2006. július 5., szerda

(2006/C 303 E/03)

JEGYZŐKÖNYV

ÜLÉSEK JEGYZŐKÖNYVE

ELNÖKÖL: Josep BORRELL FONTELLES

elnök

1. Az ülés megnyitása

Az ülést 09.05 órakor nyitják meg.

2. A finn elnökség programjának bemutatása (vita)

A Tanács nyilatkozata: A finn elnökség programja

Matti Vanhanen (a Tanács soros elnöke) nyilatkozatot tesz.

Felszólal: José Manuel Barroso (a Bizottság elnöke).

Felszólal: Hans-Gert Poettering, a PPE-DE képviselőcsoport nevében, Martin Schulz, a PSE képviselőcsoport nevében, Graham Watson, az ALDE képviselőcsoport nevében, Daniel Marc Cohn-Bendit, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében, Esko Seppänen, a GUE/NGL képviselőcsoport nevében, Brian Crowley, az UEN képviselőcsoport nevében, Nigel Farage, az IND/DEM képviselőcsoport nevében, Martin Schulz Nigel Farage felszólalásával kapcsolatban, Frank Vanhecke, független, Piia-Noora Kauppi, Reino Paasilinna és Anneli Jäätteenmäki.

ELNÖKÖL: Antonios TRAKATELLIS

alelnök

Felszólal: Satu Hassi, Roberto Musacchio, Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk, Jens-Peter Bonde, Alessandro Battilocchio, Timothy Kirkhope, Hannes Swoboda, Karin Riis-Jørgensen, Ian Hudghton, Tobias Pflüger, Bastiaan Belder, Ryszard Czarnecki, Françoise Grossetête, Gary Titley, Kyösti Virrankoski, Diamanto Manolakou, Ville Itälä, Poul Nyrup Rasmussen, Alexander Lambsdorff, Othmar Karas, Enrique Barón Crespo, Sarah Ludford, João de Deus Pinheiro, Edite Estrela, József Szájer, Jan Andersson, Antonio Tajani, Dariusz Rosati, Jerzy Buzek, Evelyne Gebhardt, Elmar Brok, Guido Sacconi, Gunnar Hökmark és Lasse Lehtinen.

ELNÖKÖL: Josep BORRELL FONTELLES

elnök

Felszólal: Francisco José Millán Mon, Alexander Stubb, Matti Vanhanen és José Manuel Barroso.

A vitát berekesztik.

ELNÖKÖL: Pierre MOSCOVICI

alelnök

3. Palesztinai helyzet (vita)

A Tanács és a Bizottság nyilatkozatai: Palesztinai helyzet

Paula Lehtomäki (a Tanács soros elnöke) és Benita Ferrero-Waldner (a Bizottság tagja) nyilatkozatot tesz.

2006. július 5., szerda

Felszólal: Elmar Brok, a PPE-DE képviselőcsoport nevében, Pasqualina Napoletano, a PSE képviselőcsoport nevében, Annemie Neyts-Uyttebroeck, az ALDE képviselőcsoport nevében, Caroline Lucas, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében, Francis Wurtz, a GUE/NGL képviselőcsoport nevében, Roberta Angelilli, az UEN képviselőcsoport nevében, Bastiaan Belder, az IND/DEM képviselőcsoport nevében, Marek Aleksander Czarnecki, független, Ioannis Kasoulides, Véronique De Keyser, Chris Davies, Roger Knapman, Mario Borghezio, Charles Tannock, Marek Siwiec, Frédérique Ries, Zbigniew Zaleski, Pierre Schapira, Paula Lehtomäki és Benita Ferrero-Waldner.

A vitát berekesztik.

ELNÖKÖL: Edward McMILLAN-SCOTT

alelnök

Felszólal: Robert Atkins, aki kéri, hogy a szavazások órája a napirendben jelzett időpontban kezdődjön.

*
* *

Az elnök és Janusz Lewandowski, a BUDG bizottság elnöke, tiszteletét fejezi ki az ezen a héten nyugdíjba vonuló Terence Wynn, a BUDG bizottság volt elnökének munkája iránt.

4. Szavazások órája

A szavazások eredményei részletesen (módosítások, külön szavazások, részenkénti szavazások stb.) a jegyzőkönyvhöz csatolt, „A szavazások eredményei” című mellékletben találhatók.

4.1. A határokon átnyúló rendőrségi együttműködés fokozása az Európai Unióban megrendezésre kerülő nemzetközi események folyamán * (az Eljárási Szabályzat 131. cikke) (szavazás)

Jelentés a Holland Királyságnak a több tagállamból érkező, nagyszámú résztvevőt tömörítő találkozókat – melynek során a rendőrség közreműködésének elsődleges célja a közrend és közbiztonság fenntartása, a bűncselekmények megelőzése és a bűnüldözés – érintő határokon átnyúló rendőrségi együttműködés fokozásáról szóló tanácsi határozat elfogadására irányuló kezdeményezéséről [06930/2005 – C6-0117/2005 – 2005/0804(CNS)] – Állampolgári Jogi, Bel- és Igazságügyi Bizottság
Előadó: Frieda Brepoels (A6-0222/2006).

(Egyszerű többség)
(A szavazás eredménye: „A szavazások eredménye” melléklet, 1. pont)

KEZDEMÉNYEZÉS, MÓDOSÍTÁSOK és JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZET
Egyetlen szavazással elfogadva *(P6_TA(2006)0297)*

4.2. Belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények ***II (szavazás)

Ajánlás második olvasatra a Tanács közös álláspontjáról a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról és a 82/714/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel [13274/1/2005 – C6-0091/2006 – 1997/0335(COD)] – Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság
Előadó: Renate Sommer (A6-0208/2006).

(Minősített többség)
(A szavazás eredménye: „A szavazások eredménye” melléklet, 2. pont)

A TANÁCS KÖZÖS ÁLLÁSPONTJA
Módosítással jóváhagyottnak nyilvánítva *(P6_TA(2006)0298)*

2006. július 5., szerda

4.3. Polgári légi közlekedés (a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolása) ***II (szavazás)

Ajánlás második olvasatra a Tanács közös álláspontjáról a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 3922/91/EGK tanácsi rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel [13376/1/2005 – C6-0090/2006 – 2000/0069(COD)] – Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság
Előadó: Ulrich Stockmann (A6-0212/2006).

(Minősített többség)
(A szavazás eredménye: „A szavazások eredménye" melléklet, 3. pont)

A TANÁCS KÖZÖS ÁLLÁSPONTJA
Módosítással jóváhagyottnak nyilvánítva *(P6_TA(2006)0299)*

Felszólalások a szavazásról:

– Ulrich Stockmann (előadó) közli, hogy a 20., 22. és 24. módosítások angol változata a mérvadó;

– Gilles Savary javasolja, hogy a kompromisszumcsomag elfogadása esetén szavazzanak a 17. és a 18. módosítás ellen.

4.4. A radioaktív hulladékok és a kiégett fűtőelemek szállítása * (szavazás)

Jelentés a radioaktív hulladékok és a kiégett fűtőelemek szállításának felügyeletéről és ellenőrzéséről szóló tanácsi irányelvre irányuló javaslatról [COM(2005)0673 – C6-0031/2006 – 2005/0272(CNS)] – Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság
Előadó: Esko Seppänen (A6-0174/2006).

(Egyszerű többség)
(A szavazás eredménye: „A szavazások eredménye" melléklet, 4. pont)

A BIZOTTSÁG JAVASLATA
Módosított változatban jóváhagyva *(P6_TA(2006)0300)*

JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZET
Elfogadva *(P6_TA(2006)0300)*

Felszólalások a szavazásról:

– Carl Schlyter, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében, kéri, hogy a 23. módosítást bocsássák név szerinti szavazásra (az elnök hozzájárulását adja);

– Bruno Gollnisch a szavazási eljárásról;

– Rebecca Harms nehezményezi, hogy a Bizottság nem ismertette álláspontját a Parlament által elfogadott módosításokkal kapcsolatban.

4.5. Több kutatás és innováció – beruházás a növekedés és a foglalkoztatás érdekében (szavazás)

Jelentés a Közösség lisszaboni programjának végrehajtásáról: több kutatás és innováció – beruházás a növekedés és a foglalkoztatás érdekében: közös megközelítés – Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság
Előadó: Pilar del Castillo Vera (A6-0204/2006).

(Egyszerű többség)
(A szavazás eredménye: „A szavazások eredménye" melléklet, 5. pont)

ÁLLÁSFOGLALÁSRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY
Elfogadva *(P6_TA(2006)0301)*

2006. július 5., szerda

4.6. Az EU gyáripara – egy integráltabb iparpolitikai megközelítés felé (szavazás)

Jelentés az EU gyáriparának megerősítésére szolgáló politikai keretről – egy integráltabb iparpolitikai megközelítés felé [2006/2003(INI)] – Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság
Előadó: Joan Calabuig Rull (A6-0206/2006).

(Egyszerű többség)
(A szavazás eredménye: „A szavazások eredménye" melléklet, 6. pont)

ÁLLÁSFOGLALÁSRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY
Elfogadva *(P6_TA(2006)0302)*

5. Köszöntés

Az elnök a Parlament nevében köszönti a hivatalos galérián helyet foglaló Emma Boninót, az európai politikai ügyekért és a külkereskedelemért felelős olasz minisztert.

6. A szavazáshoz fűzött indokolások

A szavazáshoz fűzött írásbeli indokolások:

A szavazáshoz fűzött írásbeli indokolásokat az Eljárási Szabályzat 163. cikke (3) bekezdésének értelmében az ülésről készült szó szerinti jegyzőkönyvek tartalmazzák.

A szavazáshoz fűzött szóbeli indokolások:

Ulrich Stockmann-jelentés – A6-0212/2006

– Oldřich Vlasák

7. Szavazatok helyesbítései és szavazási szándékok

Szavazatok helyesbítései:

A szavazatok helyesbítései az alábbi weboldalon találhatók: „Séance en direct", „Résultats des votes (appels nominaux)/Results of votes (Roll-call votes)", valamint a „Név szerinti szavazások eredménye" című melléklet nyomtatott változatában.

Az Europarl weboldalon található elektronikus változat frissítése naponta történik a szavazás napját követő legfeljebb kéthetes időszakban.

A szavazatok helyesbítéseinek listáját ezt követően lezárják, lefordítják és a Hivatalos Lapban közzéteszik.

Szavazási szándékok:

A következő (le nem adott szavazatokra vonatkozó) szavazási szándékokat juttatták kifejezésre:

Ulrich Stockmann-jelentés – A6-0212/2006

– módosítás: 11

– *ellene:* Manuel Medina Ortega, Hubert Pirker

Manuel Medina Ortega közli, hogy szavazógépe nem működött az e módosításról folytatott szavazás alatt.

2006. július 5., szerda

Esko Seppänen-jelentés – A6-0174/2006

– módosítás: 24

– *mellette:* Jan Andersson

– *ellene:* Karin Jöns, Rainer Wieland

(A 13.30 órakor megszakított ülést 15.00 órakor folytatják.)

ELNÖKÖL: Janusz ONYSZKIEWICZ
alelnök

8. Az előző ülés jegyzőkönyvének elfogadása

Az előző ülés jegyzőkönyvét elfogadták.

9. A Ciprus északi részén lévő vallási örökség védelméről és megőrzéséről (írásbeli nyilatkozat)

Az Iles Braghetto és Panayiotis Demetriou képviselők által benyújtott 21/2006. számú, a Ciprus északi részén lévő vallási örökség védelméről és megőrzéséről szóló írásbeli nyilatkozat 2006.07.03-i dátummal megkapta a Parlament összes képviselője többségének aláírását, így azt az Eljárási Szabályzat 116. cikke (4) bekezdésének megfelelően továbbítják a címzettekhez, és az aláírók nevének feltüntetésével közzéteszik a 2006.09.05-i ülésen elfogadott szövegek között.

Felszólal: Panayiotis Demetriou.

10. A nemzetközi örökbefogadásról Romániában (írásbeli nyilatkozat)

A Claire Gibault, Jean-Marie Cavada, Antoine Duquesne, Charles Tannock és Enrique Barón Crespo képviselők által benyújtott 23/2006. számú, a romániabeli nemzetközi örökbefogadásról szóló írásbeli nyilatkozat 2006.07.03-i dátummal megkapta a Parlament összes képviselője többségének aláírását, így azt az Eljárási Szabályzat 116. cikke (4) bekezdésének megfelelően továbbítják a címzettekhez, és közzéteszik az aláírók nevének feltüntetésével a 2006.09.05-i ülésen elfogadott szövegek között.

11. Európai országok állítólagos használata a CIA által foglyok szállítására és illegális fogva tartására (vita)

Időközi jelentés az európai országoknak a CIA által foglyok szállítására és illegális fogva tartására való állítólagos használatáról [2006/2027(INI)] – Az európai országoknak a CIA által foglyok szállítására és illegális fogva tartására való állítólagos használatával foglalkozó ideiglenes bizottság
Előadó: Giovanni Claudio Fava (A6-0213/2006).

Giovanni Claudio Fava előterjeszti a jelentést.

Felszólal: Paula Lehtomäki (a Tanács soros elnöke) és Franco Frattini (a Bizottság alelnöke)

Felszólal: Jas Gawronski, a PPE-DE képviselőcsoport nevében, Wolfgang Kreissl-Dörfler, a PSE képviselőcsoport nevében, Sarah Ludford, az ALDE képviselőcsoport nevében, Cem Özdemir, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében, Giusto Catania, a GUE/NGL képviselőcsoport nevében, Konrad Szymański, az UEN képviselőcsoport nevében, Mirosław Mariusz Piotrowski, az IND/DEM képviselőcsoport nevében, Philip Claeys, független, Carlos Coelho, Józef Pinior, Ignasi Guardans Cambó, Raül Romeva i Rueda, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Eoin Ryan, Bogusław Rogalski és Roger Helmer.

2006. július 5., szerda

ELNÖKÖL: Alejo VIDAL-QUADRAS

alelnök

Felszólal: Ewa Klamt, Inger Segelström, Sophia in 't Veld, Jean Lambert, Willy Meyer Pleite, Mogens N.J. Camre, Gerard Batten, Ryszard Czarnecki, Bogdan Klich, Proinsias De Rossa, Alexander Alvaro, Dimitrios Papadimoulis, Seán Ó Neachtain, Kathy Sinnott, Paweł Bartłomiej Piskorski, Hubert Pirker, Jan Marinus Wiersma, Sajjad Karim, Luca Romagnoli, Camiel Eurlings, Hannes Swoboda, Anneli Jäätteenmäki, Antonio Tajani, Martine Roure, Barbara Kudrycka, Antonio Masip Hidalgo, Josef Zieleniec, Ana Maria Gomes, Miroslav Mikolášik és Stavros Lambrinidis.

ELNÖKÖL: Antonios TRAKATELLIS

alelnök

Felszólal: Panayiotis Demetriou, Claude Moraes, Charles Tannock, Jean Spautz, Simon Coveney és Franco Frattini.

A vitát berekesztik.

Szavazás: *2006.07.06-i jegyzőkönyv 6.14. pont.*

12. A SWIFT rendszer banki átutalásaival kapcsolatos adatok lefoglalása az amerikai titkosszolgálatok által (vita)

A Tanács és a Bizottság nyilatkozatai: A SWIFT rendszer banki átutalásaival kapcsolatos adatok lefoglalása az amerikai titkosszolgálatok által

Paula Lehtomäki (a Tanács soros elnöke) és Franco Frattini (a Bizottság alelnöke) nyilatkozatot tesz.

Felszólal: Ewa Klamt, a PPE-DE képviselőcsoport nevében, Martine Roure, a PSE képviselőcsoport nevében, Jean-Marie Cavada, az ALDE képviselőcsoport nevében, Giusto Catania, a GUE/NGL képviselőcsoport nevében, Carlos Coelho, Jan Marinus Wiersma, Sophia in 't Veld, Mihael Brejc, Stavros Lambrinidis, Giovanni Claudio Fava, Paula Lehtomäki és Franco Frattini.

A vita lezárását követően az Eljárási Szabályzat 103. cikkének (2) bekezdése alapján benyújtott állásfoglalásra irányuló indítványok:

– Mihael Brejc, a PPE-DE képviselőcsoport nevében, Brian Crowley, Romano Maria La Russa és Roberta Angelilli, az UEN képviselőcsoport nevében, a SWIFT rendszer banki átutalásaival kapcsolatos adatoknak az amerikai titkosszolgálatok általi feltételezett lefoglalásáról (B6-0385/2006),

– Martine Roure, a PSE képviselőcsoport nevében, az Egyesült Államok titkosszolgálatainak a pénzátutalásokkal kapcsolatos banki adatokhoz való hozzáféréséről (B6-0386/2006),

– Monica Frassoni és Daniel Marc Cohn-Bendit, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében, a SWIFT rendszer banki átutalásaival kapcsolatos adatoknak az amerikai titkosszolgálatok általi lefoglalásáról (B6-0391/2006),

– Alexander Alvaro, Sophia in 't Veld és Margarita Starkevičiūtė, az ALDE képviselőcsoport nevében, a SWIFT rendszer banki átutalásaival kapcsolatos adatoknak az amerikai titkosszolgálatok általi lefoglalásáról (B6-0393/2006),

– Sahra Wagenknecht, Giusto Catania és Umberto Guidoni, a GUE/NGL képviselőcsoport nevében, az európai országokban hatályban lévő adatvédelmi szabályoknak a SWIFT-hálózat adatainak az Egyesült Államok által való felhasználása révén történő megsértéseiről (B6-0395/2006).

A vitát berekesztik.

Szavazás: *2006.07.06-i jegyzőkönyv 6.15. pont.*

2006. július 5., szerda

ELNÖKÖL: Manuel António dos SANTOS
alelnök

13. **Kérdések órája** (a Tanácshoz intézett kérdések)

A Parlament számos, a Tanácshoz intézett kérdést megvizsgál (B6-0312/2006).

1. kérdés (Sarah Ludford): „Passerelle" záradék.

Paula Lehtomäki (a Tanács soros elnöke) válaszol a kérdésre, illetve Sarah Ludford kiegészítő kérdésére.

2. kérdés (Richard Seeber): Keretegyezmény az éghajlati változásokról.

Paula Lehtomäki válaszol a kérdésre, illetve Richard Seeber és Eija-Riitta Korhola kiegészítő kérdéseire.

3. kérdés (Bernd Posselt): Tárgyalások Koszovó státuszáról.

Paula Lehtomäki válaszol a kérdésre, illetve Bernd Posselt, Richard Seeber és Hubert Pirker kiegészítő kérdéseire.

4. kérdés (Nicholson of Winterbourne): Az együttes fellépések elvének elismerése a túszejtések kezelése terén.

Paula Lehtomäki válaszol a kérdésre, illetve Nicholson of Winterbourne, Agnes Schierhuber és Bernd Posselt kiegészítő kérdéseire.

5. kérdés (Manuel Medina Ortega): Integrált bevándorlási politika szükségessége.

Paula Lehtomäki válaszol a kérdésre, illetve Manuel Medina Ortega, Piia-Noora Kauppi és Hubert Pirker kiegészítő kérdéseire.

6. kérdés (Marie Panayotopoulos-Cassiotou): A bevándorlók fogadásának és integrációjának javítását szolgáló intézkedések.

Paula Lehtomäki válaszol a kérdésre, illetve Marie Panayotopoulos-Cassiotou és Bogusław Sonik kiegészítő kérdéseire.

7. kérdés (Eugenijus Gentvilas): Az EU országainak adórendszerei közötti különbségek.

Paula Lehtomäki válaszol a kérdésre, illetve Eugenijus Gentvilas, Josu Ortuondo Larrea és Reinhard Rack kiegészítő kérdéseire.

8. kérdés (Jacky Henin): A Tanács intézkedései a dollár gyengeségével szemben.

Paula Lehtomäki válaszol a kérdésre, illetve Jacky Henin és Paul Rübig kiegészítő kérdéseire.

9. kérdés (John Bowis): Kérdések a Tanácshoz.

Paula Lehtomäki válaszol a kérdésre, illetve John Bowis, Richard Corbett és Piia-Noora Kauppi kiegészítő kérdéseire.

Az idő hiányában megválaszolatlanul maradt kérdések írásban kerülnek megválaszolásra (*lásd a szó szerinti jegyzőkönyv mellékletét*).

A Tanácshoz intézett kérdések órája lezárva.

(A 19.00 órakor megszakított ülést 21.00 órakor folytatják.)

2006. július 5., szerda

ELNÖKÖL: Mario MAURO
alelnök

14. A Nyugat-Balkán országaira vonatkozó vízumpolitika – Vízumkönnyítés a nyugat-balkáni országok számára (vita)

Szóbeli választ igénylő kérdést (O-0063/2006) tesz fel: Doris Pack, a PPE-DE képviselőcsoport nevében, Gisela Kallenbach, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében, Hannes Swoboda, a PSE képviselőcsoport nevében, Erik Meijer, Ignasi Guardans Cambó, Jelko Kacin és Henrik Lax, a Tanácshoz: A Nyugat-Balkán országaira vonatkozó vízumpolitika (B6-0315/2006)

Szóbeli választ igénylő kérdést (O-0077/2006) tesz fel: Sarah Ludford, Jelko Kacin, Henrik Lax és Ignasi Guardans Cambó, az ALDE képviselőcsoport nevében, a Tanácshoz: Vízumkönnyítés a nyugat-balkáni országok számára (B6-0320/2006)

Szóbeli választ igénylő kérdést (O-0078/2006) tesz fel: Sarah Ludford, Jelko Kacin, Henrik Lax és Ignasi Guardans Cambó, az ALDE képviselőcsoport nevében, a Bizottsághoz: Vízumkönnyítés a nyugat-balkáni országok számára (B6-0321/2006)

Doris Pack, Hannes Swoboda, Jelko Kacin és Gisela Kallenbach (szerzők) kifejti a szóbeli választ igénylő kérdéseket.

Felszólal: Paula Lehtomäki (a Tanács soros elnöke) és Franco Frattini (a Bizottság alelnöke).

Felszólal: Panagiotis Beglitis, a PSE képviselőcsoport nevében, Henrik Lax, az ALDE képviselőcsoport nevében, és Paula Lehtomäki.

A vitát berekesztik.

15. A Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök (intézményközi megállapodás) – A Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások (vita)

Jelentés a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló 1999/468/EK határozat módosításáról szóló tanácsi határozattervezetre vonatkozó intézményközi megállapodás együttes nyilatkozat formájában történő megkötéséről (új, ellenőrzött szabályozási eljárás) [10126/1/2006 – C6-0208/2006 – 2006/2152(ACI)] – Alkotmányügyi Bizottság
Előadó: Richard Corbett (A6-0237/2006).

Jelentés a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló 1999/468/EK határozat módosításáról szóló tanácsi határozattervezetről [10126/1/2006 – C6-0190/2006 – 2002/0298(CNS)] – Alkotmányügyi Bizottság
Előadó: Richard Corbett (A6-0236/2006).

Felszólal: Margot Wallström (a Bizottság alelnöke)

Richard Corbett előterjeszti a jelentéseket.

Felszólal: Alexander Radwan, a PPE-DE képviselőcsoport nevében, Pervenche Berès, a PSE képviselőcsoport nevében, Andrew Duff, az ALDE képviselőcsoport nevében, Satu Hassi, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében, Maria da Assunção Esteves, Friedrich-Wilhelm Graefe zu Baringdorf és Margot Wallström.

A vitát berekesztik.

Szavazás: *2006.07.06-i jegyzőkönyv 6.7. pont és 2006.07.06-i jegyzőkönyv 6.8. pont.*

2006. július 5., szerda

16. A menekültügy és bevándorlás területét érintő kölcsönös tájékoztatási eljárás * – Bevándorlók beilleszkedése az Európai Unióban – Az Európai Unió bevándorlási politikája

Jelentés a menekültügy és bevándorlás területét érintő tagállami intézkedésekkel kapcsolatos kölcsönös tájékoztatási eljárás létrehozásáról szóló tanácsi határozatra irányuló javaslatról [COM(2005)0480 – C6-0335/2005 – 2005/0204(CNS)] – Állampolgári Jogi, Bel- és Igazságügyi Bizottság
Előadó: Patrick Gaubert (A6-0186/2006).

Jelentés a bevándorlók beilleszkedését segítő stratégiákról és eszközökről az Európai Unióban [2006/2056(INI)] – Állampolgári Jogi, Bel- és Igazságügyi Bizottság
Előadó: Stavros Lambrinidis (A6-0190/2006).

Szóbeli választ igénylő kérdést (O-0061/2006) tesz fel: Martin Schulz és Martine Roure, a PSE képviselőcsoport nevében, a Bizottsághoz: Az Európai Unió bevándorlási politikája (B6-0311/2006),

Szóbeli választ igénylő kérdést (O-0064/2006) tesz fel: Ewa Klamt, a PPE-DE képviselőcsoport nevében, a Bizottsághoz: Az EU bevándorlási politikája (B6-0313/2006),

Szóbeli választ igénylő kérdést (O-0070/2006) tesz fel: Jean Lambert, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében, a Bizottsághoz: Az Európai Unió bevándorlási politikája (B6-0318/2006),

Szóbeli választ igénylő kérdést (O-0073/2006) tesz fel: Jeanine Hennis-Plasschaert, az ALDE képviselőcsoport nevében, a Bizottsághoz: Az Európai Unió bevándorláspolitikája (B6-0319/2006),

Szóbeli választ igénylő kérdést (O-0079/2006) tesz fel: Roberta Angelilli és Romano Maria La Russa, az UEN képviselőcsoport nevében, a Bizottsághoz: Az EU bevándorlási politikája (B6-0322/2006)

Patrick Gaubert előterjeszti a jelentést (A6-0186/2006).

Stavros Lambrinidis előterjeszti a jelentést (A6-0190/2006).

Ewa Klamt kifejti a B6-0313/2006 sz. szóbeli választ igénylő kérdést.

Manuel Medina Ortega (a szerzőket helyettesítve) kifejti a B6-0311/2006 sz. szóbeli választ igénylő kérdést.

Jeanine Hennis-Plasschaert kifejti a B6-0319/2006 sz. szóbeli választ igénylő kérdést.

Jean Lambert kifejti a B6-0318/2006 sz. szóbeli választ igénylő kérdést.

Felszólal: Franco Frattini (a Bizottság alelnöke).

ELNÖKÖL: Edward McMILLAN-SCOTT

alelnök

Felszólal: Dimitrios Papadimoulis (az EMPL bizottság véleményének előadója), Barbara Kudrycka, a PPE-DE képviselőcsoport nevében, Claude Moraes, a PSE képviselőcsoport nevében, Ona Juknevičienė, az ALDE képviselőcsoport nevében, Hélène Flautre, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében, Giusto Catania, a GUE/NGL képviselőcsoport nevében, Sebastiano (Nello) Musumeci, az UEN képviselőcsoport nevében, Johannes Blokland, az IND/DEM képviselőcsoport nevében, Carlos Coelho, Józef Pinior, Tatjana Ždanoka, Kyriacos Triantaphyllides, Derek Roland Clark, Jan Tadeusz Masiel, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Louis Grech, Miguel Portas, Andrzej Tomasz Zapałowski, James Hugh Allister, Simon Busuttil, Stefano Zappalà, David Casa és Franco Frattini.

A vitát berekesztik.

Szavazás: *2006.07.06-i jegyzőkönyv 6.11. pont és 2006.07.06-i jegyzőkönyv 6.16. pont.*

17. AIDS: ideje cselekedni! (vita)

A Bizottság nyilatkozata: AIDS: ideje cselekedni!

Louis Michel (a Bizottság tagja) nyilatkozatot tesz.

Felszólal: John Bowis, a PPE-DE képviselőcsoport nevében, Anne Van Lancker, a PSE képviselőcsoport nevében, Fiona Hall, az ALDE képviselőcsoport nevében, Karin Scheele és Louis Michel.

2006. július 5., szerda

A vita lezárását követően az Eljárási Szabályzat 103. cikkének (2) bekezdése alapján benyújtott állásfoglalásra irányuló indítványok:

– Luisa Morgantini, Feleknas Uca, Vittorio Agnoletto, Eva-Britt Svensson és Adamos Adamou, a GUE/NGL képviselőcsoport nevében, a HIV/AIDS-ről: Ideje cselekedni! (B6-0375/2006),

– Eoin Ryan, az UEN képviselőcsoport nevében, az AIDS-ről – Ideje cselekedni! (B6-0376/2006),

– Miguel Angel Martínez Martínez, Anne Van Lancker és Pierre Schapira, a PSE képviselőcsoport nevében, a HIV/AIDS-ről: Ideje cselekedni! (B6-0377/2006),

– John Bowis és Maria Martens, a PPE-DE képviselőcsoport nevében, az AIDS-ről – Ideje cselekedni! (B6-0378/2006),

– Fiona Hall, Marios Matsakis és Elizabeth Lynne, az ALDE képviselőcsoport nevében, az AIDS-ről – Ideje cselekedni! (B6-0379/2006),

– Margrete Auken, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében, a HIV/AIDS-ről (B6-0380/2006).

A vitát berekesztik.

Szavazás: *2006.07.06-i jegyzőkönyv 6.19. pont.*

18. A következő ülés napirendje

A következő napi ülés napirendjét megállapították („Napirend” dokumentum PE 354.650/OJJE).

19. Az ülés berekesztése

Az ülést 00.05 órakor berekesztik.

Julian Priestley
főtitkár

Gérard Onesta
alelnök

2006. július 5., szerda

JELENLÉTI ÍV

Aláírók:

Adamou, Agnoletto, Aita, Albertini, Allister, Alvaro, Andersson, Andrejevs, Andria, Andrikienė, Angelilli, Antoniozzi, Arif, Arnaoutakis, Ashworth, Assis, Atkins, Attard-Montalto, Attwooll, Aubert, Audy, Auken, Ayala Sender, Aylward, Ayuso, Bachelot-Narquin, Baco, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Barsi-Pataky, Batten, Battilocchio, Batzeli, Bauer, Beaupuy, Beazley, Becsey, Beer, Beglitis, Belder, Belet, Belohorská, Bennahmias, Beňová, Berend, Berès, van den Berg, Berger, Berlato, Berlinguer, Berman, Bielan, Birutis, Blokland, Bloom, Bobošíková, Böge, Bösch, Bonde, Bono, Bonsignore, Booth, Borghezio, Borrell Fontelles, Bourlanges, Bourzai, Bowis, Bowles, Bozkurt, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Breyer, Březina, Brie, Brok, Brunetta, Budreikaitė, van Buitenen, Bullmann, van den Burg, Bushill-Matthews, Busk, Busquin, Busuttil, Buzek, Cabrnoch, Calabuig Rull, Callanan, Camre, Capoulas Santos, Cappato, Carlotti, Carnero González, Casa, Casaca, Cashman, Casini, Caspary, Castex, Castiglione, del Castillo Vera, Catania, Cavada, Cederschiöld, Cercas, Chatzimarkakis, Chichester, Chiesa, Chmielewski, Christensen, Chruszcz, Claeys, Clark, Cocilovo, Coelho, Cohn-Bendit, Corbett, Corbey, Correia, Cottigny, Coûteaux, Coveney, Cramer, Crowley, Marek Aleksander Czarnecki, Ryszard Czarnecki, Daul, Davies, de Brún, Degutis, Dehaene, De Keyser, Demetriou, De Michelis, Deprez, De Rossa, Descamps, Désir, Deß, Deva, De Veyrac, De Vits, Díaz de Mera García Consuegra, Dičkutė, Didžiokas, Díez González, Dillen, Dimitrakopoulos, Dobolyi, Dombrovskis, Doorn, Douay, Dover, Doyle, Drčar Murko, Duchoň, Dührkop Dührkop, Duff, Duka-Zólyomi, Ebner, El Khadraoui, Elles, Esteves, Estrela, Ettl, Eurlings, Jill Evans, Jonathan Evans, Robert Evans, Fajmon, Falbr, Farage, Fatuzzo, Fava, Fazakas, Ferber, Fernandes, Fernández Martín, Anne Ferreira, Elisa Ferreira, Figueiredo, Fjellner, Flasarová, Flautre, Florenz, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Fontaine, Ford, Fourtou, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Fruteau, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, García Pérez, Gargani, Garriga Polledo, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gebhardt, Gentvilas, Geremek, Geringer de Oedenberg, Gewalt, Gibault, Gierek, Giertych, Gill, Gklavakis, Glattfelder, Goebbels, Goepel, Golik, Gomes, Gomolka, Gottardi, Grabowska, Grabowski, Graça Moura, Graefe zu Baringdorf, Gräßle, Grech, Griesbeck, Gröner, de Groen-Kouwenhoven, Groote, Grosch, Grossetête, Gruber, Guardans Cambó, Guellec, Guerreiro, Guidoni, Gurmai, Gutiérrez-Cortines, Guy-Quint, Gyürk, Hänsch, Hall, Hammerstein Mintz, Hamon, Handzlik, Hannan, Harangozó, Harbour, Harkin, Harms, Hasse Ferreira, Hassi, Hatzidakis, Haug, Hazan, Heaton-Harris, Hedh, Hedkvist Petersen, Helmer, Henin, Hennicot-Schoepges, Hennis-Plasschaert, Herczog, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Honeyball, Hoppenstedt, Horáček, Howitt, Hudacký, Hudghton, Hughes, Hutchinson, Ibrisagic, Ilves, in 't Veld, Isler Béguin, Itälä, Jackson, Jäätteenmäki, Jałowiecki, Janowski, Járóka, Jarzembowski, Jeggle, Jensen, Joan i Marí, Jöns, Jørgensen, Jonckheer, Jordan Cizelj, Juknevičienė, Kacin, Kaczmarek, Kallenbach, Kamall, Kamiński, Karas, Karim, Kasoulides, Kaufmann, Kauppi, Tunne Kelam, Kilroy-Silk, Kindermann, Kinnock, Kirkhope, Klamt, Klaß, Klich, Klinz, Knapman, Koch, Koch-Mehrin, Kohlíček, Konrad, Korhola, Kósáné Kovács, Koterec, Kozlík, Krahmer, Krarup, Krasts, Kratsa-Tsagaropoulou, Krehl, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Kristovskis, Krupa, Kuc, Kudrycka, Kułakowski, Kušķis, Kusstatscher, Kuźmiuk, Lagendijk, Laignel, Lamassoure, Lambert, Lambrinidis, Lambsdorff, Landsbergis, Lang, Langen, Langendries, Laperrouze, La Russa, Lauk, Lax, Lechner, Le Foll, Lehideux, Lehne, Lehtinen, Leichtfried, Leinen, Jean-Marie Le Pen, Marine Le Pen, Le Rachinel, Lewandowski, Liberadzki, Libicki, Lichtenberger, Lienemann, Liotard, Lipietz, López-Istúriz White, Losco, Louis, Lucas, Ludford, Lulling, Lynne, Maaten, McAvan, McGuinness, McMillan-Scott, Madeira, Maldeikis, Manders, Maňka, Erika Mann, Thomas Mann, Manolakou, Mantovani, Markov, Marques, David Martin, Hans-Peter Martin, Martinez, Martínez Martínez, Masiel, Masip Hidalgo, Maštálka, Mastenbroek, Mathieu, Matsakis, Matsouka, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Medina Ortega, Meijer, Méndez de Vigo, Menéndez del Valle, Meyer Pleite, Miguélez Ramos, Mikko, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Mölzer, Mohácsi, Montoro Romero, Moraes, Moreno Sánchez, Morgan, Morgantini, Morillon, Moscovici, Mote, Mulder, Musacchio, Muscardini, Muscat, Musotto, Mussolini, Musumeci, Myller, Napoletano, Nassauer, Nattrass, Navarro, Newton Dunn, Annemie Neyts-Uyttebroeck, Nicholson, Nicholson of Winterbourne, van Nistelrooij, Novak, Obiols i Germà, Achille Occhetto, Öger, Özdemir, Olajos, Olbrycht, Ó Neachtain, Onesta, Onyszkiewicz, Oomen-Ruijten, Ortuondo Larrea, Őry, Ouzký, Oviir, Paasilinna, Pack, Pafilis, Pahor, Paleckis, Panayotopoulos-Cassiotou, Pannella, Panzeri, Papadimoulis, Papastamkos, Parish, Patriciello, Patrie, Peillon, Pęk, Pflüger, Piecyk, Pieper, Pīks, Pinheiro, Pinior, Piotrowski, Pirilli, Pirker, Piskorski, Pistelli, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Pleštinská, Podestà, Podkański, Poettering, Poignant, Polfer, Pomés Ruiz, Portas, Posdorf, Posselt, Prets, Prodi, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Rack, Radwan, Ransdorf, Rapkay, Rasmussen, Remek, Resetarits, Reul, Reynaud, Ribeiro e Castro, Riera Madurell, Ries, Riis-Jørgensen, Rivera, Rizzo, Rocard, Rogalski, Roithová, Romagnoli, Romeva i Rueda, Rosati, Roszkowski, Rothe, Rouček, Roure, Rudi Ubeda, Rübig, Rühle, Rutowicz, Ryan, Sacconi, Saïfi, Sakalas, Salinas García, Salvini, Samaras, Samuelsen, Sánchez Presedo, dos Santos, Sartori, Saryusz-Wolski, Savary, Savi, Schapira, Scheele, Schenardi, Schierhuber, Schlyter, Frithjof Schmidt, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schroedter, Schulz, Schwab, Seeber, Seeberg, Segelström, Seppänen, Siekierski, Sifunakis, Silva Peneda, Sinnott, Siwiec, Sjöstedt, Skinner, Škottová, Smith, Sommer, Sonik, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Spautz, Speroni, Staes, Staniszewska, Starkevičiūtė, Šťastný, Stauner, Sterckx, Stevenson, Stihler, Stockmann, Strejček, Strož, Stubb, Sturdy, Sudre, Sumberg, Surján, Susta, Svensson, Swoboda, Szájer, Szejna, Szent-Iványi, Szymański, Tabajdi, Takkula, Tannock, Tarabella, Tarand,

2006. július 5., szerda

Tatarella, Thomsen, Thyssen, Titford, Titley, Toia, Tomczak, Toubon, Toussas, Trakatellis, Trautmann, Triantaphyllides, Trüpel, Turmes, Tzampazi, Uca, Ulmer, Väyrynen, Vaidere, Vakalis, Vanhecke, Van Hecke, Van Lancker, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vaugrenard, Ventre, Veraldi, Vergnaud, Vernola, Vidal-Quadras, de Villiers, Vincenzi, Virrankoski, Vlasák, Voggenhuber, Wagenknecht, Wallis, Walter, Watson, Manfred Weber, Weiler, Weisgerber, Westlund, Whittaker, Wieland, Wiersma, Willmott, Wise, von Wogau, Bernard Piotr Wojciechowski, Janusz Wojciechowski, Wortmann-Kool, Wurtz, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Záborská, Zaleski, Zani, Zapałowski, Zappalà, Ždanoka, Železný, Zieleniec, Zīle, Zimmer, Zingaretti, Zvěřina, Zwiefka

Megfigyelők:

Abadjiev, Anastase, Arabadjiev, Athanasiu, Bărbulețiu, Bliznashki, Buruiană Aprodu, Ciornei, Cioroianu, Corlățean, Coşea, Corina Crețu, Gabriela Crețu, Martin Dimitrov, Dîncu, Duca, Dumitrescu, Ganț, Hogea, Ilchev, Kazak, Kirilov, Kónya-Hamar, Marinescu, Mihăescu, Morțun, Paparizov, Parvanova, Petre, Podgorean, Popa, Popeangă, Severin, Shouleva, Silaghi, Sofianski, Szabó, Țicău, Tîrle, Vigenin, Zgonea Valeriu Ştefan

2006. július 5., szerda

I. MELLÉKLET

A SZAVAZÁS EREDMÉNYE

Rövidítések és jelek magyarázata

+	elfogadva
-	elutasítva
↓	tárgytalan
V	visszavonva
NSz (…, …, …)	név szerinti szavazás (mellette, ellene, tartózkodás)
ESz (…, …, …)	elektronikus szavazás (mellette, ellene, tartózkodás)
rész.	részenkénti szavazás
kül.	külön szavazás
mód.	módosítás
MM	megegyezéses módosítás
MR	megfelelő rész
T	törlő módosítás
=	azonos módosítások
bek.	bekezdés
fr. bek.	francia bekezdés
preb.	preambulumbekezdés
ÁLL.IND.	állásfoglalásra irányuló indítvány
KÖZ.ÁLL.IND.	közös állásfoglalásra irányuló indítvány
TITK.	titkos szavazás

1. A határokon átnyúló rendőrségi együttműködés fokozása az Európai Unióban megrendezésre kerülő nemzetközi események folyamán *

Jelentés: Frieda BREPOELS (A6-0222/2006)

Tárgy	NSz stb.	Szavazat	NSz/ESz – észrevételek
egyetlen szavazás		+	

2006. július 5., szerda

2. Belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények ***II

Ajánlás második olvasatra: (minősített többség szükséges)

Renate SOMMER (A6-0208/2006)

Tárgy	Mód. sz.	Szerző	NSz stb.	Szavazat	NSz/ESz – észrevételek
preb. 10 után	1	***bizottság***		+	

3. Polgári légi közlekedés (a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolása) ***II

Ajánlás második olvasatra: (minősített többség szükséges)

Ulrich STOCKMANN (A6-0212/2006)

Tárgy	Mód. sz.	Szerző	NSz stb.	Szavazat	NSz/ESz – észrevételek
1. sz. tömb (kompromisszum)	19jav - 24jav	***bizottság***		+	
2. sz. tömb (bizottság)	1-8 10	***bizottság***		↓	
1. cikk 4. bek. után	11	GUE/NGL	NSz	-	138, 494, 15
9a. cikk 2. bek.	16= 25jav =	SAVARY et al., PPE-DE, PSE, ALDE, Verts/ALE		+	
	9	***bizottság***		↓	
8a. cikk 2. bek. után	17	SAVARY et al.		-	
3. melléklet	15	GUE/NGL		-	
	12	GUE/NGL		-	
	18	SAVARY et al.		-	
	13	GUE/NGL		-	
	14	GUE/NGL		-	

A kompromisszumtömb a 19/jav.-25/jav. módosításokat foglalja magába.

Név szerinti szavazásra irányuló kérelmek

GUE/NGL: mód.: 11

2006. július 5., szerda

4. A radioaktív hulladékok és a kiégett fűtőelemek szállítása *

Jelentés: Esko SEPPÄNEN (A6-0174/2006)

Tárgy	Mód. sz.	Szerző	NSz stb.	Szavazat	NSz/ESz – észrevételek
Az illetékes bizottság módosításai – tömbszavazás	1 3-5 9-10 12-14	***bizottság***		+	
Az illetékes bizottság módosításai – külön szavazások	2	***bizottság***	kül/ESz	+	597, 48, 9
	6	***bizottság***	kül/ESz	+	387, 257, 8
	7	***bizottság***	kül.	+	
	8	***bizottság***	rész.		
			1	+	
			2/ NSz	+	558, 79, 17
	15	***bizottság***	kül.	+	
	16	***bizottság***	kül.	+	
	17	***bizottság***	kül.	+	
	18	***bizottság***	kül.	+	
	20	***bizottság***	rész.		
			1	+	
			2/ NSz	+	626, 23, 10
6. cikk 2. bek.	11	***bizottság***		+	
	22	Verts/ALE		-	
7. cikk	23	Verts/ALE	NSz	-	137, 511, 12
12. cikk	24	Verts/ALE	NSz	-	160, 469, 20
	19	***bizottság***		+	
13. cikk	25	Verts/ALE	NSz	-	166, 471, 23
preb. 10	21	Verts/ALE		-	
szavazás: módosított javaslat				+	
szavazás: jogalkotási állásfoglalás			ESz	+	523, 86, 37

Név szerinti szavazásra irányuló kérelmek

Verts/ALE: mód.: 23, 24, 25

Külön szavazásra irányuló kérelmek

PSE: mód.: 6

Verts/ALE: mód.: 2, 7, 15, 16, 17, 18

2006. július 5., szerda

Részenkénti szavazásra irányuló kérelmek

Verts/ALE

mód.: 8

1. rész: A teljes szöveg, kivéve az „és védjék azokat minden visszaélés ellen” szavakat

2. rész: a fenti szövegrész

IND/DEM

mód.: 20

1. rész: A teljes szöveg, kivéve az „a visszaszállítás kivételével” szavakat

2. rész: a fenti szövegrész

5. Több kutatás és innováció – beruházás a növekedés és a foglalkoztatás érdekében

Jelentés: Pilar DEL CASTILLO VERA (A6-0204/2006)

Tárgy	Mód. sz.	Szerző	NSz stb.	Szavazat	NSz/ESz – észrevételek
bek. 8.	bek.	***eredeti szöveg***	rész.		
			1	+	
			2	-	
bek. 18	bek.	***eredeti szöveg***	rész.		
			1/ESz	+	524, 92, 10
			2/ESz	+	360, 276, 8
bek. 36	bek.	***eredeti szöveg***	kül.	+	
bek. 48	bek.	***eredeti szöveg***	kül/ESz	+	312, 312, 18
bek. 54	bek.	***eredeti szöveg***	kül/ESz	+	369, 258, 8
szavazás: állásfoglalás (egészében)				+	

Külön szavazásra irányuló kérelmek

PPE-DE: bek. 36, 48, 54

Részenkénti szavazásra irányuló kérelmek

PPE-DE

8. bek.

1. rész: A teljes szöveg, kivéve a „kidolgozására irányuló javaslatot” szavakat

2. rész: a fenti szövegrész

18. bek.

