködve az egészségügyi körülményeket is.

(2) Az ellenőr a 2. számú mellékletben felsoroltakon kívül megvizsgálhat minden olyan bizonyítványt és dokumentumot, amelyet a 3. § 1. pontjában felsorolt bármelyik egyezmény alapján a hajó fedélzetén kell tartani.

(3) Minden olyan esetben, amikor az (1) és (2) bekezdésben meghatározott ellenőrzést követően alapos okkal feltehető, hogy a hajó, annak felszerelése vagy személyzete nem felel meg a 3. § 1. pontjában felsorolt valamelyik egyezmény vonatkozó előírásainak, az üzemeltetésre vonatkozó előírásoknak való megfelelésre is kiterjedő részletes ellenőrzést kell tartani.

(4) Alapos ok különösen:

a) az olajnaplót nem vezetik megfelelően;

b) a bizonyítványok és egyéb okmányok vizsgálatakor azokban pontatlanságok derülnek ki;

c) arra utaló körülmények, hogy a személyzet képzése nem felel meg a külön jogszabályban⁶ a minimális képzési szintre megállapított követelményeknek;

d) bizonyíték arra, hogy a rakománnyal kapcsolatos és egyéb műveleteket nem végzik biztonságosan (vagy az IMO iránymutatásoknak megfelelően), például a rakománytartályok semleges-gáz fővezetékében az oxigéntartalom magasabb az előírt maximális szintnél;

e) az olajszállító tartályhajó parancsnoka elmulasztja az olajkibocsátást megfigyelő és vezérlő rendszerről az utolsó ballasztban megtett úton készült jelentést bemutatni;

f) a naprakész állapotú riadóterv hiánya, vagy ha a személyzet nem ismeri teendőit tűz keletkezése, vagy a hajó elhagyására utasító parancs esetén;

g) téves vészjelzés leadása, melyet nem követ megfelelő visszavonási eljárás;

h) az egyezmények által megkövetelt berendezések vagy intézkedési tervek hiánya;

i) egészségtelen állapotok a hajón;

j) az ellenőr általános benyomásából és megfigyeléseiből származó bizonyíték arra, hogy a hajótesten súlyos károsodás vagy súlyos szerkezeti romlás észlelhető, amelyek veszélyeztetik a hajó szerkezeti biztonságát, illetve víz- és időjárás-állóságát;

k) információ vagy bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a parancsnok vagy a személyzet nem ismeri kielégítően a hajózás biztonságával és a környezet szennyezésének megakadályozásával kapcsolatos műveleteket, vagy ezeket nem hajtja végre.

(5) Az ellenőrzés során figyelemmel kell lenni:

a) a biztonságos létszám biztosításának alapelveire [A481 (XII.) IMO határozat] és a minimális biztonságos személyzet létszámát igazoló okmányt, továbbá a biztonságos személyzeti létszám biztosítása alapelveinek alkalmazására vonatkozó iránymutatásokat tartalmazó mellékleteire;

b) a veszélyes áruk nemzetközi tengerészeti szabályzata (IMDG) rendelkezéseire;

c) a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) „Hajófedélzeti munkakörülmények ellenőrzése” tárgyában kiadott irányelveire;

d) a Párizsi Memorandumnak a hajók ellenőrzési rendjének rendjére vonatkozó útmutatójáról szóló 1. mellékletére.

(6)⁷ Az egészségügyi körülményeknek az (1) bekezdés b) pontjában megjelölt vizsgálata nem érinti az országos tisztifőorvos külön jogszabályban meghatározott ellenőrzési jogosultságát.

Egyes hajók kiterjesztett ellenőrzése

7. § (1) A 4. számú melléklet „A” részében meghatározott kategóriába tartozó hajón kiterjesztett ellenőrzést kell tartani, amennyiben a MOU-ban részes államban végzett utolsó ellenőrzése óta több mint 12 hónap telt el.

(2) Amennyiben a hajó ellenőrzésre történő kiválasztására a 6. § (1), illetve (2) bekezdésében meghatározottak szerint került sor, a hajót kiterjesztett ellenőrzésnek kell alávetni. A hajót két kiterjesztett ellenőrzés közötti időszakban az 5. § szerinti ellenőrzésnek lehet alávetni.

(3)⁸ Az (1) bekezdésben meghatározott feltétel szerinti ellenőrzésre esedékes hajó parancsnoka, illetve üzemben tartója köteles hajójának Magyarország területi vizeire történő feltételezett érkezési időpontját megelőző három nappal korábban a 4. számú melléklet „B” részében meghatározott tájékoztatást az ellenőrző hatóság rendelkezésére bocsátani.