1. rész: „tudomásul veszi a Bizottság álláspontját … fejlett vállalatokat;”

2. rész: „úgy véli, hogy a szellemi … mint a GPL és a PDL;”

2006. július 5., szerda

6. Az EU gyáripara: egy integráltabb iparpolitikai megközelítés felé

Jelentés: Joan CALABUIG RULL (A6-0206/2006)

Tárgy	Mód. sz.	Szerző	NSz stb.	Szavazat	NSz/ESz – észrevételek
bek. 5	bek.	***eredeti szöveg***	rész.		
			1	+	
			2	+	
bek. 6 után	4	Verts/ALE		-	
bek. 7	5	Verts/ALE		-	
bek. 7 után	6	Verts/ALE	ESz	+	339, 274, 9
	7	Verts/ALE	ESz	-	181, 420, 23
bek. 8	bek.	***eredeti szöveg***	kül.	+	
bek. 10	bek.	***eredeti szöveg***	rész.		
			1	+	
			2	+	
bek. 12	8	Verts/ALE		-	
	bek.	***eredeti szöveg***	rész.		
			1	+	
			2	+	
			3	+	
bek. 16	bek.	***eredeti szöveg***	kül.	+	
bek. 22	bek.	***eredeti szöveg***	rész.		
			1	+	
			2/ESz	+	322, 292, 7
			3	+	
bek. 23	bek.	***eredeti szöveg***	kül.	+	
bek. 25	bek.	***eredeti szöveg***	rész.		
			1	+	
			2	+	
bek. 26	bek.	***eredeti szöveg***	rész.		
			1	+	
			2	+	
			3	+	

2006. július 5., szerda

Tárgy	Mód. sz.	Szerző	NSz stb.	Szavazat	NSz/ESz – észrevételek
bek. 27	bek.	***eredeti szöveg***	rész.		
			1	+	
			2/ESz	+	304, 295, 26
			3	+	
			4	+	
bek. 28	bek.	***eredeti szöveg***	kül.	-	
bek. 30	bek.	***eredeti szöveg***	kül.	+	
bek. 32	9	Verts/ALE		-	
	bek.	***eredeti szöveg***	kül/ESz	+	469, 131, 13
bek. 32 után	10	Verts/ALE		-	
bek. 33	11	Verts/ALE	ESz	+	405, 198, 17
	bek.	***eredeti szöveg***	kül.	↓	
bek. 34 után	1	GUE/NGL	rész.		
			1/ESz	+	346, 267, 8
			2	-	
bek. 38	bek.	***eredeti szöveg***	rész.		
			1	+	
			2	+	
preb. B	2	Verts/ALE		+	
preb. C	3	Verts/ALE		+	
szavazás: állásfoglalás (egészében)			NSz	+	484, 58, 54

Név szerinti szavazásra irányuló kérelmek

PPE-DE: zárószavazás

Külön szavazásra irányuló kérelmek

PPE-DE: bek. 16, 28

Verts/ALE: bek. 8, 23, 25, 30, 32

Részenkénti szavazásra irányuló kérelmek

ALDE, PSE

mód.: 1

1. rész: „a dolgozók jogainak védelmére szólít fel … dolgozók képviseleti szervei,”

2. rész: „különösen az Európai Üzemi Tanács … kötelezettségvállalásait teljesíteni;”

2006. július 5., szerda

PPE-DE

bek. 5

1. rész: A teljes szöveg, kivéve a „hogy az elszigetelt nemzeti politikai intézkedések akadályozhatják az európai iparpolitika kialakítását, valamint" szövegrész

2. rész: a fenti szövegrész

bek. 10

1. rész: „elismeri a gyáripar versenyképessége … szükségességére helyezi;"

2. rész: „felhívja a Bizottságot, hogy … megteremtése érdekében;"

bek. 12

1. rész: „meggyőződése, hogy az … strukturális változások elősegítésében;"

2. rész: „sajnálatának ad hangot amiatt … tanulásra és képzésre;"

3. rész: „sürgeti a tagállamokat, hogy … tanulmányok felé;"

bek. 22

1. rész: „üdvözli a technológiai platformok … ágak fejlesztésének;"

2. rész: „úgy véli azonban, hogy … K+F intézkedések végrehajtására;"

3. rész: „ösztönzi a Bizottságot és … ezeket a következetéseket;"

bek. 25

1. rész: „üdvözli az ipar, az energia … szintű csoport létrehozását;"

2. rész: „felhívja a figyelmet arra, … gyakorolt jelentős hatására;"

bek. 26

1. rész: „kiemeli, hogy a gyáripart … való szoros együttműködésre,"

2. rész: „olyan területek számára történő … felhasználására irányuljanak;"

3. rész: „felhívja a tagállamokat … történő teljes kiaknázására;"

bek. 27

1. rész: „felhívja a figyelmet arra … területi dimenzióra is;"

2. rész: „az olyan övezetekben … megfelelően kell adaptálni;"

3. rész: „kéri tehát a Bizottságot … megerősítésének lehetőségét;" kivéve „a közös problémákkal és kihívásokkal szembesülő" részt,

4. rész: a fenti rész és „valamint a régiókban … támogatása céljából;"

Verts/ALE

bek. 38

1. rész: „sürgeti a Bizottságot, hogy … védelméről és érvényesítéséről;"

2. rész: „szükségesnek véli e tekintetben … ellen folytatott harcban;"

2006. július 5., szerda

II. MELLÉKLET

NÉV SZERINTI SZAVAZÁS EREDMÉNYE

1. Stockmann-ajánlás A6-0212/2006

Módosítás: 11

Mellette: 138

ALDE: Harkin

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Guidoni, Henin, Kaufmann, Kohlíček, Krarup, Liotard, Manolakou, Markov, Maštálka, Meijer, Meyer Pleite, Musacchio, Pafilis, Papadimoulis, Pflüger, Portas, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Toussas, Triantaphyllides, Uca, Wagenknecht, Zimmer

IND/DEM: Batten, Bonde, Booth, Clark, Coûteaux, Farage, Knapman, Louis, Nattrass, Titford, Tomczak, de Villiers, Whittaker, Wise

NI: Bobošíková, Chruszcz, Claeys, Dillen, Giertych, Gollnisch, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Le Rachinel, Martin Hans-Peter, Martinez, Mölzer, Mussolini, Romagnoli, Schenardi, Vanhecke, Wojciechowski Bernard Piotr

PPE-DE: Ebner, Rübig

PSE: Arif, Arnaoutakis, Bono, Bourzai, Castex, Cottigny, De Keyser, Désir, Douay, Ferreira Anne, Fruteau, Hazan, Hutchinson, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Lienemann, Locatelli, Matsouka, Peillon, Reynaud, Rocard, Roure, Savary, Schapira, Sifunakis, Tarabella, Trautmann, Tzampazi, Vaugrenard, Vergnaud

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Ellene: 494

ALDE: Alvaro, Andrejevs, Andria, Attwooll, Beaupuy, Birutis, Bourlanges, Bowles, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Davies, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Duff, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hall, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jäätteenmäki, Jensen, Jukневičienė, Kacin, Karim, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Lambsdorff, Laperrouze, Lax, Losco, Ludford, Lynne, Maaten, Manders, Matsakis, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Onyszkiewicz, Ortuondo Larrea, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Resetarits, Ries, Riis-Jørgensen, Samuelsen, Savi, Staniszewska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Toia, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski, Wallis, Watson

IND/DEM: Belder, Blokland, Sinnott, Železný

NI: Allister, Battilocchio, Belohorská, Czarnecki Ryszard, De Michelis, Helmer, Mote, Piskorski, Rivera, Rutowicz

PPE-DE: Albertini, Andrikienė, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnoch, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Coveney, Daul, Dehaene, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Elles, Esteves, Eurlings, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jeggle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Karas, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klaß, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušķis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lechner, Lehne, Lewandowski, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten,

2006. július 5., szerda

Őry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Pīks, Pinheiro, Pleštinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Rack, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Rudi Ubeda, Saïfi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schierhuber, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Siekierski, Silva Peneda, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Šťastný, Stauner, Stevenson, Strejček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Andersson, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, Berès, van den Berg, Berger, Berlinguer, Berman, Bösch, Bozkurt, Bullmann, van den Burg, Busquin, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Cercas, Chiesa, Christensen, Corbett, Corbey, Correia, De Rossa, De Vits, Díez González, Dührkop Dührkop, El Khadraoui, Estrela, Ettl, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Elisa, García Pérez, Gebhardt, Geringer de Oedenberg, Gierek, Gill, Glante, Goebbels, Golik, Gomes, Gottardi, Grabowska, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Gurmai, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Haug, Hedh, Hedkvist Petersen, Herczog, Honeyball, Hughes, Ilves, Jørgensen, Kindermann, Kinnock, Kósáné Kovács, Koterec, Krehl, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Kuc, Leichtfried, Leinen, Liberadzki, McAvan, Madeira, Maňka, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Moreno Sánchez, Morgan, Muscat, Myller, Napoletano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Patrie, Piecyk, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rapkay, Rasmussen, Riera Madurell, Rosati, Rothe, Rouček, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Scheele, Schulz, Segelström, Siwiec, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Swoboda, Szejna, Tabajdi, Tarand, Thomsen, Titley, Van Lancker, Vincenzi, Walter, Weiler, Westlund, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Berlato, Camre, Crowley, Didžiokas, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Janowski, Krasts, Kristovskis, Kuźmiuk, Libicki, Maldeikis, Muscardini, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Podkański, Roszkowski, Ryan, Szymański, Tatarella, Vaidere, Wojciechowski Janusz, Zīle

Tartózkodás: 15

GUE/NGL: Remek

IND/DEM: Grabowski, Krupa, Pęk, Piotrowski, Rogalski, Zapałowski

NI: Baco, Borghezio, Kilroy-Silk, Kozlík, Salvini, Speroni

PPE-DE: Seeberg

Verts/ALE: van Buitenen

A szavazatok helyesbítései

Mellette

Benoît Hamon, Katerina Batzeli, Panagiotis Beglitis

Tartózkodás

Paul Rübig

2. Seppänen-jelentés A6-0174/2006

Módosítás: 8/2

Mellette: 558

ALDE: Alvaro, Andrejevs, Andria, Attwooll, Beaupuy, Birutis, Bourlanges, Bowles, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Davies, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Duff, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hall, Harkin, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jäätteenmäki, Jensen, Juknevičienė, Kacin, Karim, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Lambsdorff, Laperrouze, Lax, Losco, Ludford, Lynne, Maaten, Manders, Matsakis, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Onyszkiewicz, Ortuondo Larrea, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Ries, Riis-Jørgensen, Savi, Staniszewska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Toia, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski, Wallis, Watson

2006. július 5., szerda

GUE/NGL: Brie, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Henin, Kaufmann, Kohlíček, Krarup, Liotard, Maštálka, Meijer, Meyer Pleite, Papadimoulis, Pflüger, Portas, Ransdorf, Remek, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Uca, Wagenknecht, Zimmer

IND/DEM: Belder, Blokland, Bonde, Coûteaux, Grabowski, Krupa, Louis, Pęk, Piotrowski, Sinnott, Tomczak, de Villiers, Zapałowski, Železný

NI: Allister, Battilocchio, Belohorská, Bobošíková, Chruszcz, Claeys, Czarnecki Ryszard, De Michelis, Dillen, Giertych, Gollnisch, Helmer, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Le Rachinel, Martinez, Mölzer, Mussolini, Piskorski, Rivera, Romagnoli, Rutowicz, Schenardi, Vanhecke, Wojciechowski Bernard Piotr

PPE-DE: Albertini, Andrikienė, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnoch, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Daul, Dehaene, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Eurlings, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jeggle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Karas, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klaß, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušķis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Lauk, Lechner, Lehne, Lewandowski, Liese, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Őry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Pīks, Pinheiro, Pirker, Pleštinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Rack, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Roithová, Rudi Ubeda, Rübig, Saïfi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schierhuber, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Siekierski, Silva Peneda, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Šťastný, Stauner, Stevenson, Strejček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, Berès, van den Berg, Berger, Berlinguer, Berman, Bösch, Bono, Bourzai, Bozkurt, van den Burg, Busquin, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Castex, Cercas, Chiesa, Corbett, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rossa, Désir, De Vits, Díez González, Dobolyi, Douay, El Khadraoui, Estrela, Ettl, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Anne, Ferreira Elisa, Fruteau, García Pérez, Geringer de Oedenberg, Gierek, Gill, Glante, Goebbels, Golik, Gomes, Gottardi, Grabowska, Grech, Gröner, Gurmai, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Hazan, Herczog, Honeyball, Hughes, Hutchinson, Ilves, Jöns, Kindermann, Kinnock, Kósáné Kovács, Koterec, Krehl, Kuc, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Leichtfried, Liberadzki, Lienemann, McAvan, Madeira, Maňka, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Morgan, Moscovici, Muscat, Myller, Napoletano, Obiols i Germà, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Patrie, Peillon, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rapkay, Rasmussen, Reynaud, Riera Madurell, Rocard, Rosati, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Scheele, Schulz, Sifunakis, Siwiec, Skinner, Sousa Pinto, Stockmann, Swoboda, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Titley, Trautmann, Tzampazi, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Walter, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Berlato, Bielan, Camre, Crowley, Didžiokas, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Janowski, Krasts, Kristovskis, Kuźmiuk, La Russa, Libicki, Maldeikis, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Podkański, Roszkowski, Ryan, Szymański, Tatarella, Vaidere, Wojciechowski Janusz, Zīle

Ellene: 79

ALDE: Resetarits

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Catania, de Brún, Guidoni, Morgantini, Musacchio, Triantaphyllides

IND/DEM: Batten, Booth, Clark, Farage, Knapman, Nattrass, Titford, Whittaker, Wise

NI: Martin Hans-Peter

2006. július 5., szerda

PSE: Andersson, Bullmann, Christensen, Corbey, Gebhardt, Groote, Gruber, Haug, Hedh, Hedkvist Petersen, Jørgensen, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Leinen, Piecyk, Rothe, Segelström, Thomsen, Van Lancker, Weiler, Westlund

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Tartózkodás: 17

ALDE: Samuelsen

GUE/NGL: Manolakou, Markov, Pafilis, Toussas

IND/DEM: Rogalski

NI: Baco, Borghezio, Kilroy-Silk, Kozlík, Mote, Salvini, Speroni

PPE-DE: Coveney, Seeberg

UEN: Kamiński

Verts/ALE: van Buitenen

A szavazatok helyesbítései

Ellene

Lissy Gröner, Poul Nyrup Rasmussen

3. Seppänen-jelentés A6-0174/2006

Módosítás: 20/2

Mellette: 626

ALDE: Alvaro, Andrejevs, Andria, Attwooll, Beaupuy, Birutis, Bourlanges, Bowles, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Davies, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Duff, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hall, Harkin, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jäätteenmäki, Jensen, Juknevičienė, Kacin, Karim, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Laperrouze, Lax, Losco, Ludford, Lynne, Maaten, Manders, Matsakis, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Onyszkiewicz, Ortuondo Larrea, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Resetarits, Ries, Riis-Jørgensen, Samuelsen, Savi, Staniszewska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Toia, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski, Wallis, Watson

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Guidoni, Henin, Kaufmann, Kohlíček, Krarup, Liotard, Manolakou, Markov, Maštálka, Meijer, Meyer Pleite, Morgantini, Musacchio, Pafilis, Papadimoulis, Pflüger, Portas, Ransdorf, Remek, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Toussas, Triantaphyllides, Uca, Wagenknecht, Zimmer

IND/DEM: Belder, Blokland, Grabowski, Krupa, Pęk, Piotrowski, Rogalski, Sinnott, Tomczak, Zapałowski

NI: Allister, Battilocchio, Belohorská, Bobošíková, Borghezio, Chruszcz, Czarnecki Ryszard, De Michelis, Giertych, Helmer, Martin Hans-Peter, Mussolini, Piskorski, Rivera, Rutowicz, Salvini, Speroni, Vanhecke, Wojciechowski Bernard Piotr

PPE-DE: Albertini, Andrikienė, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnoch, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Daul, Dehaene, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Eurlings, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder,

2006. július 5., szerda

Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jeggle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Karas, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klaß, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušķis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lechner, Lehne, Lewandowski, Liese, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Őry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Pinheiro, Pirker, Pleštinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Rack, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Roithová, Rudi Ubeda, Rübig, Saïfi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schierhuber, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Seeberg, Siekierski, Silva Peneda, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Šťastný, Stauner, Stevenson, Strejček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Andersson, Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, Berès, van den Berg, Berger, Berlinguer, Berman, Bösch, Bono, Bourzai, Bozkurt, Bullmann, van den Burg, Busquin, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Cercas, Chiesa, Christensen, Corbett, Corbey, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rossa, Désir, De Vits, Díez González, Dobolyi, Douay, Dührkop Dührkop, El Khadraoui, Estrela, Ettl, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Anne, Ferreira Elisa, Fruteau, García Pérez, Gebhardt, Geringer de Oedenberg, Gierek, Gill, Glante, Goebbels, Golik, Gomes, Gottardi, Grabowska, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Gurmai, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Haug, Hazan, Hedh, Hedkvist Petersen, Herczog, Honeyball, Hughes, Hutchinson, Ilves, Jørgensen, Kindermann, Kinnock, Kósáné Kovács, Koterec, Krehl, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Kuc, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Leichtfried, Leinen, Liberadzki, Lienemann, McAvan, Madeira, Maňka, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Morgan, Moscovici, Muscat, Myller, Napoletano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Patrie, Peillon, Piecyk, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rapkay, Rasmussen, Reynaud, Riera Madurell, Rocard, Rosati, Rothe, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Scheele, Schulz, Segelström, Sifunakis, Siwiec, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Swoboda, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Thomsen, Titley, Trautmann, Tzampazi, Valenciano Martínez-Orozco, Van Lancker, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Walter, Weiler, Westlund, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Berlato, Bielan, Camre, Crowley, Didžiokas, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Janowski, Kamiński, Krasts, Kristovskis, Kuźmiuk, La Russa, Libicki, Maldeikis, Muscardini, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Podkański, Roszkowski, Ryan, Szymański, Tatarella, Vaidere, Wojciechowski Janusz, Zīle

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Ellene: 23

ALDE: Lambsdorff

IND/DEM: Batten, Bonde, Booth, Clark, Farage, Knapman, Nattrass, Titford, Whittaker, Wise, Železný

NI: Claeys, Dillen, Gollnisch, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Le Rachinel, Martinez, Mölzer, Romagnoli, Schenardi

Tartózkodás: 10

IND/DEM: Coûteaux, Louis, de Villiers

NI: Baco, Kilroy-Silk, Kozlík, Mote

PPE-DE: Coveney

PSE: Castex

Verts/ALE: van Buitenen

2006. július 5., szerda

4. Seppänen-jelentés A6-0174/2006

Módosítás: 23

Mellette: 137

ALDE: Attwooll, Bourlanges, Bowles, Davies, Duff, Hall, Harkin, Jäätteenmäki, Jensen, Karim, Ludford, Lynne, Matsakis, Newton Dunn, Onyszkiewicz, Ortuondo Larrea, Resetarits, Samuelsen, Wallis, Watson

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Guerreiro, Guidoni, Markov, Meijer, Morgantini, Musacchio, Papadimoulis, Pflüger, Triantaphyllides, Wagenknecht

IND/DEM: Bonde, Grabowski, Krupa, Piotrowski, Sinnott, Tomczak, Zapałowski

NI: Chruszcz, Czarnecki Ryszard, Giertych, Martin Hans-Peter, Rutowicz, Wojciechowski Bernard Piotr

PPE-DE: Eurlings, Karas, Pirker, Protasiewicz, Rack, Rübig, Schierhuber, Seeberg

PSE: Andersson, Berès, Berger, Berman, Bösch, Bozkurt, Bullmann, Christensen, Corbey, De Vits, Ettl, Gebhardt, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Hedh, Hedkvist Petersen, Jöns, Jørgensen, Kósáné Kovács, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Leichtfried, Leinen, Muscat, Myller, Piecyk, Rapkay, Reynaud, Rothe, Scheele, Segelström, Swoboda, Van Lancker, Walter, Weiler, Westlund

UEN: Camre, Kuźmiuk, Maldeikis

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, van Buitenen, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Ellene: 511

ALDE: Andrejevs, Andria, Beaupuy, Birutis, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Juknevičienė, Kacin, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Lambsdorff, Laperrouze, Lax, Losco, Maaten, Manders, Mohácsi, Morillon, Mulder, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Ries, Riis-Jørgensen, Staniszewska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski

GUE/NGL: Flasarová, Henin, Kaufmann, Kohlíček, Krarup, Manolakou, Maštálka, Meyer Pleite, Pafilis, Portas, Ransdorf, Remek, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Toussas, Uca, Zimmer

IND/DEM: Batten, Belder, Blokland, Booth, Clark, Coûteaux, Farage, Knapman, Louis, Nattrass, Rogalski, Titford, de Villiers, Whittaker, Wise, Železný

NI: Allister, Battilocchio, Bobošíková, Borghezio, Claeys, De Michelis, Dillen, Gollnisch, Helmer, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Martinez, Masiel, Mölzer, Mote, Mussolini, Piskorski, Rivera, Romagnoli, Salvini, Schenardi, Speroni, Vanhecke

PPE-DE: Albertini, Andrikienė, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnoch, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Coveney, Daul, Dehaene, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jeggle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klaß, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušķis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lechner, Lehne, Lewandowski, Liese, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Őry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Pīks, Pinheiro,

2006. július 5., szerda

Pleštinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Roithová, Rudi Ubeda, Saïfi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Siekierski, Silva Peneda, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Šťastný, Stauner, Stevenson, Strejček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, van den Berg, Berlinguer, Bono, Bourzai, van den Burg, Busquin, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Castex, Cercas, Chiesa, Corbett, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rossa, Désir, Díez González, Dobolyi, Douay, Dührkop Dührkop, El Khadraoui, Estrela, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Elisa, Fruteau, García Pérez, Geringer de Oedenberg, Gierek, Gill, Glante, Goebbels, Golik, Gomes, Gottardi, Grabowska, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Haug, Hazan, Herczog, Honeyball, Hughes, Hutchinson, Ilves, Kindermann, Kinnock, Koterec, Krehl, Kuc, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Liberadzki, Lienemann, Locatelli, McAvan, Madeira, Maňka, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Moreno Sánchez, Morgan, Moscovici, Napoletano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Patrie, Peillon, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rasmussen, Riera Madurell, Rocard, Rosati, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Schulz, Sifunakis, Siwiec, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Thomsen, Titley, Trautmann, Tzampazi, Valenciano Martínez-Orozco, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Berlato, Bielan, Crowley, Didžiokas, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Janowski, Kamiński, Krasts, Kristovskis, La Russa, Libicki, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Roszkowski, Ryan, Szymański, Tatarella, Wojciechowski Janusz, Zīle

Tartózkodás: 12

ALDE: Alvaro, Savi, Toia

IND/DEM: Pęk

NI: Baco, Belohorská, Kilroy-Silk, Kozlík, Le Rachinel

PSE: Ferreira Anne, Gurmai

UEN: Vaidere

A szavazatok helyesbítései

Mellette

Saïd El Khadraoui, Eva-Britt Svensson, Jonas Sjöstedt, Poul Nyrup Rasmussen

Ellene

Jean-Louis Bourlanges

5. Seppänen-jelentés A6-0174/2006

Módosítás: 24

Mellette: 160

ALDE: Attwooll, Bowles, Davies, Duff, Hall, Harkin, Karim, Ludford, Lynne, Manders, Nicholson of Winterbourne, Ortuondo Larrea, Resetarits, Samuelsen, Wallis, Watson

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Guidoni, Kaufmann, Krarup, Liotard, Manolakou, Markov, Meijer, Meyer Pleite, Morgantini, Musacchio, Pafilis, Papadimoulis, Pflüger, Portas, Ransdorf, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Toussas, Triantaphyllides, Uca, Wagenknecht, Zimmer

2006. július 5., szerda

IND/DEM: Batten, Belder, Blokland, Bonde, Booth, Clark, Farage, Grabowski, Knapman, Krupa, Nattrass, Pęk, Piotrowski, Rogalski, Titford, Tomczak, Whittaker, Wise, Zapałowski

NI: Chruszcz, Giertych, Martin Hans-Peter, Rutowicz, Wojciechowski Bernard Piotr

PPE-DE: Itälä, Karas, Pirker, Rack, Rübig, Schierhuber, Seeberg, Silva Peneda, Šťastný

PSE: Berger, Berman, Bösch, Bozkurt, Bullmann, Christensen, Corbey, De Vits, El Khadraoui, Ettl, Gebhardt, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Haug, Hedh, Hedkvist Petersen, Jørgensen, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Leichtfried, Leinen, Muscat, Piecyk, Rapkay, Reynaud, Rothe, Scheele, Segelström, Thomsen, Van Lancker, Walter, Weiler, Westlund

UEN: Bielan, Camre, Kamiński, Wojciechowski Janusz

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, van Buitenen, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Ellene: 469

ALDE: Andrejevs, Andria, Beaupuy, Birutis, Bourlanges, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jäätteenmäki, Jensen, Juknevičienė, Kacin, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Lambsdorff, Laperrouze, Lax, Losco, Maaten, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Onyszkiewicz, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Ries, Riis-Jørgensen, Savi, Staniszewska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski

GUE/NGL: Henin, Kohlíček, Remek

IND/DEM: Coûteaux, Louis, Sinnott, de Villiers, Železný

NI: Allister, Battilocchio, Bobošíková, Claeys, Czarnecki Ryszard, De Michelis, Dillen, Gollnisch, Helmer, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Le Rachinel, Martinez, Masiel, Mölzer, Mote, Mussolini, Piskorski, Rivera, Romagnoli, Schenardi, Vanhecke

PPE-DE: Albertini, Andrikienė, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnoch, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Daul, Dehaene, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jeggle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klaß, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušķis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lechner, Lehne, Lewandowski, Liese, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Őry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Pīks, Pinheiro, Pleštinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Roithová, Rudi Ubeda, Saïfi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Siekierski, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Stauner, Stevenson, Strejček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, van den Berg, Berlinguer, Bono, Bourzai, van den Burg, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Castex, Cercas, Chiesa, Corbett, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rossa, Díez González, Dobolyi, Douay, Dührkop Dührkop, Estrela, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Elisa, Fruteau, García Pérez, Geringer de Oedenberg, Gierek, Gill, Glante, Goebbels, Gomes, Gottardi, Grabowska, Gurmai, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Hazan, Herczog, Honeyball,

2006. július 5., szerda

Hughes, Hutchinson, Ilves, Kindermann, Kinnock, Kósáné Kovács, Koterec, Krehl, Kuc, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Liberadzki, Lienemann, McAvan, Madeira, Maňka, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Moreno Sánchez, Morgan, Moscovici, Napoletano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rasmussen, Riera Madurell, Rocard, Rosati, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Sifunakis, Siwiec, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Titley, Trautmann, Tzampazi, Valenciano Martínez-Orozco, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani

UEN: Angelilli, Aylward, Berlato, Crowley, Didžiokas, Foglietta, Krasts, Kristovskis, La Russa, Maldeikis, Muscardini, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Ryan, Tatarella, Vaidere, Zīle

Tartózkodás: 20

ALDE: Alvaro, Matsakis, Toia

NI: Baco, Belohorská, Borghezio, Kilroy-Silk, Kozlík, Salvini, Speroni

PPE-DE: Coveney, Eurlings

PSE: Ferreira Anne

UEN: Foltyn-Kubicka, Janowski, Kuźmiuk, Libicki, Podkański, Roszkowski, Szymański

A szavazatok helyesbítései

Mellette

John Attard-Montalto, Richard Seeber, Poul Nyrup Rasmussen

6. Seppänen-jelentés A6-0174/2006

Módosítás: 25

Mellette: 166

ALDE: Attwooll, Bowles, Davies, Duff, Hall, Harkin, Karim, Lambsdorff, Ludford, Lynne, Ortuondo Larrea, Resetarits, Samuelsen, Wallis, Watson

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Guidoni, Kaufmann, Kohlíček, Krarup, Liotard, Manolakou, Markov, Maštálka, Meijer, Meyer Pleite, Morgantini, Musacchio, Pafilis, Papadimoulis, Pflüger, Portas, Ransdorf, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Toussas, Triantaphyllides, Uca, Wagenknecht, Zimmer

IND/DEM: Batten, Belder, Blokland, Bonde, Booth, Clark, Farage, Grabowski, Knapman, Krupa, Nattrass, Pęk, Piotrowski, Rogalski, Sinnott, Titford, Tomczak, Whittaker, Wise, Zapałowski

NI: Chruszcz, Czarnecki Ryszard, Giertych, Martin Hans-Peter, Rutowicz, Wojciechowski Bernard Piotr

PPE-DE: Dehaene, Karas, Pirker, Rack, Rübig, Schierhuber, Seeberg

PSE: Andersson, Berger, Berman, Bösch, Bozkurt, Bullmann, Christensen, Corbey, De Vits, El Khadraoui, Ettl, Gebhardt, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Haug, Hedh, Hedkvist Petersen, Jørgensen, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Leichtfried, Leinen, Muscat, Piecyk, Rapkay, Rasmussen, Reynaud, Rothe, Scheele, Segelström, Swoboda, Thomsen, Van Lancker, Walter, Weiler, Westlund

UEN: Bielan, Camre, Didžiokas, Kamiński, La Russa, Maldeikis, Wojciechowski Janusz

2006. július 5., szerda

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Ellene: 471

ALDE: Andrejevs, Andria, Beaupuy, Birutis, Bourlanges, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jäätteenmäki, Jensen, Juknevičienė, Kacin, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Laperrouze, Lax, Losco, Maaten, Manders, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Onyszkiewicz, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Ries, Riis-Jørgensen, Savi, Staniszewska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Toia, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski

GUE/NGL: Henin

IND/DEM: Železný

NI: Allister, Battilocchio, Bobošíková, Claeys, De Michelis, Dillen, Gollnisch, Helmer, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Le Rachinel, Martinez, Masiel, Mölzer, Mote, Mussolini, Piskorski, Rivera, Romagnoli, Schenardi, Speroni, Vanhecke

PPE-DE: Albertini, Andrikienė, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnoch, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Daul, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jeggle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klaß, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušķis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lechner, Lehne, Lewandowski, Liese, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Őry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Pīks, Pinheiro, Pleštinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Roithová, Rudi Ubeda, Saïfi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Siekierski, Silva Peneda, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Šťastný, Stauner, Stevenson, Strejček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, Berès, van den Berg, Berlinguer, Bono, Bourzai, van den Burg, Busquin, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Castex, Cercas, Chiesa, Corbett, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rossa, Désir, Díez González, Dobolyi, Douay, Dührkop Dührkop, Estrela, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Elisa, Fruteau, García Pérez, Geringer de Oedenberg, Gierek, Gill, Glante, Goebbels, Golik, Gomes, Gottardi, Grabowska, Gurmai, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Hazan, Herczog, Honeyball, Hughes, Hutchinson, Ilves, Jöns, Kindermann, Kinnock, Kósáné Kovács, Koterec, Krehl, Kuc, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Liberadzki, Lienemann, Locatelli, McAvan, Madeira, Maňka, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Moreno Sánchez, Morgan, Moscovici, Napoletano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Patrie, Peillon, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Riera Madurell, Rocard, Rosati, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Sifunakis, Siwiec, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Titley, Trautmann, Tzampazi, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Berlato, Crowley, Foglietta, Krasts, Kristovskis, Muscardini, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Ryan, Tatarella, Vaidere, Zīle

2006. július 5., szerda

Tartózkodás: 23

ALDE: Alvaro, Matsakis

GUE/NGL: Remek

IND/DEM: Coûteaux, Louis, de Villiers

NI: Baco, Belohorská, Borghezio, Kilroy-Silk, Kozlík, Salvini

PPE-DE: Coveney, Eurlings

PSE: Schulz

UEN: Foltyn-Kubicka, Janowski, Kuźmiuk, Libicki, Podkański, Roszkowski, Szymański

Verts/ALE: van Buitenen

A szavazatok helyesbítései

Mellette

John Attard-Montalto,Richard Seeber

7. Calabuig Rull-jelentés A6-0206/2006

Állásfoglalás

Mellette: 484

ALDE: Alvaro, Andrejevs, Andria, Attwooll, Beaupuy, Bowles, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Duff, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hall, Harkin, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jäätteenmäki, Jensen, Juknevičienė, Kacin, Karim, Koch-Mehrin, Kułakowski, Lambsdorff, Laperrouze, Lax, Losco, Ludford, Lynne, Maaten, Manders, Matsakis, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Onyszkiewicz, Ortuondo Larrea, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Resetarits, Riis-Jørgensen, Savi, Staniszewska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Toia, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski, Wallis, Watson

IND/DEM: Bonde

NI: Battilocchio, Belohorská, Borghezio, Czarnecki Ryszard, De Michelis, Kozlík, Masiel, Piskorski, Rivera, Rutowicz, Salvini

PPE-DE: Albertini, Andrikienė, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnoch, Casini, Caspary, Castiglione, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Coveney, Daul, Dehaene, Demetriou, Descamps, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Eurlings, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Harbour, Hatzidakis, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jeggle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Karas, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klaß, Klich, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušķis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lehne, Lewandowski, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Őry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Pīks, Pinheiro, Pirker, Pleštinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Rack, Radwan, Reul, Roithová, Rudi Ubeda, Rübig, Saïfi, Saryusz-Wolski, Schierhuber, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Seeberg, Siekierski, Silva Peneda, Škottová, Sonik, Spautz, Šťastný, Stauner, Stevenson, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

2006. július 5., szerda

PSE: Andersson, Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Berès, van den Berg, Berger, Berlinguer, Berman, Bösch, Bono, Bourzai, Bozkurt, van den Burg, Busquin, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Castex, Cercas, Chiesa, Christensen, Corbett, Corbey, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rossa, Désir, De Vits, Díez González, Dobolyi, Douay, Dührkop Dührkop, El Khadraoui, Estrela, Ettl, Evans Robert, Fazakas, Fernandes, Ferreira Anne, Ferreira Elisa, Ford, Fruteau, García Pérez, Gebhardt, Geringer de Oedenberg, Gierek, Gill, Glante, Golik, Gomes, Grabowska, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Gurmai, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Haug, Hazan, Hedh, Hedkvist Petersen, Herczog, Honeyball, Hughes, Hutchinson, Ilves, Jöns, Jørgensen, Kindermann, Kinnock, Krehl, Kristensen, Kuc, Lambrinidis, Le Foll, Leichtfried, Liberadzki, Lienemann, Locatelli, McAvan, Madeira, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Morgan, Moscovici, Myller, Napoletano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Panzeri, Patrie, Piecyk, Pinior, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rapkay, Rasmussen, Reynaud, Riera Madurell, Rosati, Rothe, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Scheele, Schulz, Segelström, Sifunakis, Siwiec, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Swoboda, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Thomsen, Titley, Trautmann, Tzampazi, Van Lancker, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Walter, Weiler, Westlund, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Didžiokas, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Janowski, Kristovskis, Kuźmiuk, La Russa, Libicki, Maldeikis, Muscardini, Musumeci, Pirilli, Podkański, Roszkowski, Ryan, Tatarella, Vaidere, Wojciechowski Janusz, Zīle

Ellene: 58

GUE/NGL: Manolakou, Pafilis, Pflüger, Toussas, Wagenknecht

IND/DEM: Batten, Belder, Blokland, Booth, Clark, Knapman, Nattrass, Sinnott, Titford, Whittaker, Wise

NI: Allister, Chruszcz, Giertych, Kilroy-Silk, Martin Hans-Peter, Mote, Wojciechowski Bernard Piotr

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Tartózkodás: 54

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Guidoni, Henin, Kaufmann, Kohlíček, Liotard, Markov, Maštálka, Meijer, Meyer Pleite, Morgantini, Musacchio, Papadimoulis, Ransdorf, Remek, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Triantaphyllides, Uca, Zimmer

IND/DEM: Grabowski, Krupa, Louis, Pęk, Piotrowski, Rogalski, de Villiers, Zapałowski, Železný

NI: Baco, Bobošíková, Claeys, Dillen, Gollnisch, Lang, Le Rachinel, Romagnoli, Schenardi, Vanhecke

PPE-DE: Koch, Sommer, Strejček

PSE: Kreissl-Dörfler

Verts/ALE: van Buitenen

2006. július 5., szerda

ELFOGADOTT SZÖVEGEK

P6_TA(2006)0297

A határokon átnyúló rendőrségi együttműködés fokozása az Európai Unióban megrendezésre kerülő nemzetközi események folyamán *

Az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása a Holland Királyság kezdeményezéséről a több tagállamból érkező, nagyszámú részvevőt tömörítő találkozókat – melynek során a rendőrség közreműködésének elsődleges célja a közrend és közbiztonság fenntartása, a bűncselekmények megelőzése és a bűnüldözés – érintő határokon átnyúló rendőrségi együttműködés fokozásáról szóló tanácsi határozat elfogadása céljából (6930/2005 – C6-0117/2005 – 2005/0804(CNS))

(Konzultációs eljárás)

Az Európai Parlament,

– tekintettel a Holland Királyság kezdeményezésére (6930/2005) ([1]),

– tekintettel az EU-Szerződés 34. cikke (2) bekezdésének c) pontjára,

– tekintettel az EU-Szerződés 39. cikkének (1) bekezdésére, amelynek megfelelően a Tanács konzultált a Parlamenttel (C6-0117/2005),

– tekintettel eljárási szabályzata 93. és 51. cikkére,

– tekintettel az Állampolgári Jogi, Bel- és Igazságügyi Bizottság jelentésére (A6-0222/2006);

1. jóváhagyja a Holland Királyság kezdeményezését, annak módosított formájában;

2. felkéri a Tanácsot a kezdeményezés szövegének megfelelő módosítására;

3. felkéri a Tanácsot, hogy tájékoztassa a Parlamentet arról, ha a Parlament által jóváhagyott szövegtől el kíván térni;

4. felkéri a Tanácsot a Parlamenttel való konzultációra, abban az esetben, ha lényegesen módosítani kívánja a Holland Királyság kezdeményezését;

5. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a Holland Királyság kormányának.

A HOLLAND KIRÁLYSÁG ÁLTAL JAVASOLT SZÖVEG	A PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI
Módosítás: 1	
3a preambulumbekezdés (új)	
	(3a) E határozat a Tanács 2001. július 13-i, az Európai Tanács ülései és más hasonló fontosságú események biztonságáról szóló következtetésein alapul.

([1]) HL C 101., 2005.4.27., 36. o.

2006. július 5., szerda

A HOLLAND KIRÁLYSÁG ÁLTAL JAVASOLT SZÖVEG	A PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI

Módosítás: 2

3b preambulumbekezdés (új)

	(3b) Ez a határozat a Tanács által az Európai Unióról szóló szerződés K.3. cikke alapján a közrend és közbiztonság terén folytatott együttműködésről 1997. május 26-án elfogadott együttes fellépés (97/339/IB) [1] intézkedéseire és a Tanács ülései és más hasonló fontosságú események biztonságáról szóló, 2004. április 29-i tanácsi állásfoglalásra [2] épül.

[1] ***HL L 147., 1997.6.5., 1. o.***
[2] ***HL C 116., 2004.4.30., 18. o.***

Módosítás: 3

4 preambulumbekezdés

(4) Erre a tendenciára figyelemmel a korábbi kezdeményezések [3] folytatásaként szükséges a nemzetközi rendőrségi együttműködés fokozása ezen a téren.	(4) Erre a tendenciára figyelemmel a korábbi kezdeményezések folytatásaként szükséges a nemzetközi rendőrségi együttműködés fokozása ezen a téren***, az arányosság és a szubszidiaritás elvével összhangban, valamint figyelembe véve a magánélet védelmére vonatkozó európai szabályokat***.

[3] ***A Tanács ülései és más hasonló fontosságú események biztonságáról szóló, 2004. április 29-i tanácsi állásfoglalás (HL C 116., 2004.4.30., 18. o.).***

Módosítás: 4

5 preambulumbekezdés

(5) Megállapításra került, hogy a schengeni vívmányok nem nyújtanak megfelelő lehetőséget a határokon átnyúló segítségnyújtás hatékony végrehajtására,	***Törölve.***

Módosítás: 5

3. cikk 1 bekezdés

(1) A Tanács elnöksége minden naptári év utolsó negyedévében összesítést készít a következő naptári évben várható nemzetközi segítségnyújtási igényekről.	(1) A Tanács elnöksége minden naptári év utolsó negyedévében összesítést készít a következő naptári évben várható nemzetközi segítségnyújtási igényekről. ***Amennyiben e határidő lejárta után valamelyik tagállam előre nem látott eseménnyel kapcsolatban segítséget kér, az elnökség azonnal felveszi a további eseményt az összesítésbe, és bizalmasan tájékoztatja arról a Tanácsot.***

Módosítás: 6

3. cikk 4a bekezdés (új)

	(4a) Ez a mechanizmus kiegészíti a 97/339/IB együttes fellépésben létrehozott mechanizmust.

Módosítás: 7

4. cikk 5 bekezdés

(5) Az elnökség az (1) bekezdésben említett értékelést bizalmas tudomásulvételre megküldi a Tanácsnak.	***Törölve.***

2006. július 5., szerda

A HOLLAND KIRÁLYSÁG ÁLTAL JAVASOLT SZÖVEG	A PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI
Módosítás: 8	
5. cikk	
(1) A Tanács Főtitkársága a tagállamoknak biztosítandó segítségként felkutatja a határokon átnyúló segítségnyújtásról szóló fennálló megállapodásokat.	(1) A Tanács Főtitkársága a tagállamoknak biztosítandó segítségként felkutatja a határokon átnyúló segítségnyújtásról szóló fennálló megállapodásokat.
(2) A tagállamok ***legkésőbb az ezen határozat hatályba lépését követő hat hónapon belül*** eljuttatják a Tanács Főtitkárságának ***az ilyen*** megállapodások szövegét.	(2) A tagállamok eljuttatják a Tanács Főtitkárságának ***a fennálló*** megállapodások ***és az új vagy kialakulóban lévő kezdeményezések*** szövegét.
(3) ***Az (1) bekezdésben említett kutatás eredménye*** alapján a Tanács ***legkésőbb egy éven belül*** megvitatja***, hogy a tapasztalt nehézségek megoldhatók-e*** a vonatkozó európai jogszabályok***, különösen a schengeni megállapodás végrehajtásáról szóló egyezmény kiigazításával***.	(3) ***A beszerzett információk*** alapján a Tanács megvitatja ***a megállapított szűk keresztmetszeteket és problémákat, valamint, hogy szükséges-e*** a vonatkozó európai jogszabályok ***kiigazítása***.

P6_TA(2006)0298

Belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények ***II

Az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról és a 82/714/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására irányuló tanácsi közös álláspontról (13274/1/2005 – C6-0091/2006 – 1997/0335(COD))

(Együttdöntési eljárás: második olvasat)

Az Európai Parlament,

– tekintettel a Tanács közös álláspontjára (13274/1/2005 – C6-0091/2006),

– tekintettel az első olvasat során elfogadott álláspontjára ([1]) a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett bizottsági javaslatra (COM(1997)0644) ([2]) vonatkozóan,

– tekintettel a Bizottság módosított javaslatára (COM(2000)0419) ([3]),

– tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére,

– tekintettel eljárási szabályzata 62. cikkére,

– tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság második olvasatra vonatkozó ajánlására (A6-0208/2006);

1. jóváhagyja a közös álláspontot annak módosított formájában;

2. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

([1]) HL C 341., 1998.11.9., 34. o. és HL C 54., 2000.2.25., 79. o.
([2]) HL C 105., 1998.4.6., 1. o.
([3]) A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

2006. július 5., szerda

P6_TC2-COD(1997)0335

Az Európai Parlament álláspontja amely második olvasatban 2006. július 5-én került elfogadásra a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról és a 82/714/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2006/…/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([1]),

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárással összhangban ([2]),

mivel:

(1) A belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló, 1982. október 4-i 82/714/EGK tanácsi irányelv ([3]) valamennyi tagállamban bevezette a belvízi hajók műszaki bizonyítványainak kiadására vonatkozó harmonizált feltételeket, a Rajnán folyó műveletek kivételével. Európai szinten azonban különböző műszaki követelmények maradtak hatályban a belvízi hajók vonatkozásában. A különböző nemzetközi és nemzeti szabályozások együttélése mindmáig akadályozza azokat az erőfeszítéseket, amelyek célja a nemzeti hajóbizonyítványok kölcsönös elismerésének biztosítása a külföldi hajók további szemléje nélkül. Ezenkívül a 82/714/EGK irányelvben szereplő követelmények egy része már nem tükrözi a jelenlegi technológiai fejlődést.

(2) A 82/714/EGK irányelv mellékleteiben meghatározott műszaki követelmények lényegében magukba foglalják a rajnai hajók szemleszabályzatában – a Rajnai Hajózási Központi Bizottság által 1982-ben jóváhagyott változatban – megállapított rendelkezéseket. A belvízi hajóbizonyítványoknak a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény 22. cikke szerinti kiadására vonatkozó feltételeket és műszaki követelményeket azóta rendszeresen felülvizsgálták, és elismerték, hogy azok a mindenkori technológiai fejlődést tükrözik. Versenypolitikai és biztonsági okokból kívánatos – különösen az európai szintű harmonizáció előmozdítása érdekében – az ilyen műszaki követelmények hatályának és tartalmának a közösségi belvízi hajóúthálózat egésze tekintetében való elfogadása. E tekintetben figyelembe kell venni az abban a hálózatban bekövetkezett változásokat.

(3) A fent említett felülvizsgált műszaki követelményeknek teljes mértékben megfelelő hajók részére kiadott közösségi belvízi hajóbizonyítványoknak valamennyi közösségi belvízi hajóúton érvényesnek kell lenniük.

(4) Kívánatos a nagyobb fokú harmonizáció biztosítása a kiegészítő közösségi belvízi hajóbizonyítványok kiadásának tagállami feltételei között az 1. és a 2. zónába (tölcsértorkolatok), valamint a 4. zónába tartozó vízi utakon folytatott műveletek tekintetében.

(5) A személyszállítás biztonsága érdekében kívánatos a 82/714/EGK irányelv hatályát kiterjeszteni a tizenkettőnél több utas szállítására tervezett személyszállító hajókra, a rajnai hajók szemleszabályzatával összhangban.

(6) A biztonság érdekében a követelmények harmonizációjának magas szintűnek kell lennie, és azt oly módon kell elérni, hogy az a közösségi belvízi utak egyikén se eredményezze a biztonsági követelmények csökkenését.

([1]) HL C 157., 1998.5.25., 17. o.
([2]) Az Európai Parlament 1999. szeptember 16-i *álláspontja* (HL C 54., 2000.2.25., 79. o.), a Tanács *2006. február 23*-i közös álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és az Európai Parlament *2006. július 5*-i álláspontja.
([3]) HL L 301., 1982.10.28., 1. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

2006. július 5., szerda

(7) Helyénvaló átmeneti rendszer előírása már üzemben lévő, de közösségi belvízi hajózási tanúsítvánnyal még nem rendelkező hajók számára, amennyiben azokat az ebben az irányelvben megállapított felülvizsgált műszaki követelmények szerinti első műszaki szemlének kell alávetni.

(8) Bizonyos határok között és az adott hajó kategóriájának megfelelően minden egyes esetben helyénvaló meghatározni a közösségi belvízi hajóbizonyítvány érvényességi idejét.

(9) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ([1]) összhangban kell elfogadni.

(10) A belvízi hajókra vonatkozó hajóbizonyítványok kölcsönös elismeréséről szóló, 1976. január 20-i 76/135/EGK tanácsi irányelvben ([2]) meghatározott intézkedéseknek hatályban kell maradniuk azon hajók vonatkozásában, amelyek nem tartoznak ezen irányelv hatálya alá.

(11) Tekintettel arra, hogy vannak olyan hajók, amelyek a kedvtelési célú vízijárművekre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló, 1994. június 16-i 94/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([3])***, valamint a jelen irányelv alkalmazási körébe is beleesnek, szükség van e két irányelv mellékleteinek a vonatkozó bizottsági eljárások útján történő kiigazítására a lehető legrövidebb időn belül, amennyiben ellentmondások vagy összeférhetetlenségek vannak az irányelvek rendelkezéseiben.***

(12) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás ([4]) 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözik arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az irányelv és az azt átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.

(13) A 82/714/EGK irányelvet hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A vízi utak osztályozása

(1) Ezen irányelv alkalmazásában a közösség belvízi útjait a következőképpen kell osztályozni:

a) 1., 2., 3. és 4. zóna:

i. 1. és 2. zóna: az I. melléklet 1. fejezetében felsorolt vízi utak;

ii. 3. zóna: az I. melléklet 2. fejezetében felsorolt vízi utak;

iii. 4. zóna: az I. melléklet 3. fejezetében felsorolt vízi utak.

b) Az R zóna azokat a fenti vízi utakat öleli fel, amelyek tekintetében a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény 22. cikke szerinti bizonyítványt kell kiállítani, annak a cikknek ezen irányelv hatályba lépésekori megfogalmazásában.

([1]) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.
([2]) HL L 21., 1976.1.29., 10. o. A legutóbb a 78/1016/EGK irányelvvel (HL L 349., 1978.12.13., 31. o.) módosított irányelv.
([3]) ***HL L 164., 1994.6.30., 15. o. A legutóbb az 1882/2003/EK rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.***
([4]) HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

2006. július 5., szerda

(2) A Bizottsággal folytatott konzultációt követően bármely tagállam módosíthatja vízi útjainak az I. mellékletben felsorolt zónák szerinti osztályozását. A Bizottságot ezekről a módosításokról legalább hat hónappal azok hatályba lépése előtt értesíteni kell, a Bizottság pedig tájékoztatja a többi tagállamot.

2. cikk

Alkalmazási kör

(1) Ezt az irányelvet – a II. melléklet 1.01. cikkével összhangban – az alábbi hajók vonatkozásában kell alkalmazni:

a) 20 méter vagy azt meghaladó hosszúságú (L) hajók;

b) olyan hajók, amelyek esetében a hosszúság (L) × szélesség (B) × merülés (T) szorzatának eredménye 100 m^3 vagy azt meghaladó űrtartalom;

(2) Ezt az irányelvet – a II. melléklet 1.01. cikkével összhangban – az alábbi hajók vonatkozásában is alkalmazni kell:

a) valamennyi vontató- és tolóhajó, amely az (1) bekezdésben említett hajó vagy úszó munkagép vontatására, tolására vagy mellévett alakzat továbbítására szolgál;

b) valamennyi olyan személyszállításra szolgáló hajó, amely a személyzeten kívül több mint tizenkét személy szállítására szolgál;

c) valamennyi úszó munkagép.

(3) A következő hajók nem tartoznak az irányelv alkalmazási körébe:

a) kompok;

b) hadihajók;

c) tengerjáró hajók, beleértve azokat a tengerjáró vontatókat és tolóhajókat, amelyek

i. bázisa árapályos vizeken van, vagy ott közlekednek;

ii. ideiglenesen belvízi utakon közlekednek, amennyiben rendelkeznek az alábbiakkal:

– megfelelőségi – vagy azzal egyenértékű – bizonyítvány az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) tekintetében, megfelelőségi – vagy azzal egyenértékű – bizonyítvány a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezmény tekintetében, és a nemzetközi olajszennyezés-megelőzési (IOPP) igazolás a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezménynek (MARPOL) való megfelelés tekintetében; vagy

– azon személyszállító hajók tekintetében, amelyek nem tartoznak valamennyi, az első francia bekezdésben említett egyezmények hatálya alá, a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelvnek ([1]) megfelelően kiadott, a személyhajók biztonsági szabályaira és követelményeire vonatkozó bizonyítvány; vagy

– azon kedvtelési célú kishajók tekintetében, amelyek nem tartoznak valamennyi, az első francia bekezdésben említett egyezmények hatálya alá, azon ország által kiadott bizonyítvány, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik.

3. cikk

Bizonyítvánnyal való rendelkezés kötelezettsége

(1) Az 1. cikkben említett közösségi belvízi utakon közlekedő hajóknak a következőkkel kell rendelkezniük:

a) az R zónába tartozó vízi úton történő közlekedéskor:

– a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény 22. cikkének megfelelően kiadott bizonyítvány;

([1]) HL L 144., 1998.5.15., 1. o. A legutóbb a 2003/75/EK bizottsági irányelvvel (HL L 190., 2003.7.30., 6. o.) módosított irányelv.

– vagy … (*) után kiadott vagy megújított közösségi belvízi hajóbizonyítvány, amely – a II. melléklet 24. fejezetében található átmeneti rendelkezések sérelme nélkül – tanúsítja, hogy a hajó teljes mértékben megfelel a II. mellékletben meghatározott műszaki követelményeknek, amelyek tekintetében a fent említett egyezményben előírt műszaki követelményeknek való megfelelést az alkalmazandó szabályokkal és eljárásokkal összhangban állapították meg;

b) egyéb vízi utakon való közlekedéskor közösségi belvízi hajóbizonyítvány, beleértve – adott esetben – az 5. cikkben említett előírásokat.

(2) A közösségi belvízi hajóbizonyítványt az V. melléklet I. részében megadott minta szerint, ezzel az irányelvvel összhangban kell kiállítani.

4. cikk

Kiegészítő közösségi belvízi hajóbizonyítványok

(1) Valamennyi olyan hajó, amely a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény 22. cikke alapján kiadott érvényes bizonyítvánnyal rendelkezik, ezen irányelv 5. cikke (5) bekezdésének rendelkezéseire is figyelemmel, kizárólag e bizonyítvány birtokában is közlekedhet a Közösség vízi útjain.

(2) Valamennyi, az (1) bekezdésben említett bizonyítvánnyal rendelkező hajót el kell azonban látni kiegészítő közösségi belvízi hajóbizonyítvánnyal is:

a) amennyiben a 3. és a 4. zónába tartozó vízi úton közlekedik, és élni kíván az ezekre a vízi utakra vonatkozó csökkentett műszaki követelmények nyújtotta előnyökkel;

b) amennyiben az 1. és a 2. zónába tartozó vízi úton vagy – személyszállító hajók tekintetében – a 3. zónába tartozó olyan vízi úton közlekedik, amely nem áll összeköttetésben valamely másik tagállam hajózható belvízi útjaival, amennyiben az érintett tagállam – az 5. cikk (1), (2) és (3) bekezdésével összhangban – további műszaki követelményeket fogadott el ezen vízi utak vonatkozásában.

(3) A kiegészítő közösségi belvízi hajóbizonyítványt az V. melléklet II. része szerinti minta alapján az illetékes hatóságok adják ki az (1) bekezdésben említett bizonyítvány bemutatása ellenében, és az adott vízi utak tekintetében illetékes hatóságok által meghatározott feltételek mellett.

5. cikk

Kiegészítő vagy csökkentett műszaki követelmények egyes zónák vonatkozásában

(1) Minden tagállam – a Bizottsággal folytatott konzultációt követően és adott esetben a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény követelményeire is figyelemmel – a területén az 1. és a 2. zónába tartozó vízi utakon közlekedő hajók vonatkozásában a II. mellékletben foglaltakat kiegészítő műszaki követelményeket fogadhat el.

(2) Minden tagállam fenntarthat a II. mellékletben foglaltakat kiegészítő műszaki követelményeket azon személyszállító hajók tekintetében, amelyek a területén a 3. zónába tartozó olyan vízi utakon közlekednek, amelyek nem állnak összeköttetésben valamely másik tagállam hajózható belvízi útjaival. Az ilyen műszaki követelmények módosításához a Bizottság előzetes jóváhagyása szükséges.

(3) A kiegészítő követelményeknek a III. mellékletben felsorolt tárgykörökre kell korlátozódniuk. A Bizottságot e kiegészítő követelményekről legalább hat hónappal azok hatályba lépése előtt értesíteni kell, a Bizottság pedig tájékoztatja a többi tagállamot.

(4) Az ilyen kiegészítő követelményeknek való megfelelést fel kell tüntetni a 3. cikkben említett közösségi belvízi hajóbizonyítványban, vagy – amennyiben a 4. cikk (2) bekezdését kell alkalmazni – a kiegészítő közösségi belvízi hajóbizonyítványban. A megfelelés ilyen igazolását a megfelelő zóna közösségi vízi útjain el kell ismerni.

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követő 2 évvel.

2006. július 5., szerda

(5) a) Amennyiben a II. melléklet 24a. fejezetében megállapított átmeneti rendelkezések a meglévő nemzeti biztonsági követelmények csökkenését eredményeznék, az érintett tagállam eltekinthet az átmeneti rendelkezések alkalmazásától azon belvízi személyszállító hajók tekintetében, amelyek a tagállam olyan belvízi útjain közlekednek, amelyek nem állnak összeköttetésben valamely másik tagállam hajózható belvízi útjaival. Ilyen körülmények fennállása esetén az érintett tagállam megkövetelheti az összeköttetésben nem álló belvízi útjain közlekedő hajóktól, hogy … (*)-tól/-től kezdődően teljes mértékben feleljenek meg a II. mellékletben megállapított műszaki követelményeknek.

b) Az a) pontban említett rendelkezést alkalmazó tagállam tájékoztatja a Bizottságot erről a döntéséről, és a Bizottság rendelkezésére bocsátja a belvízi útjain közlekedő személyszállító hajókra vonatkozó megfelelő nemzeti követelmények részleteit. A Bizottság értesíti a többi tagállamot.

c) Az összeköttetésben nem álló belvízi utakon való közlekedésre vonatkozó tagállami követelményeknek való megfelelést fel kell tüntetni a 3. cikkben említett közösségi belvízi hajóbizonyítványban, vagy – amennyiben a 4. cikk (2) bekezdését kell alkalmazni – a kiegészítő közösségi belvízi hajóbizonyítványban.

(6) A kizárólag a 4. zónába tartozó vízi utakon közlekedő hajókra – az adott zóna valamennyi vízi útján – a II. melléklet 19b. fejezetében meghatározott csökkentett követelmények vonatkoznak. A csökkentett követelményeknek való megfelelést fel kell tüntetni a 3. cikkben említett közösségi belvízi hajóbizonyítványban.

(7) A Bizottsággal folytatott konzultációt követően minden tagállam csökkentheti a II. mellékletben szereplő műszaki követelményeket a területén kizárólag a 3. és 4. zónába tartozó vízi utakon közlekedő hajók tekintetében.

Az ilyen csökkentésnek a IV. mellékletben felsorolt tárgykörökre kell korlátozódnia. Amennyiben valamely hajó műszaki jellemzői megfelelnek az ilyen csökkentett műszaki követelményeknek, azt fel kell tüntetni a közösségi belvízi hajóbizonyítványban vagy – amennyiben a 4. cikk (2) bekezdését kell alkalmazni – a kiegészítő közösségi belvízi hajóbizonyítványban.

A Bizottságot a II. mellékletben szereplő műszaki követelmények csökkentéséről legalább hat hónappal azok hatályba lépése előtt értesíteni kell, a Bizottság pedig tájékoztatja a többi tagállamot.

6. cikk

Veszélyes áruk

Bármely, a veszélyes anyagok rajnai szállításáról szóló rendelet (ADNR-rendelet) alapján kiadott bizonyítvánnyal rendelkező hajó az abban a bizonyítványban meghatározott feltételek mellett szállíthat veszélyes árukat a Közösség területén.

Bármely tagállam megkövetelheti, hogy az ilyen bizonyítvánnyal nem rendelkező hajó kizárólag akkor szállíthasson a területén veszélyes árukat, ha a hajó megfelel az ebben az irányelvben foglaltakat kiegészítő követelményeknek. Ezekről a követelményekről értesíteni kell a Bizottságot, a Bizottság pedig tájékoztatja a többi tagállamot.

7. cikk

Eltérések

(1) A tagállamok eltérést engedélyezthetnek ezen irányelv egészének vagy egy részének alkalmazása alól az alábbiak vonatkozásában:

a) olyan hajók, vontató- és tolóhajók, valamint úszó munkagépek, amelyek olyan hajózható vízi utakon közlekednek, amelyek belvízi út révén nem állnak összeköttetésben más tagállamok vízi útjaival;

b) olyan hajók, amelyek bruttó hordképessége a 350 tonnát nem haladja meg, vagy áruszállításra nem szolgáló és 100 m^3-nél kevesebb vízkiszorítású hajók, amelyeket 1950. január 1-je előtt kezdtek építeni, és amelyek kizárólag nemzeti vízi utakon közlekednek.

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követő 2 évvel.

2006. július 5., szerda

(2) A tagállamok a nemzeti vízi útjaikon folytatott hajózás tekintetében eltérést engedélyezthetnek ennek az irányelvnek egy vagy több rendelkezése alól helyi érdekű, korlátozott terjedelmű hajóutakra vagy kikötői területekre. Ezeket az eltéréseket és azokat a hajóutakat vagy területeket, amelyekre érvényesek, a hajó bizonyítványában fel kell tüntetni.

(3) Az (1) és (2) bekezdéssel összhangban engedélyezett eltérésekről a Bizottságot értesíteni kell, amely tájékoztatja a többi tagállamot.

(4) Az a tagállam, amely az (1) és (2) bekezdéssel összhangban engedélyezett eltérések eredményeképpen nem rendelkezik az ezen irányelv rendelkezéseinek hatálya alá tartozó, a saját vízi útjain közlekedő hajókkal, nem köteles megfelelni a 9., a 10. és a 12. cikknek.

8. cikk

Közösségi belvízi hajóbizonyítványok kiadása

(1) A közösségi belvízi hajóbizonyítványt azokra a hajókra, amelyek építését … (*) követően kezdték el, a hajó üzembe helyezését megelőző műszaki szemlét követően adják ki, amely során ellenőrzik, hogy a hajó megfelel-e a II. mellékletben meghatározott műszaki követelményeknek.

(2) Azokra a hajókra, amelyek nem tartoztak a 82/714/EGK irányelv alkalmazási körébe, de amelyek a 2. cikk (1) és (2) bekezdésével összefüggésben ezen irányelv hatálya alá tartoznak, a közösségi belvízi hajóbizonyítványt a hajó jelenlegi bizonyítványának lejártát követően, de legkésőbb … (**)-ig elvégzett műszaki szemlét követően adják ki, amely során ellenőrzik, hogy a hajó megfelel-e a II. mellékletben meghatározott műszaki követelményeknek. Azokban a tagállamokban, ahol a hajó jelenlegi nemzeti bizonyítványának érvényességi ideje öt évnél kevesebb, az ilyen bizonyítványokat … (*) követő 5 évvel bezárólag lehet kiadni.

A II. mellékletben meghatározott műszaki követelményeknek való megfelelés bármilyen elmulasztását fel kell tüntetni a közösségi belvízi hajóbizonyítványban. Amennyiben az illetékes hatóságok úgy ítélik meg, hogy ezek a hiányosságok nem jelentenek nyilvánvaló veszélyt, az első albekezdésben említett hajók tovább közlekedhetnek addig az időpontig, amikor a hajónak a követelményeknek nem megfelelő alkatrészeit vagy tereit oly módon cserélik ki vagy alakítják át, hogy az adott alkatrészek vagy terek megfeleljenek a II. mellékletben szereplő követelményeknek.

(3) E cikk értelmében különösen akkor feltételezhető nyilvánvaló veszély, ha az hatással van a hajótest szerkezeti épségére, a hajózási vagy kormányozhatósági tulajdonságokra, vagy a hajó sajátos jellemzőire vonatkozó, II. melléklet szerinti követelményekre. A II. melléklet tekintetében lehetővé tett eltéréseket nem kell nyilvánvaló veszélyt jelentő hiányosságként meghatározni.

A meglévő alkatrészeknek a rendszeres javítások és karbantartás során történő, azonos alkatrészekkel vagy azonos technológiájú és tervezésű alkatrészekkel való cseréje nem tekintendő az ezen cikk szerinti cserének.

(4) E cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott, vagy a hajótulajdonos kérésére elvégzett műszaki szemle során – adott esetben – ellenőrizni kell, hogy a hajó megfelel-e az 5. cikk (1), (2) és (3) bekezdésében említett kiegészítő követelményeknek.

9. cikk

Az illetékes hatóságok

(1) A közösségi belvízi hajóbizonyítványokat bármely tagállam illetékes hatóságai kiadhatják.

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követő 2 évvel.
(**) Ezen irányelv hatályba lépését követő 12 évvel.

2006. július 5., szerda

(2) Minden tagállam jegyzéket állít össze arról, hogy mely hatóságai jogosultak a közösségi belvízi hajóbizonyítványok kiadására, és erről értesítik a Bizottságot. A Bizottság pedig tájékoztatja a többi tagállamot.

10. cikk

Műszaki szemlék végzése

(1) A 8. cikkben említett műszaki szemlét az illetékes hatóságok végzik el, amelyek részben vagy teljesen eltekinthetnek attól, hogy a hajót műszaki szemlének vessék alá, amennyiben – a II. melléklet 1.01. cikke szerinti – valamely elismert hajóosztályozó társaság által kiadott érvényes igazolásból nyilvánvaló, hogy a hajó részben vagy teljesen megfelel a II. melléklet műszaki követelményeinek. A hajóosztályozó társaságokat kizárólag akkor lehet elismerni, ha teljesítik a VII. melléklet I. részében felsorolt kritériumokat.

(2) Minden tagállam jegyzéket állít össze arról, hogy mely hatóságai jogosultak a műszaki szemlék elvégzésére, és erről értesíti a Bizottságot. A Bizottság pedig tájékoztatja a többi tagállamot.

11. cikk

A közösségi belvízi hajóbizonyítványok érvényességi ideje

(1) A közösségi belvízi hajóbizonyítvány érvényességi idejét – a II. melléklettel összhangban – minden egyes esetben az ilyen bizonyítványok kiadására jogosult hatóság határozza meg.

(2) A 12. és 16. cikkben, valamint a II. mellékletben meghatározott esetekben minden tagállam adhat ki ideiglenes közösségi belvízi hajóbizonyítványokat. Az ideiglenes közösségi belvízi hajóbizonyítványt az V. melléklet III. részében megadott minta szerint kell kiállítani.

12. cikk

A közösségi belvízi hajóbizonyítványok pótlása

Minden tagállam megállapítja az érvényes, de elveszett vagy megsérült közösségi belvízi hajóbizonyítvány pótlásának feltételeit.

13. cikk

A közösségi belvízi hajóbizonyítványok megújítása

(1) A közösségi belvízi hajóbizonyítványokat érvényességi idejük lejártakor meg kell újítani a 8. cikkben meghatározott feltételekkel összhangban.

(2) A(z) … (*) előtt kiadott közösségi belvízi hajóbizonyítványok megújítására a II. melléklet átmeneti rendelkezéseit kell alkalmazni.

(3) A(z) … (*) követően kiadott közösségi belvízi hajóbizonyítványok megújítására a II. melléklet azon átmeneti rendelkezéseit kell alkalmazni, amelyek az ilyen bizonyítványok kiadását követően léptek hatályba.

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követő 2 évvel.

2006. július 5., szerda

14. cikk

A közösségi belvízi hajóbizonyítványok érvényességi idejének meghosszabbítása

A közösségi belvízi hajóbizonyítvány érvényességét – a II. melléklettel összhangban – a kiállító vagy megújító hatóság kivételes esetben műszaki szemle végzése nélkül hosszabbíthatja meg. Az ilyen meghosszabbítást a bizonyítványban fel kell tüntetni.

15. cikk

Új közösségi belvízi hajóbizonyítványok kiadása

Olyan jelentősebb átalakítások vagy javítások esetében, amelyek hatással lehetnek a hajótest szerkezeti épségére, a II. melléklet szerinti hajózási vagy kormányozhatósági tulajdonságaira, vagy a hajó sajátos jellemzőire, a hajón az esetleges újabb utat megelőzően ismét el kell végezni a 8. cikkben előírt műszaki szemlét. E szemlét követően a hajó műszaki jellemzőit tartalmazó új közösségi belvízi hajóbizonyítványt kell kiadni, vagy a meglévő bizonyítványt ennek megfelelően módosítani kell. Amennyiben ezt a bizonyítványt más tagállamban adják ki, mint amelyben az első bizonyítványt kiadták vagy megújították, a bizonyítványt kiállító vagy megújító illetékes hatóságot erről egy hónapon belül tájékoztatni kell.

16. cikk

A közösségi belvízi hajóbizonyítvány visszavonása, illetve kiadásának vagy megújításának megtagadása

A közösségi belvízi hajóbizonyítvány kiadását vagy megújítását elutasító határozatot meg kell indokolni. Az érintett személyt erről, valamint az érintett tagállamban igénybe vehető jogorvoslatról és annak határidejéről értesíteni kell.

Az érvényes közösségi belvízi hajóbizonyítványt az azt kibocsátó vagy megújító illetékes hatóság visszavonhatja, ha a hajó már nem felel meg a bizonyítványban feltüntetett műszaki követelményeknek.

17. cikk

Kiegészítő szemlék

Valamely tagállam illetékes hatóságai – a VIII. melléklettel összhangban – bármikor ellenőrizhetik, hogy a hajó rendelkezik-e az irányelv szerinti érvényes bizonyítvánnyal, és hogy kielégíti-e az ilyen bizonyítványban feltüntetett követelményeket vagy nyilvánvaló veszélyt jelent-e a hajón tartózkodó személyek, a környezet vagy a hajózás számára. Az illetékes hatóságok – a VIII. melléklettel összhangban – megteszik a szükséges intézkedéseket.

18. cikk

Harmadik országokból származó hajók hajóbizonyítványainak elismerése

A hajóbizonyítványoknak a Közösség és harmadik országok közötti kölcsönös elismerésére vonatkozó megállapodások megkötéséig a tagállamok illetékes hatóságai elismerhetik harmadik országok hajóinak hajóbizonyítványait az adott tagállam vízi útjain való hajózás céljából.

Harmadik országok hajói részére a közösségi belvízi hajóbizonyítványokat a 8. cikk (1) bekezdésével összhangban kell kiadni.

2006. július 5., szerda

19. cikk

A bizottság eljárása

(1) A Bizottságot a belvízi áru- és személyszállításra vonatkozó nemzeti hajóvezetői bizonyítványok kölcsönös elismeréséről, szóló 1991. december 16-i 91/672/EGK tanácsi irányelv ([1]) 7. cikkével létrehozott bizottság (a továbbiakban: bizottság) segíti.

(2) Az erre a bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire.

20. cikk

A mellékletek kiigazítása és az ideiglenes bizonyítványokra vonatkozó ajánlások

(1) A Bizottság a 19. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban fogadja el egyrészt azokat a módosításokat, amelyek szükségesek ezen irányelv mellékleteinek a műszaki fejlődéshez, a más nemzetközi szervezetek – különösen a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága – munkájának eredményeként az ezen a területen végbemenő fejlődéshez való igazításához, valamint annak biztosításához, hogy a 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett két bizonyítvány kiadására egyenértékű biztonsági szintet garantáló műszaki követelmények alapján kerüljön sor, másrészt azokat a módosításokat, amelyek szükségesek az 5. cikkben említett esetek figyelembevételéhez.

Ezeket a változtatásokat gyorsan kell végrehajtani annak garantálása érdekében, hogy a rajnai hajózás céljából elismert közösségi belvízi hajóbizonyítvány kiadásához szükséges műszaki követelmények által nyújtott biztonság szintje egyenértékű legyen a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény 22. cikkében említett bizonyítvány kibocsátásához megkövetelt biztonsági szinttel.

(2) A Bizottság a II. melléklet 2.19. cikkével összhangban, a bizottság által megfogalmazott ajánlások alapján határoz az ideiglenes közösségi belvízi hajóbizonyítványok kiadásáról.

21. cikk

A 76/135/EGK irányelv folytatólagos alkalmazhatósága

Ezen irányelv 2. cikke (1) és (2) bekezdése szerinti alkalmazási körön kívül, de a 76/135/EGK irányelv 1a. cikke szerinti alkalmazási körbe eső hajók esetében annak az irányelvnek a rendelkezéseit kell alkalmazni.

22. cikk

Kiegészítő vagy csökkentett nemzeti követelmények

A valamely tagállamban – a területén az 1. és 2. zónába tartozó vízi utakon közlekedő hajó vonatkozásában – … (*) előtt hatályban lévő kiegészítő követelmények, vagy – a területén a 3. és 4. zónába tartozó vízi utakon közlekedő hajók vonatkozásában – az említett időpont előtt hatályban lévő csökkentett műszaki követelmények továbbra is hatályban maradnak addig az időpontig, amikor a II. melléklet műszaki előírásaihoz kapcsolódó kiegészítő követelmények az 5. cikk (1) bekezdésével összhangban, vagy a II. melléklet műszaki előírásainak csökkentései az 5. cikk (7) bekezdésével összhangban hatályba lépnek, de kizárólag … (**)-ig.

([1]) HL L 373., 1991.12.31., 29. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követő 2 évvel.

(**) Ezen irányelv hatályba lépését követő 30 hónappal.

2006. július 5., szerda

23. cikk

Átültetés

(1) Az 1. cikk (1) bekezdésében említett belvízi utakkal rendelkező tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek … (*)-tól/-től kezdődő hatállyal megfeleljenek, és erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

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

(2) A tagállamok haladéktalanul közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el, valamint a Bizottság számára megküldenek egy táblázatot az elfogadott rendelkezések és ezen irányelv közötti megfelelésről. A Bizottság erről tájékoztatja a többi tagállamot.

24. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megszegése esetén alkalmazandó szankciókat, és megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy e szankciók alkalmazásra kerülnek. A szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

25. cikk

A 82/714/EGK irányelv hatályon kívül helyezése

A 82/714/EGK irányelv … (*)-tól/-től kezdődően hatályát veszti.

26. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetése napján lép hatályba.

27. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a címzettjei azok a tagállamok, amelyek az 1. cikk (1) bekezdésében említett belvízi utakkal rendelkeznek.

Kelt …, …

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követő 2 évvel.

2006. július 5., szerda

I. MELLÉKLET

A FÖLDRAJZILAG 1., 2., 3. ÉS 4. HAJÓZÁSI ZÓNÁBA TARTOZÓ KÖZÖSSÉGI BELVÍZI VÍZI UTAK JEGYZÉKE

I. FEJEZET

1. zóna

Németországi Szövetségi Köztársaság

Ems:	a régi Greetsiel világítótornyot az eemshaven-i kikötői bejárat nyugati kikötőgátjával összekötő vonaltól kifelé az északi szélesség 53°30′ és a keleti hosszúság 6°45′-ig, azaz kissé kifelé a szárazáru-szállító hajók átrakási helyétől az Alte Ems-en (*)

(*) Azon hajók esetében, melyek honi kikötője máshol van, az 1960. április 8-i Emst-Dollart Szerződés 32. cikkét kell figyelembe venni (BGBl. 1963 II 602. o.).

Lengyel Köztársaság

A Pomorska-öböl rugen-szigeti Nord Perd-et és a Niechorze világítótornyot összekötő vonaltól délre eső része.

A Gdanski-öböl Hel világítótornyot és Baltijsk kikötőjének bejárati bójáját összekötő vonaltól délre eső része.

Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága

SKÓCIA

Blue Mull Sound	Gutcher és Belmont között.
Yell Sound	Tofts Voe és Ulsta között.
Sullom Voe	A Gluss-sziget északkeleti pontjától Calback Ness északi pontjáig egy vonalon belül.
Dales Voe	Télen: Kebister Ness északi fokától Breiwick partjáig egy vonalon belül a nyugati 1°10,8′ hosszúsági foknál
Dales Voe	Nyáron: mint Lerwick-nél
Lerwick	Télen: északról Scottle Holm-tól Scarfi Taing on Bressay-ig egy vonallal, és délről a Twageos fok világítótoronytól Whalpa Taing on Bressay-ig egy vonallal határolt területen belül
Lerwick	Nyáron: északról Brim Ness-től Inner Score északkeleti csücskéig egy vonallal, és délről Ness of Sound déli végétől Kirkabisterness-ig egy vonallal határolt területen belül
Kirkwall	Kirkwall és Rousay között, a Point of Graand (Egilsay) és Galt Ness (Shapinsay) vagy Head of Work (szárazföld) közötti vonaltól nem keletre Helliar Holm jelzőfényein keresztül Shapinsay partjáig; Eynhallow-sziget délkeleti csücskétől nem északnyugatra, nem a tenger felé és egy vonal felé Rousay partján az északi szélesség 59°10,5 és a nyugati hosszúság 2°57,1, valamint Egilsay partján az északi szélesség 59°10,0 és a nyugati hosszúság 2°56,4-nél.
Stromness	Scapa-ig, de nem Scapa Flow-n kívül

2006. július 5., szerda

Scapa Flow	A Point of Cletts-től Hoy szigetén át a Fara szigetén levő Thomson's Hill háromszögelési pontig, majd innen a Flotta szigetén levő Gibraltar kikötőgátig húzott vonallal határolt területen belül; A St Vincent kikötőgáttól Flotta szigetén át Calf of Flotta legnyugatibb pontjáig; Calf of Flotta legkeletibb pontjától a South Ronaldsay-szigeten levő Needle Point-ig, valamint Ness on Mainland Ness-től a Graemsay-szigeten levő Point of Oxan világítótoronyig és innen a Hoy-szigeten levő Bu fokig; *és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.*
Balnakiel-öböl	Eilean Dubh és A'Chleit között
Cromarty Firth	Észak-Sutor-tól Nairn Breakwater-ig egy vonalon belül,*és a 2. zónájú vizektől a tenger felé*
Inverness	Észak-Sutor-tól Nairn Breakwater-ig egy vonalon belül, *és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.*
Tay folyó – Dundee	A Broughty kastélytól Tayport-ig egy vonalon belül, *és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.*
Firth of Forth és a Forth folyó	Kirkcaldy-től a Portobello folyóig egy vonalon belül, *és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.*
Solway Firth	A legdélebbi foktól Silloth-ig egy vonalon belül
Loch Ryan	Finnart's foktól Milleur fokig egy vonalon belül, *és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.*
Clyde folyó	Külső határ: egy vonal Skipness-től Garroch Head-től egy mérföldre délre egy pontig, majd innen Farland Head-ig Belső határ télen: egy vonal a Cloch világítótoronytól Dunoon kikötőig Belső határ nyáron: egy vonal Bogany foktól, Bute-sziget, a Skelmorlie kastélyig és egy vonal Ardlamont foktól az Ettrick-öböl legdélibb széléig a Kyles of Bute öbölön belül Megjegyzés: A fenti belső nyári határ június 5. és szeptember 5. között (mindkét napot beleértve) kiterjesztésre kerül egy vonallal, a Skelmorlie kastélynál levő Ayrshire parttól két mérföldre egy pont és a Tomond End, Cumbrae között, valamint egy vonallal Portachur fok, Cumbrae és Inner Brigurd fok, Ayrshire között
Oban	Északról Dunollie fok fényétől Ard na Chruidh-ig egy vonallal, és délről Rudha Seanach-tól Ard na Cuile-ig egy vonallal határolt területen belül.
Kyle of Lochalsh	a Loch Alsh-en keresztül a Loch Duich csúcsáig
Loch Gairloch	Télen: nincs Nyáron: A Rubha na Moine-tól Eilan Horrisdale-ig majd Rubha nan Eanntag-ig vezető vonaltól délre
ÉSZAK-ÍRORSZÁG	
Belfast Lough	Télen: nincs Nyáron: Carrickfergus-tól Bangor-ig egy vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Loch Neagh	A parttól 2 mérföldnél nagyobb távolságra

2006. július 5., szerda

ANGLIA KELETI PARTJA

Humber folyó	Télen: New Holland-tól Paull-ig egy vonalon belül Nyáron: A Cleethorpes mólótól Patrington Church-ig egy vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.

WALES ÉS ANGLIA NYUGATI PARTJA

Severn folyó	Télen: Blacknore foktól Caldicot Pill-ig, Porstkewett, egy vonalon belül Nyáron: Barry dokk kikötőgáttól Steepholm-ig, majd innen Brean Down-ig egy vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Wye folyó	Télen: Blackmore foktól Caldicot Pill-ig, Portskewett, egy vonalon belül Nyáron: Barry dokk kikötőgáttól Steepholm-ig, majd innen Brean Down-ig egy vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Newport	Télen: nincs Nyáron: Barry dokk kikötőgáttól Steepholm-ig, majd innen Brean Down-ig egy vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Cardiff	Télen: nincs Nyáron: Barry dokk kikötőgáttól Steepholm-ig, majd innen Brean Down-ig egy vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Barry	Télen: Nincs Nyáron: Barry dokk kikötőgáttól Steepholm-ig, majd innen Brean Down-ig egy vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Swansea	A kikötőgátak tenger felőli végét összekötő vonalon belül
Menai-szoros	A Menai-szoroson belül a Llanddwyn-szigeti jelzőfényt Dinas Dinlleu-vel összekötő vonaltól és a Puffin-sziget déli végét Trwyn Du fokkal és a llanfairfechan-i vasútállomással összekötő vonalaktól, *és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.*

2006. július 5., szerda

Dee folyó	Télen: Hilbre foktól Air fokig egy vonalon belül Nyáron: Formby foktól Air fokig egy vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Mersey folyó	Télen: Nincs Nyáron: a Formby fok és Air fok közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Preston és Southport	a Southport és Blackpool közötti vonalon belül a partokon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Fleetwood	Télen: Nincs Nyáron: a Rossal fok és Humphrey Head közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Lune folyó	Télen: Nincs Nyáron: a Rossal fok és Humphrey Head közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Heysham	Télen: Nincs Nyáron: a Rossal fok és Humphrey Head közötti vonalon belül
Morecambe	Télen: Nincs Nyáron: a Rossal fok és Humphrey Head közötti vonalon belültől
Workington	a legdélebbi fok és Silloth közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.

ANGLIA DÉLI RÉSZE

Colne –Colchester folyó	Télen: a Colne fok és Whitstable közötti vonalon belül Nyáron: a Clacton kikötőgát és Reculvers közötti vonalon belül
Blackwater folyó	Télen: a Colne fok és Whitstable közötti vonalon belül Nyáron: a Clacton kikötőgát és Reculvers közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.

2006. július 5., szerda

Crouch folyó és Roach folyó	Télen: a Colne fok és Whitstable közötti vonalon belül Nyáron: a Clacton kikötőgát és Reculvers közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Temze és mellékfolyói	Télen: a Colne fok és Whitstable közötti vonalon belül Nyáron: a Clacton kikötőgát és Reculvers közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Medway folyó és Swale folyó	Télen: a Colne fok és Whitstable közötti vonalon belül Nyáron: a Clacton kikötőgát és Reculvers közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Chichester	A Wight-szigeten belül keletre a west-wittering-i templomtorony és a bembridge-i Trinity templom között húzódó vonal, nyugatra pedig a Needles és Hurst fok között húzódó vonallal határolt területen belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Langstone kikötő	A Wight-szigeten belül keletre a west-wittering-i templomtorony és a bembridge-i Trinity templom között húzódó vonal, nyugatra pedig a Needles és Hurst Point között húzódó vonallal határolt területen belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Portsmouth	A Wight-szigeten belül keletre a west-wittering-i templomtorony és a bembridge-i Trinity templom között húzódó vonal, nyugatra pedig a Needles és Hurst fok között húzódó vonallal határolt területen belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Bembridge, Wight-sziget	A Wight-szigeten belül keletre a west-wittering-i templomtorony és a bembridge-i Trinity templom között húzódó vonal, nyugatra pedig a Needles és Hurst fok között húzódó vonallal határolt területen belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Cowes, Wight-sziget	A Wight-szigeten belül keletre a west-wittering-i templomtorony és a bembridge-i Trinity templom között húzódó vonal, nyugatra pedig a Needles és Hurst fok között húzódó vonallal határolt területen belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Southampton	A Wight-szigeten belül keletre a west-wittering-i templomtorony és a bembridge-i Trinity templom között húzódó vonal, nyugatra pedig a Needles és Hurst fok között húzódó vonallal határolt területen belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Beaulieu folyó	A Wight-szigeten belül keletre a west-wittering-i templomtorony és a bembridge-i Trinity templom között húzódó vonal, nyugatra pedig a Needles és Hurst fok között húzódó vonallal határolt területen belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Keyhaven tó	A Wight-szigeten belül keletre a west-wittering-i templomtorony és a bembridge-i Trinity templom között húzódó vonal, nyugatra pedig a Needles és Hurst fok között húzódó vonallal határolt területen belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Weymouth	A Portland kikötőn belül és a Wey folyó és a Portland kikötő között

2006. július 5., szerda

Plymouth	a Cawsand és Breakwater és Staddon közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Falmouth	Télen: a St. Anthony Head és Rosemullion közötti vonalon belül Nyáron: a St.Anthony Head és Nare fok közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Camel folyó	a Stepper fok és Trebetherick fok közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.
Bridgewater	A zátonyon belül *és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.*
Avon folyó (Avon)	Télen: a Blacknore fok és Caldicot Pill, Porstkewett közötti vonalon belül Nyáron: a Barry kikötőgát és Steepholm, majd innen Brean Down közötti vonalon belül és a 2. zónájú vizektől a tenger felé.

2. zóna

Cseh Köztársaság

Lipno tavi gát.

Németországi Szövetségi Köztársaság

Ems:	az Ems-en keresztül a Papenburg kikötő bejáratához közel a diemeni szivattyútelep és a Halte-nél levő töltés eleje között húzódó vonaltól egészen a régi Greetsiel világítótornyot és az eemshaveni kikötő bejáratát összekötő vonalig.
Jade:	a Schillig jelzőfényt a lanwardeni templomtoronnyal összekötő vonalon belül
Weser:	a brémai vasúti híd északnyugati szélétől egészen a langwardeni és a cappeli templomtornyot összekötő vonalig, beleértve a Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm és Schweiburg oldalágakat
Elba:	a hamburgi kikötő alsó határától egészen a döse-i irányfényt és a Friedrichskoog töltés (Dieksand) nyugati szélét összekötő vonalig, beleértve a Nebenelbe és az Este, a Lühe, a Schwinge, az Oste, a Pinnau, a Krückau és a Stör mellékfolyóit (minden esetben a torkolattól a duzzasztógátig)
Meldorfer Bucht:	a Friedrichskoog töltés (Dieksand) nyugati szélét és a büsumi kikötő nyugati végét összekötő vonalon belül
Eider:	a Gieselau-csatornától az Eider duzzasztógátig
Flensburger Förde:	a Kegnäs világítótornyot és Birknack-ot összekötő vonalon belül
Schlei:	a schleimünde-i kikötő végei közötti vonalon belül
Eckernförder Bucht:	a Boknis-Eck-et és a szárazföld Dänisch Nienhof-nál levő északkeleti pontját összekötő vonalon belül
Kieler Förde:	a Bülk világítótornyot a Laboe tengerészeti emlékművel összekötő vonalon belül

2006. július 5., szerda

Nord-Ostsee-Kanal (Kiel csatorna):	a brunsbütteli kikötőgát végpontjait összekötő vonaltól a Kiel-Holtenaunál levő bejárati fényeket, a Schirnauer See-t, a Bergstedter See-t, az Andorfer See-t, az Obereidersee-t az Enge-vel, a Flemhuder See-vel és az Achterwehrer csatornával összekötő vonalig
Trave:	a lübecki nyitható vasúti híd északnyugati szélétől és a Holstenbrücke (Stadttrave) északi szélétől egészen a travemündei kikötőgát belső déli és külső északi végpontját összekötő vonalig, beleértve a Pötenitzer Wiek-et, a Dassower See-t és az Altarmen-t a Teerhof-szigetnél
Leda:	a Leer-nél levő tengeri zsilip külső kikötője bejáratától a torkolatig
Hunte:	az Oldenburg kikötőtől és Oldenburgban az Amalienbrückétől lefelé 140 m-től a torkolatig
Lesum:	a Bremen-Burg vasúti hídtól a torkolatig
Este:	a buxtehudei gátkaputól az Este duzzasztógátjáig
Lühe:	a horneburgi Au-Mühle gátkaputól a Lühe duzzasztógátjáig
Schwinge:	a stadtei Salztor gátkaputól a Schwinge duzzasztógátjáig
Oste:	a bremervördei malom gátjának északkeleti szélétől az Oste duzzasztógátjáig
Pinnau:	a pinnebergi vasúti híd délnyugati szélétől a Pinnau duzzasztógátjáig
Krückau:	az elmshorni Wedenkamptól és ide vezető híd délnyugati szélétől a Krückau duzzasztógátjáig
Stör:	a Rensing árapályszintmérőtől a Stör duzzasztógátjáig
Freiburger Hafenpriel:	a Freiburg an der Elbe zsilip keleti szélétől egészen a torkolatig
Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff és Wismar kikötői terület:	a tenger felé egészen a Hoher Wieschendorf Huk és a Timmendorf jelzőfény közötti vonalig és a poel-szigeti Gollwitz jelzőfényt a Wustow-félsziget déli pontját összekötő vonali
Warnow, valamint a Breitling és mellékágai:	lefelé a Mühlendammon a rostocki Geinitzbrücke északi szélétől a tenger felé egészen a warnemündei nyugati és keleti kikötőgát északi pontjait összekötő vonalig
A szárazföld és a Darß és Zingst félsziget által körbezárt vizek, valamint a Hiddensee- és Rügen-sziget (beleértve a Stralsund kikötői területet):	a tenger felé kiterjedve az alábbiak között – a Zingst-félsziget és Bock szigete: egészen az északi szélesség 54°26′42″-ig – Bock és Hiddensee szigete: egészen a Bock-sziget északi pontját a Hiddensee-sziget déli pontjával összekötő vonalig – Hiddensee szigete és Rügen szigete (Bug): egészen a Neubessin délkeleti pontját és Buger Hakent összekötő vonalig
Greifswalder Bodden és Greifswald kikötői terület, beleértve a Ryck-et:	a tenger felé egészen a Thiessower Haken (Südperd) keleti pontjától a Rudensziget keleti pontjáig húzódó vonalig, és innen az Usedom-sziget északi pontjáig (északi szélesség 54°10′37″, keleti hosszúság 13°47′51″)
A szárazföld és a Usedomsziget által közrezárt vizek (a Peenestrom, beleértve a Wolgast kikötői területet és az Achterwasser-t, és a Stettiner Haff-ot):	kelet felé egészen a Lengyel Köztársaság határáig a Stettiner Haff-ban

(*) Azon hajók esetében, melyek honi kikötője másik tagállamban van, az 1960. április 8-i Ems-Dollart Szerződés 32. cikkét kell figyelembe venni (BGBl. 1963 II, 602. o.).

2006. július 5., szerda

Francia Köztársaság

Dordogne: a Libourne-ban levő kőhídtól a torkolatig

Garonne: a Bordeaux-ban levő kőhídtól a torkolatig

Gironde

Loire: a Haudaudine-hídtól a Madeleine-mellékágon át a torkolatig és a Pirmil-hídtól a Pirmil-mellékágon át.

Rhône: az Arles-ban levő Trinquetaille-hídtól és azon túl Marseille irányában

Szajna: a Rouen-ben levő Jeanne-d'Arc-hídtól a torkolatig.

Magyar Köztársaság

Balaton.

Holland Királyság

Dollard.

Eems.

Waddenzee: beleértve az összekötőket az Északi-tengerrel.

Ijsselmeer: beleértve a Markermeer-t és az Ijmeer-t, de a Gouwzee nem.

Nieuwe Waterweg és a Scheur.

Caland Kanaal nyugatra a Benelux kikötőtől.

Hollands Diep.

Breeddiep, Beerkanaal és kapcsolódó kikötői.

Haringvliet és Vuile Gat: beleértve egyrészről a Goeree-Overflakkee, másrészről aVoorne-Putten és Hoeksche Waard közötti vízi utakat.

Hellegat.

Volkerak.

Krammer.

Grevelingenmeer és Brouwerschavensche Gat: beleértve a Schouwen-Duiveland és Goeree-Overflakkee közötti vízi utakat.

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Eastern Scheldt és Roompot: beleértve egyrészről a Walcheren, Noord-Beveland és Zuid-Beveland, másrészről pedig a Schouwen-Duiveland és Tholen közötti vízi utakat, nem tartozik ide a Scheldt-Rajna csatorna.

Scheldt és Nyugat-Scheldt valamint tengeri torkolata: beleértve egyrészről a Zeeland Flanders, másrészről pedig a Walcheren és Zuid-Beveland, közötti vízi utakat, nem tartozik ide a Scheldt-Rajna csatorna.

Lengyel Köztársaság

Szczecini lagúna.

Kamień-lagúna.

Wisła-lagúna.

Puck-öböl.

Włocławski víztározó.

Śniardwy tó.

Niegocin tó.

Mamry tó.