(4) Az ellenőrző hatóság kiterjesztett ellenőrzést végez a 7-es vagy annál magasabb ellenőrzési esedékességi tényezőjű és a (3) bekezdés rendelkezése szerinti körbe tartozó hajókon, amennyiben a hajó előző kiterjesztett ellenőrzése óta 12 hónapnál hosszabb időszak telt el.

(5) A kiterjesztett ellenőrzést a 4. számú melléklet „C” részében foglalt eljárás szerint kell lefolytatni.

8. § (1) Amennyiben az ellenőrző hatóság a hajó üzemeltetésével összefüggő okból nem végezheti el 50-es vagy annál magasabb ellenőrzési esedékességi tényezőjű hajó, illetve kiterjesztett ellenőrzésnek alávetendő hajó ellenőrzését, haladéktalanul értesíti a SIRENAC rendszert az ellenőrzés elmaradásáról.

(2)⁹ Az esetlegesen elmaradt ellenőrzésekről az ellenőrző hatóságnak az elmaradás okát tartalmazó összesítő jelentése alapján a közlekedésért felelős miniszter az Európai Bizottságot hathavonta tájékoztatja.

(3) Egy naptári év során a megelőző három év statisztikai adatokkal alátámasztott forgalma alapján az egy évre számított átlagos forgalom legfeljebb 5%-ának megfelelő számú, az (1) bekezdésben meghatározott kategóriába eső hajó ellenőrzése maradhat el a hajó üzemeltetésével összefüggő okból.

(4) Azon az (1) bekezdésben meghatározott kategóriába eső hajók ellenőrzésére, amelyeknek az ellenőrzése a hajó üzemeltetésével összefüggő okból nem volt elvégezhető, a következő közösségi kikötőben kerül sor.

9. § (1)¹⁰ Az ellenőrző hatóság – az e rendeletben meghatározott kivételek figyelembevételével mellett – köteles megtiltani a gázt és vegyi anyagot szállító tartályhajó, az ömlesztett rakományt szállító hajó, az olajszállító tartályhajó és a személyhajó Magyarország területére történő belépését, amennyiben:

a) a hajó a MOU éves jelentésében elmarasztalt állam lobogója alatt közlekedik és a megelőző 24 hónap folyamán a MOU-ban részes állam területén lévő kikötőben legalább kétszer fel lett tartóztatva, vagy

b) a MOU éves jelentésében különösen magas kockázatúnak, illetve magas kockázatúnak minősített állam lobogója alatt közlekedő hajó a megelőző 36 hónap folyamán a MOU-ban részes állam területén lévő kikötőben legalább egyszer fel lett tartóztatva.

(2)¹¹ A belépés (1) bekezdésben foglaltak alapján történt megtiltásáról szóló határozatról az ellenőrző hatóság tájékoztatja a lobogó szerinti állam illetékes hatóságát, az érintett hajóosztályozó társaságot, a többi tagállamot, az Európai Bizottságot, a Tengerhajózási Ügyek Igazgatási Központját (Centre administratif des affaires maritimes) és a MOU titkárságát is.

(3) A kitiltást elrendelő határozat akkor lép hatályba, amikor a hajó engedélyt kap a kikötő elhagyására, miután orvosolták azokat a hiányosságokat, amelyek az üzemeltetés megtiltásához vezettek.

(4) A kitiltást elrendelő határozat elleni fellebbezéskor a fellebbezéshez csatolni kell a lobogó szerinti állam illetékes hatóságának bizonyítványát, amely igazolja, hogy a hajó teljes mértékben megfelel a nemzetközi egyezmények vonatkozó rendelkezéseinek. A fellebbezéshez csatolni kell továbbá a hajó osztályozását végző hajóosztályozó társaság bizonyítványát is, amely igazolja, hogy a hajó megfelel az adott társaság által az arra az osztályra vonatkozóan előírt normáknak.

(5) A hajó magyar víziútra akkor léphet be, ha a hajót a kitiltást elrendelő határozatot hozott tagállam ellenőrző hatósága által kijelölt kikötőben újból megvizsgálták és e tagállam ellenőrző hatósága megítélése szerint bizonyítást nyert, hogy a hajó teljes mértékben megfelel a vonatkozó nemzetközi egyezményekben foglalt rendelkezéseknek.

(6) Ha a kijelölt kikötő a Közösséghez tartozik, a rendeltetési kikötő szerinti tagállam illetékes hatósága a kitiltást elrendelő határozatot hozott tagállam illetékes hatóságának hozzájárulásával engedélyezheti, hogy a hajó a szóban forgó rendeltetési kikötőbe – kizárólag annak ellenőrzése céljából, hogy a hajó megfelel-e a (3) bekezdésben meghatározott feltételeknek – befusson.