2006. július 5., szerda

Egyesült Királyság

SKÓCIA

Scapa Flow	A Flotta szigetén levő Wharth-tól a dél-Walls-on levő Martello toronyig húzott, és a Hoy szigetén levő Point Cletts-től a Fara szigetén levő Thomson's háromszögelési pontig, majd innen a Flotta-szigeti Gibraltar kikötőgátig húzott vonallal határolt területen belül
Kyle of Durness	Eilean Dubh-tól délre
Cromarty Firth	Az észak-Sutor és dél-Sutor közötti vonalon belül
Inverness	a Fort George és Chanonry fok közötti vonalon belül
Findhorn-öböl	a földnyelven belül
Aberdeen	a déli kikötőgát és az Abercromby kikötőgát közötti vonalon belül
Montrose-medence	nyugatra attól a vonaltól, amely a Scurdie Ness világítótoronynál levő kikötői bejáraton át észak-dél irányban fut
Tay folyó – Dundee	A dundee-i árapály-medence (halas dokk) és Craig Head, kelet-Newport közötti vonalon belül
Firth of Forth és a Forth folyó	A Firth of Forth-on belül, de nem keletre a Forth vasúti hídtól
Dumfries	Az Airds fok és Scar fok közötti vonalon belül
Loch Ryan	A Cairn fok és Kircolm fok közötti vonalon belül
Ayr kikötő	A homokpadon belül
Clyde	Az 1. zónájú vizek felett
Kyles of Bute	Colintraive és Rhubodach között
Campbeltown kikötő	A Macringan's fok és Ottercharach fok közötti vonalon belül
Loch Etive	A Loch Etive-n belül a Lora vízesés felett
Loch Leven	A Ballachulish-nál levő híd felett
Loch Linnhe	A Corran fok jelzőfénytől északra
Loch Eil	Az egész tó
Kaledóniai-csatorna	Lochs Lochy, Oich és Ness
Kyle of Lochalsh	Kyle Akin-on belül, nem nyugatra az Eilean Ban jelzőfénytől vagy keletre Eileanan Dubha-tól
Loch Carron	Stromemore és a Strome komp között
Loch Broom, Ullapool	Az Ullapool fok jelzőfény és Aultnaharrie közötti vonalon belül
Kylesku	A Loch Cairnbawn-on keresztül Garbh legkeletibb pontja közötti területen Eilean és Eilean na Rainich legnyugatibb pontja
Stornoway kikötő	Az Arnish fok és Sandwick-öböl világítótorony közötti vonalon belül, észak-nyugati oldal
The Sound of Scalpay	Berry Cove-tól (Scalpay) nem keletre és Croc a Loin-tól (Harris) nem nyugatra
Északi kikötő, Scalpay és Tarbert kikötő	A Harris-sziget partjától egy mérföldön belül

2006. július 5., szerda

Loch Awe	Az egész tó
Loch Katrine	Az egész tó
Loch Lomond	Az egész tó
Loch Tay	Az egész tó
Loch Loyal	Az egész tó
Loch Hope	Az egész tó
Loch Shin	Az egész tó
Loch Assynt	Az egész tó
Loch Glascarnoch	Az egész tó
Loch Fannich	Az egész tó
Loch Maree	Az egész tó
Loch Gairloch	Az egész tó
Loch Monar	Az egész tó
Loch Mullardach	Az egész tó
Loch Cluanie	Az egész tó
Loch Loyne	Az egész tó
Loch Garry	Az egész tó
Loch Quoich	Az egész tó
Loch Arkaig	Az egész tó
Loch Morar	Az egész tó
Loch Shiel	Az egész tó
Loch Earn	Az egész tó
Loch Rannoch	Az egész tó
Loch Tummel	Az egész tó
Loch Ericht	Az egész tó
Loch Fionn	Az egész tó
Loch Glass	Az egész tó
Loch Rimsdale/nan Clar	Az egész tó

ÉSZAK-ÍRORSZÁG

Strangford Lough	A Cloghy fok és Dogtail fok közötti vonalon belül
Belfast Lough	A Holywood és Macedon fok közötti vonalon belül
Larne	A Larne kikötőgát és a Magee-szigeten levő kompkikötő közötti vonalon belül
Bann folyó	A Seaward végétől a Toome híd kikötőgátig
Lough Erne	Felső- és Alsó Lough Erne
Lough Neagh	A parttól 2 mérföldön belül

ANGLIA KELETI PARTJA

Berwick	A kikötőgátakon belül
Warkworth	A kikötőgátakon belül
Blyth	A kikötőgát külső végpontjain belül

2006. július 5., szerda

Tyne folyó	Dunston Staithes a Tyne kikötőgát végéig
Wear folyó	Fatfield a Sunderland kikötőgát végéig
Seaham	A kikötőgátakon belül
Hartlepool	A Middleton kikötőgát és Old Pier Head közötti vonalon belül A kikötőgát északi végét a déli végével összekötő vonalon belül
Tees folyó	A Government hullámtörőgáttól nyugatra a Tees duzzasztógátjáig nyúló vonalon belül
Whitby	A Whitby kikötőgát végpontjain belül
Humber folyó	Az észak-Ferriby és dél-Ferriby közötti vonalon belül
Grimsby dokk	Az árapály-medence nyugati kikötőgátja és az észak-quay-i halas dokk keleti kikötőgátja közötti vonalon belül
Boston	A New Cut-on belül
Dutch folyó	Az egész csatorna
Hull folyó	Beverley Beck a Humber folyóig
Kielder Water	Az egész tó
Ouse folyó	A Naburn zsilip *alatt*
Trent folyó	A Cromwell zsilip *alatt*
Wharfe folyó	Az Ouse folyóval való összefolyástól Tadcaster Bridge-ig
Scarborough	A Scarborough kikötőgát végpontjain belül

WALES ÉS ANGLIA NYUGATI PARTJA

Severn folyó	A Sharpness foktól (északi szélesség 51°43,4′) nyugatra Llanthony-ig és Maisemore Weirs-ig futó vonaltól északra, *és a 3. zónájú vizektől a tenger felé.*
Wye folyó	Chepstow-nál, az északi szélesség (51°38,0′)-tól északra Monmouth-ig
Newport	A Fifoot fokon áthaladó távvezetékektől északra
Cardiff	A déli hullámtörőgát és Penarth Head közötti vonalon belül A közrezárt vizek a Cardiff-öböl duzzasztógátjától nyugatra
Barry	A kikötőgátak tenger felőli végpontjai közötti vonalon belül
Talbot kikötő	Az Afran folyó kikötőgátjainak tenger felőli végpontjait összekötő vonalon belül, *a közrezárt dokkokon kívül.*
Neath	A Baglan-öböl tartályhajó hullámtörőgát tenger felőli végpontjától északra futó vonalon belül (északi szélesség 51°37,2′, nyugati hosszúság 3°50,5′)
Llanelli és Burry kikötő	A Burry kikötő nyugati kikötőgátját a Whiteford fokkal összekötő vonallal határolt területen belül
Milford Haven	A dél-Hook fok és Thorn fok közötti vonalon belül
Fishguard	Az északi és keleti kikötőgátak tenger felőli végpontjait összekötő vonalon belül
Cardigan	A Pen-Yr-Ergyd-nél levő tengerszoroson belül
Aberystwyth	A kikötőgátak tenger felőli végpontjain belül
Aberdyfi	Az Aberdyfi vasútállomás és a Twyni Bach jelzőfény közötti vonalon belül

2006. július 5., szerda

Barmouth	A Barmouth vasútállomás és Penrhyn fok közötti vonalon belül
Portmadoc	A Harlech fok és Graig Ddu közötti vonalon belül
Holyhead	A fő kikötőgáttal határolt területen belül, és a Brynglas fok kikötőgát végétől a Towyn-öbölig húzott vonalon belül
Menai-szoros	A Menai-szoroson belül, az Aber Menai fokot a Belan fokkal összekötő vonal és a Beaumaris kikötőgátat Pen-y-Coed fokkal összekötő vonal között
Conway	A Mussel Hill és Tremlyd fok közötti vonalon belül
Llandudno	A kikötőgáton belül
Rhyl	A kikötőgáton belül
Dee folyó	Connah's Quay felett a Barrelwell Hill vízkiemelő pontig
Mersey folyó	A Rock világítótorony és a Seaforth dokk északnyugati része közötti vonalon belül, *de a többi dokk kizárásával*
Preston és Southport	A Lytham és Southport közötti vonalon belül és a Preston dokkokon belül
Fleetwood	Az alsó fénysor és Knott közötti vonalon belül
Lune folyó	A Sunderland fok és Chapel Hill közötti vonalon belül, *a Glasson dokkig, és még a dokk is*
Barrow	A Haws fokot, a Walney-szigetet a Roa-sziget sólyával összekötő vonalon belül
Whitehaven	A kikötőgáton belül
Workington	A kikötőgáton belül
Maryport	A kikötőgáton belül
Carlisle	A Point Carlisle és Torduff közötti vonalon belül
Coniston Water	Az egész tó
Derwentwater	Az egész tó
Ullswater	Az egész tó
Windermere	Az egész tó

ANGLIA DÉLI RÉSZE

Blakeney és Morston kikötő és megközelítő útvonalai	A Blakeney foktól délre a Stiffkey folyó bejáratáig húzódó vonaltól keletre
Orwell folyó és Stour folyó	Az Orwell folyó a Blackmanshead kikötőgát és Landguard fok közötti vonalon belül, *és a 3. zónájú vizektől a tenger felé.*
Blackwater folyó	Valamennyi vízi út a Mersea-sziget legdélnyugatibb végétől a Sales fokig húzódó vonalon belül
Crouch folyó és Roach folyó	A Crouch folyó a Holliwell fok és Foulness fok közötti vonalon belül, beleértve a Roach folyót is
Temze és mellékfolyói	A Temze a Denton Wharf kikötőgát legkeletibb pontján keresztül észak-dél irányban húzott vonal felett, Gravesend a *Teddington zsilipig*
Medway folyó és a Swale	A Medway folyó a Garrison foktól a Grain toronyig, az Allington zsilipig húzott vonaltól; és a Swale Whitstable-től a Medway-ig
Stour folyó (Kent)	A Stour folyó a Flagstaff Reach-nél levő kiszállóhely torkolata felett

2006. július 5., szerda

Doveri kikötő	A kikötő keleti és nyugati bejárata között húzódó vonalon belül
Rother folyó	A Rother folyó a camberi árapály-jelző állomás felett a Scots Float zsilipig és a Brede folyón levő bejárati zsilipig
Adur folyó és Southwick-csatorna	A Shoreham kikötő bejáratán keresztül a Soutwick-csatorna zsilipig, és Tarmac Wharf nyugati végéig húzott vonalon belül
Arun folyó	Az Arun folyó a Littlehampton kikötőgát felett Littlehampton Marina-ig
Ouse folyó (Sussex) Newhaven	Az Ouse folyó a Newhaven kikötő bejáratának kikötőgátjain keresztül az északi rakpart északi végéig húzott vonaltól
Brighton	Brighton Marina külső kikötő a nyugati rakpart déli végétől a déli rakpart északi végéig húzott vonalon belül
Chichester	Az Eastoke pont és a nyugat-witteringi templomtorony közötti vonalon belül, *és a 3. zónájú vizektől a tenger felé.*
Langstone kikötő	Az Eastney fok és Gunner fok közötti vonalon belül
Portsmouth	A kikötő port blockhouse-i bejáratán keresztül a kerek toronyig húzott vonalon belül
Bembridge, Wight-sziget	A Brading kikötőn belül
Cowes, Wight-sziget	A Medina folyó a keleti parti kikötőgát jelzőfényétől a nyugati parti House jelzőfényig húzott vonalon belül
Southampton	A Calshot vár és a Hook jelzőfény közötti vonalon belül
Beaulieu folyó	A Beaulieu folyón belül nem keletre az Inchmery House-on keresztül húzott észak-déli vonaltól
Keyhaven tó	A Hurst fok alsó jelzőfényeitől a keyhaveni mocsarakig északra húzott vonalon belül
Christchurch	A Run
Poole	A Chain komp útvonala, a Sandbanks és dél-Haven fok közötti vonalon belül
Exeter	A Warren fok és a Checkstone szirttel szemben levő parti mentőcsónak-állomás közötti kelet-nyugati irányban húzódó vonalon belül
Teignmouth	A kikötőn belül
Dart folyó	A Kettle fok és a Battery fok közötti vonalon belül
Salcombe folyó	A Splat fok és a Limebury fok közötti vonalon belül
Plymouth	A Mount Batten kikötőgáttól a Drake-szigeten keresztül a Raveness fokig húzott vonalon belül. A Yealm folyó a Warren fok és a Misery fok közötti vonalon belül
Fowey	A kikötőn belül
Falmouth	A St. Anthony Head és a Pendennis fok közötti vonalon belül
Camel folyó	A Gun fok és Brea Hill közötti vonalon belül
Taw és Torridge folyó	A Crow fokon levő világítótoronytól a Skern foknál levő partig húzódó 200° vonalon belül
Bridgewater	A Stert foktól keletre futó vonaltól délre (északi szélesség 51°13,0′)
Avon folyó (Avon)	A Wharf fok Avonmouth kikötőgátja és a Netham gát közötti vonalon belül

2006. július 5., szerda

II. FEJEZET

3. zóna

Belga Királyság

Maritime Scheldt (az antwerpeni nyílt horgonyzóhelytől lefele).

Cseh Köztársaság

Labe: az Ústí nad Labem-Střekov zsiliptől a Lovosice zsilipig.

Duzzasztógát-tavak: Baška, Brněnská (Kníničky), Horka (Stráž pod Ralskem), Hracholusky, Jesenice, Nechranice, Olešná, Orlík, Pastviny, Plumov, Rozkoš, Seč, Skalka, Slapy, Těrlicko, Žermanice.

Máchovo tó.

Velké Žernoseky vízterület.

Mesterséges tavak: Oleksovice, Svět, Velké Dářko.

Kavicsbánya-tavak: Dolní Benešov, Ostrožná Nová Ves a Tovačov.

Németországi Szövetségi Köztársaság

Duna:	Kelheim-től (km 2 414,72) a német-osztrák határig
Rajna:	a német-svájci határtól a német-holland határig
Elba:	az Elba-Seiten csatorna torkolatától a hamburgi kikötő alsó határáig
Müritz	

Francia Köztársaság

Rajna

Magyar Köztársaság

Duna: 1 812 fkm – 1 433 fkm

Mosoni Duna: 14 fkm – 0 fkm.

Szentendrei Duna: 32 fkm – 0 fkm.

Ráckevei Duna: 58 fkm – 0 fkm.

Tisza: 685 fkm – 160 fkm.

Dráva: 198 fkm – 70 fkm.

Bodrog: 51 fkm – 0 fkm.

Kettős-Körös: 23 fkm – 0 fkm.

Hármas-Körös: 91 fkm – 0 fkm.

Sió-csatorna: 23 fkm – 0 fkm.

Velencei tó.

Fertő-tó.

Holland Királyság

Rajna.

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten Ij, afgesloten Ij, Noordzeekanaal, Ijmuiden kikötő, Rotterdam kikötői terület, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordische Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Canal, Boven Rijn, Pannersdensch-csatorna, Geldersche Ijssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-Rajna-csatorna, Veerse Meer, Schelde-Rajna-csatorna egészen a Volkerak-nál levő torkolatig, Amer, Bergsche Maas, a Meuse Venlo alatt, Gooimeer, Europort, Calandkanaal (A Benelux kikötőtől keletre), Hartelkanaal.

2006. július 5., szerda

Osztrák Köztársaság

Duna: a német határtól a szlovák határig.

Inn: a torkolattól a Passau-Ingling erőműig.

Traun: a torkolattól az 1,80 km-ig.

Enns: a torkolattól a 2,70 km-ig.

March: a 6,00 km-ig.

Lengyel Köztársaság

A Biebrza folyó az Augustowski-csatorna torkolatától a Narwia folyó torkolatáig

A Brda folyó a bydgoszcz-i Bydgoski-csatorna összefolyásától a Wisła folyó torkolatig

A Bug folyó a Muchawiec folyó torkolatától a Narwia folyó torkolatáig

A Dąbie tó a belső tengervizekkel való határig

Az Augustowski-csatorna a Biebrza folyóval való összefolysától az államhatárig, a csatorna mentén elhelyezkedő tavakkal együtt

A Bartnicki-csatorna a Ruda Woda tótól a Bartężek tóig, a Bartężek tóval együtt

A Bydgoski-csatorna

Az Elbląski-csatorna a Druzno tótól a Jeziorak tóig és a Szeląg Wielki tó, ezekkel a tavakkal, és a csatorna mentén levő tavakkal együtt, valamint egy mellékút Zalewo irányába a Jeziorak tótól az Ewingi tóig, mindkét tavat beleértve

A Gliwicki-csatorna a Kędzierzyński-csatornával

A Jagielloński-csatorna az Elbląg folyóval való összefolyástól a Nogat folyóig

A Łączański-csatorna

A Ślesiński-csatorna a csatorna mentén elhelyezkedő tavakkal és a Gopło tóval

A Żerański-csatorna

A Martwa Wisła folyó a przegalinai Wisła folyótól a belső tengervizekkel való határig

A Narew folyó a Biebrza folyó torkolatától a Wisła folyó torkolatáig, a Zegrzyński tóval együtt

A Nogat folyó a Wisła folyótól a Wisła-lagúnabeli torkolatig

A (felső) Noteć folyó a Gopło tótól a Górnonotecki-csatornával, a Górnonotecki-csatornával és az (alsó) Noteć folyóval való összefolyásig, a Bydgoski-csatornától a Warta folyó torkolatig

A Nysa Łużycka folyó Gubintól az Odera folyó torkolatáig

Az Odera folyó Racibórz városától a keleti-Odera folyóval való összefolyásig, amely a Regalica folyóba fordul a klucz-ustowo-i áttöréstől, azzal a folyóval és mellékágaival együtt a Dąbie tóig, valamint az Odera folyó egy mellékútja az Opatowice zsiliptől Wrocław városában

A nyugati Odera folyó egy widuchowai duzzasztógáttól (az Odera folyó 704,1 km-je) a belső tengervizekkel való határig, mellékágakkal együtt, valamint a klucz-ustowo-i áttörés, ami a keleti Odera folyót köti össze a nyugati Odera folyóval

A Parnica folyó és a Parnicki áttörés a nyugati Odera folyótól a belső tengervizekkel való határig

A Pisa folyó a Roś tótól a Narew folyó torkolatáig

A Szkarpawa folyó a Wisła folyótól a Wisła-lagúnabeli torkolatig

A Warta folyó a Ślesiński-lagúnától az Odera folyó torkolatáig

2006. július 5., szerda

A Wielkie Jeziora Mazurskie rendszere, amely körbeöleli a pisz-i Roś tótól (azt is beleértve) a węgorzewo-i Węgorzewski-csatornáig (azt is beleértve) vezető fő útvonalat alkotó folyókkal és csatornákkal összekötött tavakat, a következő tavakkal együtt: Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty és Święcajty, a Giżycki-csatornával és a Niegociński-csatornával, valamint a Piękna Góra-csatornával együtt, továbbá a ryn-i Ryńskie tó egy mellékútja (beleértendő) Nidzkie tóig (3 km-ig, amely egy határt alkot a „Nidzkie rezervátummal"), a következő tavakkal együtt: Bełdany, Guzianka Mała és Guzianka Wielka.

A Wisła folyó a Przemsza folyó torkolatától a Łączański-csatornával való összefolyásig, valamint e csatorna skawinai torkolatától a Wisła folyó Gdański-öbölbeli torkolatáig, nem tartozik bele a Włocławski víztározó.

Szlovák Köztársaság

Duna: Devín-től (1 880,26 fkm) a szlovák-magyar határig.

Egyesült Királyság

SKÓCIA

Leith (Edinburgh)	A kikötőgátakon belül
Glasgow	Strathclyde Loch
Crinan-csatorna	Crinan Ardrishaig-ig
Kaledóniai-csatorna	A csatorna szakaszai

ÉSZAK-ÍRORSZÁG

Lagan folyó	A Lagan Weir duzzasztógát Stranmillis-ig

ANGLIA KELETI RÉSZE

Wear folyó (nem árapályos)	régi vasúti híd, Durham a Prebends hídig, Durham
Tees folyó	A Tees duzzasztógáttól felfele a folyón
Grimsby dokk	A zsilipeken belül
Immingham dokk	A zsilipeken belül
Hull dokkok	A zsilipeken belül
Boston dokk	A zsilipkapukon belül
Aire és Calder Navigation	A Goole dokkok Leeds-ig, összefolyás a leeds-i és liverpool-i csatornával; a Bank Dole összefolyása a Selby-vel (az Ouse folyó zsilipje); a Castleford összefolyása a Wakefield-del (Falling zsilip)
Ancholme folyó	A Ferriby zsilip Brigg-ig
Calder és Hebble-csatorna	Wakefield (Fall Ing zsilip) a Broadcut felső zsilipig
Foss folyó	Az Ouse folyóval való (kék híd) összefolyástó a Monk hídig
Fossdyke-csatorna	A Trent folyóval való összefolyás a Brayford tóba
Goole dokk	A zsilipkapukon belül
Hornsea Mere	Az egész csatorna
Hull folyó	A Struncheon Hill zsiliptől a Beverley patakig
Market Weighton-csatorna	A Humber folyó zsilipjétől a Sod Houses zsilipig
New Junction-csatorna	Az egész csatorna

2006. július 5., szerda

Ouse folyó	A Naburn zsiliptől Nun Monkton-ig
Sheffield és a Dél-Yorkshire-csatorna	A Keadby zsilip a Tinsley zsilipig
Trent folyó	A Cromwell zsilip Shardlow-ig
Witham folyó	A Boston zsilip a Brayford tóig (Lincoln)

WALES ÉS ANGLIA NYUGATI RÉSZE

Severn folyó	A Llanthony és Maisemore duzzasztógát felett
Wye folyó	Monmouth felett
Cardiff	Roath Park tó
Port Talbot	A körbezárt dokkokon belül
Swansea	A körbezárt dokkokon belül
Dee folyó	A Barrelwell Hill vízkiemelő pont felett
Mersey folyó	A dokkok (a Seaforth dokk nem tartozik bele)
Lune folyó	A Glasson dokk felett
Avon folyó (Midland)	A Tewkesbury zsilip Evesham-ig
Gloucester	A Gloucester városi dokkok Gloucester/Sharpness-csatorna
Hollingworth tó	Az egész tó
Manchester hajócsatorna	Az egész csatorna és a Salford dokkok beleértve az Irwell folyót is
Pickmere tó	Az egész tó
Tawe folyó	A tengeri duzzasztógát/jachtkikötő és a Morfa atlétikai stadion között
Rudyard tó	Az egész tó
Weaver folyó	Northwich alatt

ANGLIA DÉLI RÉSZE

Nene folyó	Wisbech Cut és a Nene folyó Dog-ig-páros zsilipben
Great Ouse folyó	Kings Lynn Cut és a Great Ouse folyó a nyugat-Lynn Road híd alatt
Yarmouth	A Yare folyó torkolata az északi és déli bejárati kikötőgátak végpontjain keresztül húzott vonaltól beleértve Breydon Water-t
Lowestoft	A Lowestoft kikötő a Mutford zsilip alatt a külső kikötő bejárati kikötőgátjain keresztül húzott vonalig
Alde és Ore folyó	Az Ore folyó *Westrow foki bejárata felett*
Deben folyó	A Deben folyó Felixstowe komphoz való bejárata felett
Orwell folyó és Stour folyó	A Fagbury foktól a Shotley fokig húzott vonaltól az Orwell folyón az Ipswich dokkig; valamint az Erwarton Ness-en keresztül húzott észak-dél irányú vonaltól a Stour folyón Manningtree-ig
Chelmer és Blackwater-csatorna	A Beeleigh zsiliptől keletre

2006. július 5., szerda

Temze és mellékfolyói	A Temze az oxfordi Teddington zsilip felett
Adur folyó és Southwick-csatorna	Az Adur folyó a Tarmac Wharf nyugati vége felett, és a Southwick csatornán belül
Arun folyó	Az Arun folyó a Littlehampton jachtkikötő felett
Ouse folyó (Sussex) Newhaven	Az Ouse folyó az északi rakpart északi vége felett
Bewl Water	Az egész tó
Grafham Water	Az egész tó
Rutland Water	Az egész tó
Thorpe Park tó	Az egész tó
Chichester	A Cobnor fokot és a Chalkdock fokot összekötő vonaltól keletre
Christchurch	A Christchurch kikötőn belül, a Run nem tartozik bele
Exeter-csatorna	Az egész csatorna
Avon folyó (Avon)	Bristol városi dokkok A Netham gát a Pulteney duzzasztógátig

III. FEJEZET

4. zóna

Belga Királyság

Az egész belga hálózat, kivéve a 3. zónában levő vízi utakat.

Cseh Köztársaság

Minden, az 1., 2. és 3. zónában fel nem sorolt egyéb vízi út.

Németországi Szövetségi Köztársaság

Valamennyi, az 1., 2. és 3. zónán kívüli belvízi vízi út

Francia Köztársaság

Az összes francia belvízi út, az 1., 2. és a 3. zónában levőkön kívül.

Olasz Köztársaság

Pó folyó: Piacenza-tól a torkolatig.

Milánó-Cremona- csatorna, Pó folyó: a Póhoz vezető utolsó 15 km-es szakasz.

Mincio folyó: a governolói Mantua-tól a Póig.

Ferrara vízi út: a ferrarai Pótól (Pontelagoscuro), Porto Garibaldi-ig.

Brondolo és Valle csatornák: a keleti Pótól a velencei lagúnáig.

Fissero-csatorna – Tartaro – Canalbianco: az Adriától a keleti Póig.

A velencei partvonal: a velencei lagúnától Grado-ig.

2006. július 5., szerda

Litván Köztársaság

Az egész litván hálózat.

Luxemburgi Nagyhercegség

Moselle.

Magyar Köztársaság

Valamennyi, a 2. és 3. zónában fel nem sorolt egyéb vízi utak.

Holland Királyság

Valemennyi, az 1., 2. és 3. zónában fel nem sorolt egyéb folyó, csatorna és beltenger.

Osztrák Köztársaság

Thaya: Bernhardsthal-ig.

March: a 6,00. km felett.

Lengyel Köztársaság

Valamennyi, az 1., 2. és 3. zónában fel nem sorolt egyéb vízi út.

Szlovák Köztársaság

Valamennyi, a 3. zónában fel nem sorolt egyéb vízi út.

Egyesült Királyság

SKÓCIA

Ratho és Linlithgow Union csatorna	Az egész csatorna
Glasgow	Forth és Clyde csatorna Monkland-csatorna – Faskine és Drumpellier szakaszok Hogganfield Loch

ANGLIA KELETI RÉSZE

Ancholme folyó	Brigg a Harram Hill zsilipig
Calder és Hebble csatorna	A Broadcut Top zsilip a Sowerby hídig
Chesterfield csatorna	Nyugat-Stockwith Worksop-ig
Cromford csatorna	Az egész csatorna
Derwent folyó	Az Ouse folyóval való összefolyástól a Stamford hídig
Driffield Navigation	A Struncheon Hill zsiliptől Great Driffield-ig
Erewash csatorna	A Trent zsilip a Langley Mill zsilipig

2006. július 5., szerda

Huddersfield csatorna	A Calder-rel és a Hebble-lel való összefolyás a Coopers hídnál a huddersfield-i Huddersfield Narrow csatornáig Ashton-Under-Lyne és Huddersfield között
Leeds és Liverpool csatorna	A Leeds folyó zsilipjétől Skipton Wharf-ig
Light Water Valley tó	Az egész tó
A Mere, Scarborough	Az egész tó
Ouse folyó	A Nun Monkton tó felett
Pocklington csatorna	A Derwent folyóval való összefolyástól a Melbourne medencéig
Sheffield és a dél-yorkshire-i csatorna	A Tinsley zsilip Sheffield-ig
Soar folyó	A Trent összefolyása Loughborough-ig
Trent és Mersey csatorna	Shardlow a Dellow Lane zsilipig
Ure folyó és Ripon-csatorna	Az Ouse folyóval való összefolyástól a Ripon-csatornáig (Ripon medence)
Ashton csatorna	Az egész csatorna

WALES ÉS ANGLIA NYUGATI RÉSZE

Avon folyó (Midland)	Evesham felett
Birmingham-csatorna	Az egész csatorna
Birmingham és Fazeley csatorna	Az egész csatorna
Coventry-csatorna	Az egész csatorna
Grand Union-csatorna (a Napton összefolyástól Birmingham és Fazeley-ig	A csatorna egész szakasza
Kennet és Avon-csatorna (Bath Newbury-ig)	A csatorna egész szakasza
Lancaster-csatorna	Az egész csatorna
Leeds és Liverpool-csatorna	Az egész csatorna
Llangollen-csatorna	Az egész csatorna
Caldon-csatorna	Az egész csatorna
Peak Forest-csatorna	Az egész csatorna
Macclesfield-csatorna	Az egész csatorna
Monmouthshire és Brecon-csatorna	Az egész csatorna
Montgomery-csatorna	Az egész csatorna
Rochdale-csatorna	Az egész csatorna
Swansea-csatorna	Az egész csatorna
Neath és Tennant-csatorna	Az egész csatorna
Shropshire Union-csatorna	Az egész csatorna

2006. július 5., szerda

Staffordshire és Worcester-csatorna	Az egész csatorna
Stratford-upon-Avon-csatorna	Az egész csatorna
Trent folyó	Az egész folyó
Trent és Mersey-csatorna	Az egész csatorna
Weaver folyó	Northwich felett
Worcester és Birmingham-csatorna	Az egész csatorna
ANGLIA DÉLI RÉSZE	
Nene folyó	Dog felett – kettős zsilipben
Great Ouse folyó	Kings Lynn a nyugat-lynni közúti híd felett. A Great Ouse folyó és minden kapcsolódó fenlandi vízi út, beleértve a Cam folyót és a közepes szintű utat
Norfolki és suffolki tavak	Minden hajózható árapály és nem árapály folyó, tó, csatorna és vízi út a norfolki és suffolki tavakon belül, beleértve az Oulton tót, a Waveney folyókat, Yare-t, Bure-t, Ant-et és Thurne-t, kivéve a Yarmouth és Lowestoft esetében meghatározottakat
Blyth folyó	A Blyth folyó bejárata Blythburgh-ig
Alde és Ore folyó	Az Alde folyó a Westrow fok felett
Deben folyó	A Deben folyó a Felixstowe komp felett
Orwell folyó Stour folyó	Minden vízi út a Stour folyón Manningtree felett
Chelmer és Blackwater-csatorna	A Beeleigh zsiliptől nyugatra
Temze és mellékfolyói	A Stort és a Lee folyó a Bow patak felett. A Grand Union-csatorna a Brentford zsilip felett és a Regents-csatorna a Limehouse medence felett, továbbá valamennyi kapcsolódó csatorna. A Wey folyó a Temze zsilip felett. A Kennet és Avon-csatorna. A Temze Oxford felett. Az Oxford-csatorna
Medway folyó és a Swale	A Medway folyó az Allington zsilip felett
Stour folyó (Kent)	A Stour folyó a Flagstaff Reach-nél levő kikötőhely felett
Doveri kikötő	Az egész kikötő
Rother folyó	A Rother folyó és a Royal Military-csatorna a Scots Float zsilip felett és a Brede folyó a bejárati zsilip felett
Brighton	A Brighton belső jachtkikötő a zsilip felett
Wickstead Park tó	Az egész tó
Kennet és Avon-csatorna	Az egész csatorna
Grand Union-csatorna	Az egész csatorna
Avon folyó (Avon)	A Pulteney duzzasztógát felett
Bridgewater-csatorna	Az egész csatorna

2006. július 5., szerda

II. MELLÉKLET

AZ 1., 2., 3. ÉS 4. ZÓNA BELVÍZI ÚTJAIN KÖZLEKEDŐ HAJÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

TARTALOM

I. RÉSZ

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS

1.01. cikk
Fogalommeghatározások

1.02. cikk
(Üres)

1.03. cikk
(Üres)

1.04. cikk
(Üres)

1.05. cikk
(Üres)

1.06. cikk
Átmeneti követelmények

1.07. cikk
Közigazgatási utasítások

2. FEJEZET

ELJÁRÁS

2.01. cikk
Felügyeleti szervek

2.02. cikk
Szemle kérése

2.03.cikk
A vízi jármű bemutatása szemlére

2.04. cikk
(Üres)

2.05. cikk
Ideiglenes közösségi bizonyítvány

2.06. cikk
A közösségi bizonyítvány érvényessége

2.07. cikk
A közösségi bizonyítványba bejegyzett adatok és a bizonyítvány módosítása

2.08. cikk
(Üres)

2.09. cikk
Időszakos szemle

2.10. cikk
Önkéntes szemle

2006. július 5., szerda

2.11. cikk
(Üres)

2.12. cikk
(Üres)

2.13. cikk
(Üres)

2.14. cikk
(Üres)

2.15. cikk
Költségek

2.16. cikk
Tájékoztatás

2.17. cikk
A közösségi bizonyítványok nyilvántartása

2.18. cikk
Hatósági szám

2.19. cikk
Egyenértékűség és mentesség

II. RÉSZ

3. FEJEZET

HAJÓÉPÍTÉSI KÖVETELMÉNYEK

3.01. cikk
Alapvető követelmény

3.02. cikk
Szilárdság és stabilitás

3.03. cikk
Hajótest

3.04. cikk
Motortér és kazánház, tartálytér

4. FEJEZET

BIZTONSÁGI TÁVOLSÁG, SZABADOLDAL ÉS MERÜLÉSI VONALAK

4.01. cikk
Biztonsági távolság

4.02. cikk
Szabadoldal

4.03. cikk
Minimális szabadoldal

4.04. cikk
Merülési vonalak

4.05. cikk
Nem mindig zárt hajótesttel rendelkező vízi járművek legnagyobb terhelt merülése, amely mellett még fröccsenésállók és időjárásállók

4.06. cikk
Merülési mércék

2006. július 5., szerda

5. FEJEZET

KORMÁNYOZHATÓSÁG

5.01. cikk
Általános rendelkezések

5.02. cikk
Navigációs vizsgálatok

5.03. cikk
A vizsgálati terület

5.04. cikk
A hajók és kötelékek megrakásának mértéke a navigációs vizsgálat során

5.05. cikk
A fedélzeten levő berendezések használata a navigációs vizsgálatra

5.06. cikk
Előírt (előremeneti) sebesség

5.07. cikk
Megállási képesség

5.08. cikk
Hátrameneti képesség

5.09. cikk
Kitérési képesség

5.10. cikk
Megfordulási képesség

6. FEJEZET

KORMÁNYMŰ

6.01. cikk
Általános követelmények

6.02. cikk
Kormányszerkezet energiaátvivő rendszer

6.03. cikk
Hidraulikus kormányszerkezet energiaátvivő rendszer

6.04. cikk
Áramforrás

6.05. cikk
Kézi hajtás

6.06. cikk
Kormánypropeller, vízsugár, cikloidálpropeller és orr-tolás rendszerek

6.07. cikk
Jelző- és megfigyelőrendszerek

6.08. cikk
Fordulásisebesség-szabályozók

6.09. cikk
Elfogadási eljárás

2006. július 5., szerda

7. FEJEZET

KORMÁNYÁLLÁS

7.01. cikk
Általános rendelkezések

7.02. cikk
Akadálymentes kilátás

7.03. cikk
A vezérlő, jelző és megfigyelő berendezésekre vonatkozó általános követelmények

7.04. cikk
A főmotorok és a kormánymű vezérlő, jelző és megfigyelő berendezéseire vonatkozó külön követelmények

7.05. cikk
Jelzőfények, fényjelzők és hangjelzések

7.06.cikk
Radarberendezések és fordulásisebesség-jelzők

7.07. cikk
Egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállással rendelkező hajók rádiótelefon-rendszerei

7.08. cikk
Fedélzeti belső kommunikációs eszközök

7.09. cikk
Riasztórendszer

7.10. cikk
Fűtés és szellőztetés

7.11. cikk
Farhorgony kezelőszervek

7.12. cikk
Leengedhető kormányállások

7.13. cikk
Egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállással rendelkező hajók bejegyzése a közösségi bizonyítványba

8. FEJEZET

GÉPTÍPUSOK

8.01. cikk
Általános rendelkezések

8.02. cikk
Biztonsági berendezések

8.03. cikk
Propulziós berendezések

8.04. cikk
Motorok kipufogórendszerei

8.05. cikk
Tüzelőanyag-tartályok, -csövek és tartozékaik

8.06. cikk
Kenőolajak, csövek és tartozékaik tárolása

8.07. cikk
Az erőátvivő rendszerekben, vezérlő és indítórendszerekben, valamint fűtőrendszerekben, csővezetékekben és tartozékaikban használt olaj tárolása

2006. július 5., szerda

8.08. cikk
Fenékvíz-szivattyúk és vízelvezető rendszerek

8.09. cikk
Olajos víz vagy fáradtolaj tárolása

8.10. cikk
Hajók által keltett zaj

8a. FEJEZET

(Üres)

9. FEJEZET

VILLAMOS BERENDEZÉSEK

9.01. cikk
Általános rendelkezések

9.02. cikk
Villamosenergia-ellátási rendszerek

9.03. cikk
Érintésvédelem, szilárd tárgyak és víz behatolása elleni védelem

9.04. cikk
Robbanásvédelem

9.05. cikk
Földelésvédelem

9.06. cikk
Megengedhető legnagyobb feszültségek

9.07 cikk
Elosztórendszerek

9.08. cikk
Parti vagy egyéb külső hálózati csatlakozók

9.09. cikk
Egyéb vízi járművek áramforrása

9.10. cikk
Generátorok és motorok

9.11. cikk
Akkumulátorok

9.12. cikk
Kapcsolóberendezések

9.13. cikk
Vészüzemi áramkör-megszakítók

9.14. cikk
Berendezések szerelvényei

9.15. cikk
Kábelek

9.16. cikk
Világítóberendezések

9.17. cikk
Jelzőfények

9.18. cikk
(Üres)

2006. július 5., szerda

9.19. cikk
Mechanikai berendezések riasztó- és biztonsági rendszerei

9.20. cikk
Elektronikus berendezések

9.21. cikk
Elektromágneses kompatibilitás

10. FEJEZET

FELSZERELÉSEK

10.01. cikk
Horgonyok

10.02. cikk
Egyéb felszerelések

10.03. cikk
Hordozható tűzoltó készülékek

10.03a. cikk
A lakóterekben, kormányállásban és utasterekben tartósan rögzített tűzvédelmi rendszerek

10.03b. cikk
A motorterekben, kazánterekben és szivattyúházakban tartósan rögzített tűzvédelmi rendszerek

10.04. cikk
Mentőcsónakok

10.05. cikk
Mentőgyűrűk és mentőmellények

11. FEJEZET

BIZTONSÁG A MUNKAÁLLOMÁSOKON

11.01. cikk
Általános rendelkezések

11.02. cikk
Leesés elleni védelem

11.03. cikk
A munkaállomások méretezése

11.04. cikk
Oldalfedélzetek

11.05. cikk
A munkaállomások megközelítése

11.06. cikk
Kijáratok és vészkijáratok

11.07. cikk
Létrák, lépcsők és hasonló felszerelések

11.08. cikk
Belső terek

11.09. cikk
Zaj- és rezgésvédelem

11.10. cikk
Nyílásfedelek

2006. július 5., szerda

11.11. cikk
Csörlők

11.12. cikk
Daruk

11.13. cikk
Gyúlékony folyadékok tárolása

12. FEJEZET

LAKÓTEREK

12.01. cikk
Általános rendelkezések

12.02. cikk
Különleges kialakítási követelmények

12.03. cikk
Tisztasági berendezések

12.04. cikk
Hajókonyha

12.05. cikk
Ivóvíz

12.06. cikk
Fűtés és szellőztetés

12.07. cikk
Egyéb lakótéri berendezések

13. FEJEZET

TÜZELŐANYAGGAL MŰKÖDŐ FŰTŐ-, FŐZŐ- ÉS HŰTŐBERENDEZÉSEK

13.01. cikk
Általános rendelkezések

13.02. cikk
Folyékony tüzelőanyagok, olajtüzelésű berendezések használata

13.03. cikk
Motorpetróleum-égető kályhák és porlasztásos olajégető fűtőberendezések

13.04. cikk
Motorpetróleum-égető kályhák

13.05. cikk
Porlasztásos olajégető fűtőberendezések

13.06. cikk
Kényszerlégfűtéses berendezések

13.07. cikk
Szilárd tüzelőanyaggal történő fűtés

14. FEJEZET

CSEPPFOLYÓSÍTOTT GÁZZAL ÜZEMELŐ HÁZTARTÁSI BERENDEZÉSEK

14.01. cikk
Általános rendelkezések

14.02. cikk
Berendezések

14.03. cikk
Gázpalackok

2006. július 5., szerda

14.04. cikk
A gázellátó berendezések elhelyezése és elrendezése

14.05. cikk
Tartalék és üres gázpalackok

14.06. cikk
Nyomásszabályozók

14.07. cikk
Nyomás

14.08. cikk
Cső- és tömlővezetékek

14.09. cikk
Elosztórendszer

14.10. cikk
Gázfogyasztó készülékek és azok beszerelése

14.11. cikk
Szellőztetés és a füstgáz elvezetése

14.12. cikk
Üzemeltetési és biztonsági követelmények

14.13. cikk
Átvételi vizsgálat

14.14. cikk
Próbák

14.15. cikk
Igazolás

15. FEJEZET

SZEMÉLYHAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES KÖVETELMÉNYEK

15.01. cikk
Általános rendelkezések

15.02. cikk
Hajótest

15.03. cikk
Stabilitás

15.04. cikk
Biztonsági távolság és szabadoldal

15.05. cikk
Legnagyobb megengedett utaslétszám

15.06. cikk
Utasterek és utasok által használt területek

15.07. cikk
Propulziós rendszer

15.08. cikk
Biztonsági berendezések és felszerelések

15.09. cikk
Életmentő felszerelések

15.10. cikk
Villamos berendezések

2006. július 5., szerda

15.11. cikk
Tűzvédelem

15.12. cikk
Tűzoltás

15.13. cikk
Biztonságtechnikai szervezés

15.14. cikk
Szennyvízgyűjtő és ártalmatlanításra szolgáló berendezések

15.15. cikk
Mentességek bizonyos személyhajók esetében

15a. FEJEZET

A VITORLÁS SZEMÉLYHAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

15a.01. cikk
A II. rész alkalmazása

15a.02. cikk
Eltérések bizonyos vitorlás személyhajók esetében

15a.03. cikk
Vitorláshajókra vonatkozó stabilitási követelmények

15a.04. cikk
Hajóépítés és mechanikai követelmények

15a.05. cikk
Árbocozat általában

15a.06. cikk
Árbocok és gerendák általában

15a.07. cikk
Az árbocokra vonatkozó külön rendelkezések

15a.08. cikk
Az árbocsudárra vonatkozó külön rendelkezések

15a.09. cikk
Az orrárbocokra vonatkozó külön rendelkezések

15a.10. cikk
Az orrvitorla-keresztrudakra vonatkozó külön rendelkezések

15a.11. cikk
A fő vitorlakeresztrudakra vonatkozó külön rendelkezések

15a.12. cikk
A csonkaárbocokra vonatkozó külön rendelkezések

15a.13. cikk
Az álló- és futókötélzetre vonatkozó általános rendelkezések

15a.14. cikk
Az állókötélzetre vonatkozó külön rendelkezések

15a.15. cikk
A futókötélzetre vonatkozó külön rendelkezések

15a.16. cikk
A kötélzet szerelékei és részei

2006. július 5., szerda

15a.17. cikk
Vitorlák

15a.18. cikk
Felszerelés

15a.19. cikk
Próbák

16. FEJEZET

TOLT, VONTATOTT KÖTELÉK VAGY MELLÉVETT ALAKZAT KIALAKÍTÁSÁRA ALKALMAS HAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN RENDELKEZÉSEK

16.01. cikk
Toló vízi járművek

16.02. cikk
Tolt vízi járművek

16.03. cikk
Mellévett alakzatokat meghajtó vízi járművek

16.04. cikk
Kötelékben meghajtott vízi járművek

16.05. cikk
Vontató vízi járművek

16.06. cikk
Kötelékek navigációs próbái

16.07. cikk
Bejegyzések a közösségi bizonyítványban

17. FEJEZET

ÚSZÓ MUNKAGÉPEKRE VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

17.01. cikk
Általános rendelkezések

17.02. cikk
Mentességek

17.03. cikk
További követelmények

17.04. cikk
Fennmaradó biztonsági távolság

17.05. cikk
Fennmaradó szabadoldal

17.06. cikk
Dőléspróba

17.07. cikk
A stabilitás megerősítése

17.08. cikk
A stabilitás igazolása csökkent fennmaradó szabadoldal esetén

17.09. cikk
Merülési vonalak és merülési skálák

17.10. cikk
Úszó munkagépek stabilitás igazolása nélkül

2006. július 5., szerda

18. FEJEZET

MUNKATERÜLETEN LEVŐ VÍZI JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

18.01. cikk
Működési körülmények

18.02. cikk
A II. rész alkalmazása

18.03. cikk
Eltérések

18.04. cikk
Biztonsági távolság és szabadoldal

18.05. cikk
Mentőcsónakok

19. FEJEZET

A TÖRTÉNELMI HAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK(Üres)

19a. FEJEZET

A CSATORNAJÁRÓ USZÁLYOKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK(Üres)

19b. FEJEZET

A 4. ZÓNÁBA TARTOZÓ VÍZI UTAKON KÖZLEKEDŐ VÍZI JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

19b.01. cikk
A 4. fejezet alkalmazása

20. FEJEZET

A TENGERJÁRÓ HAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK(Üres)

21. FEJEZET

A KEDVTELÉSI CÉLÚ KISHAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

21.01. cikk
Általános rendelkezések

21.02. cikk
A II. rész alkalmazása

21.03. cikk
(Üres)

22. FEJEZET

TARTÁLYOKAT SZÁLLÍTÓ HAJÓK STABILITÁSA

22.01. cikk
Általános rendelkezések

22.02. cikk
Határérték feltételek és a stabilitás megerősítését kiszámító módszer nem rögzített tartályok szállításához

22.03. cikk
Határérték feltételek és a stabilitás megerősítését kiszámító módszer rögzített tartályok szállításához

22.04. cikk
A stabilitás értékelésének eljárása a fedélzeten

2006. július 5., szerda

22a. FEJEZET

A 110 MÉTERNÉL HOSSZABB VÍZI JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

22a.01. cikk
Az I. rész alkalmazása

22a.02. cikk
A II. rész alkalmazása

22a.03. cikk
Szilárdság

22a.04. cikk
Úszóképesség és stabilitás

22a.05. cikk
További követelmények

22a.06. cikk
A IV. rész alkalmazása átalakítás esetén

22b. FEJEZET

NAGYSEBESSÉGŰ HAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

22b.01. cikk
Általános rendelkezések

22b.02. cikk
Az I. rész alkalmazása

22b.03. cikk
A II. rész alkalmazása

22b.04. cikk
Ülések és biztonsági övek

22b.05. cikk
Szabadoldal

22b.06. cikk
Úszóképesség, stabilitás és rekeszek

22b.07. cikk
Kormányállás

22b.08. cikk
További felszerelések

22b.09. cikk
Lezárt területek

22b.10. cikk
Kijáratok és menekülési útvonalak

22b.11. cikk
Tűzoltás és tűzvédelem

22b.12. cikk
Átmeneti rendelkezések

III. RÉSZ

23. FEJEZET

A HAJÓK FELSZERELÉSE A SZEMÉLYZETRE VALÓ TEKINTETTEL

23.01. cikk
(Üres)

23.02. cikk
(Üres)

2006. július 5., szerda

23.03. cikk
(Üres)

23.04. cikk
(Üres)

23.05. cikk
(Üres)

23.06. cikk
(Üres)

23.07. cikk
(Üres)

23.08. cikk
(Üres)

23.09. cikk
A hajó felszerelése

23.10. cikk
(Üres)

23.11. cikk
(Üres)

23.12. cikk
(Üres)

23.13. cikk
(Üres)

23.14. cikk
(Üres)

23.15. cikk
(Üres)

IV. RÉSZ

24. FEJEZET

ÁTMENETI ÉS VÉGLEGES RENDELKEZÉSEK

24.01. cikk
Az átmeneti rendelkezések alkalmazhatósága már üzemelő vízi járművekre

24.02. cikk
Már üzemelő vízi járművekre vonatkozó eltérések

24.03. cikk
Az 1976. április 1. előtt vízre bocsátott vízi járművekre vonatkozó eltérések

24.04. cikk
Egyéb eltérések

24.05. cikk
(Üres)

24.06. cikk
A 24.01. cikk által nem érintett vízi járművekre vonatkozó eltérések

24.07. cikk
(Üres)

2006. július 5., szerda

24a. FEJEZET

R ZÓNÁJÚ VÍZI UTAKON NEM KÖZLEKEDŐ VÍZI JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

24a.01. cikk
Az átmeneti rendelkezések alkalmazása már üzemelő vízi járművekre, és a korábbi közösségi bizonyítványok érvényessége

24a.02. cikk
Már üzemelő vízi járművekre vonatkozó mentességek

24a.03. cikk
Az 1985. január 1. előtt vízre bocsátott hajógerincű vízi járművekre vonatkozó mentességek

24a.04. cikk
Egyéb eltérések

I. függelék

BIZTONSÁGTECHNIKAI JELEK

II. függelék

KÖZIGAZGATÁSI UTASÍTÁSOK

I. RÉSZ

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS

1.01. cikk

Fogalommeghatározások

Az irányelv alkalmazásában az alábbi fogalommeghatározások érvényesek:

Vízi járművek típusai

1. „vízi jármű”: úszóműves hajó vagy gép.
2. „hajó”: belvízi hajó vagy tengerjáró hajó.
3. „belvízi hajó”: kizárólag és főleg belvízi vízi utakon közlekedő hajó.
4. „tengerjáró hajó”: tengeren történő közlekedésre hitelesített hajó.
5. „motorhajó” teherszállító motorhajó vagy tartály-motorhajó
6. „motor tartályhajó”: beépített tartályokban áruszállításra szolgáló hajó, amely saját géperejével, önállóan képes közlekedni.
7. „teherszállító motorhajó”: áruszállításra szolgáló hajó, amely saját hajtóerővel, önállóan rendelkezve képes közlekedni, és amelyik nem tartály-motorhajó.
8. „csatornajáró uszály”: belvízi hajó, melynek hosszúsága nem haladja meg a 38,5 métert, szélessége pedig az 5,05 métert, és amely általában a Rajna-Rhône-csatornán közlekedik;
9. „vontatóhajó”: kifejezetten vontatási műveletek végrehajtására épített hajó.
10. „tolóhajó”: kifejezetten tolt kötelék továbbítására épített hajó.
11. „uszály”: szárazáru-szállító uszályt vagy tartályuszály.
12. „tartályuszály”: beépített tartályokban áruszállításra szolgáló és vontatással való továbbításra épített hajó, saját hajtóerő nélkül, vagy csak annyi hajtóerővel, amely korlátozott helyváltoztatást tesz lehetővé.