(7) Az újbóli vizsgálat kiterjesztett ellenőrzést jelent, amelynek ki kell terjednie legalább a 4. számú melléklet „C” részében felsorolt vonatkozó pontokra.

(8) A kiterjesztett ellenőrzés minden költsége a tulajdonost, illetve az üzemben tartót terheli.

(9)¹² Ha a kiterjesztett ellenőrzés eredményei az ellenőrző hatóság megítélése szerint összhangban vannak a (3) bekezdésben foglaltakkal, engedélyezni kell a hajó belépését. Az ellenőrző hatóságnak erről a döntéséről írásban tájékoztatnia kell a lobogó szerinti állam illetékes hatóságát, az érintett hajóosztályozó társaságot, a többi tagállamot, az Európai Bizottságot, a Tengerhajózási Ügyek Igazgatási Központját és a MOU titkárságát is.

(10) A Közösség kikötőiből kitiltott hajókkal kapcsolatos információkat a SIRENAC rendszerben hozzáférhetővé kell tenni és közzé kell tenni a 18. § (4) bekezdése és az 5. számú melléklet rendelkezéseivel összhangban.

A hajóparancsnok részére átadott jegyzőkönyv

10. § (1)¹³ Az ellenőrzés, a részletes vagy a kiterjesztett ellenőrzés eredményét, az ellenőrzés során tett megállapításokat, illetve az ellenőrnek a parancsnok, a hajótulajdonos vagy az üzemben tartó által teendő intézkedésekre vonatkozó határozatát az ellenőr jegyzőkönyvbe foglalja, amelynek egy példányát a hajóparancsnoknak átadja.

(2) A hajó üzemeltetésének megtiltását indokoló hiányosság esetén a jegyzőkönyvben utalni kell a hajó üzemeltetése megtiltásának várható elrendelésére.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott jegyzőkönyvet magyar és angol nyelven kell kiállítani.

A hiányosságok kijavítása és a hajó üzemeltetésének megtiltása

11. § (1) Az ellenőrző hatóságnak meg kell győződnie arról, hogy az e rendelet szerinti ellenőrzés során igazolt vagy feltárt minden hiányosságot az egyezmények rendelkezéseinek megfelelően kijavították-e vagy intézkedtek-e a kijavításáról.

(2) A biztonságra, az egészségre vagy a környezetre egyértelmű veszélyt jelentő hiányosság esetén az ellenőrző hatóság a hajó üzemeltetését megtiltja, vagy azt a műveletet, amellyel kapcsolatban a hiányosság keletkezett, leállítja. A hajó üzemeltetésének megtiltása vagy a művelet leállítása mindaddig nem oldható fel, ameddig az ellenőrző hatóság meg nem állapítja, hogy a veszély már nem áll fenn, a hajó minden szükséges feltételnek megfelelően üzemeltethető, illetve a művelet az utasok vagy a személyzet biztonságának, egészségének, más hajóknak a veszélyeztetése vagy a tengeri környezet indokolatlan károsítása nélkül folytatható.

(3) Amennyiben az üzemeltetés megtiltásának oka az, hogy a hajó a kikötőbe tartó útja során véletlen balesetből származó károsodást szenvedett, nem kell a hajó üzemeltetésének megtiltását elrendelni, feltéve, hogy

a) a SOLAS 1974/1978) I. Fejezetének 11. szabálya c) pontjában előírt, a lobogó szerinti állam hatósága, a kijelölt ellenőrzést végző személy vagy a vonatkozó bizonyítvány kiadásáért felelős kijelölt szervezet értesítésére vonatkozó követelmények teljesülnek,

b) a kikötőbe való érkezést megelőzően a parancsnok vagy a hajótulajdonos részletes jelentést adott a kikötő szerinti állam hatóságainak a baleset körülményeiről és a károkról, és tájékoztatta a lobogó szerinti állam hatóságait a megkövetelt formában,

c) a hajó kielégítő módon megtette a szükséges helyreállítási intézkedéseket,

d) a hatóság – miután értesült a helyreállítási intézkedések végrehajtásáról – megbizonyosodott arról, hogy az életbiztonságot és a környezetet veszélyeztető hiányosságok megszűntek.

(4) Azoknak a hajóknak az üzemeltetését, amelyeknek a kikötőből való kifutása nem biztonságos, meg kell tiltani a legelső ellenőrzés végrehajtásakor függetlenül attól, hogy a hajó mennyi időt tölt el a kikötőben.