2006. július 5., szerda

13. „szárazáru-szállító uszály”: áruszállításra szolgáló és vontatás általi továbbításra épített hajó, de nem tartályuszály, saját hajtóerő nélkül, vagy csak annyi hajtóerővel, amely korlátozott helyváltoztatást tesz lehetővé.

14. „szárazáru-szállító bárka”: tartálybárka, teherbárka vagy hajón szállítható bárka.

15. „tartálybárka”: beépített tartályokban áruszállításra szolgáló és tolás általi továbbításra épített, vagy erre a célra átalakított hajó, saját hajtóerő nélkül, vagy csak annyi hajtóerővel, amely korlátozott helyváltoztatást tesz lehetővé, amikor nem része tolt köteléknek.

16. „teherbárka”: beépített tartályokban áruszállításra szolgáló és tolás általi továbbításra épített, vagy erre a célra átalakított hajó, de nem tartálybárka, saját hajtóerő nélkül, vagy csak annyi hajtóerővel, amely korlátozott helyváltoztatást tesz lehetővé, amikor nem része tolt köteléknek.

17. „hajón szállítható bárka”: tolt bárka, amelyet tengerjáró hajók fedélzetén történő szállításra és belvízi utakon való közlekedésre építettek.

18. „személyhajó”: 12-nél több utas szállítására épített és berendezett, egy napos utazásra alkalmas vagy kabinos hajó;

19. „vitorlás személyhajó”: személyhajó, vitorlával való meghajtásra alkalmas módon építve és felszerelve.

20. „egy napos utazásra alkalmas hajó”: személyhajó az utasoknak való hálóhely nélkül.

21. „kabinos hajó”: személyhajó az utasoknak való hálóhellyel.

22. „nagy sebességű hajó”: a vízen 40 km/h-nál nagyobb sebességre képes motorhajó.

23. „úszó munkagép”: munkagépekkel rendelkező úszó berendezés (pl. daruk, kotrógépek, emelőbakok, emelők).

24. „munkaterületen levő vízi jármű”: munkaterületen való használatra megfelelően épített és felszerelt hajó, mint pl. lecsapoló bárka, fenékürítős vagy ponton bárka, ponton vagy kőlerakó hajó.

25. „kedvtelési célú kishajó”: sportolási vagy pihenési célra épített hajó, de nem személyhajó.

26a. „kis vitorlás hajó”: szállításra, mentésre, helyreállításra és munkavégzésre alkalmas hajó.

27. „úszómű”: olyan úszó anyag, amely általában nem szolgál mozgatásra (pl. fürdőlétesítmények, dokkok, kikötőgátak, csónakházak).

28. „úszó anyag”: tutaj, vagy más, egyenként vagy kötelékben hajózásra alkalmassá tett berendezés, amely nem hajó, úszó munkagép vagy úszómű.

Vízi járműkötelékek

29. „kötelék”: vízi járművek merev vagy vontatott köteléke.

30. „alakzat”: a kötelék összeállításának módja.

31. „merev kötelék”: tolt kötelék vagy mellévont alakzat.

32. „tolt kötelék”: vízi járművek olyan merev alakzata, melyek közül legalább az egyik a járművek elé van helyezve, hogy a kötelék meghajtásához az erőt biztosítsa, ennek neve „tolóhajó”; az egy tolóhajóból és egy tolt vízi járműből álló kötelék, amely úgy van összekötve, hogy lehetővé teszi az irányított illeszkedést, szintén merevnek minősül.

33. „mellévont alakzat”: vízi járművek merev egymás mellé illesztése, ahol egyik jármű sem kerül az alakzatot meghajtó jármű elé.

34. „vontatott kötelék”: egy vagy több vízi járműből, úszó munkagépből vagy úszóműből álló alakzat, melyet a kötelék részét képző egy vagy több, önjáró vízi jármű vontat.

2006. július 5., szerda

A fedélzeten található területek

35. „fő géptér”: az a hely, ahol a meghajtó motorok fel vannak szerelve.

36. „géptér”: az a hely, ahol a belső égésű motorok fel vannak szerelve.

37. „kazántér”: az a hely, ahol a gőz előállítására vagy a termikus folyadék melegítésére tervezett, üzemanyaggal működő berendezés található.

38. „zárt felépítmény”: vízzáró, merev, folytonos szerkezet merev falakkal, mely a fedélzethez állandósultan és vízmentesen csatlakozik.

39. „kormányállás”: az a hely, ahol a hajó vezetéséhez szükséges valamennyi vezérlő és ellenőrző műszer található.

40. „lakótér”: olyan helyiség, amely a szokásosan a hajón élő személyek vagy utasok általi használatra szolgálnak, beleértve a konyhákat, készletraktárakat, mosdókat, mosóhelyiségeket, mosókonyhákat, előtereket és folyosókat, de a kormányállást nem.

41. „utastér”: az utasok általi használatra szolgáló fedélzeti területek, valamint a zárt terek, úgymint a társalgók, irodák, üzletek, fodrászüzletek, szárítóhelyiségek, mosodák, szaunák, mosdók, mosóhelyiségek, folyosók, átjárók és fallal nem körülzárt lépcsők.

42. „vezérlő központ”: kormányállás, az a hely, ahol a vészhelyzeti erőmű vagy annak részei találhatók, illetve az a hely, ahol van egy központ, és ahol állandóan tartózkodik fedélzeti személyzet vagy a legénység tagjai, például a tűzjelző berendezésnél, az ajtók távirányítóinál vagy a tűzvédelmi csappantyúknál.

43. „orsótér”: a belső lépcsőház vagy lift aknája.

44. „társalgó”: lakótér vagy utastér. Személyhajóknál a hajókonyha nem minősül társalgónak.

45. „hajókonyha”: olyan helyiség, ahol tűzhely, vagy más, hasonló főzőberendezés található.

46. „raktárhelyiség”: a gyúlékony folyadékok tárolására használt, vagy olyan tárolóhelyiség, melynek területe meghaladja a 4 m^2 -t.

47. „hajófenék”: a hajó azon része, melyet hosszanti irányú, nyílásfedéllel nyitható vagy zárható válaszfalak határolnak, és amely csomagolt vagy ömlesztett áru tárolására, illetve a hajótest részét nem képező tartályok elhelyezésére szolgál.

48. „rögzített tartály”: a hajóhoz csatlakozó tartály, ahol a tartály falait vagy maga a hajótest alkotja, vagy a hajótesttől különálló borítás.

49. „munkaállomás”: az a hely, ahol a legénység tagjai munkájukat végzik beleértve a hajóhidat, az árbocdarut és a mentőcsónakot.

50. „folyosó”: a személyek és áruk rendes mozgására szolgáló hely.

51. „biztonsági tér”: a hajótest síkjával párhuzamosan 1/5 BWL távolságra, a legnagyobb merülés síkjában futó, kívülről függőleges felülettel határolt tér.

52. „gyülekezőhelyek”: a hajó különlegesen védett területei, ahol az utasok veszély esetén gyülekeznek.

53. „evakuálási területek”: a hajó azon részei, ahonnan az emberek evakuálását el lehet végezni.

Hajógépészeti kifejezések

54. „legnagyobb merülés síkja”: az a vízvonalcsík, amely megfelel annak a legnagyobb merülésnek, amelylyel a hajó közlekedhet.

55. „biztonsági távolság”: a legnagyobb merülés síkja és az ezzel párhuzamos olyan sík közötti távolság, amelyik azon a legmélyebb ponton megy keresztül, ami felett a hajó már nem tekinthető vízmentesnek.

56. „fennmaradó biztonsági távolság”: a hajó megdőlésekor a rendelkezésre álló függőleges távolság a vízszint és a bemerült oldal legalsó pontja között, amelyen túl a hajó nem tekinthető vízmentesnek.

2006. július 5., szerda

57. „szabadoldal (f)": a legnagyobb merülés síkja és az ezzel párhuzamos olyan sík közötti távolság, amely az oldalfedélzet legalacsonyabb pontján, vagy oldalfedélzet hiányában a lemez- vagy palánkburkolat felső élének legalacsonyabb pontján halad át.

58. „fennmaradó szabadoldal": a hajó megdőlésekor a rendelkezésre álló függőleges távolság a vízszint és a fedélzetnek a bemerült oldal legalsó pontjánál levő felső szintje között, illetve, ha nincs fedélzet, a hajó rögzített oldala felső felületének legalsó pontja között.

59. „biztonsági vonal": egy képzeletbeli vonal az oldallemezen, a válaszfalfedélzet alatt legalább 10 cm-rel, és a hajó oldalának legalacsonyabb nem vízmentes pontja alatt legalább 10 cm-rel. Ha nincs válaszfalfedélzet, olyan vonal alkalmazandó, amely legalább 10 cm-rel az alatt a legalsó vonal alatt van, ameddig a külső borítás.

60. „vízkiszorítás" (∇): hajó bemerült tömege m^3-ben.

61. „térfogatkiszorítás (Δ)": a hajó teljes súlya, a rakományt beleértve, tonnában.

62. „teltségi fok (C_B)": a vízkiszorítás és a hosszúság L_{WL}, szélesség B_{WL} és merülés T eredményének aránya.

63. „víz feletti oldalsík (A_V)": a hajó vízszint feletti oldalsíkja m^2-ben.

64. „válaszfalfedélzet": az a fedélzet, amelyhez a szükséges vízmentes válaszfalak illeszkednek, és amelytől a szabadoldalt mérik.

65. „válaszfal": adott magasságú, általában függőleges fal, amely a hajót megosztja és a hajófenék, a borítás vagy másik válaszfalak határolják.

66. „keresztirányú válaszfal": a hajó egyik oldalától a másikig nyúló válaszfal.

67. „fal": általában függőleges irányú elválasztó felület.

68. „elválasztó fal": nem vízmentes fal.

69. „hosszúság (L)": a törzs maximális hosszúsága méterben, a kormánylapátot és az orrárbocot nem számítva.

70. „teljes hosszúság (L_{OA})": a vízi jármű maximális hosszúsága méterben, beleértve az összes rögzített berendezést, úgymint a kormányzó rendszer vagy erőmű, mechanikus vagy hasonló berendezések.

71. „a vízvonal hosszúsága (L_{WL})": a hajótest hosszúsága méterben a maximális merülésnél mérve.

72. „szélesség (B)": a hajótest maximális szélessége méterben, a borítás külső szélénél mérve (a hajókerekeket, a támsíneket és hasonlókat nem számítva).

73. „teljes szélesség (B_{OA})": a vízi jármű maximális szélessége, beleértve az összes rögzített berendezést, úgymint a hajókerekek, a támsínek, mechanikai berendezések és hasonlók.

74. „a vízvonal szélessége (B_{WL})": a hajótest szélessége méterben, az oldalsó borítás szélétől a legnagyobb merülési vonal mentén mérve.

75. „magasság (H)": a hajótest legalsó pontja vagy a hajógerinc és a fedélzet legalsó pontja között, a hajó oldalán mért legrövidebb függőleges távolság méterben.

76. „merülés (T)": a hajótest legalsó pontja vagy a hajógerinc és a legnagyobb merülési vonal között mért függőleges távolság méterben.

77. „mellső függély": a hajótest és a legnagyobb merülési vonal kereszteződésének elülső pontján a függőleges vonal.

78. „az oldalfedélzet tiszta szélessége": az oldalfedélzet oldalán a nyíláskeret legkiugróbb részén keresztülmenő függőleges vonal és az oldalfedélzet külső oldalán levő csúszásvédő (védőkorlát, lábvédő korlát) belső széle közötti távolság.

Kormánymű

79. „kormánymű" a hajó vezetéséhez, úgymint az 5. fejezetben megállapított kormányozhatóság biztosításához szükséges valamennyi berendezés.

80. „kormánylapát": a kormánylapát vagy kormánylapátok tengellyel, beleértve a kormányívet és a kormányberendezéssel összekötő alkatrészeket.

81. „kormányszerkezet": a kormánymű azon része, amely a kormánylapát mozgását előidézi.

2006. július 5., szerda

82. „energiaátvivő rendszer”: a kormányszerkezet meghajtása, az erőforrás és a kormányszerkezet között.

83. „áramforrás”: fedélzeti hálózattal, akkumulátorral vagy belsőégésű motorral üzemelő erőforrás a kormányszerkezethez és a kormányműhöz.

84. „kormányberendezés”: az energiával meghajtott kormányberendezés működésének alkotóelemei és köre.

85. „kormánymű energiaátvivő rendszer”: a kormánymű vezérlése, meghajtása és erőforrása.

86. „kézi meghajtás”: az a rendszer, melynél a kormánykerék kézi mozgatása mozgatja a kormánylapátot mechanikai áttétellel, minden további erőforrás nélkül.

87. „kézi működtetésű hidraulikus meghajtás”: hidraulikus áttételt működésbe hozó kézi vezérlés.

88. „fordulásisebesség szabályozó”: a hajó adott fordulásisebességét az előre kiválasztott értékek szerint automatikusan előidéző és azt fenntartó berendezés.

89. „egy személy általi radarral való kormányzáshoz berendezett kormánytér”: kormánytér, melyet úgy rendeztek be, hogy egy személy vezethesse a hajót radarral való kormányzás esetén.

A szerkezeti elemek és anyagok jellemzői

90. „vízmentes”: az elvizesedést megakadályozó módon megépített szerkezeti elem vagy eszköz.

91. „felcsapódó víz-mentes és időjárásálló”: olyan módon megépített szerkezeti elem vagy eszköz, amely rendes körülmények között csak elhanyagolható mennyiségű víz behatolását teszi lehetővé.

92. „gázzáró”: a gáz és gőz behatolását megakadályozó módon megépített szerkezeti elem vagy eszköz.

93. „éghetetlen”: olyan anyag, amely nem ég és nem képez gyúlékony gőzöket olyan mennyiségben, hogy azok öngyulladók legyenek kb. 750 °C-ra hevítve.

94. „égésgátló”: olyan anyag, amely nem könnyen fog tüzet, vagy amelynek felülete legalább korlátozza a lángok terjedését, a 15.11. cikk 1. szakaszának c) pontjában említett eljárás szerint.

95. „tűzállóság”: a szerkezeti elemek vagy eszközök jellemzője a 15.11. cikk 1. szakaszának d) pontja szerinti vizsgálati eljárással hitelesítve.

96. „Tűzállósági vizsgálati módszerek szabályzata”: a Tűzállósági vizsgálati módszerek alkalmazására vonatkozó nemzetközi szabályzat a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) tengerészeti biztonsági bizottságának MSC.61(67) határozata értelmében.

Egyéb fogalommeghatározások

97. „elfogadott hajóosztályozó társaság”: Olyan hajóosztályozó társaság, melyet az irányelv VI. mellékletének követelményei és eljárásai szerint elismertek.

98. „radarberendezés” a környezet és a forgalom kutatását és megjelenítését szolgáló elektromos eszköz;

99. „belföldi elektronikus térképmegjelenítő és információs rendszer (ECDIS)” a belföldi vizek elektronikus navigációs táblázatait és az ezekhez kapcsolódó információkat megjelenítő szabványos rendszer, mely megjeleníti a tulajdonos elektronikus navigációs rendszeréből a kiválasztott információkat, és a vízi jármű egyéb érzékelőiből származó tetszés szerinti információkat;

100. „belföldi ECDIS berendezés” belvizek elektronikus navigációs táblázatait megjelenítő berendezés, melyet kétféle módban lehet működtetni: információs mód és navigációs mód;

101. „információs mód” a belföldi ECDIS csak információra történő használata a radar betöltése nélkül;

102. „navigációs mód” a belföldi ECDIS vízi jármű navigálására történő használata a radar betöltésével.

103. „fedélzeti személyzet”: személyhajó fedélzetén valamennyi olyan alkalmazott, aki nem tagja a legénységnek.

2006. július 5., szerda

104. „csökkent mozgásképességű személyek": a tömegközlekedés használatában különleges problémákkal szembesülő személyek, úgymint az idősek és a mozgássérültek, valamint az érzékszervi hiányosságokkal rendelkezők, a tolószékben ülők, a terhes nők, és a kisgyermekeket kísérők.

105. „közösségi bizonyítvány" a hajó számára az illetékes hatóság által kiadott bizonyítvány, mely igazolja az irányelv műszaki követelményeinek való megfelelést.

1.02. cikk

(Üres)

1.03. cikk

(Üres)

1.04. cikk

(Üres)

1.05. cikk

(Üres)

1.06. cikk

Átmeneti követelmények

Ha sürgősen szükségesnek találják, ezen irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében említett eljárással összhangban átmeneti követelményeket lehet elfogadni, a belvízi vízi utakon való közlekedés műszaki fejlődéséhez történő hozzáigazítás, az irányelv rendelkezéseitől való eltérés megengedése céljából még az irányelv várható módosítása előtt, illetve vizsgálatok engedélyezése céljából. A követelményeket közzé kell tenni, és ezek legfeljebb három évig lehetnek érvényben. Valamennyi tagállamban ugyanakkor lépnek hatályba és ugyanazon feltételek mellett válnak semmissé.

1.07. cikk

Közigazgatási utasítások

Az irányelv végrehajtásának könnyebbé és egységessé tétele érdekében az ellenőrzés kötelező érvényű közigazgatási utasításait ezen irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében említett eljárással összhangban lehet elfogadni.

2. FEJEZET

ELJÁRÁS

2.01. cikk

Felügyeleti szervek

1. A felügyeleti szerveket a tagállamok állítják fel.

2. A felügyeleti szervek egy elnökből és szakértőkből állnak.

Szakértőként legalább az alábbiak képezik részét minden szervnek:

a) a kormányzat egy, a belföldi hajózásért felelős tisztviselője;

b) belvízi hajók és motorjaik tervezésének egy szakértője;

c) hajóvezetői bizonyítvánnyal rendelkező navigációs szakember.

2006. július 5., szerda

3. Minden szerv elnökét és szakértőit annak az államnak a hatóságai nevezik ki, melyben a szervet létrehozzák. Feladatuk megkezdésekor az elnök és a szakértők benyújtanak egy írásbeli nyilatkozatot, miszerint munkájukat teljesen függetlenül végzik. A tisztviselőknek nem kell ilyen nyilatkozatot benyújtaniuk.

4. A felügyeleti szerveket a vonatkozó nemzeti rendeletekkel összhangban segíthetik különleges szakértők.

2.02. cikk

Szemle kérése

1. A szemle kérését, és a szemle helyének és idejének megjelölését illető eljárás a közösségi bizonyítványt kiadó hatóság hatókörébe tartozik. Az illetékes hatóság meghatározza, mely okmányokat kell benyújtani. Az eljárás olyan módon zajlik, hogy biztosítsa, hogy a szemle a kérés benyújtásától számítva méltányos időn belül elvégzésre kerüljön.

2. Az olyan vízi jármű tulajdonosa vagy képviselője, melyre nem vonatkozik az irányelv, kérhet közösségi bizonyítványt. Kérését akkor teljesítik, ha a hajó megfelel az irányelv követelményeinek.

2.03.cikk

A vízi jármű bemutatása szemlére

1. A tulajdonos vagy képviselője a vízi járművet üres, tiszta és felszerelt állapotban mutatja be. A szemle számára szükséges mindennemű segítséget megad, úgymint a megfelelő csónak és személyzet rendelkezésre bocsátása, valamint a hajótesten minden olyan rész vagy berendezés kinyitása, amely közvetlenül nem hozzáférhető vagy látható.

2. A felügyeleti szerv első alkalommal szárazon végzett szemlét kér. Ettől a szárazon végzett szemlétől el lehet tekinteni, ha osztályozási bizonyítványt vagy elfogadott hajóosztályozó társaság érvényes bizonyítványát be tudják mutatni arról, hogy az építés megfelel a követelményeknek, illetve, ha egy olyan bizonyítványt mutatnak be, amely igazolja, hogy a szárazon végzett szemlét egy másik illetékes hatóság már elvégezte más célból. Ha időszakos szemlére, vagy ezen irányelva 15. cikkben meghatározott szemlére kerül sor, a felügyeleti szerv kérheti a szemlét a vízből történő kiemeléssel.

   A felügyeleti szerv próbaindításokat végez a motorhajók vagy kötelékek első szemléjekor, illetve olyankor, ha a meghajtó vagy kormányberendezésen nagyobb átalakításokat végeztek.

3. A felügyeleti szerv kérhet további működési próbákat és egyéb igazoló okmányokat. Ez a rendelkezés a vízi járművek építése folyamán is érvényes.

2.04. cikk

(Üres)

2.05. cikk

Ideiglenes közösségi bizonyítvány

1. Az illetékes hatóság kiadhat ideiglenes közösségi bizonyítványt az alábbiak számára:

   a) az illetékes hatóság engedélyével közösségi bizonyítvány beszerzése céljából egy adott helyre utazni szándékozó vízi jármű;

   b) olyan vízi jármű, melynek közösségi bizonyítványát ideiglenesen bevonták a 2.07. cikk, vagy ezen irányelv 12. és 16. cikkében említett egyik oknál fogva;

   c) olyan vízi jármű, melynek közösségi bizonyítványa készül sikeres szemlét követően;

   d) olyan vízi jármű, mely esetében az V. melléklet I. részében említett, közösségi bizonyítvány megszerzéséhez szükséges feltétel nem mindegyike teljesült;

e) olyan mértékben sérült vízi jármű, hogy már nem felel meg a közösségi bizonyítványnak;

f) úszó anyag vagy munkagép, melynél a különleges szállítási műveletekért felelős hatóságok a különleges szállítási végrehajtásra az ilyen közösségi bizonyítvány megszerzésére kötelezett tagállamok hajózási hatóságainak vonatkozó előírásai szerint adják ki az engedélyt.

g) a II. rész rendelkezéseitől a 2.19. cikk 2. szakaszában rendelkezettek szerint eltérő vízi járművek.

2. Az ideiglenes közösségi bizonyítványt az V. melléklet III. részében meghatározott minta szerint kell kiállítani, ha a vízi jármű, úszó anyag vagy munkagép vezetése megfelelően biztosítottnak tűnik.

Ez tartalmazza azokat a feltételeket, melyeket az illetékes hatóság szükségesnek tart, és az alábbi esetekben érvényes:

a) az 1. szakasz a), d)-f) pontjaiban említett esetek, egyetlen adott útra, melyet egy egy hónapot meg nem haladó megfelelő időn belül kell végrehajtani;

b) az 1. szakasz b) és c) pontjaiban említett esetek, megfelelő időtartamra;

c) az 1. szakasz g) pontjában említett esetek, hat hónapra. Az ideiglenes közösségi bizonyítványt egyszer meg lehet hosszabbítani hat hónapra, addig amíg a bizottság határozatot nem hoz.

2.06. cikk

A közösségi bizonyítvány érvényessége

1. Az újonnan épített hajók számára az irányelv rendeleteivel összhangban kiadott közösségi bizonyítványok érvényességét az illetékes hatóság határozza meg, az alábbiak szerint maximalizálva:

a) öt év a személyhajók esetében;

b) tíz év minden egyéb vízi jármű esetében.

Az érvényesség időtartamát a közösségi bizonyítványba be kell jegyezni.

2. A szemlét megelőzően már üzemelő hajók esetében az illetékes hatóság a közösségi bizonyítvány érvényességi idejét eseti alapon állapítja meg, a szemle eredményétől függően. Az érvényesség azonban nem haladhatja meg az 1. szakaszban megállapított időtartamokat.

2.07. cikk

A közösségi bizonyítványba bejegyzett adatok és a bizonyítvány módosítása

1. A vízi jármű tulajdonosa vagy annak képviselője az illetékes hatóság tudomására hoz minden, a hajótulajdonos nevében alkalmazott módosítást, újabb mérési eredményt, a hatósági számban, bejegyzésben vagy honi kikötőben történt változást, és a közösségi bizonyítványt az említett hatósághoz elküldi módosításra.

2. A közösségi bizonyítványba bármely illetékes hatóság bejegyezhet további információkat vagy módosításokat.

3. Ha egy illetékes hatóság a közösségi bizonyítványba bármilyen további információt vagy módosítást bejegyez, akkor erről a közösségi bizonyítványt kiadó illetékes hatóságot értesíti.

2.08. cikk

(Üres)

2.09. cikk

Időszakos szemle

1. A vízi járműveket időszakos szemle alá kell vetni közösségi bizonyítványuk lejárta előtt.

2006. július 5., szerda

2. A tulajdonos vagy képviselője indokolt kérésére az illetékes hatóság kivételes esetben és minden további szemle nélkül engedélyezheti a közösségi bizonyítvány érvényességének hat hónapot meg nem haladó időtartamra történő meghosszabbítását. Ezt a meghosszabbítást írásban kell engedélyezni, és azt a vízi jármű fedélzetén kell tartani.

3. A szemle eredménye alapján az illetékes hatóság újra meghatározza a közösségi bizonyítvány érvényességi időtartamát.

   Az érvényesség időtartamát a közösségi bizonyítványba be kell jegyezni és a közösségi bizonyítványt kiadó hatóság tudomására kell hozni.

4. Amennyiben a 3. szakasz szerinti érvényességi időtartam meghosszabbítása helyett inkább egy új közösségi bizonyítványt adnak ki, a korábbi közösségi bizonyítványt vissza kell küldeni az azt kiadó illetékes hatóságnak.

2.10. cikk

Önkéntes szemle

A vízi jármű tulajdonosa vagy annak képviselője bármikor kérhet szemlét önkéntesen.

A szemlére irányuló kérelmet teljesíteni kell.

2.11. cikk

(Üres)

2.12. cikk

(Üres)

2.13. cikk

(Üres)

2.14. cikk

(Üres)

2.15. cikk

Költségek

A hajó szemlézéséből és a közösségi bizonyítvány kiadásából származó minden költséget a hajó tulajdonosa vagy annak képviselője állja, az egyes tagállamok által meghatározott külön díjszabás szerint.

2.16. cikk

Tájékoztatás

Megalapozott érdeklődést mutató személyek számára az illetékes hatóság engedélyezheti a közösségi bizonyítvány tartalmának megismerését, és ezen személyeknek kiadhatja a közösségi bizonyítvány valódi és hiteles kivonatait vagy másolatait.

2006. július 5., szerda

2.17. cikk

A közösségi bizonyítványok nyilvántartása

1. Az illetékes hatóságok az általuk kiadott közösségi bizonyítványokat sorszámmal látják el. Az irányelv V. mellékletben meghatározott mintával összhangban kiadott közösségi bizonyítványokról nyilvántartást vezetnek.

2. Az illetékes hatóságok a jegyzőkönyveket összegyűjtve megőrzik, illetve megőrzik az általuk kiadott közösségi bizonyítványok másolatait, és ezekre bejegyeznek minden információt és módosítást, valamint a közösségi bizonyítványok törlését és cseréjét is.

2.18. cikk

Hatósági szám

1. A közösségi bizonyítványt kiadó illetékes hatóság bejegyzi a közösségi bizonyítványba a vízi járműhöz rendelt hatósági számot, melyet annak a tagállamnak az illetékes hatósága adott, ahol a vízi jármű bejegyzésre került, vagy ahol honi kikötője van.

   A nem tagállami vízi járműveket illetően a közösségi bizonyítványba bejegyzendő hatósági számot a közösségi bizonyítványt kiadó illetékes hatóság adja.

   Ezek a követelmények nem vonatkoznak a kedvtelési célú kishajókra.

2. (Üres)

3. (Üres)

4. A hajó tulajdonosa vagy annak képviselője kérelmezi az illetékes hatóságoknál a hatósági szám kijelölését. A hajó tulajdonosa vagy annak képviselője felel a hatóság szám közösségi bizonyítványba való beillesztéséért, valamint annak eltávolításáért, amint annak érvényessége lejár.

2.19. cikk

Egyenértékűség és mentesség

1. Ha a II. rész előírásai megkövetelik a vízi jármű fedélzetén bizonyos anyagok, berendezések vagy felszerelési egységek használatát vagy meglétét, illetve bizonyos tervezési szempontok vagy bizonyos intézkedések elfogadását, az illetékes hatóság engedélyezheti az említett vízi jármű fedélzetén más anyagok, berendezések vagy felszerelési egységek használatát vagy meglétét, illetve eltérő tervezési szempontok vagy intézkedések elfogadását, ha ezeket egyenértékűnek ismerik el ezen irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében említett eljárás szerint.

2. Amennyiben az ezen irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében említett eljárás során a bizottság nem jut döntésre az 1. szakaszban előírt egyenértékűséget illetően, az illetékes hatóság kiadhat ideiglenes közösségi bizonyítványt.

   Ezen irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében eljárással összhangban az illetékes hatóság a bizottságnak az ideiglenes közösségi bizonyítvány kiadásától számított egy hónapon belül jelentést tesz, megjelölve a vízi jármű nevét és hatósági számát, az eltérés típusát, valamint azt a tagállamot, melyben a vízi jármű bejegyzésre került, vagy ahol honi kikötője van.

3. A 19. cikkben említett eljárással összhangban az illetékes hatóság a bizottság javaslatára kísérleti jelleggel és korlátozott időtartamra kiadhat próba-bizonyítványt olyan különleges vízi jármű számára, amely a II. részben szereplőktől eltérő új műszaki követelményeket alkalmaz, feltéve, hogy ezek a követelmények egyenértékű biztonságot nyújtanak.

4. Az 1.-3. szakaszokban említett egyenértékűségeket és mentességeket a közösségi bizonyítványon fel kell tüntetni. Ezekről tájékoztatni kell a Bizottságot.

2006. július 5., szerda

II. RÉSZ

3. FEJEZET

HAJÓÉPÍTÉSI KÖVETELMÉNYEK

3.01. cikk

Alapvető követelmény

A hajókat a helyes hajóépítési gyakorlat szerint kell megépíteni.

3.02. cikk

Szilárdság és stabilitás

1. A hajótestnek megfelelő szilárdságúnak kell lennie, hogy minden olyan igénybevételnek ellenálljon, ami rendes körülmények között érheti;

   a) új építésű hajók esetében, vagy olyankor, ha a hajó szilárdságát érintő nagyobb átalakítások történnek, a megfelelő szilárdságot igazolni kell a tervezési számítások bizonyításának bemutatásával. Ez az igazolás nem követelmény, ha benyújtják egy elfogadott hajóosztályozó társaság osztályozási tanúsítványát vagy nyilatkozatát;

   b) ha a 2.09. cikkben említett szemlét végeznek, a fenék, a fenékvíz-elvezető és az oldallemezek minimális vastagságát az alábbi feltételek szerint kell ellenőrizni:

      Acélból készült hajók esetében a minimális vastagságot t_{min} a következő képletek eredményeként létrejövő legmagasabb értékben kell megadni:

      1. 40 méternél hosszabb hajóknál: $t_{min} = f \cdot b \cdot c\ (2{,}3 + 0{,}04\ L)$ [mm];

         40 méter hosszúságot nem meghaladó hajóknál: $t_{min} = f \cdot b \cdot c\ (1{,}5 + 0{,}06\ L)$ [mm], de 3,00 mm-nél nem kevesebb

      2. $$t_{min} = 0{,}005 \cdot a \sqrt{T}\ [\text{mm}]$$

         ahol:

         a = keretrés [mm];

         f = keretrés tényező:

         f = 1 ≤ 500 mm-esre

         f = 1 + 0,0013 (a – 500) > 500 mm-esre

         b = fenék, oldal vagy fenékvíz-elvezető rendszer lemez tényező

         b = 1,0 fenéklemezre és oldallemezre

         b = 1,25 fenékvíz-elvezető rendszer lemezre.

         f a keretrésre lehet 1-et venni az oldallemezek minimális vastagságának kiszámításakor. A fenékvíz-elvezető rendszer lemezei azonban semmilyen esetben nem lehetnek vékonyabbak a fenéklemezeknél és az oldallemezeknél.

         c = szerkezeti típus tényező:

         c = 0,95 duplafenekű és oldalüreges hajóknál, ahol az oldalüreg és a rakománytér közötti megosztás függőlegesen helyezkedik el a nyíláskeret mentén

         c = 1,0 minden szerkezeti típusra.

c) Hosszanti bordázatú duplafenekű és oldalüreges hajóknál a b) bekezdésben szereplő képlet szerint kiszámított lemezvastagság minimális értékét csökkenteni lehet elfogadott hajóosztályozó társaság által megfelelő hajótest-szilárdságra (hosszanti, oldalirányú és lokális szilárdság) jóváhagyott kiszámított értékre.

A lemezeket fel kell újítani, ha a fenék-, fenékvíz-elvezető- és az oldallemezek az ilyen módon meghatározott érték alatt vannak.

A módszer szerint kiszámított minimális értékek határértékek, melyek figyelembe veszik a rendes, egységes igénybevételt, feltéve, hogy hajóépítéshez való acélt használnak, és a belső szerkezeti elemek, úgymint a bordázat, a bordázat alja, a fő hosszanti és keresztirányú szerkezeti elemek jó állapotban vannak, valamint a hajótest nem mutatja jelét a hosszanti szilárdság túlterhelésének.

Amint ezek az értékek már nem érhetők el, a szóban forgó lemezeket ki kell cserélni, vagy meg kell javítani. A kiszámított értékeknél nem több mint 10 %-kal kisebb vastagságok azonban kis területekre helyileg elfogadhatók.

2. Ha a hajótest építéséhez nem acélt használnak, számításokkal igazolni kell, hogy a hajótest szilárdsága (hosszanti, oldalirányú és lokális szilárdság) egyenértékű legalább azzal a szilárdsággal, ami az 1. szakasz szerint feltételezett minimális vastagságú acél használatából következne. Amennyiben elfogadott hajóosztályozó társaság osztályozási tanúsítványát vagy nyilatkozatát bemutatják, a számítási igazolástól el lehet tekinteni.

3. A hajó stabilitásának meg kell felelnie a tervezett használatnak.

3.03. cikk

Hajótest

1. Vízmentes válaszfalakat kell beépíteni a fedélzetig, vagy fedélzet nélküli hajóknál a hajókorlátig az alábbi pontokon:

a) Ütközési válaszfal az orrtól kellő távolságra olyan módon, hogy a megrakott hajó felszínen maradása biztosított legyen, 100 mm-es fennmaradó biztonsági hézaggal, ha víz kerül a vízmentes rekeszbe az ütközési válaszfal előtt.

Általános szabályként az (1) bekezdésben említett követelményt akkor lehet teljesítettnek tekinteni, ha az ütközési válaszfalat a legnagyobb merülés síkjában az elülső merőlegesre mért 0,04 L és 0,04 L + 2 távolságra szerelik fel.

Amennyiben ez a távolság meghaladja a 0,04 L + 2 m-t, az (1) bekezdésben megállapított követelményt számítással kell igazolni.

A távolságot le lehet csökkenteni 0,03 L-re. Ebben az esetben az (1) bekezdésben említett követelményt számítással kell igazolni, feltételezve, hogy az ütközési válaszfal előtti rekesz és az ahhoz kapcsolódó részek mindegyike fel lett töltve vízzel.

b) a 25 m-nél nagyobb teljes hosszúságú hajóknál egy farválaszfal a fartól kellő távolságra.

2. Lakóteret, vagy a hajó biztonságához vagy üzemeltetéséhez szükséges berendezést nem lehet az ütközési válaszfal síkja elé elhelyezni. Ez a követelmény nem vonatkozik a horgonyberendezésre.

3. A lakótereket, gép- és kazántereket, valamint a hozzájuk tartozó munkaállomásokat a fedélzetig nyúló, vízmentes, keresztirányú válaszfalakkal kell elválasztani a rakományterektől.

4. Az ütközési válaszfal előtt nem lehetnek lakóterek. A lakóteret gázzáró válaszfallal kell elválasztani a gép- és kazánterektől, és közvetlenül a fedélzetről megközelíthetőnek kell lennie. Amennyiben nincs ilyen bejárat, vészkijáratnak kell közvetlenül a fedélzetre kivezetni.

5. Az 1. és 3. szakaszban előírt válaszfalakban és az egyéb térhatárolókban semmilyen nyílások nem lehetnek.

Megengedhetők azonban farválaszfali nyílások, különösen csavartengelyek, csővezetékek, stb. nyílásai, ha ezek kivitelezése olyan, hogy nem befolyásolják a válaszfalak és egyéb térhatárolók hatékonyságát. A farválaszfal nyílásainak mindkét oldalára az alábbi, jól olvasható utasítást ki kell tenni:

„A nyílást használat után azonnal be kell csukni”.

2006. július 5., szerda

6. Az ezekhez kapcsolódó vízbemeneti és kimeneti csővezetékeknek olyanoknak kell lenniük, hogy ne tegyék lehetővé a hajóban a véletlen vízbeömlést.

7. A hajó orrát olyan módon kell megépíteni, hogy a horgonyok sem teljesen, sem részben ne nyúljanak túl az oldallemezen.

3.04. cikk

Motortér és kazánház, tartálytér

1. A motor- és kazánteret úgy kell elrendezni, hogy az ott levő berendezéseket könnyen és biztonságosan lehessen üzemeltetni, javítani és karbantartani.

2. A folyékony üzemanyag vagy kenőolaj tartályok, valamint az utasterek és lakóterek nem érintkezhetnek a rendeltetésszerű működés közben a folyadék statikus nyomása alatt álló felületekkel.

3. A motortér, kazántér és a tartályok válaszfalai, teteje és nyílásai acélból, vagy más, azzal egyenértékű, éghetetlen anyagból készülnek.

   A motortérben használt szigetelőanyagokat védeni kell az üzemanyag és üzemanyag gőzök behatolásától.

   A motortér, kazántér és rakománytér falán, tetején és ajtaján levő minden nyílásnak olyannak kell lennie, hogy a téren kívülről zárható legyen. A zárszerkezetek acélból, vagy más, azzal egyenértékű, éghetetlen anyagból készülnek.

4. A motortérnek és kazántérnek, valamint egyéb olyan helyiségeknek, melyekben valószínű a gyúlékony vagy mérges gázok elszabadulása, megfelelően szellőztethetőnek kell lennie.

5. A motor- és kazántérbe, valamint a tartályokba vezető lépcsőket és létrákat szilárdan rögzíteni kell, azok acélból, vagy más rázkódásmentes és éghetetlen anyagból készülnek.

6. A motor- és kazántérnek két kijárata van, melyek közül az egyik vészkijárat.

   A második kijárattól az alábbi esetekben el lehet tekinteni:

   a) a motor- vagy kazántér teljes padlófelülete (átlaghosszúság × átlagszélesség a padlólemez szintjén) nem haladja meg 35 m^2-t, és

   b) a javítási vagy karbantartási műveletek elvégzésének pontja és a kijárat, vagy a kijutást biztosító kijárat közelében levő lépcső alja közötti út nem hosszabb 5 m-nél, és

   c) a kijárattól legtávolabb elhelyezkedő javítási pontnál tűzoltó készülék került elhelyezésre, vagy ha, a 10.03. cikk 1. szakaszának e) pontjától való eltérésként, a motorok installált teljesítménye nem haladja meg a 100 kW-ot.

7. A motorterekben a legnagyobb megengedhető hangnyomás-szint 110 dB(A). A mérési pontok kiválasztása az ott elhelyezett motor rendeltetésszerű működése során szükséges karbantartási munka része.

4. FEJEZET

BIZTONSÁGI TÁVOLSÁG, SZABADOLDAL ÉS MERÜLÉSI VONALAK

4.01. cikk

Biztonsági távolság

1. A biztonsági távolság legalább 300 mm.

2. Olyan hajóknál, melyek esetében a nyílásai nem zárhatók fröccsenő víz elleni és időjárásálló eszközökkel, valamint nyitott rakodótérrel közlekedő hajóknál a biztonsági távolságot annyira kell megnövelni, hogy minden ilyen nyílás legalább 500 mm-re legyen a legnagyobb merülés síkjától.

2006. július 5., szerda

4.02. cikk

Szabadoldal

1. Az összefüggő, hosszirányú felhajlás és felépítmény nélküli fedélzettel rendelkező hajók szabadoldala 150 mm.

2. A hosszirányú felhajlással és felépítménnyel ellátott hajók szabadoldalát az alábbi képlet segítségével kell kiszámolni:

$$F = 150 \cdot (1 - \alpha) - \frac{\beta_v \cdot Se_v + \beta_a \cdot Se_a}{15} \text{ [mm]}$$

ahol:

α az összes érintett felépítményt figyelembe vevő korrekciós tényező;

β_v a felépítményeknek a hajó hosszának (L) első negyedében való meglétéből eredő elülső hosszirányú felhajlás hatását korrigáló tényező;

β_a a felépítményeknek a hajó hosszának (L) hátulsó negyedében való meglétéből eredő hátulsó hosszirányú felhajlás hatását korrigáló tényező;

Se_v a tényleges elülső hosszirányú felhajlás mm-ben;

Se_a a tényleges hátulsó hosszirányú felhajlás mm-ben.

3. Az α tényező az alábbi képlettel kerül kiszámításra:

$$\alpha = \frac{\sum le_a + \sum le_m + \sum le_v}{L}$$

ahol:

le_m a hajó hosszának (L) felénél levő középső részen elhelyezkedő felépítmény tényleges hossza m-ben;

le_v a hajó hosszának (L) első negyedében levő felépítmény tényleges hossza m-ben;

le_a a hajó hosszának (L) hátulsó negyedében levő felépítmény tényleges hossza m-ben.

A felépítmény tényleges hossza az alábbi képlettel kerül kiszámításra:

$$le_m = l\left(2{,}5 \cdot \frac{b}{B} - 1{,}5\right) \cdot \frac{h}{0{,}36} \text{ [m]}$$

$$le_v, le_a = l\left(2{,}5 \cdot \frac{b}{B_1} - 1{,}5\right) \cdot \frac{h}{0{,}36} \text{ [m]}$$

ahol:

l a szóban forgó felépítmény tényleges hossza m-ben;

b a szóban forgó felépítmény szélessége m-ben;

B_1 a hajó szélessége m-ben, a szóban forgó felépítmény mentén félúton levő függőleges oldallemezek külső oldalán, a fedélzet szintjén mérve;

h a szóban forgó felépítmény magassága m-ben. Fedélzeti nyílások esetében azonban a „h" úgy jön ki, hogy a nyíláskeret magasságát csökkentjük a 4.01. cikk 1. és 2. szakaszában előírt biztonsági távolság felével. A „h" sohasem lehet 0,36-nál nagyobb.

Ha $\frac{b}{B}$ ill. $\frac{b}{B_1}$ 0,6-nál kisebb, a felépítmény tényleges hossza (le) nulla.

4. A β_v és β_a tényező az alábbi képlettel kerül kiszámításra:

$$\beta_v = 1 - \frac{3 \cdot le_v}{L}$$

$$\beta_a = 1 - \frac{3 \cdot le_a}{L}$$

2006. július 5., szerda

5. A tényleges elülső/hátulsó hosszirányú felhajlás (Se_v/Se_a) az alábbi képlettel kerül kiszámításra:

$$Se_v = S_v \cdot p$$

$$Se_a = S_a \cdot p$$

ahol:

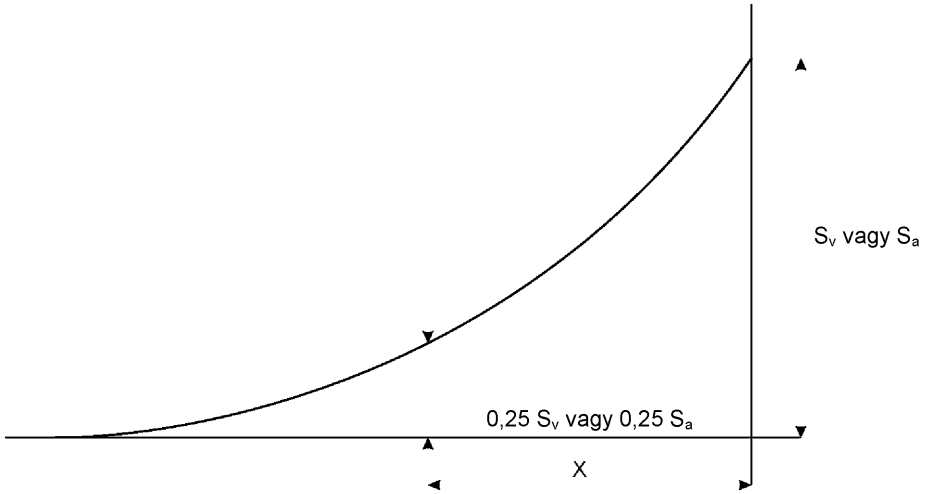
S_v a tényleges elülső hosszirányú felhajlás mm-ben; az S_v azonban nem lehet 1 000 mm-nél nagyobb;

S_a a tényleges hátulsó hosszirányú felhajlás mm-ben; az S_a azonban nem lehet 500 mm-nél nagyobb;

p a következő képlettel kiszámolt tényező:

$$p = 4 \cdot \frac{x}{L}$$

x a metszék, a hosszirányú felhajlás legtávolabbi pontján mérve,a hol az 0,25 S_v/S_a (lásd a rajzot).



A „p” tényező azonban nem lehet 1-nél nagyobb.

6. Ha a $\beta_a \cdot Se_a$ nagyobb mint a $\beta_v \cdot Se_v$, a $\beta_v \cdot Se_v$ értékét kell venni $\beta_a \cdot Se_a$-re.

4.03. cikk

Minimális szabadoldal

Tekintettel a 4.02. cikkben említett csökkentésekre, a minimális szabadoldal 0 mm-nél kisebb nem lehet.

4.04. cikk

Merülési vonalak

1. A legnagyobb merülés síkját úgy kell meghatározni, hogy a minimális szabadoldalra és a minimális biztonsági távolságra vonatkozó előírások egyaránt teljesüljenek. Biztonsági okokból a felügyeleti szerv azonban meghatározhat nagyobb értéket a biztonsági távolságra és a szabadoldalra. A legnagyobb merülés síkját legalább a 3. zónára vonatkozóan meg kell határozni.

2. A legnagyobb merülés síkját jól látható és letörölhetetlen merülési jelekkel kell megjelölni.

2006. július 5., szerda

3. A merülési jelek egy 300 mm hosszú és 400 mm magas téglalapból állnak, amelyek alapvonala vízszintes, és egybeesik a megengedett legnagyobb merülés síkjával. Minden eltérő merülési jelnek tartalmaznia kell egy ilyen téglalapot.

4. Minden hajót legalább három merülési jelpárral kell ellátni, eggyel a hajó közepénél, egy-egy párral pedig a hosszúságnak körülbelül egy hatodával az orr mögött, illetve a far előtt.

   Mindazonáltal,

   a) azoknál a hajóknál, amelyek hosszúsága 40 m-nél kisebb, elegendő két jelpár, a hosszúság negyedénél az orr mögött, illetve a far előtt;

   b) azoknál a hajóknál, amelyek nem áruszállításra szolgálnak, elegendő egy jelpár, a hajó hosszúságának körülbelül a felénél.

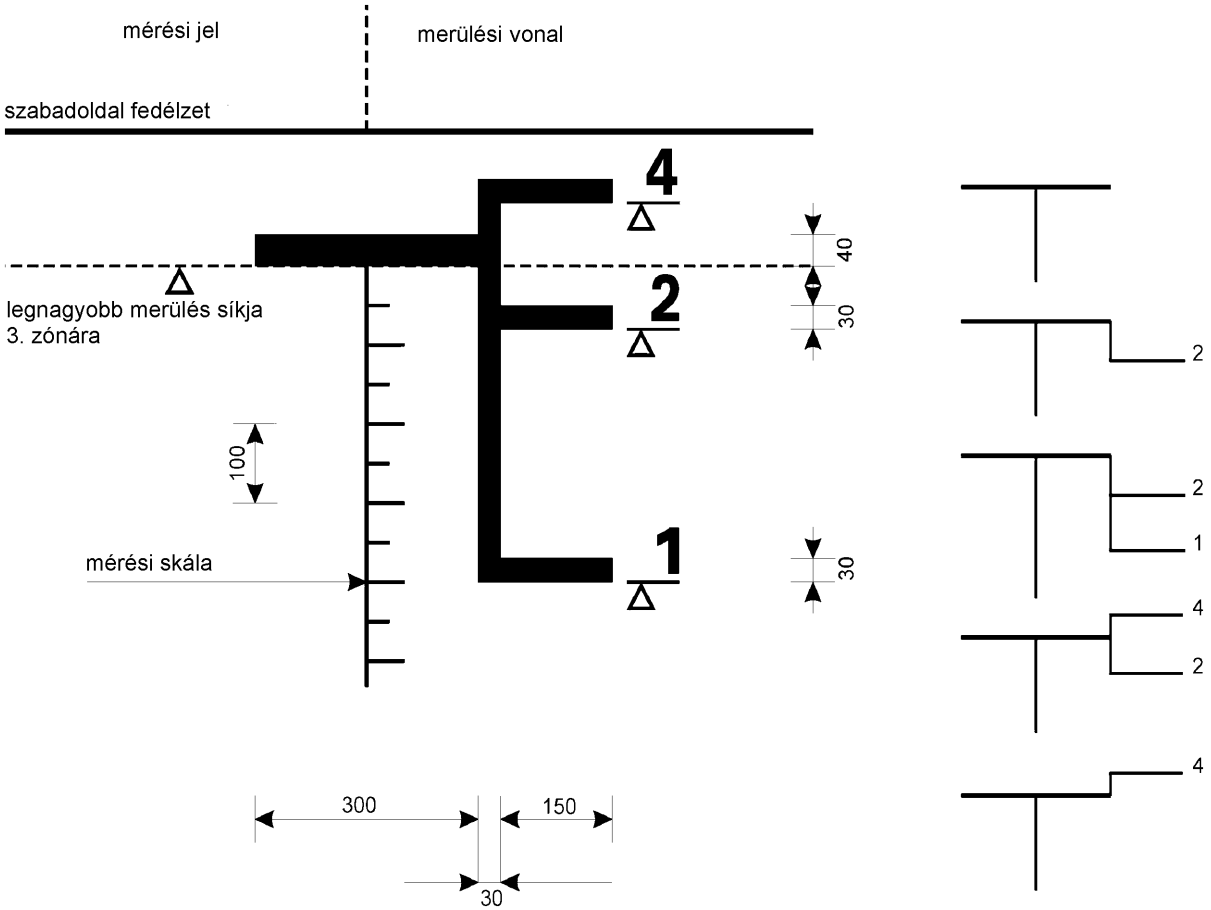
5. Az újabb szemle következtében érvénytelenné vált jeleket vagy adatokat a bizonyítványt kiadó hatóság felügyelete alatt el kell távolítani, vagy érvénytelennek kell megjelölni.

6. Amennyiben egy hajót az 1966. évi belvízi hajók köbözéséről szóló egyezmény szerint köböztek, és a köbözési jelek síkja megfelel az ezen irányelvben előírtaknak, ezek a köbözési jelek merülési jeleknek is számítanak; ezt a közösségi bizonyítványban fel kell tüntetni.

7. Nem 3. zónájú (1., 2. vagy 4. zónájú) belvízi vízi utakon üzemelő hajók esetében a 4. szakaszban előírt orr és a far jelpárt ki kell egészíteni egy függőleges vonallal, melyre egy, illetve több zóna esetében több további 150 mm hosszú merülési vonalat kell tenni az orr irányába, a 3. zónára megjelölt merülési vonalhoz igazítva.

   Ez a függőleges vonal és vízszintes vonal 30 mm vastag. A hajó orra felé mutató merülési vonalon kívül a megfelelő zóna számát meg kell jelölni 60 mm magas × 40 mm széles betűkkel (lásd 1. ábra).

1. ábra



2006. július 5., szerda

4.05. cikk

Nem mindig zárt hajótesttel rendelkező vízi járművek legnagyobb terhelt merülése, amely mellett még fröccsenésállók és időjárásállók

Ha egy hajó 3. zónára vonatkozó legnagyobb merülési síkja úgy került meghatározásra, hogy feltételezték, hogy rakománytereket be lehet zárni fröccsenésmentesen és időjárásálló módon, valamint ha a legnagyobb merülés síkja és a nyíláskeret felső széle közötti távolság 500 mm-nél kisebb, akkor a legnagyobb merülést meg kell határozni nyitott rakománytérrel való hajózás esetére.

A közösségi bizonyítványba az alábbi közlést kell bejegyezni:

„Ha a rakománytér nyílása teljesen vagy részben fedetlen, a hajó csak a 3. zónára vonatkozó merülési vonal alatt 3 mm-rel levő szintig rakható meg."

4.06. cikk

Merülési mércék

1. Az olyan hajókon, amelyeknek merülése meghaladhatja az 1 m-t, a hajó fara felé mindkét oldalon egy merülési mércét kell elhelyezni; további mércék is alkalmazhatók.

2. Minden egyes merülési mérce nullpontjának függőlegesen a merülési mérce alatt, abban a legnagyobb merülés síkjával párhuzamos síkban kell lennie, amely a hajótest vagy – ha van – a gerinc legmélyebb pontján megy keresztül. A nullpont feletti függőleges távolságot deciméteres mérőskálával kell ellátni. Az üres merülés síkjától a legnagyobb merülési síkja feletti 100 mm-ig a beosztást pontozással vagy bevéséssel és két eltérő színnel megjelölni úgy, hogy jól látható legyen. Ezt a beosztást a mérce mellett számozással is jelölni kell, legalább öt deciméterenként és a mérce felső pontján.

3. A két hátsó köbözési mérce, amelyeket a 4.04. cikk 6. szakaszában említett egyezmény szerint helyeztek el, helyettesíti a merülési mércéket, feltéve, hogy a fenti követelmény szerinti beosztással készültek, és ahol szükséges, a merülés számértékei is szerepelnek.

5. FEJEZET

KORMÁNYOZHATÓSÁG

5.01. cikk

Általános rendelkezések

A hajóknak és kötelékeknek megfelelő navigálhatóságot és kormányozhatóságot kell bemutatniuk.

A meghajtás nélküli, vontatásra szánt hajóknak a felügyeleti szerv által előírt követelményeknek kell megfelelniük.

Az önjáró teherhajóknak és kötelékeknek az 5.02.-5.10. cikkekben előírt követelményeknek kell eleget tenniük.

5.02. cikk

Navigációs vizsgálatok

1. A navigálhatóságot és kormányozhatóságot a navigációs vizsgálatokkal ellenőrzik. Különösen az 5.06-5.10 cikk követeményeinek való megfelelést kell vizsgálni.

2. A felügyeleti szerv eltekinthet a vizsgálatok egészétől, vagy azok részeitől, ha a navigálhatósági és kormányozhatósági követelményeknek való megfelelést más módon igazolják.

5.03. cikk

A vizsgálati terület

1. Az 5.02. cikkben említett navigációs vizsgálatot az illetékes hatóság által kijelölt belvízi utak területén végzik el.

2006. július 5., szerda

2. A vizsgálati területek folyó vagy állóvíz olyan ágán helyezkednek el, mely lehetőleg legalább 2 km hosszan egyenes, és elég széles, valamint a hajó helyének megállapításához jól megkülönböztethető jelzésekkel van felszerelve.

3. A felügyeleti szerv számára a különböző vízszintek függvényeként lehetséges a hidrológiai adatok felvétele, úgymint a vízmélység, a hajózható csatorna szélessége és a hajózási területen levő áramlat átlagos sebessége.

5.04. cikk

A hajók és kötelékek megrakásának mértéke a navigációs vizsgálat során

A navigációs vizsgálat során az áruszállításra szolgáló hajókat és kötelékeket köbözésük és terhelésük 70 %-áig kell megrakni, olyan módon, hogy a vízszintes helyzet a lehető legnagyobb mértékben biztosítva legyen. Amennyiben a vizsgálatot kisebb terheléssel végzik el, a folyásirányú hajózás jóváhagyása erre a terhelésre korlátozódik.

5.05. cikk

A fedélzeten levő berendezések használata a navigációs vizsgálatra

1. A navigációs vizsgálat során a közösségi bizonyítvány 34. és 52. szakaszában említett valamennyi berendezés használható, melyet a kormányállásból lehet vezérelni, kivéve a horgonyt.

2. Az 5.10. cikkben említett áramlatba történő befordulás ellenőrzésekor azonban a horgonyok is használhatók.

5.06. cikk

Előírt (előremeneti) sebesség

1. A hajóknak és kötelékeknek a vízen legalább 13 km/h sebességet kell elérniük. Önmagukban üzemelő tolóhajók esetében ez a feltétel nem kötelező.

2. A kizárólag torkolatokban és kikötőkben üzemelő hajók és kötelékek számára a felügyeleti szerv mentességet adhat.

3. A felügyeleti szerv megvizsgálja, hogy az üres hajó a vízen meg tudja-e haladni a 40 km/h sebességet. Amennyiben ez igazolható, a közösségi bizonyítvány 52. szakaszához a következőt kell bejegyezni:

   A hajó vízen képes a 40 km/h sebesség meghaladására.

5.07. cikk

Megállási képesség

1. A hajóknak és kötelékeknek képesnek kell lenni időben megállni folyásiránnyal szemben úgy, hogy közben kormányozhatók maradnak.

2. Ha a hajók és kötelékek hossza nem haladja meg a 86 métert, szélessége pedig a 22,90 métert, a fent említett megállási képességet helyettesíteni lehet a megfordulási képességgel.

3. A megállási képességet az 5.03. cikkben említett vizsgálati területen a megállási manőverekkel kell kivitelezni, a megfordulási képességet pedig az 5.10. cikk szerinti fordulási manőverekkel.

5.08. cikk

Hátrameneti képesség

Ha az 5.07. cikk által előírt megállási manővert állóvízen hajtják végre, akkor azt hátramenetben végzett navigációs vizsgálat követi.

5.09. cikk

Kitérési képesség

A hajóknak és kötelékeknek képesnek kell lenni időben történő kitérés elvégzésére. Ezt a képességet az 5.03. cikkben említett vizsgálati területen végzett kitérési manőverekkel kell igazolni.

2006. július 5., szerda

5.10. cikk

Megfordulási képesség

A 86 méteres hosszúságot és 22,90 méteres szélességet meg nem haladó hajóknak és kötelékeknek képesnek kell lenni időben megfordulni.

Ez a megfordulási képesség helyettesíthető az 5.07. cikkben említett megállási képességgel.

A megfordulási képességet az áramlás ellenében végzett fordulási manőverekkel kell igazolni.

6. FEJEZET

KORMÁNYMŰ

6.01. cikk

Általános követelmények

1. A hajóknak rendelkezniük kell megbízható kormányművel, amely legalább az 5. fejezetben megkövetelt kormányozhatóságot lehetővé teszi.

2. A gépi meghajtású kormányműnek olyannak kell lennie, hogy kizárja a kormánylapát helyzetének akaratlan megváltoztatását.

3. A kormánymű egészét legfeljebb 15°-ig terjedő tartós oldalirányú dőlésre és – 20 °C és + 50 °C közötti külső hőmérsékletre kell tervezni.

4. A kormánymű szerkezeti elemeinek elég szilárdnak kell lenniük ahhoz, hogy elviseljék azokat a legnagyobb erőket, amelyek a normál üzemelési körülmények között rájuk hatnak. A kormánylapátra ható külső erők nem ronthatják a kormányberendezés és annak meghajtó egysége működési képességeit.

5. A kormánymű tartalmaz egy gépi meghajtású hajtóegységet, ha a kormánylapát működtetéséhez szükséges energia ezt megköveteli.

6. A gépi kormánymeghajtást el kell látni túlterheléssel szembeni védelemmel, amely korlátozza a hajtás által gyakorolt forgatónyomatékot.

7. A kormányszár befúrását úgy kell megtervezni, hogy az megakadályozza a vízszennyező kenőanyagok terjedését.

6.02. cikk

Kormányszerkezet energiaátvivő rendszer

1. Ha a hajó gépi kormánymeghajtással van ellátva, akkor egy független második hajtást is be kell tudni kapcsolni öt másodpercen belül, arra az esetre, ha a hajó kormánymeghajtása leáll, vagy meghibásodik.

2. Ha a második hajtás nem kapcsolódik be automatikusan a fő hajtás meghibásodásakor, a kormánylapát bármilyen helyzeténél biztosítani kell a második hajtás azonnali és egyszerű kézi bekapcsolhatóságát.

3. A második meghajtásnak vagy kézi meghajtásnak is biztosítania kell az 5. fejezetben előírt kormányozhatóságot.

6.03. cikk

Hidraulikus kormányszerkezet energiaátvivő rendszer

1. A hidraulikus kormánymeghajtásra más energiafogyasztót kötni tilos. Ha két, egymástól független meghajtó egység van, az ilyen rákötés azonban elfogadható, ha a fogyasztók a visszatérő ágra vannak kapcsolva és a meghajtó egységről leválasztó berendezéssel kiköthetők.

2006. július 5., szerda

2. Két hidraulikus meghajtás esetén mindkét egységnek rendelkeznie külön hidraulikus tartállyal. Dupla tartályok azonban elfogadhatók. A hidraulikus tartályokat el kell látni figyelmeztető rendszerrel, amely figyeli a megbízható üzemeléshez szükséges minimális olajszint alá történő csökkenést.

3. A vezérlőszelepből nem kell kettőnek lenni, ha kézi működtetésű, vagy a kormányállásból kézileg hidraulikusan működtethető.

4. A csővezetékek méretének, tervezésének és elrendezésének olyannak kell lennie, hogy a lehető legnagyobb mértékben kizárja a mechanikai vagy tűzesetből következő károsodást.

5. A hidraulikus meghajtási egységek esetén a második egységhez nincs szükség külön csővezetékre, ha a két rendszer egymástól független működése biztosított, és ha a csőrendszer a legnagyobb üzemi nyomás 1,5 szeresének képes ellenállni.

6. Rugalmas csövek használata csak ott megengedhető, ahol ez alapvetően szükséges a rezgés csillapításához vagy az alkatrészek szabad mozgásához. Az ilyen csöveket legalább a legnagyobb üzemi nyomással egyenlő nyomásra kell méretezni.

6.04. cikk

Áramforrás

1. Két meghajtó egységgel rendelkező kormányműveknek legalább két áramforrással kell rendelkezniük.

2. Amennyiben a gépi meghajtás második áramforrása nem áll rendelkezésre mindvégig, mialatt a hajó mozgásban van, egy megfelelő kapacitású pufferberendezés szolgáltatja a kisegítést az elinduláshoz szükséges idő alatt.

3. Villamos áramforrás esetén a kormánymű fő áramforrása nem láthat el más energiafogyasztót.

6.05. cikk

Kézi hajtás

1. Gépi meghajtás nem hozhatja működésbe a kézi kormánykereket.

2. A kormánylapát állásától függetlenül, a kormánykerék visszaütését meg kell akadályozni, ha a kézi hajtás automatikusan rögzítve van.

6.06. cikk

Kormánypropeller, vízsugár, cikloidálpropeller és orr-tolás rendszerek

1. Ha a kormánypropeller, vízsugár, cikloidálpropeller és orr-tolás berendezéseinek tolóerővektorát villamos, hidraulikus vagy pneumatikus úton távvezérlik, akkor ebben az esetben a kormányállás és a propulziós berendezés között két, egymástól független vezérlőrendszernek kell lenni, amelyek, értelemszerűen, megfelelnek a 6.01.-6.05. cikkek követelményeinek.

   Nem vonatkozik ilyen rendszerekre az említett szakasz, ha azokra nincs szükség az 5. fejezetben előírt kormányozhatósághoz, vagy, ha csak a megállási képesség vizsgálatához kellenek.

2. Ha két, egymástól független kormánypropeller, vízsugár, cikoidálpropeller és orr-tolás berendezés van, a második független vezérlőrendszer nem szükséges, amennyiben a berendezések egyikének meghibásodásakor a hajó az 5. fejezet előírási szerint elégségesen kormányozható marad.

6.07. cikk

Jelző- és megfigyelőrendszerek

1. A kormánylapát helyzetét pontosan kell érzékelni a kormányállásból. Ha a kormánylapát-állásjelző elektromos, abban az esetben saját áramforrással kell rendelkeznie.

2006. július 5., szerda

2. Legalább az alábbi jelző- és megfigyelőrendszereknek kell meglennie a kormányállásban:

   a) olajszint a hidraulikus tartályokban a 6.03. cikk 2. szakasza szerint, valamint a hidraulikus rendszer üzemi nyomása;

   b) a kormánymű villamosáram-ellátásának leállása;

   c) a meghajtó egységek villamosáram-ellátásának leállása;

   d) a fordulásisebesség-szabályozó leállása;

   e) az előírt pufferberendezések leállása.

6.08. cikk

Fordulásisebesség-szabályozók

1. A fordulásisebesség-szabályozóknak és azok alkatrészeinek meg kell felelniük a 9.20 cikkben megállapított követelményeknek.

2. A fordulásisebesség-szabályozó megfelelő működését zöld jelzőfénnyel ki kell jelezni a kormányállásban.

   A hálózati feszültség hiányát vagy elfogadhatatlan ingadozását, valamint a giroszkóp forgási sebességének elfogadhatatlan csökkenését figyelni kell.

3. Ha a fordulásisebesség-szabályozón kívül vannak más kormányzórendszerek, a kormányállásban meg kell tudni különböztetni, melyik rendszer került működtetésre. Egyik rendszerről a másikra lehessen azonnal átkapcsolni. A fordulásisebesség-szabályozó nem gyakorolhat semmilyen hatást a többi kormányzórendszerre.

4. A fordulásisebesség villamos áram-ellátásának a többi energiafogyasztótól függetlennek kell lennie.

5. A fordulásisebesség-szabályozókban használt giroszkópoknak, érzékelőknek és fordulásisebesség-jelzőknek meg kell felelniük a IX. mellékletben meghatározott, belvízi utakra érvényes fordulásisebesség-kijelzőkre vonatkozó minimumelőírások és vizsgálati feltételek minimumkövetelményeinek.

6.09. cikk

Elfogadási eljárás

1. A beszerelt kormányművek megfelelését ellenőrző szerv ellenőrzi. E célból a szerv az alábbi okmányokat kérheti:

   a) a kormánymű leírása;

   b) az energiaátvivő rendszer és a kormányberendezés rajzai és azokról szóló információk;

   c) a kormányszerkezetre vonatkozó információk;

   d) a villamosvezetékek diagramjai;

   e) a fordulásisebesség-szabályozó leírása;

   f) a kormánymű kezelési utasításai.

2. A teljes kormánymű működését a navigációs vizsgálattal ellenőrzik. Ha fordulásisebesség-szabályozó van beszerelve, akkor ellenőrzik, hogy az előre meghatározott ív megbízhatóan fenntartható és a fordulást biztonságosan végre lehet hajtani.

7. FEJEZET

KORMÁNYÁLLÁS

7.01. cikk

Általános rendelkezések

1. A kormányállást úgy kell berendezni, hogy a kormányos mindenkor el tudja végezni feladatát, miközben a hajó mozgásban van.

2006. július 5., szerda

2. Rendeltetésszerű üzemi körülmények mellett a hajó által keltett hangnyomás a kormányállásban tartózkodó kormányos fejének magasságában mérve nem haladhatja meg a 70 dB(A)-t.

3. Ha kialakítottak egyszemélyes radarhajózásra kormányállást, a kormányosnak ülő helyzetben el kell tudnia végezni a feladatát, a hajó üzemeltetéséhez szükséges valamennyi kijelző vagy megfigyelő berendezést, valamint vezérlést pedig úgy kell elrendezni, hogy a kormányos a hajó mozgása közben azokat kényelmesen használhassa, anélkül, hogy helyét el kellene hagynia, vagy szem elől veszítené a radarképernyőt.

7.02. cikk

Akadálymentes kilátás

1. A kormányállásból kellően akadálymentes kilátást kell biztosítani minden oldalra.

2. A kormányos akadályozott kilátásának tere a hajó előtt, üres állapotban, tartozékai felével felszerelve, de ballaszt nélkül, nem haladhatja meg a hajó hosszának kétszeresét vagy a 250 métert, amelyik kevesebb, a vízfelszínhez viszonyítva, egy haránt irányú ív mentén, bármelyik oldalon, közvetlenül a hajó előtt.

   Az akadályozott kilátás területének csökkentésére szolgáló optikai és elektromos eszközöket a szemle során nem lehet figyelembe venni.

   Az akadályozott kilátás területének további csökkentéséhez csak megfelelő elektromos eszközök használhatók.

3. A kormányos normál helyzetből való akadálymentes kilátásának szöge legalább 240° a horizonthoz képest és legalább 140° az elülső félkörön belül.

   A kormányos szokásos látástengelyében semmilyen ablakkeret, oszlop vagy felépítmény nem állhat.

   Az ellenőrző szerv még abban az esetben is kérhet egyéb intézkedéseket, ha az akadálymentes kilátás terének szöge 240° a horizonthoz képest, különösen pedig akkor kéri a kisegítő optikai vagy elektromos szerkezetek beszerelését, ha hátrafelé nem biztosított kellőképpen az akadálymentes kilátás.

   Az oldalsó ablakok alsó szélét a lehető legalacsonyabban kell tartani, az oldalsó és hátsó ablakok felső szélét pedig a lehető legmagasabban.

   Az e cikk értelmében a kormányállásból való kilátásra vonatkozóan megállapított követelmények betartását úgy határozzák meg, hogy a kormányos szemmagasságát a kormányállásban a fedélzet feletti 1 650 mm magasságban feltételezik.

4. A kormányállás előrenéző ablakának felső széle elég magasan kell, hogy legyen, hogy a kormánynál tartózkodó személy 1 800 mm szemmagasságban tisztán kilásson előre, szemmagasságban 10 fokkal a horizont felett.

5. A szélvédőn keresztül minden időjárási körülmény mellett tiszta kilátást kell biztosítani egy megfelelő berendezéssel.

6. A kormányállás ablaktáblái biztonsági üvegből készülnek, fényáteresztésük legalább 75 %.

   A visszatükröződés elkerülése végett a hajóhíd elülső ablakai fénytelenek, és a függőleges síkhoz képest hajlítottak, a tetején legalább 10°-os, de 25°-nál nem nagyobb, kifelé tartó szögben.

7.03. cikk

A vezérlő, jelző és megfigyelő berendezésekre vonatkozó általános követelmények

1. A hajó üzemeltetéséhez szükséges vezérlőberendezést könnyen működési állásba kell tudni hozni. Ez az állás minden kétséget kizáróan egyértelmű.

2006. július 5., szerda

2. A megfigyelő műszereknek könnyen leolvashatónak kell lenniük. Lehetővé kell tenni, hogy világításuk állítható legyen, fokozatmentesen a teljes kioltásig. A fényforrások nem lehetnek élesek, és nem ronthatják a megfigyelő műszerek leolvashatóságát.

3. A figyelmeztető és jelző fényjelzések ellenőrzéséhez rendszert kell biztosítani.

4. Egyértelműen meg kell tudni állapítani, hogy egy rendszer üzemel-e. Ha működését jelzőfény jelzi, akkor annak zöld színűnek kell lennie.

5. A megfigyelést igénylő rendszerek meghibásodását vagy leállását piros jelzőfénnyel kell jelezni.

6. A piros fényjelzés megjelenésével egy időben hangjelzésnek kell megszólalnia. Hangjelzést lehet adni egyetlen egységes jellel. Az említett hangjelzés hangnyomás értékének a kormányállásban tapasztalható maximális külső zaj hangnyomás szintjét legalább 3 dB(A)-lel meg kell haladnia.

7. A hangjelzésnek a meghibásodás vagy leállás nyugtázását követően kikapcsolhatónak kell lennie. Ez a kikapcsolás nem akadályozhatja meg, hogy más meghibásodás miatt a vészjelzés újra működésbe lépjen. A piros jelzőfénynek csak akkor szabad kialudnia, ha a meghibásodást elhárították.

8. A megfigyelő és jelző berendezéseket automatikusan alternatív áramforrásra kell kapcsolni, ha saját áramforrásuk leáll.

7.04. cikk

A főmotorok és a kormányműi vezérlő, jelző és megfigyelő berendezéseire vonatkozó külön követelmények

1. Lehetőséget kell biztosítani a főmotorok és a kormányműi kormányállásból történő vezérlésére és megfigyelésére. A kormányállásból működtethető, tengelykapcsolóval ellátott főmotorok, és a vezérelhető csavarszárny meghajtása esetében csak az indítást és a leállítást kell a motortérből végezni.

2. Minden főmotor vezérlése egyetlen fogantyúval történik, amely a hajó hossztengelyével megközelítőleg párhuzamos függőleges síkon belül egy ívet ír le. A fogantyúnak a hajóorr irányába való mozgatása előremenetet idéz elő, míg a fogantyúnak a far felé való mozgatása révén a hajó hátramenetet végez. A tengelykapcsoló működtetése és a mozgási irány váltása a fogantyú semleges állásában történik. A fogantyú semleges állásban rögzül.

3. Az egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállásban ki kell jelezni a hajóra gyakorolt propulziós lökés irányát, valamint a propeller vagy a főmotorok fordulatszámát.

4. A 6.07. cikk 2. szakaszában, a 8.03. cikk 2 szakaszában, valamint a 8.05. cikk 13. szakaszában előírt jelző és megfigyelő berendezéseket a kormányállásban kell elhelyezni.

5. Az egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállással rendelkező hajók kormányzása fogantyúval történik. A fogantyút kézzel könnyedén kell tudni mozgatni. A fogantyúnak a hajó hosszanti tengelyéhez viszonyított helyzete pontosan megfelel a kormánylapát állásának. A fogantyú bármely helyzetben történő elengedése nem változtathatja meg a kormánylapátok állását. A fogantyú semleges állásának könnyen észrevehetőnek kell lennie.

6. Ha egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállással rendelkező hajót felszereltek orr-kormánylapáttal vagy különleges kormánylapáttal, különösen a hátramenet érdekében, ezeket külön fogantyúkkal kell működtetni, melyek, értelemszerűen megfelelnek az 5. szakaszban előírt követelményeknek.

   Ez a követelmény akkor is érvényesül, ha kötelékeknél olyan kormányművet szereltek a vízi járműre, amely nem ugyanaz, mint a köteléket meghajtó.

7. Ha fordulásisebesség-szabályozót használnak, akkor a fordulásisebesség-vezérlőnek bármely állásban felengedhetőnek kell lennie, anélkül, hogy ezzel a kiválasztott sebesség megváltozna.

   A vezérlőnek elég széles ívben kell fordulnia, hogy megfelelően pontos elhelyezkedést biztosítson. A semleges állást a többi állástól egyértelműen meg kell tudni különböztetni. A megvilágítás skálája fokozatmentesen változtatható legyen.

2006. július 5., szerda

8. Az egész kormánymű távirányításának tartósan rögzítettnek kell lennie, és úgy kell elrendezni, hogy a kiválasztott irány egyértelműen látható legyen. Ha az ilyen berendezések kikapcsolhatók, akkor azokat fel kell szerelni egy olyan berendezéssel, amely jelzi, hogy a berendezés bekapcsolt vagy kikapcsolt állapotban van-e. A vezérlő szervek elrendezésének és működtetésének összhangban kell lennie a rendeltetésükkel.

   A kormányművet kiegészítő nem tartósan rögzített rendszerek, úgymint aktív orr-tolás, távvezérlő berendezések elfogadhatók, feltéve, hogy ezeket a kiegészítő berendezéseket a kormányállásból bármikor lehet működtetni kényszerítéssel.

9. Kormánypropeller, vízsugár, cikloidálpropeller és orr-kormányzás esetében vezérlő, jelző és megfigyelő berendezésként egyenértékű berendezések elfogadhatók.

   Az 1.-8. szakaszban előírt követelmények értelemszerűen vonatkoznak a fent említett aktív kormányzó és propulziós rendszerekre vonatkozóan kiválasztott külön jellemzőkre és intézkedésekre. A jelző berendezés állásának egyértelműen jeleznie kell minden berendezésen a hajóra ható tolóerő irányát vagy a nyomóerő irányát.

7.05. cikk

Jelzőfények, fényjelzők és hangjelzések

1. E cikk alkalmazásában az alábbi kifejezések a következőket jelentik:

   a) „jelzőfények” az árboccsúcs, az oldal és a tat minden oldalról látható világítása, a kék villogó fény, az erős és gyors sárga villogó fény gyors hajók számára, valamint a kék fény veszélyes árut szállító hajók számára;

   b) „fényjelzők” a hangjelzéseket kísérő, és a kék panelhez rendelt fények.

2. Az áramerősség-jelző fényeket vagy azoknak megfelelő berendezéseket, úgymint a jelzőfényeket figyelő jelzőlámpák, a kormányállásban kell felszerelni, kivéve, ha a megfigyelést közvetlenül a kormányállásból el lehet végezni.

3. Egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállás esetén, a jelzőlámpákat a vezérlőpanelre kell felszerelni, hogy a jelzőfények és a fényjelzők megfigyelhetők legyenek. A jelzőfények kapcsolóit a jelzőlámpákba kell beépíteni, vagy azok mellett kell elhelyezni.

   A jelzőfényekhez és fényjelzőkhöz tartozó jelzőlámpák elrendezése és színe megfelel azon lámpák és jelzők tényleges állásának és színének.

   A jelzőfény vagy a fényjelző működésének meghibásodása következtében a megfelelő jelzőlámpa vagy kialszik, vagy más módon ad jelzést.

4. Egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállás esetén lehetővé kell tenni a hangjelzés lábbal működő kapcsoló általi működtetését. Ez a követelmény nem vonatkozik a „ne közelíts” jelzésre, a tagállamok navigációs hatóságainak vonatkozó rendeletei értelmében.

5. A helyzetlámpának meg kell felelnie a IX. melléklet I. részében foglalt követelményeknek.

7.06.cikk

Radarberendezések és fordulásisebesség-jelzők

1. A radarberendezésnek és a fordulásisebesség-jelzőnek illetékes hatóság által elfogadott típusúnak kell lennie. A radarberendezések és a fordulásisebesség-jelzők beszerelésére és működésére vonatkozó vizsgálat IX. mellékletben megállapított követelményeit be kell tartani. A navigációs üzemmódban működtethető belvízi elektronikus térképmegjelenítő és információs rendszer (ECDIS) radarberendezésnek tekintendő. Ezen felül a belvízi EDCDIS követelményeket is be kell tartani.

   A fordulásisebesség-jelzőt a kormányos előtt, annak látószögében kell elhelyezni.

2. Egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállás esetén:

   a) a radarképernyő – a kormányos kormány melletti szokásos testhelyzetében – nem lehet lényegesen a kormányos látóterén kívül;

2006. július 5., szerda

b) a radarképnek jól láthatónak kell lennie letakarás és árnyékolás nélkül, függetlenül a kormányálláson kívüli megvilágítási viszonyoktól;

c) a fordulásisebesség-jelzőt közvetlenül a radarképernyő alatt vagy felett kell elhelyezni, vagy abba bele kell építeni.

7.07. cikk

Egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállással rendelkező hajók rádiótelefon-rendszerei

1. Egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállással rendelkező hajók esetében a hajók közötti hálózatokból és a navigációs információs rendszerből érkező vétel hangszórón, a kifelé menő kommunikáció pedig rögzített mikrofonon keresztül történik. Az adás/vétel kiválasztására egy nyomógomb szolgál.

   A nyilvános kommunikációs hálózatainak mikrofonjai nem használhatók.

2. Ha egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállással rendelkező hajókat nyilvános kommunikációs hálózat rádiótelefon-rendszerével szereltek fel, a vétel a kormányos üléséből lehetséges.

7.08. cikk

Fedélzeti belső kommunikációs eszközök

Egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállással rendelkező hajók esetében a fedélzeten lennie kell belső kommunikációs eszközöknek.

A kormányzási helyzetből az alábbi kommunikációs kapcsolatok megteremtésére kell lehetőséget biztosítani:

a) a hajó vagy a kötelék orrával;

b) a hajó vagy kötelék farával, ha közvetlen kommunikációra nincs lehetőség kormányzási helyzetből;

c) a legénységi szállással;

d) a kapitány kabinjával.

A vétel minden belső kommunikációs vonalon hangszóróval, az adás pedig rögzített mikrofonnal történik. A hajó vagy kötelék orra és fara közötti kapcsolat lehet rádiótelefon típusú.

7.09. cikk

Riasztórendszer

1. Rendelkezni kell olyan független riasztórendszerrel, amely lehetővé teszi a lakóterek, a motortér, és szükség esetén a külön szivattyúház elérését.

2. A kormányos rendelkezésére kell állni egy „ki-be” kapcsolóval vezérelt riasztórendszernek. Olyan kapcsolók alkalmazása, amely a kapcsoló eleresztésekor önműködően visszatérnek a „ki” állásba, nem megengedett.

3. E jelzés hangnyomásszintjének a lakóhelyiségekben legalább 75 dB/A-nek kell lennie.

   A géptérben és a szivattyúházban a riasztójelzés minden oldalon látható és minden pontról észlelhető villogó fény.

2006. július 5., szerda

7.10. cikk

Fűtés és szellőztetés

A kormányállást szabályozható, megfelelő fűtéssel és szellőzéssel kell ellátni.

7.11. cikk

Farhorgony kezelőszervek

Egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállással rendelkező, és 86 métert meghaladó hosszúságú, vagy 22,90 métert meghaladó szélességű hajók fedélzetén a kormányosnak képesnek kell lennie a horgony leeresztésére ülőhelyének elhagyása nélkül.

7.12. cikk

Leengedhető kormányállások

A leengedhető kormányállásokat fel kell szerelni vészhelyzeti leengedő rendszerrel.

Minden leengedési műveletnek automatikusan jól hallható figyelmeztető hangjelzést kell keltenie. Ez a követelmény nem vonatkozik arra az esetre, ha a leengedésből eredő sérülés kockázatát a megfelelő tervezési jellemzők megakadályozzák.

A kormányállás biztonságos elhagyására lehetőséget kell biztosítani helyzetétől függetlenül.

7.13. cikk

Egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállással rendelkező hajók bejegyzése a közösségi bizonyítványba

Ha a hajó megfelel a 7.01., 7.04.-7.08. és 7.11. cikkekben előírt, egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállásra vonatkozó külön előírásoknak, a közösségi bizonyítványba a következőket kell bejegyezni:

A hajó egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállással rendelkezik

8. FEJEZET

GÉPTÍPUSOK

8.01. cikk

Általános rendelkezések

1. Valamennyi gépet, valamint az azokhoz tartozó berendezéseket a helyes műszaki gyakorlatnak megfelelően kell megtervezni, kivitelezni és beépíteni.

2. A rendszeres felülvizsgálatot igénylő berendezéseknek, különösen a gőzkazánoknak, egyéb nyomástartó edényeknek és tartozékaiknak, valamint az emelőknek meg kell felelniük a Közösség egyik tagállamában hatályos rendeleteknek.

3. Csak 55 °C-nál magasabb lobbanáspontú üzemanyaggal működő belsőégésű motorok szerelhetők be.

8.02. cikk

Biztonsági berendezések

1. A gépi berendezéseket úgy kell kialakítani és beépíteni, hogy azok a működtetés és karbantartás céljára kellően hozzáférhetőek legyenek, és az érintett személyzetet ne veszélyeztessék. A véletlen elindítás ellen biztosítani kell ezeket.

2. A fő- és segédgépeket, valamint a kazánokat és nyomástartó edényeket, valamint azok tartozékait biztonsági berendezésekkel kell felszerelni.

2006. július 5., szerda

3. Vészhelyzet esetére lehetőséget kell biztosítani a fújó és szívó ventilátorokat meghajtó motorok leállítására azon téren kívülről, ahol azok elhelyezkednek, illetve a motortéren kívülről.

4. Az olajt, kenőolajat és az erőátvivő rendszerekben, a vezérlő- és indítórendszerekben, valamint a fűtőrendszerekben használt olajt szállító csővezetékek csatlakozásait szükség esetén meg kell figyelni, vagy más, megfelelő módon kell védeni annak elkerülése érdekében, hogy forró felületekre, gépek levegőbemenetébe, vagy egyéb gyulladási forrást képező területekre olaj fröccsenjen, vagy szivárogjon. Az ilyen csatlakozások számát minimális szinten kell tartani.

5. A dízelmotorok külső, nagynyomású üzem-anyagszállító csöveit a nagynyomású üzemanyag-szivattyú és az üzemanyag-befecskendezők között borítással ellátott csővel kell védeni, amely képes az üzemanyag megtartására a nagynyomású csővezeték meghibásodása esetén. A borítással ellátott csőrendszer tartalmas egy gyűjtőeszközt a szivárgások számára, és intézkedni kell az üzemanyag-szállító cső meghibásodásához tartozó vészjelzésről, kivéve a legfeljebb kéthengeres motorok esetét, amikor a vészjelzés nem kötelező. Borítással ellátott csőrendszereket kell alkalmazni a motollákat és csörlőket meghajtó, nyitott fedélzeten elhelyezkedő motorokhoz is.

6. A motor alkatrészei szigetelésének meg kell felelnie a 3.04. cikk 3. szakaszának 2. bekezdésében foglalt követelményeknek.

8.03. cikk

Propulziós berendezések

1. A hajó meghajtó berendezéseinek gyorsan és biztosan elindíthatónak, megállíthatónak és átkormányozhatónak kell lenniük.

2. Az alábbiakat kell megfigyelni kritikus szint elérése esetén riasztójelzést adó megfelelő eszközökkel:

   a) a főmotorok hűtővizének hőmérséklete;

   b) a főmotorok és az erőátviteli rendszer kenőolaj-nyomása;

   c) a főmotorok hátrameneti egysége, az átkormányozható erőátviteli rendszer vagy a propellerek olaj- és levegőnyomása.

3. Ha a hajónak csak egy főmotorja van, ennek a motornak nem szabad automatikusan lekapcsolódnia, kivéve a túlfordulat elleni védelem esetét.

4. Ha a hajónak csak egy főmotorja van, ezt a motort fel kell szerelni egy olyan automatikus berendezéssel, amely csak akkor csökkenti a motor sebességét, ha a motorsebesség csökkenését automatikusan jelzik a kormányállásban optikailag és akusztikailag is, és a motor sebességét csökkentő berendezés a kormányos helyéről lekapcsolható.

5. A tengelyek bélését úgy kell megtervezni, hogy a vízszennyező kenőanyagok ne terjedhessenek.

8.04. cikk

Motorok kipufogórendszerei

1. A kipufogógázokat ki kell vezetni a hajón kívülre.

2. A veszélyes gázoknak a hajó tereibe való behatolását minden megfelelő intézkedéssel meg kell előzni. Amennyiben kipufogó-vezetékek lakótereken vagy a kormányálláson keresztül mennek, úgy azokat megfelelő gázzáró burkolatban kell elhelyezni. A kipufogó-vezeték és a burkolat közötti térnek összeköttetésben kell lennie a szabad levegővel.

3. A kipufogócsöveket úgy kell elhelyezni, hogy ne okozhassanak tüzet.

4. A motorterekben a kipufogócsöveket megfelelően szigetelni és hűteni kell. A motortereken kívül elegendő lehet a fizikai kontaktus elleni védelem.

2006. július 5., szerda

8.05. cikk

Tüzelőanyag-tartályok, -csövek és tartozékaik

1. A folyékony tüzelőanyagokat a hajótesthez biztonságosan rögzített acéltartályokban vagy a tartálytérben kell tárolni. Ha a hajó szerkezet úgy kívánja, tűzállósági szempontból egyenértékű anyag használható. Ezek a követelmények nem vonatkoznak a legfeljebb 12 literes, a gyártáskor a segédberendezésekbe beépített tankkal rendelkező hajókra. Az üzemanyagtartályoknak az ivóvíztartályokkal nem lehetnek közös válaszfalaik.

2. A tartályokat és a tankokat, valamint azok vezetékeit és a további tartozékokat úgy kell elrendezni és kialakítani, hogy a hajó tereibe sem üzemanyag, sem gáz ne léphessen ki. Az üzemanyag mintavételre és a vízleeresztésre szolgáló tartályszelepeknek önműködően kell záródniuk.

3. Az ütközési válaszfal elé nem helyezhető tüzelőanyag-tartály.

4. A tüzelőanyag-tartályok és vezetékeik nem helyezkedhetnek el közvetlenül a motorok vagy kipufogócsövek felett.

5. A tüzelőanyag-tartály töltőnyílásait egyértelműen kell megjelölni.

6. A napi fogyasztásra töltött tartályokat kivéve, a folyékony tüzelőanyagok tartályai és tankjai töltőcsövei nyílásainak a fedélzeten kell lenniük. A töltőcsövet az EN 12827:1999 sz. európai szabvány értelmében el kell látni egy csatlakozódarabbal.

   Az ilyen tartályokat el kell látni egy légzőcsővel, amely a fedélzet felett a szabadba vezet, és úgy van kialakítva, hogy abba nem hatolhat be víz. A légzőcső átmérőjének legalább a töltőcső keresztmetszete 1,25-szörösének kell lennie.

   Ha a tartályok egymáshoz kapcsolódnak, a csatlakozó csővezeték átmérője legalább a töltőcső 1,25-szöröse legyen.

7. A tartályok kimeneténél közvetlenül elhelyezkedő üzemanyag-elosztó csővezetékeket el kell látni a fedélzetről működtethető lekapcsoló berendezéssel.

   Ez a követelmény nem vonatkozik a motorra közvetlenül felszerelt tartályokra.

8. Az üzemanyagcsöveket, csatlakozásaikat, tömítéseiket és rögzítésüket olyan anyagból kell készíteni, amely az ezeket valószínűleg érő mechanikai, kémiai és hőhatásoknak ellenáll. A tüzelőanyag-vezetékek nem lehetnek káros hőhatásoknak kitéve, és azoknak a teljes hosszukon ellenőrizhetőnek kell lenniük.

9. A tüzelőanyag-tartályokra megfelelő kapacitásmérő eszközt kell szerelni. A kapacitásmérő eszköznek egészen a maximális feltöltés szintjéig olvashatónak kell lennie. A mérőüvegeket megfelelően kell védeni a behatások ellen, az aljukon önzáródó eszközt kell felszerelni, felső végüket pedig a tartályokhoz kell csatlakoztatni a maximális feltöltési szint felett. A mérőüvegekhez használt anyag normál külső hőmérséklet mellett nem deformálódhat. Szondacsövek végei nem lehetnek lakóterekben. A motortérben vagy kazánházban véget érő szondacsövek végeit megfelelő önzáródó eszközzel kell felszerelni.

10. a) A tüzelőanyag-tartályokat a töltés folyamán a tüzelőanyag kiömlése ellen megfelelő fedélzeti műszaki eszközökkel kell védeni, melyeket a közösségi bizonyítvány 52. szakaszához be kell jegyezni.

    b) Ha a tüzelőanyagot a töltőállomásokról saját, a töltés során a fedélre történő kiömlést gátló műszaki eszközeikkel együtt szállítják, az a) pontban és a 11. szakaszban említett berendezésre vonatkozó követelmények nem érvényesek.

11. Ha a tüzelőanyag-tartályok fel vannak szerelve automata kikapcsolóberendezéssel, az érzékelők leállítják a töltést, amikor a tartály 97 %-ig tele van; ennek a berendezésnek meg kell felelnie az „üzembiztossági” követelményeknek.

    Ha az érzékelő egy villamos érintkezést kapcsol be, ami a töltőállomás által egy bináris jellel szolgáltatott áramkört szakít meg, abban az esetben a jelet át kell tudni küldeni a töltőállomásra egy olyan vízmentes csatlakozón, amely megfelel az IEC (Nemzetközi Elektrotechnikai Társaság) által kiadott 60309-1:1999, 40-50 V DC-re vonatkozó előírás követelményeinek, és amelynek borítása fehér, a földelés pedig tíz óránál van.

2006. július 5., szerda

12. A tüzelőanyagok tartályait és tankjait olyan szivárgásmentesen zárható nyílásokkal kell ellátni, amelyek lehetővé teszik a tisztítást és az ellenőrzést.