(5) Meg kell tiltani a hajó üzemeltetését, ha a hiányosságok elegendően súlyosak ahhoz, hogy az ellenőrnek vissza kelljen térnie a hajóra annak megállapítására, hogy azokat a hajó elindulása előtt kijavították. A hajóra való visszatérés szüksége a hiányosság súlyosságát jelzi. Ugyanakkor nem minden esetben szükséges a hajón ismételt ellenőrzést tartani. A hajóra történő visszatérés alkalmával végzett ismételt ellenőrzés arra szolgál, hogy a hatóság meggyőződhessen a hiányosságok megszüntetéséről.

(6) Annak eldöntésére, hogy a hajón talált hiányosságok elég súlyosak-e ahhoz, hogy indokoltá tegyék a hajó üzemeltetésének megtiltását, az ellenőrző személynek fel kell mérnie, hogy

a)¹⁴ a hajó rendelkezik-e a szükséges okmányokkal;

b) a hajó rendelkezik-e a minimális biztonságos kiszolgáló személyzet létszámát igazoló okmányban előírt személyzettel.

(7)¹⁵ Az ellenőrzés végrehajtása folyamán az ellenőrző személy köteles továbbá felmérni, hogy a hajó, illetve a hajó személyzete alkalmas-e a hajó előtt álló út teljes tartama alatt:

a) biztonságosan hajózni;

b) biztonságosan kezelni és szállítani a rakományt, valamint figyelemmel kísérni annak állapotát;

c) biztonságosan üzemeltetni a géptéri berendezéseket;

d) biztonságosan fenntartani a megfelelő géperőt és kormányhatást;

e) hatékonyan leküzdeni a hajó bármely részén keletkező tüzeket;

f) a hajót biztonságosan és gyorsan elhagyni, szükség esetén felkutatást végrehajtani;

g) biztonságosan megakadályozni a környezet szennyezését;

h) biztonságosan fenntartani a hajó megfelelő stabilitását;

i) biztonságosan fenntartani a hajó épségét;

j) biztonságosan kapcsolatot teremteni vészhelyzetekben;

k) az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos körülményeket biztosítani és fenntartani;

l) baleset esetén megfelelő tájékoztatást nyújtani.

Ha ezeknek a kérdéseknek bármelyikére a válasz nemleges, az összes feltárt hiányosságok figyelembevételével a hajó üzemeltetése megtiltható. Kevésbé súlyos természetű hiányosságok kombinációjának előfordulása szintén indokoltá teheti a hajó

üzemeltetésének megtiltását.

(8)¹⁶ Különösen indokolt a hajó üzemeltetésének megtiltása a vonatkozó nemzetközi egyezmény rendelkezéseinek be nem tartása miatt, ezen belül a vonatkozó egyezmények rendelkezéseiben előírt hatályos bizonyítványok és okmányok hiánya. Ugyanakkor az olyan állam lobogóját viselő hajók, melyek egy egyezménynek nem részesei vagy nem hajtják végre egy másik vonatkozó egyezmény rendelkezéseit, nem jogosultak a fentiekben említett egyezményekben előírt bizonyítványokkal rendelkezni. Ezért az előírt bizonyítványok hiánya önmagában nem indokolhatja a hajó üzemeltetése megtiltásának a jogosságát, ugyanakkor a „kedvező elbánás tilalma” elvén alapuló záradék alkalmazásával a rendelkezések érdemi betartása elvárható, mielőtt a hajó kifutását engedélyezik.

(9) A SOLAS 1974/1978 rendelkezéseinek (a hivatkozások zárójelben) meg nem tartása miatt a hajó üzemeltetése a következők miatt tiltható meg:

- a) a főüzemi és egyéb fontos gépi, valamint villamos berendezések megfelelő működésének hiánya,
- b) a géptér nem kielégítő mértékű tisztasága, nagy mennyiségű olajos víz jelenléte a fenékkárokban, a géptéri csövek szigeteléseinek olajos elszennyeződése a kipufogó csöveket is beleértve, a fenékkárok szivattyúk nem kielégítő működése,
- c) a vészüzemi generátor, világítás, akkumulátorok és kapcsolók nem kielégítő működése,
- d) a fő és szükséghelyzeti kormányberendezés nem kielégítő működése,
- e) az egyéni életmentő felszerelések, túlélő járművek és vízre bocsátó berendezések hiánya, nem kielégítő befogadó képessége vagy súlyos állagromlása,
- f) a tűzfelderítő rendszer, tűzriasztók, tűzoltó berendezések, rögzített tűzoltó szerelvények, szellőztető szelepek, tűzzáró lapok, gyorszáró berendezések hiánya, nem megfelelősége vagy súlyos, olyan mértékű állagromlása, hogy a szándékok szerinti használatra azok alkalmatlanná válnak,
- g) tartályhajókon a rakományfedélzeti terek tűzvédelmi berendezéseinek hiánya, súlyos állagromlása vagy üzemzavara,
- h) világító testek, jelzőtestek vagy hangjelző berendezések hiánya, nem megfelelő működése vagy súlyos állagromlása,
- i) vészjelzés és biztonsági kapcsolattartás céljaira használt rádióberendezések hiánya vagy nem megfelelő működése,
- j) navigációs berendezések hiánya vagy nem megfelelő működése a SOLAS 1974/1978 V/12 szabályának (o) pontjában előírt rendelkezések figyelembevételével,
- k) a tervezett útvonalhoz szükséges kijavított térképek és/vagy egyéb hajózási kiadványok hiánya (figyelembe véve a térképek helyettesítéseként használható elektronikus térképeket is),
- l) szikramentes elszívó ventilátorok hiánya a rakomány szivattyú terekben (SOLAS 1974/1978 II–2/59. szabályának 3.1 pontja),
- m) a személyzet létszáma, összetétele vagy képesítése nem felel meg a biztonságos kiszolgáló személyzeti norma okmányban rögzítetteknek,
- n) a SOLAS 1974/1978 XI. fejezete szerinti kibővített szemle végrehajtásának elmulasztása,
- o) VDR hiánya vagy üzemképtelensége, amennyiben használata kötelező.

(10) Az IBC Szabályzat¹⁷ rendelkezéseinek (a hivatkozások zárójelben) meg nem tartása miatt a hajó üzemeltetése a következők miatt tiltható meg:

- a) az alkalmassági bizonyítványban fel nem tüntetett anyag szállítása vagy rakomány-információk hiánya (16.2),
- b) magas nyomású biztonsági felszerelések hiánya vagy meghibásodása (8.2.3),
- c) ténylegesen nem biztonságos vagy a Szabályzat előírásainak nem megfelelő villamos felszerelések (10.2.3),
- d) a 10.2 részben hivatkozott veszélyes helyeken gyulladásveszélyes anyagok jelenléte (11.3.15),
- e) különleges elvárások megszegése (15.),
- f) tartályonként engedélyezett maximális rakományminőség túllépése (16.1),
- g) hőre érzékeny áruk nem kielégítő mértékű hő elleni védelme (16.6).

(11) Az IGC Szabályzat¹⁸ rendelkezéseinek (a hivatkozások zárójelben) meg nem tartása miatt a hajó üzemeltetése a következők miatt tiltható meg:

- a) az alkalmassági bizonyítványban fel nem tüntetett anyag szállítása vagy rakomány-információk hiánya (18.1),
- b) a lakótér vagy szolgálati helyiségek zárására szolgáló felszerelések hiánya (3.2.6),
- c) a raktárnyílás nem gázmentesen zárható (3.3.2),
- d) a meghibásodott légzáró felszerelések (3.6),
- e) a hiányzó vagy meghibásodott gyorszáró szelepek (5.6),
- f) a hiányzó vagy meghibásodott biztonsági szelepek (8.2),
- g) a ténylegesen nem biztonságos vagy a Szabályzat előírásait nem kielégítő elektromos berendezés (10.2.4),
- h) a rakománytér szellőzői nem működőképesek (12.1),
- i) a rakománytartályok nyomásérték riasztói nem üzemképesek (13.4.1),
- j) gázfelderítő és/vagy mérgező gáz felderítő felszerelés meghibásodása (13.6),
- k)¹⁹ tilalom alatt álló anyagok szállítása a tilalmat elrendelő hatóság hatályos bizonyítványa nélkül (17/19).

(12) A merülésvonalakról szóló egyezmény rendelkezéseinek meg nem tartása miatt a hajó üzemeltetése a következők miatt tiltható meg:

- a) a fedélzet és héjlemezelés jelentős mértékű károsodása vagy korróziója, kipattogzása és ehhez társuló merevedése, amely a tengerállóságot vagy a helyi terhelések elviseléséhez szükséges szilárdságot befolyásolja, kivéve, ha megfelelő ideiglenes javítást elvégeztek ahhoz, hogy eljussanak egy olyan kikötőbe, ahol a végleges javítás elvégezhető,
- b) nem kielégítő mértékű stabilitás minősített esete,