13. A propulziós berendezéseket közvetlenül ellátó tüzelőanyag-tartályokat el kell látni egy olyan szerkezettel, amely a kormányállásban fény- és hangjelzésekkel jelzi, hogy a tüzelőanyag-szint már nem elég a további biztonságos üzemhez.

8.06. cikk

Kenőolajak, csövek és tartozékaik tárolása

1. A kenőolajat olyan acéltartályokban kell tárolni, melyek vagy a hajótest beépített részei, vagy ahhoz szilárdan rögzítve vannak. Ha a hajó szerkezete úgy kívánja meg, tűzállósági szempontból egyenértékű anyag használható. A követelmény nem érinti a legfeljebb 25 literes tartályokat. A kenőolajtartályoknak nem lehetnek az ivóvíztartályokkal közös válaszfalaik.

2. A kenőolajtartályokat, csővezetékeiket és egyéb tartozékaikat úgy kell elrendezni és felszerelni, hogy sem kenőolaj, sem kenőolaj-gőz nem kerülhessen a hajó belsejébe.

3. Kenőolajtartály nem helyezhető az ütközési válaszfal elé.

4. Kenőolajtartály és rögzítése nem helyezkedhet el közvetlenül motorok vagy kipufogócsövek felett.

5. A kenőolajtartályok töltőnyílásait egyértelműen kell megjelölni.

6. A kenőolajcsöveket, csatlakozásaikat, tömítéseiket és rögzítésüket olyan anyagból kell készíteni, amely az ezeket valószínűleg érő mechanikai, kémiai és hőhatásoknak ellenáll. A vezetékek nem lehetnek káros hőhatásoknak kitéve, és azoknak a teljes hosszukon ellenőrizhetőnek kell lenniük.

7. A kenőolajtartályokra megfelelő kapacitásmérő eszközt kell szerelni. A kapacitásmérő eszköznek egészen a maximális feltöltés szintjéig olvashatónak kell lennie. A mérőüvegeket megfelelően kell védeni a behatások ellen, az aljukon önzáródó eszközt kell felszerelni, felső végüket pedig a tartályokhoz kell csatlakoztatni a maximális feltöltési szint felett. A mérőüvegekhez használt anyag normál külső hőmérséklet mellett nem deformálódhat. Szondacsövek végei nem lehetnek lakóterekben. A motortérben vagy kazánházban véget érő szondacsövek végeit megfelelő önzáródó eszközzel kell felszerelni.

8.07. cikk

Az erőátvivő rendszerekben, vezérlő és indítórendszerekben, valamint fűtőrendszerekben, csővezetékekben és tartozékaikban használt olaj tárolása

1. Az erőátvivő rendszerekben, vezérlő és indítórendszerekben, valamint fűtőrendszerekben, csővezetékekben és tartozékaikban használt olajt olyan acéltartályokban kell tárolni, melyek vagy a hajótest beépített részei, vagy ahhoz szilárdan rögzítve vannak. Ha a hajó szerkezete úgy kívánja meg, tűzállósági szempontból egyenértékű anyag használható. A követelmény nem érinti a legfeljebb 25 literes tartályokat. A kenőolajtartályoknak nem lehetnek az ivóvíztartályokkal közös válaszfalaik.

2. Az ilyen olajtartályokat, csővezetékeiket és egyéb tartozékaikat úgy kell elrendezni és felszerelni, hogy sem kenőolaj, sem kenőolaj-gőz nem kerülhessen a hajó belsejébe.

3. Ilyen olajtartály nem helyezhető az ütközési válaszfal elé.

4. Ilyen olajtartály és rögzítése nem helyezkedhet el közvetlenül motorok vagy kipufogócsövek felett.

5. Az ilyen olajtartályok töltőnyílásait egyértelműen kell megjelölni.

6. Az ilyen olajcsöveket, csatlakozásaikat, tömítéseiket és rögzítésüket olyan anyagból kell készíteni, amely az ezeket valószínűleg érő mechanikai, kémiai és hőhatásoknak ellenáll. A vezetékek nem lehetnek káros hőhatásoknak kitéve, és azoknak a teljes hosszukon ellenőrizhetőnek kell lenniük.

2006. július 5., szerda

7. Az ilyen olajtartályokra megfelelő kapacitásmérő eszközt kell szerelni. A kapacitásmérő eszköznek egészen a maximális feltöltés szintjéig olvashatónak kell lennie. A mérőüvegeket megfelelően kell védeni a behatások ellen, az aljukon önzáródó eszközt kell felszerelni, felső végüket pedig a tartályokhoz kell csatlakoztatni a maximális feltöltési szint felett. A mérőüvegekhez használt anyag normál külső hőmérséklet mellett nem deformálódhat. Szondacsövek végei nem lehetnek lakóterekben. A motortérben vagy kazánházban véget érő szondacsövek végeit megfelelő önzáródó eszközzel kell felszerelni.

8.08. cikk

Fenékvíz-szivattyúk és vízelvezető rendszerek

1. Minden vízzáró rekesz külön kiszivattyúzását lehetővé kell tenni. Ez a követelmény azonban nem érinti az üzemelés folyamán általában hermetikusan tömített vízzáró rekeszeket.

2. A személyzettel ellátott hajókon legalább egy fenékvíz-szivattyúnak kell lennie, melyeket nem ugyanabban a térben felszerelni. Ezek közül legalább az egyiknek gépi meghajtásúnak kell lennie. Azonban azokon a hajókon, amelyeken a gépi propulziós berendezés 225 kW-nál kisebb teljesítményű, és a 350 t-nál kisebb hordképességű, nem áruszállításra szolgáló, 250 m^3-nél kiszorítású tömegű hajókon elegendő egy kézi vagy gépi meghajtású szivattyú.

   Az előírt szivattyúknak alkalmasnak kell lennie bármelyik vízzáró rekeszben történő használatra.

3. A Q_1 minimális szivattyúteljesítmény az első fenékvíz-szivattyúra az alábbi képlettel kerül kiszámításra:

$$Q_1 = 0{,}1 \cdot d_1^2 \text{ [l/min]}$$

   a d_1 kiszámításának képlete:

$$d_1 = 1{,}5 \cdot \sqrt{L(B + H)} + 25 \text{ [mm]}$$

   A Q_2 minimális szivattyúteljesítmény a második fenékvíz-szivattyúra az alábbi képlettel kerül kiszámításra:

$$Q_2 = 0{,}1 \cdot d_2^2 \text{ [l/min]}$$

   a d_2 kiszámításának képlete:

$$d_2 = 2 \cdot \sqrt{l(B + H)} + 25 \text{ [mm]}$$

   A d_2 értékének azonban nem kell meghaladnia a d_1 értéket.

   A Q_2 l kiszámításához a leghosszabb vízzáró rekesz hosszát kell venni.

   ahol:

   l a szóban forgó vízzáró rekesz hossza [m]-ben;

   d_1 a fő vízelvezető cső kalkulált belső átmérője [mm]-ben;

   d_2 az elágazócső kalkulált belső átmérője [mm]-ben.

4. Ha a fenékvíz-szivattyúk csatlakoznak a vízelvezető rendszerhez, a vízelvezető csövek belső átmérője legalább d_1, mm-ben, az elágazócső belső átmérője pedig legalább d_2, mm-ben.

   25 méternél rövidebb hajók esetében a d_1 és d_2 érték 35 mm-re csökkenthető.

5. Csak önfelszívó fenékszivattyúk engedélyezhetők.

6. Minden lapos fenekű és 5 m-t meghaladó szélességű rekeszben mindegyik oldalon legalább egy-egy szívófejet kell elhelyezni.

7. A fartérnek a géptérből könnyen megközelíthető, önzáró csöveken keresztül víztelenítheűnek kell lennie.

8. Az egyes rekeszek leágazó csöveit lezárható visszacsapó szelepen keresztül kell csatlakoztatni a főcsőhöz.

2006. július 5., szerda

A ballaszt felvételére kialakított rekeszeket vagy egyéb tereket elég csak egy egyszerű elzáró szerkezeten keresztül csatlakoztatni a fenékvíz-szívó rendszerhez. Ez a követelmény nem érinti a ballaszt felvételére alkalmas tartályokat. Az ilyen tartályokat fel kell tölteni ballasztvízzel, tartósan rögzített és a vízelvezető csövektől független ballasztcsövekkel, vagy a fő vízelvezető csőhöz rugalmas csövekkel vagy rugalmas átalakítókkal csatlakozó elágazócsövekkel. A tartály alján a vízfelvételre szolgáló szelepek erre a célra nem használhatók.

9. A tartályok fenékvizét mérőműszerrel kell felszerelni.

10. Ha a vízelvezető rendszerbe tartósan be van építve csőrendszer, az olajos víz kivonására szolgáló fenékvíz-elvezető csöveket olyan zárószerkezettel, melyet egy ellenőrző szerv leplombált az adott állásban. Ezeknek a zárószerkezeteknek a számát és állását a közösségi bizonyítványban fel kell tüntetni.

11. A zárószerkezetek adott helyzetben történő zárását a 10. szakaszban említett plombával egyenértékűnek kell tekinteni. A zárószerkezeteket záró kulcsokat megfelelően meg kell jelölni, és a motortérben egy kijelölt, könnyen hozzáférhető helyen kell tárolni.

8.09. cikk

Olajos víz vagy fáradtolaj tárolása

1. Lehetővé kell tenni az üzemelés során felgyülemlett olajos víz fedélzeten történő tárolását. Erre a célra a megfelelő hely a motortér fenékvize.

2. A fáradtolaj tárolására a motortérben egy vagy több külön tartálynak kell lennie, melyek tárolókapacitása legalább 1,5-szöröse annak a fáradtolaj mennyiségnek, amelyet a beszerelt valamennyi belsőégésű motor és érőátviteli rendszer zsompjából származó fáradtolaj, valamint a hidraulikus folyadék tartályaiból származó hidraulikus folyadék képez.

   A fent említett tartályok kiürítésére szolgáló csatlakozásoknak meg kell felelniük az EN 1305:1996. sz. európai szabványnak.

3. Ha a hajót csak rövid idejű üzemelésre használják, a felügyeleti szerv mentességet adhat a 2. szakasz követelményei alól.

8.10. cikk

Hajók által keltett zaj

1. A hajó menetzajait, de különösen a motorok szívási- és kipufogási zaját megfelelő szerkezettel csillapítani kell.

2. Normál üzemi körülmények mellett a hajó által keltett zaj a hajó oldalától mért 25 m-es távolságban nem lépheti túl a 75 dB(A) értéket.

3. Álló hajó esetében, a rakodási műveleteket kivéve, a hajó által keltett zaj nem lépheti túl a 65 dB(A) értéket a hajó oldalától mért 25 m-es távolságban.

8a. FEJEZET

(Üres)

9. FEJEZET

VILLAMOS BERENDEZÉSEK

9.01. cikk

Általános rendelkezések

1. Ha egy berendezés bizonyos alkatrészeire vonatkozóan nincs külön követelmény, a biztonsági szint akkor tekinthető kielégítőnek, ha ezek az alkatrészek a hatályban levő európai szabvány szerint, vagy egy elfogadott hajóosztályozó társaság előírásai szerint készültek.

   A vonatkozó okmányokat a felügyeleti szervnek be kell nyújtani.

2006. július 5., szerda

2. Az alábbiakat, valamint a felügyeleti szerv megfelelő pecsétjét tartalmazó dokumentumokat a fedélzeten kell tartani:

   a) a teljes villamos berendezésre vonatkozó általános rajzok;

   b) a fő kapcsolótábla, a vészhelyzeti kapcsolótábla és az elosztó kapcsolótábla kapcsolási rajzai, valamint a legfontosabb műszaki adatok, úgymint a védelmi és vezérlő berendezések áramerőssége és névleges áramerőssége;

   c) a villamos gépek és berendezések áramellátási adatai;

   d) kábeltípusok és információtovábbítók keresztmetszetei.

   Ezeket a dokumentumokat nem kell személyzet nélküli vízi járművek fedélzetén tartani, de a tulajdonosnál mindenkor hozzáférhetőnek kell lenniük.

3. A berendezéseket 15°-ig terjedő tartós dőlésre és 0 °C-tól + 40 °C-ig terjedő belső környezeti, valamint – 20 °C és + 40 °C-ig terjedő fedélzeti hőmérsékletre kell tervezni. E határértékek között a berendezésnek tökéletesen kell működnie.

4. A villamos és elektronikus berendezéseknek és gépeknek teljes mértékben hozzáférhetőnek és könnyen karbantarthatónak kell lenniük.

9.02. cikk

Villamosenergia-ellátási rendszerek

1. Ha a hajó fel van szerelve villamos rendszerrel, akkor alapvetően legalább két áramforrással kell rendelkeznie, olyan módon, hogy ha az egyik áramforrás leáll, a fennmaradó áramforrás legalább 30 percig tudja ellátni a biztonságos hajózáshoz szükséges áramfogyasztókat.

2. Az áramforrás megfelelő névleges terhelését energiamérleggel kell kimutatni. Figyelembe lehet venni megfelelő egyidejűségi tényezőt.

3. A fenti 1. szakasztól függetlenül, a 6.04. cikk érvényes a kormánymű áramforrására (kormánylapát-berendezések).

9.03. cikk

Érintésvédelem, szilárd tárgyak és víz behatolása elleni védelem

A berendezések tartósan rögzített alkatrészeinek minimális védelemtípusát a táblázat szemlélteti.

Hely	Minimumvédelem típusa (az IEC által kiadott 60529: 1992-vel összhangban)					
	Generátorok	Motorok	Transz-formátorok	Táblák Elosztók Kapcsolók	Szerel vények	Világító-berende-zések
Műveleti szobák, motorterek, kormánymű rekeszek	IP 22	IP 22	IP 22 (2)	IP 22 (1) (2)	IP 44	IP 22
Tartályok					IP 55	IP 55
Akkumulátor és festékraktárok						IP 44 u. (Ex) (3)
Szabadfedélzetek és nyitott kormányállások		IP 55		IP 55	IP 55	IP 55
Kormányállás		IP 22	IP 22	IP 22	IP 22	IP 22
Szálláshely, a tisztasági helyiségeket és a mosóhelyiségeket kivéve				IP 22	IP 20	IP 20
Tisztasági helyiségek és mosóhelyiségek		IP 44	IP 44	IP 44	IP 55	IP 44

Megjegyzések:

(1) *Ha a berendezések nagy mennyiségű hőt bocsátanak ki: IP 12.*

(2) *Ha a berendezéseknek vagy tábláknak nincs ilyen típusú védelme, akkor elhelyezésüknek kell megfelelni az adott típusú elhelyezésre vonatkozó feltételeknek.*

(3) *Hitelesített biztonsági típusú villamosberendezések, az alábbiakkal összhangban:*

a) EN 50014: 1997.; 50015: 1998.; 50016: 2002.; 50017: 1998.; 50018: 2000.; 50019: 2000. és 50020: 2002. sz. európai szabványok

vagy

b) IEC kiadás: 60079. 2003. október 1.

2006. július 5., szerda

9.04. cikk

Robbanásvédelem

Olyan helyiségekben, ahol robbanásveszélyes gázok vagy gázelegyek halmozódhatnak fel, azaz akkumulátorhelyiségekben, vagy nagyon tűzveszélyes anyagok tárolóhelyiségeiben csak robbanásbiztos (tanúsítottan biztonságos) villamos berendezéseket szabad felszerelni. Ezekben a helyiségekben világításkapcsolókat vagy egyéb villamos berendezéseket tilos felszerelni. A robbanásvédelemnek figyelembe kell vennie az esetleg megjelenő robbanásveszélyes gázok vagy gázelegyek jellemzőit (robbanásveszélyességi csoport, hőmérséklet-osztály).

9.05. cikk

Földelésvédelem

1. 50 V-nál nagyobb feszültség alatt levő rendszereket földeléssel kell ellátni.

2. Az olyan fém alkatrészeket, melyekhez hozzá lehet érni, és amelyek normál üzemmód mellett villamossági szempontból nem élőek, mint pl. a motorvázak és burkolatok, elektromos eszközök és világítóberendezések, külön földelni kell, ha nincsenek a hajótesttel villamosságilag összekötve szerkezetük miatt.

3. A hordozható áramfogyasztókat és a hordozható gépeket rendeltetésszerű használat során földelni kell, a vezetékbe beépített kiegészítő földelővezetékkel.

   Ez az előírás nem érinti azt az esetet, ha védelmi kör-leválasztó transzformátort használnak, továbbá azokat a gépeket, melyek védőszigeteléssel (kettős szigetelés) vannak ellátva.

4. A földelőkábelek keresztmetszete nem lehet kisebb az alábbi táblázatban megadott értékeknél:

Kültéri vezetékek keresztmetszetei [mm²]	Földelőkábelek minimális keresztmetszete	
	szigetelt kábeleken belül [mm²]	külön szerelve [mm²]
0,5 – 4	a kültéri vezetékek keresztmetszetével megegyező	4
> 4 – 16	a kültéri vezetékek keresztmetszetével megegyező	a kültéri vezetékek keresztmetszetével megegyező
> 16 – 35	16	16
> 35 – 120	a kültéri vezetékek keresztmetszetének fele	a kültéri vezetékek keresztmetszetének fele
> 120	70	70

9.06. cikk

Megengedhető legnagyobb feszültségek

1. A következő feszültségi értékeket nem szabad túllépni:

A berendezés típusa	Megengedhető legnagyobb feszültség		
	Egyenáram	Egyfázisú váltóáram	Háromfázisú váltóáram
a) Erőátviteli és fűtőberendezések, beleértve az általánosan használt aljzatokat	250 V	250 V	500 V
b) Világítás-, kommunikációs, utasítási- és információs berendezések, beleértve az általánosan használt aljzatokat	250 V	250 V	–

2006. július 5., szerda

A berendezés típusa	Megengedhető legnagyobb feszültség		
	Egyenáram	Egyfázisú váltóáram	Háromfázisú váltóáram
c) Kézikészülékeket tápláló aljzatok, amelyeket a nyitott fedélzeten vagy szűk és nedves fém falú terekben használnak, kazánok és tartályok kivételével:			
1. Általában	50 V (1)	50 V (1)	–
2. Elválasztó transzformátorral, amely csak egy készüléket táplál	–	250 V (2)	–
3. Szigetelésvédelemmel ellátott (kettős szigetelésű) készülékek alkalmazása esetén	250 V	250 V	–
4. Ahol ≤ 30 mA alapértelmezett áramkör megszakítókat használnak	–	250 V	500 V
d) Hordozható áramfogyasztók, mint pl. tartályok, motorok, fúvóberendezések és hordozhatószivattyúk villamos készülékei, melyeket üzemelés közben általában nem mozgatnak, és melyek érinthető vezető alkatrészei földelve vannak a csatlakozókábelbe beépített földelőkábellel, valamint melyek a földelőkábelen kívül a hajótesthez vannak kötve adott helyzetük miatt vagy egy további kábel révén.	250 V	250 V	500 V
e) Kazánokban és tartályokban használt kézi készülékek táplálására szolgáló aljzatok	50 V (1)	50 V (1)	–

Megjegyzések:
(1) Ha a feszültség magasabb feszültségű hálózatokból érkezik, galvános leválasztást kell használni (biztonsági transzformátor).
(2) A másodlagos körök minden pólusát le kell választani a földelésről.

2. Az 1. szakasztól eltérően, az előírt védelmi intézkedések betartása mellett, magasabb feszültség alkalmazható az alábbiaknál:

   a) gépekhez, amelyek teljesítménye ezt megköveteli;

   b) különleges fedélzeti berendezéseknél, mint pl. rádióberendezések és gyújtószerkezetek.

9.07 cikk

Elosztórendszerek

1. Az alábbi elosztórendszerek megengedettek egyenáramnál és egyfázisú váltóáramnál:

   a) kétkábeles rendszer, melyek közül az egyik földelt (L1/N/PE);

   b) egykábeles rendszer testhez való visszacsatlakozással, csak helyi berendezésekhez (például égetőmotorok indítómotorja, katódos védelem) (L1/PEN);

   c) kétkábeles rendszer a hajótesttől leszigetelve (L1/L2/PE).

2. Az alábbi elosztórendszerek megengedettek háromfázisú váltóáramnál:

   a) négykábeles rendszer, a nulla pont földelésével, nem alkalmazva a testhez való visszacsatlakozás elvét (L1/L2/L3/N/PE) = (TN-S hálózat) vagy (TT hálózat);

   b) háromkábeles rendszer a hajótesttől leszigetelve (Ll/L2/L3/PE) = (IT hálózat);

   c) háromkábeles rendszer, a nulla pont földelésével, a testhez való visszacsatlakozás elvét alkalmazva, ez azonban nem megengedett csatlakozási körökben (L1/L2/L3/PEN).

3. A felügyeleti szerv engedélyezheti más rendszerek használatát.

2006. július 5., szerda

9.08. cikk

Parti vagy egyéb külső hálózati csatlakozók

1. A parti hálózatból vagy más külső hálózatból táplált villamos berendezések vezetékeinek a fedélzeten rögzített kapcsolással kell rendelkezni, vagy állandó kapoccsal vagy dugaszoló készülékkel kell felszerelni. Ügyelni kell arra, hogy a kábelcsatlakozások ne legyenek húzásnak kitéve.

2. Az 50 V feletti csatlakozófeszültség esetén a hajótestet hatásosan kell földelni. A hajótesten a csatlakozóaljzat egyedi jelöléssel kell ellátni.

3. A csatlakozás kapcsolóberendezéseit úgy kell felszerelni, hogy megelőzhető legyen a fedélzeti hálózati generátorok és a parti hálózat vagy más külső hálózat egyidejű működése. Rövid idei tartó egyidejű működés megengedhető az egyik rendszerről a másikra történő átkapcsoláskor, a feszültség kiesése nélkül.

4. A csatlakozást védeni kell rövidrezárás és túlterhelés ellen.

5. A fő kapcsolótáblán kell jelezni, hogy a parti hálózathoz vezető csatlakozóban folyik-e áram.

6. Jelzőberendezéseket kell felszerelni, hogy egyenáram esetén a polaritás, háromfázisú váltóáram esetén pedig a fázissorrend összehasonlítható legyen a csatlakozás és a fedélzeti hálózat között.

7. A kapcsoláshoz tartozó tábla az alábbiakat jelzi:

   a) a kapcsolat megteremtéséhez szükséges intézkedések;

   b) az áram típusa és a névleges feszültség, valamint váltóáramnál a frekvencia.

9.09. cikk

Egyéb vízi járművek áramforrása

1. Ha egyéb vízi járműnek szolgáltatnak áramot, külön csatlakozást kell használni. Ha 16 A-nál nagyobb névleges áramerősségű aljzatokat használnak az egyéb vízi járművek áramellátására, olyan berendezéseket kell beszerelni (pl. kapcsolók vagy reteszek), melyek biztosítják, hogy rákapcsolódni és lekapcsolódni csak akkor lehessen, amikor a vezetékben nem folyik áram.

2. Ügyelni kell arra, hogy a kábelcsatlakozások ne legyenek húzásnak kitéve.

3. A 9.08. cikk 3.-7. szakaszai értelemszerűen érvényesek.

9.10. cikk

Generátorok és motorok

1. A generátoroknak, motoroknak és kapcsolószekrényeiknek könnyen hozzáférhetőnek kell lenniük az ellenőrzés, mérés vagy javítás számára. A védelem típusa az elhelyezéstől függ (lásd 9.03. cikk).

2. Azokat a generátorokat, amelyek hajtásukat a főgépről, a csavartengelyről vagy egy más célra szolgáló segéd aggregátról kapják, az üzemszerűen fellépő fordulatszám-tartománynak megfelelően kell méretezni.

9.11. cikk

Akkumulátorok

1. Az akkumulátoroknak hozzáférhetőnek kell lenni, és azokat úgy kell rögzíteni, hogy a hajó mozgásai következtében ne mozdulhassanak el. Nem szabad ezeket olyan helyeken felállítani, ahol túlzott melegnek, erős hidegnek, fröccsenő víznek vagy gőznek, illetve párának vannak kitéve.

   Akkumulátortelepeket nem szabad kormányállásban, lakóterekben és rakterekben elhelyezni. Ez a követelmény nem vonatkozik a hordozható gépek akkumulátoraira, vagy olyan akkumulátorokra, melyek töltőteljesítménye 0,2 kW-nál kisebb.

2. (Az akkumulátor maximális töltőáramából és a névleges feszültségből számítva) a 2,0 kW-ot meghaladó töltőteljesítményű akkumulátortelepeket egy külön erre a célra szolgáló helyiségben kell felállítani. A fedélzeten történő felállítás esetén elegendő ezeket szekrénybe vagy ládába bezárni.

2006. július 5., szerda

A 2,0 kW-ig terjedő töltőteljesítményű akkumulátortelepek szekrényben vagy ládában elhelyezhetők a fedélzet alatt is. Ezek állhatnak nyitottan a géptérben is, vagy más jól szellőző helyen, feltéve, hogy a lehulló tárgyak és a csepegő víz ellen védve vannak.

3. Az akkumulátorok elhelyezésére szánt helyiségek, szekrények, ládák, polcok és egyéb szerkezeti elemek belső felületeit az elektrolit káros hatásaitól, festékréteggel vagy az elektrolitnak ellenálló anyagból készült béléssel védeni kell.

4. Ha az akkumulátortelepet zárt térben, szekrényekben vagy ládákban helyezik el, e terekben a hatásos szellőzést biztosítani kell. 2 kW-nál nagyobb töltőteljesítményű alkáli akkumulátoroknál, és 3 kW-nál nagyobb töltőteljesítményű ólomakkumulátoroknál kényszerített szellőztetést kell biztosítani.

   A levegőnek alul kell bemennie és felül kimennie, hogy biztosítva legyen a gázok teljes elvezetése.

   A szellőzőcsatornákban nem lehetnek olyan szerkezetek (pl. elzáró szelepek), amelyek a légáramlást gátolhatnák.

5. A szükséges átáramló levegőmennyiséget (Q) a következő képlettel kell kiszámítani:

$$Q = 0{,}11 \cdot I \cdot n \ [m^3/h]$$

   ahol:

   I = a maximális áramlás ¼-e, A-ban, amit a töltőberendezés nyújt;

   n = a cellák száma.

   A fedélzeti hálózaton belüli puffer-akkumulátorok esetén az ellenőrző szerv elfogadhat más, a töltőberendezés jellemző töltési görbéjét figyelembe vevő számítási módszereket, feltéve, hogy ezek a módszerek elismert hajóosztályozó társaságok rendelkezésein vagy vonatkozó szabványokon alapulnak.

6. Természetes szellőzés esetén a szellőzőcsatorna keresztmetszetét úgy kell méretezni, hogy 0,5 m/sec levegősebességnél biztosítsa a szükséges levegő mennyiséget. A keresztmetszetnek ólomakkumulátoroknál legalább 80 cm^2-nek, alkáli akkumulátoroknál legalább 120 cm^2-nek kell lennie.

7. Amennyiben a megkívánt szellőztetés nem érhető el természetes módon, egy ventillátort, lehetőleg elszívó ventillátort kell beépíteni, amelynek motorja nem lehet a gáz- vagy levegőáramban.

   A ventillátorokat úgy kell kivitelezni, hogy kizárt legyen a szikraképződés a szárnyaknak a házzal való érintkezése estén, valamint az elektrosztatikus feltöltődés.

8. Az akkumulátortelepeket tartalmazó terek, szekrények vagy ládák ajtaján vagy fedelein a „Tűz, nyílt láng használata és a dohányzás tilos” jelzést kell elhelyezni, amelynek átmérője legalább 10 cm, az I. melléklet 2. ábrája szerint.

9.12. cikk

Kapcsolóberendezések

1. Villamos kapcsolótáblák

   a) A berendezéseket, kapcsolókat, biztosítékokat és a kapcsolóberendezés-műszereket áttekinthető, és a karbantartás és javítás számára jól hozzáférhető módon kell felállítani.

      50 V vagy annál nagyobb feszültségű kapcsolóberendezéseket külön kell elhelyezni, és megfelelően jelölni kell.

   b) Minden kapcsolóhoz és készülékhez jelölőtáblát kell a kapcsolótáblára tenni, megjelölve az áramkört.

      Minden biztosítéknál meg kell jelölni a névleges áramerősséget és az áramkört.

   c) Ha 50 V-nál nagyobb üzemi feszültségű készüléket ajtó mögé szerelnek fel, a készülék áram alatt levő részeit védeni kell a véletlen érintés ellen, míg az ajtó nyitva van.

2006. július 5., szerda

d) A kapcsolótáblák anyagának megfelelő mechanikai szilárdságúnak és tartósnak kell lennie, valamint lángkésleltetőnek és önoltónak; nem lehetnek nedvszívók.

e) Ha a villamos kapcsolótáblába nagy megszakítású (HCR) biztosítékokat építenek be, az ilyen biztosítékok beszereléséhez és eltávolításához az eszközöket és a személyi védőfelszerelést biztosítani kell.

2. Kapcsolók, védelmi berendezések

a) A generátor áramköröket és az áramfogyasztók áramköreit védeni kell a rövidzár és a túláram ellen minden földeletlen vezetéken. Erre a célra automatikus áramkör-megszakítók rövidzár- és túláramkioldással vagy zárt típusú biztonsági biztosítékok használhatók.

Az erőátvivő rendszerek (kormányű) villanymotorjait ellátó áramköröket és azok vezérlőköreit csak rövidzár ellen kell védeni. Ha az áramkörök tartalmaznak hőkioldókat, ezeket semlegesíteni kell, vagy a névleges áramerősség legalább kétszeresére kell beállítani.

b) 16 A-nál nagyobb áramerősséggel működő áramfogyasztóknál a fő kapcsolótábla kimenetének tartalmaznia kell egy terhelés- vagy áramforrás-kapcsolót.

c) A vízi jármű propulziós rendszerét, a kormányművet, a kormánylapát helyzetkijelzőjét, a navigációs vagy biztonsági rendszereket, illetve a 16 A-nál nagyobb áramerősségű áramfogyasztókat külön áramkörökből kell ellátni.

d) A hajó meghajtásához és kormányzásához szükséges áramfogyasztókat közvetlenül a fő kapcsolótábláról kell ellátni.

e) Az áramkör-megszakító berendezést a névleges áramerősség, a termikus vagy dinamikus szilárdság és a megszakítóképesség alapján kell kiválasztani. A kapcsolóknak egyidejűleg le kell választani valamennyi vezetéket. A kapcsolási helyzetnek azonosíthatónak kell lennie.

f) A biztosítékok zárt olvadóbiztosítékok kerámiából, vagy azzal egyenértékű anyagból. Cseréjük nem teheti ki érintésvédelmi veszélynek a kezelőt.

3. Mérő- és megfigyelőberendezések

a) A generátor, akkumulátor és elosztó áramköröket fel kell szerelni mérő- és megfigyelő berendezéssel, ha a gép biztonságos működtetése ezt megkívánja.

b) 50 V-nál nagyobb feszültségű földeletlen hálózatokat el kell látni földelés-érzékelő eszközzel, amely fény- és hangjelzést ad. Másodlagos berendezéseknél, mint pl. vezérlőkörök, ettől az eszköztől el lehet tekinteni.

4. A villamos kapcsolótáblák elhelyezése

a) A kapcsolótáblákat megközelíthető és jól szellőztethető helyiségekben kell elhelyezni, és védeni kell a víztől és a mechanikai sérülésektől.

A csővezetékeket és a levegőcsöveket úgy kell elhelyezni, hogy szivárgás esetén a kapcsolótáblák ne sérülhessenek. Ha felszerelésük elkerülhetetlen villamos kapcsolótáblák közelében, akkor a közelben a csöveknek nem lehetnek leválasztható csatlakozásaik.

b) Az olyan szekrények és falmélyedések, ahol védelem nélküli kapcsolóberendezések vannak, égésgátló anyagból készülnek, vagy fém, illetve egyéb égésgátló lemezzel vannak védve.

c) Ha a feszültség 50 V-nál nagyobb, szigetelőrácsot vagy -szőnyeget kell helyezni a kezelő helyéhez a fő kapcsolótábla előtt.

9.13. cikk

Vészüzemi áramkör-megszakítók

Az olajégetők, üzemanyag-szivattyúk, üzemanyag szepurátorok és motortéri ventilátorok vészüzemi áramkör-megszakítóit központi helyen, a berendezésnek helyet adó helyiségeken kívül kell elhelyezni.

2006. július 5., szerda

9.14. cikk

Berendezések szerelvényei

1. A kábelbefűzéseket a csatlakoztatandó kábel méretének és a használt kábel típusának megfelelően kell méretezni.

2. A különböző feszültségű vagy frekvenciájú elosztó áramkörök aljzatait ne lehessen összetéveszteni.

3. A kapcsolóknak egyidejűleg minden földeletlen kábelt ki kell kapcsolniuk egy áramkörön belül. Földeletlen körön belül egypólusú kapcsolók azonban megengedettek a lakótér-megvilágító körökben, kivéve a mosodákat, fürdőszobákat, mosóhelyiségeket, vagy más, nedves üzemelésű gépeket elhelyező helyiségeket.

4. Ha az áramerősség túllépi a 16 A-t, az aljzatok zárását lehetővé kell tenni egy kapcsolóval, olyan módon, hogy a dugaszt csak az áram lekapcsolásával lehessen bedugni vagy kihúzni.

9.15. cikk

Kábelek

1. A kábeleknek égésgátlónak, önoltónak és víz- és olajállónak kell lenniük.

   A lakóterekben más típusú kábelek is alkalmazhatók, feltéve, hogy védelmük hatékony, vannak égésgátló jellemzőik és önoltók.

   A villamos kábelek égésgátló szabványainak az alábbiakkal kell összhangban lennie:

   a) a Nemzetközi Elektrotechnikai Bizottság 60332-1:1993., 60332-3:2000. sz. kiadványai, vagy

   b) a tagállamok egyike által elismert, a fentiekkel egyenértékű rendelet.

2. Az áramforrás és a világítási körökben használt kábelerek minimális keresztmetszete 1,5 mm^2.

3. A kábelek fémarmatúrái, -borításai és -köpenyei normál üzemi feltételek mellett nem használhatók vezetőként vagy földelésként.

4. A kábelek fémborításait vagy- köpenyeit az áramforrás és világítási körökben legalább egyik végükön földelni kell.

5. A vezetékek keresztmetszetének figyelembe kell venni a legnagyobb megengedhető véghőmérsékletet (áramhordozó képesség), és a megengedhető feszültségesést. A fő kapcsolótábla és a berendezés legkevésbé előnyben részesített pontja közötti feszültségesés a névleges feszültséghez viszonyítva nem lehet nagyobb 5 %-nál világítás esetén, és 7 %-nál a fűtési áramkörök esetén.

6. A kábeleket védeni kell a mechanikai sérülés ellen.

7. A kábelek rögzítésének módja biztosítsa, hogy mindennemű nyújtóerő a megengedett határokon belül maradjon.

8. Ha a kábelek keresztülmennek válaszfalakon vagy fedélzeteken, ezeknek a válaszfalaknak é fedélzeteknek a mechanikai szilárdságára, vízzáróságára és tűzállóságára a behatolás nem lehet hatással.

9. Minden vezeték végét és csatlakozását úgy kell kialakítani, hogy megőrizzék az eredeti villamos, mechanikai, lángkésleltetési, és szükség esetén a tűzállósági jellemzőiket.

10. A leengedhető kormányállásokhoz csatlakozó kábeleknek megfelelően rugalmasnak kell lenni, szigetelésük akár – 20 °C-ig megfelelően rugalmas, ellenállnak a gőznek és párának, az ultraibolya sugaraknak és az ózonnak.

9.16. cikk

Világítóberendezések

1. A világító berendezéseket úgy kell elhelyezni, hogy a közelükben lévő éghető tárgyak vagy szerkezeti részek ne gyulladhassanak meg az általuk fejlesztett hőtől.

2006. július 5., szerda

2. A nyitott fedélzeten levő világítóberendezéseket úgy kell elhelyezni, hogy a jelzőfények felismerését ne gátolják.

3. A géptérben vagy kazántérben elhelyezett két világító berendezést legalább két külön áramkörre kell osztani. Ez a követelmény vonatkozik azokra a helyiségekre is, ahol hűtőberendezés vagy villanymotor van elhelyezve.

9.17. cikk

Jelzőfények

1. A jelzőfények kapcsolótábláját a kormányállásban kell elhelyezni. Ezeket külön kábelen kell táplálni a főkapcsolótábláról, vagy két külön szekunder leágazásról.

2. Mindegyik jelzőfényt külön kell táplálni a jelzőfények kapcsolótáblájáról, azokat külön kell védeni és kapcsolni.

3. A 7.05. cikk 2. szakaszában előírtak szerint a megfigyelő berendezés meghibásodása nem befolyásolhatja az általa ellenőrzött világításnak a működését.

4. Egy funkcionális csoportot alkotó és együtt, ugyanott felszerelt jelzőfényeket egyetlen áramkörről lehet táplálni, kapcsolni és figyelni. Az ellenőrző készülék már az egyik jelzőfény kiesését is kell, hogy jelezze. Kettős világításnál (két világítás egymásra szerelve ugyanabban a burkolatban) azonban nem szabad egy időben használni mindkét fényforrást.

9.18. cikk

(Üres)

9.19. cikk

Mechanikai berendezések riasztó- és biztonsági rendszerei

A mechanikai berendezések megfigyelő és védelmi riasztó- és biztonsági rendszereinek az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

a) Riasztórendszerek

A riasztórendszereket úgy kell megtervezni, hogy a riasztórendszer meghibásodása miatt az ellenőrzött szerkezet vagy berendezés ne romolhasson el.

A bináris átalakítókat a nyugvóáram-elv vagy az ellenőrzött terhelőáram-elv alapján kell megtervezni.

A riasztó fényjelzéseknek mindaddig fenn kell maradniuk, amíg a hibát el nem hárították; a nyugtázott vészjelzéseknek megkülönböztethetőnek kell lenni attól a vészjelzéstől, amelyet még nem nyugtáztak. Minden vészjelzésnek hangjelzésből is kell állnia. A hangjelzéseket lehessen kikapcsolni. Egyik hangjelzés kikapcsolása nem akadályozhatja meg, hogy egy másik hangjelzés bekapcsolódjon más okból.

Ötnél kevesebb mérési ponttal rendelkező riasztórendszerek esetében kivételek megengedhetők.

b) Biztonsági rendszerek

A biztonsági rendszereket úgy kell megtervezni, hogy még a kritikus állapot elérése előtt leállítsák, vagy lelassítsák az érintett berendezést, vagy erre egy állandóan személyzettel ellátott állomást utasítsanak.

A bináris átalakítókat a terhelőáram-elv alapján kell megtervezni.

Ha a biztonsági rendszerek kialakítása nem önellenőrző, akkor biztosítani kell megfelelő működésük ellenőrzését.

A biztonsági rendszereknek a többi rendszertől függetlennek kell lennie.

9.20. cikk

Elektronikus berendezések

1. Általános rendelkezések

Az alábbi 2. szakaszban szereplő vizsgálati feltételek csak azokra az elektronikus berendezésekre vonatkoznak, amelyek a kormányműhöz és a vízi jármű erőátvivő rendszerihez szükségesek, beleértve azok segédberendezéseit is.

2006. július 5., szerda

2. Vizsgálati feltételek

a) Az alábbi vizsgálatok során keletkező feszültségek nem okozhatják az elektronikus berendezések sérülését vagy hibás működését. A vonatkozó nemzetközi szabványok, mint pl. az IEC 60092-504:2001. sz. kiadványa szerinti vizsgálatokat, a hidegállapot teszt kivételével, a készülék kikapcsolt állapotában kell elvégezni. Ezek a vizsgálatok a megfelelő működés ellenőrzését is magukban foglalják.

b) Feszültség- és frekvencia-eltérések

		Eltérések	
		folyamatos	rövid idejű
Általános	frekvencia	± 5 %	± 10 % 5 s
	feszültség	± 10 %	± 20 % 1,5 s
Akkumulátoros működés	feszültség	+ 30 %/– 25 %	—

c) Melegítés teszt

A mintát 55 °C hőmérsékletűre kell melegíteni fél óra alatt. Miután ezt a hőmérsékletet elérték, azt fenntartják 16 órán át. Ezt követően elvégzik az üzemi próbát.

d) Hidegállapot teszt

A mintát lekapcsolják és – 25 °C hőmérsékletűre hűtik, majd ezen a hőmérsékleten tartják két órán át. Ezt követően a hőmérsékletet 0 °C-ra emelik és elvégzik az üzemi próbát.

e) Rezgés teszt

A rezgéspróbát minden esetben 90 percig végzik a berendezés vagy annak alkatrészei rezonanciájának három tengelyén. Ha nem alakul ki egyértelmű rezonancia, a rezgéspróbát 30 Hz-en végzik.

A rezgéspróbát szinuszrezgéssel kell elvégezni az alábbi határértékeken belül:

Általános:

f = 2,0 – 13,2 Hz; a = ± 1 mm

(amplitúdó a = a vibrációs szélesség ½-e)

f = 13,2 Hz – 100 Hz: gyorsulás ± 0,7 g.

A dízelmotorokhoz vagy a kormányszerkezethez szánt berendezéseket a következők szerint kell vizsgálni:

f = 2,0 – 25 Hz; a = ± 1,6 mm

(amplitúdó a = a vibrációs szélesség ½-e)

f = 25 Hz – 100 Hz; gyorsulás ± 4 g.

A dízelmotorok kipufogócsöveihez szánt érzékelőket viszonylag nagyobb behatásnak lehet kitenni. Ezt a vizsgálatok során figyelembe kell venni.

f) Az elektromágneses kompatibilitási vizsgálatot az IEC 61000-4-2:1995., 61000-4-3:2002., 61000-4-4:1995. számú kiadványai szerint kell elvégezni, 3. tesztfokozaton.

g) Az elektronikus berendezések vizsgálati feltételeknek való megfelelőségét a tulajdonosnak kell igazolni. Hajóosztályozó társaság által kiadott bizonyítvány igazolásnak tekintendő.

2006. július 5., szerda

9.21. cikk

Elektromágneses kompatibilitás

A villamos és elektronikus rendszereket nem rongálhatja elektromágneses interferencia. Az általános intézkedések egyenlő fontossággal az alábbiakra terjednek ki:

a) az átviteli utak szétkapcsolás az interferencia forrása és az érintett berendezések között;

b) a zavar okának csökkentése a forrásnál;

c) az érintett berendezések interferenciára való érzékenységének csökkentése.

10. FEJEZET

FELSZERELÉSEK

10.01. cikk

Horgonyok

1. A 40 méternél nem hosszabb, áruszállításra szolgáló hajókat, kivéve a hajón szállított áruszállító bárkákat, fel kell szerelni orrhorgonnyal, melynek teljes tömegét (P) az alábbi képlettel lehet kiszámítani:

$$P = k \cdot B \cdot T \text{ [kg]}$$

ahol

k az a tényező, amely figyelembe veszi a hosszúság (L) és a merevítőrúd (B) közötti kapcsolatot, valamint a hajó típusát:

$$k = c\sqrt{\frac{L}{8 \cdot B}}$$

áruszállító bárkáknál azonban k = c-t kell venni;

c az alábbi táblázatban megadott empirikus tényező:

Tartály bruttó hordképessége tonnában	c tényező
legfeljebb 400, azzal bezárólag	45
400–650, azzal bezárólag	55
650–1 000, azzal bezárólag	65
1 000-nél nagyobb	70

Azokon a hajókon, melyek tartály bruttó hordképessége 400 tonnánál nagyobb, és amelyeket szerkezetük és szándékolt céljuk miatt csak előre meghatározott rövid távolságra használnak, a felügyeleti szerv elfogadhatja, hogy a telje tömeg (P) csak kétharmada szükséges az orrhorgonyhoz.

2. A személyhajókat és a nem áruszállításra szolgáló hajókat, a tolóhajók kivételével, olyan orrhorgonnyal kell felszerelni, melynek teljes tömegét (P) az alábbi képlet adja meg:

$$P = k \cdot B \cdot T \text{ [kg]}$$

ahol:

k az 1. szakasznak megfelelő tényező, de ha az empirikus tényezőt (c) akarjuk megkapni, akkor a közösségi bizonyítványba bejegyzett, m^3-ben megadott vízkiszorítási értéket kell venni a tartály bruttó hordképessége helyett.

3. Az 1. szakaszban említett hajókat, amelyek hossza nem haladja meg a 86 métert, fel kell szerelni farhorgonnyal, melyek teljes tömege a P tömeg 25 %-ával egyenlő.

A 86 métert meghaladó maximális hosszúságú hajókat olyan farhorgonnyal kell felszerelni, melyek tömege az 1. vagy 2. szakasz szerint kiszámított teljes tömeg 50 %-ával egyenlő.

2006. július 5., szerda

A farhorgony nem kötelező az alábbiaknál:

a) azok a hajó, melyeknek farhorgonya 150 kg-nál könnyebb; az 1. szakasz utolsó bekezdésében említett hajóknál a horgonyok csökkentett súlyát kell figyelembe venni;

b) áruszállító bárkák.

4. A 86 méter hosszúságot meg nem haladó merev kötelékek meghajtására szolgáló hajókat olyan farhorgonnyal kell felszerelni, melyek tömege az 1. szakasz szerint az engedélyezett és a közösségi bizonyítványba bejegyzett kötelékekre (navigációs egység) kiszámított teljes tömeg 25 %-ával egyenlő.

A 86 métert meghaladó hosszúságú, merev kötelékek áramlásirányú meghajtására szolgáló hajókat olyan farhorgonnyal kell felszerelni, melyek tömege az 1. vagy 2. szakasz szerint az engedélyezett és a közösségi bizonyítványba bejegyzett kötelékekre (navigációs egység) kiszámított teljes tömeg 50 %-ával egyenlő.

5. Az 1.-4. szakasz szerint megállapított horgonytömegeket bizonyos különleges horgonyok esetében csökkenteni lehet.

6. Az orrhorgonyokra kiszámított teljes P tömeg megosztható egy vagy két horgony között. 15 %-kal csökkenthető, ha a hajó egyetlen orrhorgonnyal van felszerelve és a horgonyláncvezető cső a hajó közepén helyezkedik el.

A 86 métert meghaladó maximális hosszúságú tolóhajók és hajók farhorgonyainak megkövetelt teljes tömegét meg lehet osztani egy vagy két horgony között.

A legkönnyebb horgony tömege a teljes tömeg 45 %-ánál nem lehet kisebb.

7. Öntöttvas horgonyok nem megengedhetők.

8. A horgonyokon a tömegüket tartós módon fel kell tüntetni, kidomborodó karakterekkel.

9. Az 50 kg-nál nehezebb horgonyokat fel kell szerelni csörlővel.

10. Az egyes orrhorgonyok láncának minimális hossza:

a) 40 m a 30 méternél nem hosszabb hajóknál;

b) a hajó hosszánál 10 m-rel hosszabb, ha a hajó 30 és 50 méter közötti hosszúságú;

c) 60 m ha a hajó 50 méternél hosszabb.

Minden farhorgonyláncnak legalább 40 méter hosszúnak kell lennie. Ha azonban a hajónak a folyásiránnyal szemben kell megállnia, legalább 60 méter hosszú farhorgonylánccal kell rendelkeznie.

11. A horgonyláncok R minimális nyúlási szilárdságát az alábbi képlettel kell kiszámítani:

a) legfeljebb 500 kg tömegű horgonyok: $R = 0{,}35 \cdot P'$ [kN];

b) 500 kg-nál nagyobb tömegű de 2 000 kg-ot nem meghaladó tömegű horgonyok:

$$R = \left(0{,}35 - \frac{P' - 500}{15\,000}\right) P' \text{ [kN]};$$

c) 2 000 kg-nál nagyobb tömegű horgonyok: $R = 0{,}25 \cdot P'$ [kN].

ahol

P' minden horgonynak az 1.-4. és a 6. szakasz szerint meghatározott elméleti tömege.

A horgonyláncok nyúlási szilárdságát a tagállamban hatályos szabvány szerint kell megadni.

Ha a horgony tömege az 1.-6. szakaszban előírtaknál nagyobb, a horgonylánc nyúlási szilárdságát a tényleges horgonytömeg szerint kell megadni.

2006. július 5., szerda

12. Azokban az esetekben, ha a fedélzeten megfelelően erősebb horgonyláncokkal nehezebb horgonyok vannak, csak az 1.-6. és a 11. szakasz szerint előírt minimális tömegeket és minimális nyúlási szilárdságot kell feltüntetni a közösségi bizonyítványban.

13. A horgony és a lánc közötti csatlakozódaraboknak (forgógyűrűk) a hozzájuk tartozó lánc nyúlási szilárdságának 20 %-kal többet kell bírnia.

14. Horgonyláncok helyett kábelek is használhatók. A kábelek nyúlási szilárdságának ugyanolyannak kell lenni, mint a láncokénak, de 20 %-kal hosszabbak.

10.02. cikk

Egyéb felszerelések

1. A tagállamokban hatályban levő, vonatkozó hajózási hatósági rendeletek értelmében a fedélzeten legalább az alábbi felszereléseket kell tartani:

   a) rádiótelefon-rendszer;

   b) fény- és hangjeleket adó berendezések és készülékek, valamint nappali és éjszakai helyzetjelölés;

   c) különálló vészvilágítás az előírt kikötési fények pótlására;

   d) egy megjelölt tűzálló tartály fedéllel, az olajos tisztítórongyok gyűjtésére;

   e) egy megjelölt tűzálló tartály fedéllel, a veszélyes vagy szennyező szilárd hulladék gyűjtésére, valamint egy megjelölt tűzálló tartály fedéllel, a veszélyes vagy szennyező folyékony hulladék gyűjtésére, az idevágóan alkalmazandó hajózási hatósági rendeletek értelmében;

   f) egy megjelölt tűzálló tartály fedéllel, a szennyvíz gyűjtésére.

2. A felszerelésnek tovább tartalmaznia kell legalább az alábbiakat:

   a) Kikötőkábelek:

      A hajókat három kikötőkábellel kell felszerelni. Minimális hosszuk az alábbiak szerint alakul:

      első kábel: L + 20 m, de nem hosszabb, mint 100 m,

      második kábel: az első kábel 2/3-a,

      harmadik kábel: az első kábel 1/3-a.

      A legrövidebb kábelre nincs szükség a 20 méternél rövidebb hajók fedélzetén.

      A kábeleknek R_s nyúlási szilárdsággal kell rendelkezniük, amit az alábbi képlettel lehet kiszámítani;

      $L \cdot B \cdot T$ 1 000 m³-ig: $R_s = 60 + \frac{L \cdot B \cdot T}{10}$ (kN);

      $L \cdot B \cdot T$ 1 000 m³ felett: $R_s = 150 + \frac{L \cdot B \cdot T}{100}$ [kN].

      Az előírt kábelekhez az EN 10204:1991 európai szabvány 3.1. szakasza értelmében kiadott bizonyítványt a fedélzeten kell tartani.

      Ezek a kábelek helyettesíthetők ugyanolyan hosszúságú és nyúlási szilárdságú kötelekkel. A kábelek minimális nyúlási szilárdságát egy bizonyítványban fel kell tüntetni.

   b) Vontatókábelek:

      A vontatóhajókat számos, a működésükhöz szükséges kábellel kell felszerelni.

      A főkábelnek azonban legalább 100 m hosszúnak kell lennie, nyúlási szilárdsága kN-ban legalább a főmotor/főmotorok kW-ban megadott összteljesítményének egyharmada.

      Vontatásra alkalmas motorhajókat és tolóhajókat legalább 100 méter hosszú vontatókábellel kell felszerelni, melynek nyúlási szilárdsága kN-ban legalább a főmotor/főmotorok kW-ban megadott összteljesítményének egynegyede.

   c) Egy dobókötél;

2006. július 5., szerda

d) Egy legalább 0,4 m széles és legalább 4 m hosszú járódeszka, amelynek oldalai világos színű csíkokkal vannak megjelölve. Ezt a járódeszkát korláttal kell ellátni. A felügyeleti szerv engedélyezhet rövidebb járódeszkát rövidebb hajók esetében;

e) Egy csáklya;

f) Egy megfelelő kötszerdoboz, melynek tartalma megfelel a tagállam vonatkozó rendeletében meghatározottaknak. A kötszerdobozt a szálláshelyen vagy a kormányállásban kell tartani, úgy, hogy szükség esetén könnyen és biztonságosan megközelíthető legyen. Ha a kötszerdobozt lefedve tárolják, a fedelet az I. melléklet 8. ábráján látható kötszerdoboz-jellel meg kell jelölni, ennek oldalhosszúsága legalább 10 cm;

g) Távcső, 7 × 50 vagy nagyobb átmérőjű lencsével;

h) Egy tábla a fuldoklók mentésére és újraélesztésére vonatkozó utasításokkal.

i) A kormányállásból működtethető keresőfény.

3. Azokat a hajókat, amelyek fedélzete 1,5 m-nél magasabban van az üres merülési vonal felett, külső lépcsővel vagy csónaklétrával kell ellátni.

10.03. cikk

Hordozható tűzoltó készülékek

1. Az EN 3:1996. sz. európai szabvány értelmében a következő helyeken legalább egy hordozható tűzoltó készüléknek kell lennie:

a) a kormányállásban;

b) a fedélzetről a lakótérbe vezető mindegyik bejárat közelében;

c) a lakóterekből el nem érhető üzemi helyiségek bejáratainak közelében, amelyekben olyan fűtő-, főző- vagy hűtőberendezések vannak, amelyek szilárd vagy folyékony tüzelőanyagot fogyasztanak;

d) minden gép- és kazántér bejáratánál;

e) a motortérben és a kazántérben a fedélzet alatti megfelelő pontokon, úgy, hogy két tűzoltó készülék között ne legyen 10 méternél nagyobb távolság.

2. Az 1. szakaszban előírt hordozható tűzoltó készülékekhez csak legalább 6 kg tartalmú poroltókat, vagy ugyanilyen tűzoltó kapacitású hordozható tűzoltó készülékeket lehet használni. Ezeknek alkalmasnak kell lennie A, B és C osztályú tüzek, valamint 1 000 V-ig terjedő elektromos rendszerek tüzeinek oltására.

3. Használható továbbá, por, víz vagy haboltó készülék, amely legalább annak a tűznek az oltására alkalmas, amely a legvalószínűbben előfordulhat az elhelyezés helyén.

4. A CO_2 hordozható tűzoltó készülékek használhatók a hajókonyhában és az elektromos berendezéseknél keletkező tüzek oltására. Ezeknek a tűzoltó készülékeknek a tartalma nem lehet több mint 1 kg annak a helyiségnek 15 m^3-ére számítva, ahol a készülékek hozzáférhetők.

5. Minden hordozható tűzoltó készüléket legalább kétévenként ellenőrizni kell. Az igazolást, amelyet a vizsgálatot elvégző személy írt alá, és amely feltünteti a vizsgálat dátumát, a hajón kell tartani.

6. Amennyiben a tűzoltó készülékeket nem látható helyen helyezték el, úgy a burkolatot egy legalább 10 cm magasságú, vörös „F” betűvel kell megjelölni, amint az az I. melléklet 3. ábráján látható.

10.03a. cikk

A lakóterekben, kormányállásban és utasterekben tartósan rögzített tűzvédelmi rendszerek

1. A lakóterekben, a kormányállásban és az utasterekben a tűzoltást csak megfelelő automatikusan nyomás alá kerülő vízpermettel lehet megoldani, mint tartósan rögzített tűzoltórendszerekkel.

2. A rendszerek beszerelését vagy átalakítását csak erre szakosodott cég végezheti.

3. A rendszert acélból vagy annak megfelelő éghetetlen anyagból kell készíteni.

2006. július 5., szerda

4. A rendszernek percenként legalább 5 l/m² mennyiségű vizet kell tudnia permetezni a védelemre szoruló legnagyobb helyiség területén.

5. A kisebb mennyiségű vizet használó sprinkler-berendezésekre típusjóváhagyást kell kérni a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) A 800(19). sz. határozata, vagy más, ezen irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében említett bizottság által elfogadott szabvány szerint. A típusjóváhagyást csak elfogadott hajóosztályozó társaság vagy akkreditált vizsgálati intézmény végezheti el. Az akkreditált vizsgálati intézménynek meg kell felelnie a vizsgálati laboratóriumok működésére vonatkozó harmonizált szabványnak (EN ISO/IEC 17025:2000).

6. A tűzoltórendszereket egy szakértő vizsgálja meg:

   a) üzembe helyezés előtt;

   b) kioldást követően újbóli üzembe helyezés előtt;

   c) minden módosítás vagy javítás után;

   d) rendszeresen legalább kétévente.

7. A 6. szakasz szerinti ellenőrzés során a szakértő igazolja, hogy a rendszerek megfelelnek-e e cikk követelményeinek.

   Az ellenőrzés legalább a következőket tartalmazza:

   a) az egész rendszer külső ellenőrzése;

   b) a biztonsági rendszerek és a fúvókák funkcionális próbája;

   c) a nyomástartályok és a szivattyúzó rendszer funkcionális próbája.

8. Ellenőrzési igazolást kell kiadni, mely tartalmazza az ellenőrzést végző aláírását és feltünteti az ellenőrzés dátumát.

9. A felszerelt berendezések számát be kell jegyezni a közösségi bizonyítványba.

10. A lakóterekben, a kormányállásban és az utasterekben levő tárgyak védelme érdekében tartósan rögzített tűzoltórendszerek csak a bizottság ajánlása alapján engedélyezhetők.

10.03b. cikk

A motorterekben, kazánterekben és szivattyúházakban tartósan rögzített tűzvédelmi rendszerek

1. Oltóanyagok

   A motorterek, kazánterek és szivattyúházak védelmére a következő oltóanyagok használhatók a tartósan rögzített tűzoltórendszerekben:

   a) CO_2 (széndioxid);

   b) HFC 227ea (heptafluorpropán);

   c) IG-541 (52 % nitrogén, 40 % argon, 8 % szénmonoxid).

   Egyéb oltóanyagok csak az ezen irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében említett bizottság ajánlása alapján engedélyezhetők.

2. Szellőzés, légbeszívás

   a) A propulziós motorok égési levegőjét nem szabad az ellenőrzött helyiségekből tartósan rögzített tűzvédelmi rendszerekkel kivonni. Ez nem vonatkozik arra, amikor két, egymástól független, és hermetikusan elkülönített főmotortér van, vagy ha a főmotortér mellett van egy külön motortér az orrtolónak, amely biztosítja, hogy a hajó mozgásban maradjon saját erőátvitellel, akkor is, ha a főmotortérben tűz ütne ki.

   b) Az ellenőrzött helyiség minden kényszerített szellőzésének automatikusan ki kell kapcsolni, ha a tűzvédelmi rendszer kiold.

   c) Kéznél kell lenni olyan eszközöknek, melyekkel a levegőt beengedő és a gázokat kieresztő nyílásokat az ellenőrzött helyiségben gyorsan be lehet fedni. Egyértelműen érzékelhetőnek kell lenni annak, hogy ezek nyitva vagy zárva vannak.

d) A motorterekben felszerelt sűrítettlevegő-tartályokon levő nyomásszabályozó szelepeken távozó levegőt a szabadba kell vezetni.

e) Az oltóanyag behatolása miatt fellépő túlnyomás vagy túl alacsony nyomás nem károsíthatja az ellenőrzött helyiséget körülvevő válaszfalak szerkezeti elemeit. A nyomásnak veszély nélkül ki kell egyenlítődnie.

f) Az ellenőrzött helyiségekben lennie kell olyan berendezésnek, amellyel az oltóanyag és az égési gázok kivonhatók. Ezek a berendezések az ellenőrzött helyiségen kívülről működtethetők, és az ilyen helyiségben a tűz nem férhet hozzájuk. Ha az elszívóberendezés tartósan rögzített, azt ne lehessen bekapcsolni, amíg a tűz oltása folyamatban van.

3. Tűzjelző rendszer

Az ellenőrzött helyiséget megfelelő tűzjelző rendszerrel kell figyelni. A riasztásnak meg kell jelennie a kormányállásban, a lakóterekben és az ellenőrzött helyiségben.

4. Csőrendszer

a) Az oltóanyagnak az ellenőrzött helyiségbe történő bejutását és az ott történő szórását rögzített csőrendszerrel kell biztosítani. Az ellenőrzött helyiségben a csövek és a hozzájuk tartozó szerelékek acélból készülnek. A tartályokat összekötő csövek és a kompenzátorok ez alól kivételt jelentenek, feltéve, hogy a felhasznált anyagok tűz esetén egyenértékű jellemzőkkel bírnak. A csöveket kívül és belül egyaránt védeni kell a korrózió ellen.

b) A kieresztő fúvókákat úgy kell mértezni és rögzíteni, hogy az oltóanyag eloszlása egyenletes legyen.

5. Kioldóberendezés

a) Önkioldó tűzvédelmi rendszerek nem megengedhetők.

b) A tűzvédelmi rendszer kioldásának az ellenőrzött helyiségen kívül levő megfelelő helyről kell történnie.

c) A kioldó berendezést úgy kell felszerelni, hogy tűz esetén működtethető legyen, és ha az ellenőrzött helyiségben a tűz vagy robbanás miatt károsodás keletkezik, a szükséges oltóanyag-mennyiség bejuttatható legyen.

A nem mechanikus kioldó berendezések áramellátása két, egymástól független energiaforrásból történik. Ezeket az energiaforrásokat az ellenőrzött helyiségen kívül kell elhelyezni. Az ellenőrzött helyiségben levő vezérlővonalakat úgy kell megtervezni, hogy tűz esetén még 30 percig üzemképesek maradjanak. Ezt a követelményt teljesíteni kell villamosvezetékek esetén, ha megfelelnek az IEC 60331-21:1999. sz. szabványnak.

Ha a kioldó berendezések elhelyezése olyan, hogy nem láthatók, az őket fedő panelt meg kell jelölni a „tűzvédelmi berendezés” szimbólummal, az I. melléklet 6. ábrája szerint, melynek magassága legalább 10 cm, és az alábbi szöveget tartalmazza fehér alapon piros betűkkel:

„Feuerlöscheinrichtung

Installation d’extinction

Brandblusinstallatie

Fire-fighting installation”.

d) Ha a tűzvédelmi rendszer több helyiség védelmére szolgál, minden helyiségre külön kioldó berendezésre van szükség, és azokat egyértelműen meg kell jelölni.

e) Minden kioldó berendezés mellé jól láthatóan és kitörölhetetlen módon ki kell függeszteni a kezelési utasításokat a tagállamok egyik nyelvén. Ezek különösen az alábbiakra vonatkozó utasításokat tartalmazzák:

aa) a tűzvédelmi rendszer kioldása;

bb) annak ellenőrzése, hogy az ellenőrzött helyiségből mindenki távozott;

2006. július 5., szerda

cc) a legénység dolga a tűzvédelmi rendszer kioldásakor;

dd) a legénység dolga a tűzvédelmi rendszer meghibásodása esetén.

f) A kezelési utasítás figyelmeztet arra, hogy a tűzvédelmi rendszer kioldása előtt az ellenőrzött helyiségből a levegőt kiszívó égésmotorokat ki kell kapcsolni.

6. Figyelmeztető rendszer

a) A tartósan rögzített tűzvédelmi rendszereket fel kell szerelni hang- és fényjelző figyelmeztető rendszerekkel.

b) A figyelmeztető rendszernek azonnal be kell kapcsolnia, amint a tűzvédelmi rendszer kiold. A figyelmeztető hangjelzésnek elegendő ideig kell szólnia, míg az oltóanyag el nem indul, és azt ne lehessen kikapcsolni.

c) A figyelmeztető jelzésnek az ellenőrzött helyiségekben és a hozzájuk vezető folyosókon kívül egyértelműen észlelhetőnek, és jól hallhatónak kell lennie, még akkor is, ha az üzemi körülmények a lehető leghangosabb zajt keltik. Az ellenőrzött helyiség más hang- és fényjelzéseitől egyértelműen megkülönböztethetőnek kell lenniük.

d) A hangjelzésnek jól hallhatónak kell lennie a szomszédos helyiségekben is, még akkor is, ha az összekötő ajtók zárva vannak, és ha az üzemi körülmények a lehető leghangosabb zajt keltik.

e) Amennyiben a figyelmeztető rendszer nem önellenőrző a rövidzárak, vezeték megtörések és feszültségesés tekintetében, megfelelő működésének ellenőrzését lehetővé kell tenni.

f) Minden olyan helyiségnél, melyet oltóanyaggal lehet elárasztani, egy jól látható figyelmeztetést kell kitenni, amelyen a következő olvasható, fehér alapon piros betűkkel:

„Vorsicht, Feuerlöscheinrichtung!

Bei Ertönen des Warnsignals (Beschreibung des Signals) den Raum sofort verlassen!

Attention, installation d'extinction d'incendie

Quitter immédiatement ce local au signal (description du signal)!

Let op, brandblusinstallatie!

Bij het in werking treden van het alarmsignaal (omschrijving van het signaal) deze ruimte onmiddellijk verlaten!

Warning, fire-fighting installation!

Leave the room as soon as the warning signal sounds (description of signal)"

7. Nyomástartályok, szerelékek és nyomástartó csövek

a) A nyomástartályoknak, a szerelékeknek és a nyomástartó csöveknek meg kell felelniük az egyik tagállamban hatályos előírásoknak.

b) A nyomástartályokat a gyártó utasításai szerint kell felszerelni.

c) Nyomástartályokat, szerelékeket és nyomástartó csöveket nem szabad a lakóterekben felszerelni.

d) A nyomástartályok szekrényeiben és felszerelési helyein a hőmérséklet nem lépheti túl az 50 °C-ot.

e) A fedélzeten levő szekrényeket és felszerelési helyeket szilárdan rögzíteni kell, el kell látni ventilátorokkal, melyeket úgy kell elhelyezni, hogy a nyomástartály szivárgása esetén ne kerülhessen gáz a hajó belsejébe. Másik helyiségekkel való közvetlen összeköttetés nem megengedhető.

8. Az oltóanyag mennyisége

Amennyiben az oltóanyag mennyisége egynél több helyiségre szolgál, a rendelkezésre álló oltóanyag teljes mennyiségének nem kell többnek lennie, mint amennyi a legnagyobb ellenőrzött helyiséghez szükséges.

2006. július 5., szerda

9. Felszerelés, felügyelet és dokumentálás

a) A rendszert csak tűzvédelmi rendszerekre szakosodott cég szerelheti fel és módosíthatja. Az oltóanyag gyártójának és a rendszer gyártójának követelményeit (termék adatlap, biztonsági adatlap) be kell tartani.

b) A rendszert egy szakértő vizsgálja meg:

aa) üzembe helyezés előtt;

bb) kioldást követően újbóli üzembe helyezés előtt;

cc) minden módosítás vagy javítás után;

dd) rendszeresen legalább kétévente.

c) A felülvizsgálat során a szakértő ellenőrzi, hogy a rendszer megfelel-e a fejezetben foglalt követelményeknek.

d) Az ellenőrzésnek legalább az alábbiakra kell kiterjednie:

aa) az egész rendszer külső ellenőrzése;

bb) a csövek tömítettségének ellenőrzése;

cc) a vezérlő és kioldó rendszerek üzemi próbája;

dd) a nyomástartályok és tartalmuk ellenőrzése;

ee) az ellenőrzött helyiség tömítettségének és zárszerkezeteinek ellenőrzése;

ff) a tűzjelző rendszer ellenőrzése;

gg) a figyelmeztető rendszer ellenőrzése.

e) Ellenőrzési igazolást kell kiadni, mely tartalmazza az ellenőrzést végző aláírását és feltünteti az ellenőrzés dátumát.

f) A tartósan rögzített tűzvédelmi rendszerek számát be kell jegyezni a közösségi bizonyítványba.

10. CO_2 – tűzoltórendszerek

Az oltóanyagként CO_2-t használó tűzvédelmi rendszereknek meg kell felelniük az alábbi előírásoknak is, az 1.-9. szakaszokban foglalt követelményeken túl:

a) A CO_2 tartályokat az ellenőrzött helyiségen kívül, a többi helyiségtől hermetikusan elzárt helyen vagy szekrényben kell tárolni. Ezen helyek vagy szekrények ajtajai kifelé nyílnak, zárhatók és rajtuk az „Általános veszély figyelmeztetés" jel látható, az I. melléklet 4. ábrája szerint, mely legalább 5 cm magas, továbbá a „CO_2" jelzés, ugyanolyan színnel, és ugyanolyan magas betűkkel.

b) A CO_2 tartályok fedélzet alatti felszerelési helyeinek a szabadból könnyen megközelíthetőnek kell lenni. Ezek a helyiségek megfelelő, szívónyílással ellátott önálló szellőzéssel rendelkeznek, a fedélzeten levő többi szellőztetőrendszertől teljesen függetlenek.

c) A CO_2 tartályokat 0,75 kg/l-nél jobban nem szabad feltölteni. A nyomás alatt nem levő CO_2 gáz adott tömegét 0,56 m^3/kg-nak kell venni.

d) Az ellenőrzött helyiségre szolgáló CO_2 tömegének a bruttó tömeg legalább 40 %-ának kell lennie. Ezt a mennyiséget 120 másodperc alatt kell tudni biztosítani, és ellenőrizni kell azt, hogy a kibocsátás teljes volt-e.

e) A tartályszelepek kinyitása és az áramlásszabályozó szelep működtetése külön vezérlési műveletek.

f) A 6. szakasz b) alpontban említett megfelelő idő legalább 20 másodperc. Rendelkezni kell megbízható eszközzel a CO_2 gáz kibocsátását megelőző késleltetés biztosításához.

11. HFC-227ea – tűzvédelmi rendszerek

A HFC 227ea-t oltóanyagként használó tűzvédelmi rendszereknek meg kell felelniük az alábbi előírásoknak is, az 1.-9. szakaszokban foglalt követelményeken túl:

a) Ha több helyiséget szándékoznak védeni, minden helyiséget fel kell szerelni saját tűzvédelmi rendszerrel.

2006. július 5., szerda

b) Minden, az ellenőrzött helyiségben felszerelt HFC 227ea tartályt fel kell szerelni túlnyomásszabályozó szeleppel. Ennek veszélytelenül ki kell engednie a tartály tartalmát az ellenőrzött helyiségbe, ha a tartályt tűz hatása éri, és a tűzvédelmi rendszere nem oldott ki.

c) Mindent tartályt fel kell szerelni gáznyomás-ellenőrző készülékkel.

d) A tartályokat nem szabad 1,15 kg/l-nél jobban megtölteni. A nyomás alatt nem levő HFC 227ea adott tömegét 0,1374 m^3/kg-nak kell venni.

e) A HFC 227ea tömegének az ellenőrzött helyiség bruttó térfogata legalább 8 %-ának kell lennie. Ezt a mennyiséget 10 másodperc alatt kell biztosítani.

f) A HFC 227ea tartályokat fel kell szerelni nyomásfigyelővel, amely hang- és fényjelzést ad a kormányállásban, amennyiben a hajtóerő indokolatlanul esik. Kormányállás hiányában a vészjelzést az ellenőrzött helyiségben kell adni.

g) Elárasztást követően az ellenőrzött helyiségben a koncentráció nem lépheti túl a 10,5 %-ot.

h) A tűzvédelmi rendszer nem tartalmazhat alumíniumból készült alkatrészeket.

12. IG-541 – tűzvédelmi rendszerek

Az IG-541-et oltóanyagként használó tűzvédelmi rendszereknek meg kell felelniük az alábbi előírásoknak is, az 1.-9. szakaszokban foglalt követelményeken túl:

a) Ha több helyiséget szándékoznak védeni, melyek bruttó térfogata különböző, mindegyik helyiséget saját tűzvédelmi rendszerrel kell felszerelni.

b) Minden, az ellenőrzött helyiségben felszerelt IG-541 tartályt fel kell szerelni túlnyomásszabályozó szeleppel. Ennek veszélytelenül ki kell engednie a tartály tartalmát az ellenőrzött helyiségbe, ha a tartályt tűz hatása éri, és a tűzvédelmi rendszere nem oldott ki.

c) Minden tartályt fel kell szerelni tartalomellenőrző készülékkel.

d) A tartály töltési nyomása nem lépheti túl a 200 bar-t + 15 °C-on.

e) Az IG-541 tömege az ellenőrzött helyiség bruttó térfogatának legalább 44 %-a, és legfeljebb 50 %-a. Ezt a mennyiséget 120 másodpercen belül kell biztosítani.

13. Tárgyak védelmére szolgáló tűzvédelmi rendszerek

A motorterekben, kazánterekben és szivattyúházakban levő tárgyak védelmére tartósan rögzített tűzvédelmi rendszerek csak a bizottság ajánlásai alapján megengedhetők.

10.04. cikk

Mentőcsónakok

1. Az alábbi víz járműveken tartani kell az EN 1914: 1997. európai szabvány szerinti mentőcsónakot:

a) a 150 tonnánál nagyobb hordképességű önjáró teherhajókat és uszályokat;

b) a 150 m^3-nél nagyobb vízkiszorítású vontató- és tolóhajókat;

c) az úszó munkagépeket;

d) az utasszállító hajókat.

2. Az ilyen mentőcsónakokat egy személynek tudnia kell biztonságosan vízre helyezni az első szükséges kézi intézkedéstől számított 5 percen belül. Ha gépi meghajtású vízrebocsátó eszközt használnak, annak ugyanolyan biztonságosnak kell lennie, és a gyors vízrebocsátást nem befolyásolhatja, ha az áramforrás leáll.

3. A felfújható csónakokat a gyártó előírásai szerint kell ellenőrizni.

2006. július 5., szerda

10.05. cikk

Mentőgyűrűk és mentőmellények

1. A vízi járművek fedélzetén az EN 14144: 2002. európai szabvány szerint legalább három mentőgyűrűnek kell lenni. Ezek használatra készek, a fedélzeten a tartójukhoz történő rögzítés nélkül helyezkednek el. Legalább egy mentőgyűrűnek kell lennie a kormányállás közvetlen közelében, ezt fel kell szerelni öngyújtó, elemmel működő fénnyel, amelyet a víz nem olt ki.

2. Személyhez igazított, önműködően felfújódó, az EN 395: 1998. vagy EN 396: 1998. európai szabványnak megfelelő mentőmellény minden, a vízi jármű fedélzetén szokásosan tartózkodó személy számára hozzáférhető legyen.

   Gyermekek számára az e szabványoknak megfelelő, nem felfújható mentőmellények is megengedhetők.

3. Ellenőrzésük a gyártó előírásai szerint történik.

11. FEJEZET

BIZTONSÁG A MUNKAÁLLOMÁSOKON

11.01. cikk

Általános rendelkezések

1. A hajókat úgy kell megépíteni, elrendezni és felszerelni, hogy az emberek biztonságosan tudjanak dolgozni és mozogni.

2. A fedélzeti munkavégzéshez szükséges tartósan rögzített berendezéseket úgy kell kiépíteni, elrendezni és rögzíteni, hogy működésük, használatuk és karbantartásuk biztonságos legyen. A hordozható vagy magas hőmérsékletű szerkezeti elemeket szükség esetén védelmi berendezésekkel kell felszerelni.

11.02. cikk

Leesés elleni védelem

1. A fedélzeteknek és az oldalfedélzeteknek simának kell lennie, sehol sem okozhatnak megcsúszás, és nem alakulhat ki rajtuk tócsa.

2. A fedélzetek, oldalfedélzetek, motortér padlók, fordulók, lépcsők és az oldalfedélzet kikötőbakjainak teteje olyan legyen, hogy azokon ne lehessen megcsúszni.

3. Az oldalfedélzet kikötőbakjainak tetejét, és a folyosókon levő akadályokat, úgymint lépcsőszegélyek, a környezettől elütő színre kell festeni.

4. A fedélzetek külső szélét és az olyan munkaállomásokat, ahol több mint 1 méterről le lehet esni, fel kell szerelni legalább 0,70 m magas korlátokkal vagy keretekkel, vagy az EN 711:1995. sz. európai szabványnak megfelelő védőkorláttal, amely fogódzóból, egy térdmagasságban és egy lábmagasságban levő korlátból áll. Az oldalfedélzeteket fel kell szerelni lábvédő korláttal és a kerethez rögzített fogódzóval. A keretfogódzók nem kötelezőek, ha az odalfedélzeten van nem leengedhető oldalsó védőkorlát.

5. Az olyan munkaállomásokon, ahol több mint 1 méterről le lehet esni, a felügyeleti szerv előírhatja a megfelelő felszerelés és berendezés használatát a biztonságos munkavégzés biztosítása érdekében.

11.03. cikk

A munkaállomások méretezése

A munkaállomásoknak elég nagynak kell lenni ahhoz, hogy az ott dolgozó valamennyi embernek elegendő szabad mozgástere legyen.

11.04. cikk

Oldalfedélzetek

1. Az oldalfedélzet teljes szélessége legalább 0,60 m. Ez a szám csökkenthető 0,50 m-re bizonyos pontokon, amelyek a hajó üzemeltetéséhez szükségesek, mint pl. a fedélzetmosó szelepek. A kikötőbakoknál és a kötélbakoknál ez 0,40 m-re csökkenthető.

2006. július 5., szerda

2. Az oldalfedélzet felett 0,90 m-rel az oldalfedélzet teljes szélessége 0,54 m-re csökkenthető, feltéve, hogy a fenti teljes szélesség a hajótest külső széle és a raktér belső széle között nem kisebb 0,65 m-nél. Ebben az esetben az oldalfedélzet teljes szélessége 0,50 m-re csökkenthető, ha az oldalfedélzet külső szélét a leesést megakadályozó, EN 711:1995. sz. európai szabvány szerinti védőkorláttal szerelik fel. 55 m vagy annál kisebb hosszúságú, csak hátsó lakótérrel rendelkező vízi járműveken a védőkorláttól el lehet tekinteni.

3. Az 1. és 2. szakasz követelményei az oldalfedélzet feletti legfeljebb 2,00 m magasságig érvényesek.

11.05. cikk

A munkaállomások megközelítése

1. A személyek és tárgyak mozgásához szükséges bejáratoknak és folyosóknak megfelelő méretűnek kell lenni, elrendezésük pedig az alábbiakat követi:

   a) a bejáratok nyílásainál elegendő hely van, hogy a mozgás ne legyen akadályozva;

   b) az átjáró teljes szélességének meg kell felelnie a munkaállomás tervezett használatának, nem lehet 0,60 m-nél keskenyebb, kivéve 8 m-nél rövidebb vízi járművek esetében, amikor 0,50 m-re csökkenthető;

   c) a folyosó teljes magassága a párkánnyal együtt legalább 1,90 m.

2. Az ajtókat úgy kell elrendezni, hogy mindkét oldalról biztonságosan nyithatók és csukhatók legyenek. Véletlen nyitás vagy csukás ellen védeni kell őket.

3. Ha a bejáratok, kijáratok és átjárók szintjében 0,5 m-nél nagyobb különbség mutatkozik, akkor megfelelő lépcsőket, létrákat, hágcsókat vagy hasonló felszereléseket kell alkalmazni.

4. Lépcsőt akkor kell alkalmazni, ha a tartósan elfoglalt munkaállomás szintje 1 m-rel meghaladja azt a szintet, ahonnan az elérhető. Ez a követelmény nem vonatkozik a vészkijáratokra.

5. A raktérrel rendelkező hajóknál minden raktér mindkét végén tartósan rögzített bejárati lehetőséget kell biztosítani.

   Az 1. mondattól való eltérésként a tartósan rögzített bejárati lehetőségtől el lehet tekinteni, ha legalább két létra áll rendelkezésre, melyek legalább 3 lépcsőfokkal túlnyúlnak a nyíláskereten és hajlásszögük 60°.

11.06. cikk

Kijáratok és vészkijáratok

1. A kijáratok számának, kialakításának és méreteinek, beleértve a vészkijáratokét is, összhangban kell lenniük a helyiség rendeltetésével és nagyságával. Ha az egyik kijárat vészkijárat, azt egyértelműen meg kell jelölni.

2. A vészkijáratok és a vészkijáratként használt tetőablakok fedeleinek nyílása legalább 0,36 m^2, a legkisebb méret pedig legalább 0,50 m.

11.07. cikk

Létrák, lépcsők és hasonló felszerelések

1. A lépcsőket és a létrákat szilárdan rögzíteni kell. A lépcsők legalább 0,60 m szélesek, és a fogódzók közötti teljes szélesség legalább 0,60 m; a lépcsők legalább 0,15 m mélyek; a lépcsőfokok felülete csúszásmentes, a háromnál több fokú lépcsők pedig fogódzóval vannak felszerelve.

2. A létrák és a külön felszerelt lépcsőfokok teljes szélessége legalább 0,30 m; a lépcsőfokok nem lehetnek 0,30 m-nél távolabb egymástól, és a lépcsőfokok és a szerkezeti elemek közötti távolság legalább 0,15 m.

2006. július 5., szerda

3. A létrák és a külön felszerelt lépcsőfokok felülről könnyen észlelhetők, a kijárati nyílásoknál pedig biztonsági fogódzókkal vannak felszerelve.

4. A hordozható létráknak legalább 0,40 m, az alapnál legalább 0,50 m szélesnek kell lenniük; biztosítani kell, hogy ne dőlhessenek fel, vagy ne csúszhassanak meg; a létrafokokat biztonságosan rögzíteni kell a függőleges részhez.

11.08. cikk

Belső terek

1. A belső munkaállomások méretének, kiépítésének és elrendezésének összhangban kell lenni a végzett munkával, és meg kell felelni az egészség- és biztonságvédelmi követelményeknek. A helyiségeket fel kell szerelni megfelelő, nem káprázató világítással és szellőztető rendszerrel. Szükség esetén a megfelelő hőmérsékletet fenntartó fűtőberendezéssel kell felszerelni.

2. A belső munkaállomások padlójának szilárdnak és tartósnak kell lennie, kialakításának pedig olyannak, amely nem okoz elbotlást vagy megcsúszást. A fedélzetekben és a padlókban levő nyílásokat nyitott helyzetben rögzíteni kell a leesés ellen, az ablakokat és a tetőablakokat pedig úgy kell kiépíteni és felszerelni, hogy működésük és tisztításuk biztonságos legyen.

11.09. cikk

Zaj- és rezgésvédelem

1. A munkaállomásokat úgy kell elhelyezni, felszerelni és tervezni, hogy a legénység tagjai ne legyenek kitéve káros rezgéseknek.

2. Az állandó munkaállomásokat továbbá úgy kell kialakítani és hangszigetelni, hogy a legénység tagjainak egészségét és biztonságát a zaj ne érintse.

3. Azon legénységnek, akik minden nap 85 dB(A)-t meghaladó zajszintnek vannak kitéve, egyéni hallásvédő felszerelést kell biztosítani. A 91 dB (A)-t meghaladó zajszintű munkaállomásokon ki kell tenni egy táblát, mely egy szimbólummal jelzi, hogy a hallásvédő felszerelés használata kötelező, ennek átmérője legalább 10 cm, az I. melléklet 7. ábrája szerint.

11.10. cikk

Nyílásfedelek

1. A nyílásfedeleknek könnyen hozzáférhetőnek és biztonságos kezelhetőségűnek kell lenni. A 40 kg-ot meghaladó súlyú nyílásfedeleket úgy kell kialakítani, hogy csússzanak, vagy elforduljanak, illetve fel kell szerelni ezeket mechanikus nyitószerkezettel. Az emelőszerkezettel nyíló nyílásfedeleket fel kell szerelni megfelelő és könnyen kapcsolható szerkezetekkel. A nem cserélhető nyílásfedeleket és a felső párkányokat jól láthatóan meg kell jelölni, hogy látszódjon, melyik nyílásfedélhez tartoznak, és fel kell tüntetni az említett nyílásfedelek pontos helyét.

2. A nyílásfedeleket rögzíteni kell, hogy a szél vagy a rakodóberendezés ne hajlíthassa ki azokat. A csúszófedeleket rögzítőszerkezettel kell felszerelni, melyek megakadályozzák a 0,40 m-nél nagyobb véletlen vízszintes elmozdulást; ezeket rögzíteni kell a végleges pozíciójukban. A többsoros nyílásfedeleket rögzítőszerkezettel kell ellátni, melyek pozícióba rögzítenek.

3. A mechanikusan működő nyílásfedelek áramforrásának automatikusan ki kell kapcsolnia, amikor a vezérlőkapcsoló kiold.

4. A nyílásfedeleknek el kell bírniuk azokat a terheket, amiknek ki lehetnek téve. Azoknak a nyílásfedeleknek, melyeken járkálhatnak, legalább 75 kg koncentrált súlyt kell elbírniuk. Azokat a nyílásfedeleket, melyeket nem alakítottak ki, hogy járkáljanak rajtuk, e szerint kell megjelölni. Azokat a nyílásfedeleken, melyeket úgy alakítottak ki, hogy a fedélzeti hajórakományt elbírják, meg kell jelölni a megengedett terhelést t/m²-ben. Ha szükség van alátámasztásra a megengedett legnagyobb terhelés felvételéhez, ezt egy alkalmas helyen jelölni kell; ebben az esetben a vonatkozó rajzokat a fedélzeten kell tartani.

2006. július 5., szerda

11.11. cikk

Csörlők

1. A csörlőket úgy kell kialakítani, hogy a munkavégzés biztonságos legyen. A csörlőket a teher véletlen kioldását megakadályozó szerkezettel fel kell szerelni. Az automatikus reteszelés nélküli csörlőkön féket kell felszerelni, amely megfelelően megállíthatja a húzóerőt.

2. A kézzel működtetett csörlőkre olyan szerkezetet kell szerelni, amely megakadályozza a forgattyú visszacsapását. A mind gépi, mind kézi erővel meghajtott csörlőket úgy kell kialakítani, hogy a motoros hajtóerő-vezérlés ne aktiválhassa a kézi vezérlést.

11.12. cikk

Daruk

1. A darukat a legjobb gyakorlat szerint kell megépíteni. A működésük során keletkező erőket biztonságosan kell átadni a hajó szerkezetének; ezek nem ronthatnak a stabilitáson.

2. A darukra a gyártó, alábbi információkat tartalmazó tábláját fel kell tenni:

   a) a gyártó neve és címe;

   b) a CE-jelölés és a gyártás éve;

   c) sorozat vagy típus;

   d) ahol van, sorozatszám.

3. A darukon a megengedhető legnagyobb terhelést letörölhetetlenül és jól olvashatóan fel kell tüntetni.

   Ha egy daru biztonságos üzemi terhelése nem lépi túl a 2 000 kg-ot, elegendő, ha a darun feltüntetik a maximális hatósugár üzemi terhelését letörölhetetlenül és jól olvashatóan.

4. A törési és nyírási balesetek elkerülése végett fel kell szerelni védelmi berendezéseket. A daru külső részei mellett felfele, lefele és oldalra 0,5 m biztonsági távolságot kell hagyni, a külső részek és a környező tárgyak között. Munkaállomásokon és folyosókon kívül az oldalsó biztonsági távolság nem kötelező.

5. A gépi meghajtású daruknál lehetővé kell tenni az engedély nélküli használat megelőzését. Ezeket a darukat csak a fenti daruvezetői állásból lehessen elindítani. A vezérlésnek automatikusan visszatérő típusúnak kell lennie (folyamatos nyomású gombok); működésük irányának minden kétséget kizáróan egyértelműnek kell lenni.

   Ha a gépi meghajtás leáll, a tehernek nem szabad ellenőrizetlenül leesnie. A véletlen darumozgásokat meg kell előzni.

   Az emelőszerkezet felfele irányuló mozgását és a biztonságos üzemi terhelés túllépését megfelelő eszközzel kell korlátozni. Az emelőszerkezet lefele irányuló mozgását korlátozni kell, ha a tervezett üzemi feltételek mellett a kampó illesztésekor kettőnél kevesebb kábelmenet van a dobon. Az ide tartozó számláló meg azután is mozoghat, miután az automatikus korlátozó berendezés működésbe lépett.

   A futókötélzet kábeleinek nyúlási szilárdságának a kábel megengedhető terhelése ötszörösének kell lennie. A kábelszerkezetnek hibátlannak kell lennie, és a kialakításnak meg kell felelnie a darukon történő használatnak.

6. Az első üzembe helyezés előtt, vagy nagyobb átalakítást követően számításokkal és terhelési próbával kell igazolni a megfelelő szilárdságot és stabilitást.

   Ha a daru biztonságos üzemi terhelése nem lépi túl a 2 000 kg-ot, a szakértő dönthet úgy, hogy a számításos igazolást teljes egészében vagy részben helyettesítheti egy terhelési próba a biztonságos terhelés 1,25-szörösével, melyet a teljes üzemi kiterjedésben elvégeznek.

   Az első és második bekezdés szerinti elfogadhatósági próbát a felügyeleti szerv által elismert szakértő végzi.

2006. július 5., szerda

7. A darukat rendszeresen, de legalább 12 havonta egy illetékes személynek ellenőriznie kell. A szemle során a daru biztonságos üzemi feltételeit szemrevételezéssel és üzemi próbával kell ellenőrizni.

8. Legkésőbb tízévente az elfogadhatósági próbát követően a darut ismét be kell vizsgáltatni a felügyeleti szerv által elfogadott szakértővel.

9. Azoknak a daruknak, melyek biztonságos üzemi terhelése meghaladja a 200 kg-ot, vagy amelyeket teherátrakásra használnak, vagy amelyeket kocsiemelők, pontonok vagy egyéb úszó munkagépek fedélzetén, illetve munkaterületen levő vízi járművön használnak, a tagállamok egyike követelményeinek is meg kell felelniük.

10. Minden darura vonatkozóan legalább az alábbi dokumentumokat kell a fedélzeten tartani:

    a) a daru gyártójának kezelési utasításait, melyek legalább az alábbi információkat tartalmazzák:

    – működési kör és a vezérlés funkciói;

    – legnagyobb megengedhető biztonságos üzemi terhelés a kiterjedés funkciójaként;

    – a daru legnagyobb megengedhető elhajlása;

    – szerelési és karbantartási utasítások;

    – a rendszeres ellenőrzésekre vonatkozó utasítások;

    – általános műszaki adatok.

    b) a 6.-8. és a 9. szakaszok szerint elvégzett felülvizsgálatokra vonatkozó bizonyítványok.

11.13. cikk

Gyúlékony folyadékok tárolása

55 °C-nál alacsonyabb lobbanáspontú gyúlékony folyadékok tárolására a fedélzeten egy éghetetlen anyagból készült, szellőző szekrényt kell biztosítani. Ennek külsején a „Nyílt láng használata és dohányzás tilos” jelet fel kell tüntetni, melynek átmérője legalább 10 cm, az I. melléklet 2. ábrája szerint.

12. FEJEZET

LAKÓTEREK

12.01. cikk

Általános rendelkezések

1. A hajóknak rendelkezniük kell a fedélzeten szokásosan tartózkodó személyek, de legalább a minimális legénység számára lakótérrel.

2. A lakóteret úgy kell megtervezni, méretezni és berendezni, hogy megfeleljen a hajón tartózkodók biztonságára, egészségvédelmére és kényelmére vonatkozó követelményeknek. Megközelítése biztonságos és könnyű, meleg és hideg ellen szigetelve van.

3. A felügyeleti szerv engedélyezhet az e fejezet rendelkezéseitől eltéréseket, ha a fedélzeten tartózkodók egészségvédelmét és biztonságát más módon biztosítják.

4. A felügyeleti szerv a közösségi bizonyítványba bejegyez minden olyan korlátozást, amely a 3. szakaszban említettektől való eltérésekből adódóan a hajó napi üzemelési idejére és üzemmódjára vonatkoznak.

12.02. cikk

Különleges kialakítási követelmények

1. A lakóterek megfelelő szelőztetését biztosítani kell, még akkor is, ha az ajtók zárva vannak; továbbá, a nappali helyiségeket megfelelő természetes megvilágítással kell ellátni, és lehetőség szerint kilátást kell biztosítani.

2. Ha a lakótérnek nincs a fedélzet szintjében lévő bejárata, és a magasságkülönbség 0,30 m vagy több, akkor a lakóteret lépcsőkön keresztül kell megközelíteni.

2006. július 5., szerda

3. A hajó mellső részén kialakított lakótér padlószintje nem lehet 1,2 m-nél mélyebben, mint a legnagyobb merülés síkja.

4. A nappali és a hálóhelyiségek legalább két kijárattal kell, hogy rendelkezzenek, melyek egymástól a lehető legtávolabb helyezkednek el, és amelyek menekülési útvonalként szolgálnak. Egy kijárat kialakítható vészkijáratnak. Ez nem vonatkozik azokra a helyiségekre, melyek kijárata közvetlenül a fedélzetre vagy menekülési útvonalként szolgáló folyosóra nyílik, feltéve, hogy a folyosón két kijárat van egymástól függetlenül, a hajó jobb és baloldalára. Vészkijáratok és vészkijáratként szolgáló ablakok, tetőablakok legalább 0,36 m^2 nyílással kell, hogy rendelkezzenek, és a nyílás rövidebb oldala hosszának legalább 0,5 m-nek kell lennie, és gyors evakuálást kell lehetővé tenniük vészhelyzet esetén. A menekülési útvonalak szigetelésének és burkolatának égésgátló anyagból kell készülni, továbbá a menekülési útvonalak használhatóságát mindenkor biztosítani kell megfelelő eszközökkel, mint pl. létrák vagy külön felszerelt lépcsőfokok.

5. A lakótereket védeni kell az elviselhetetlen zajjal és rezgésekkel szemben. A megengedhető legnagyobb hangnyomás-szintek a következők:

   a) 70 dB(A) a nappali helyiségekben;

   b) 60 dB(A) a hálóhelyiségekben. Ez a rendelkezés a tagállamok nemzeti jogszabályai értelmében nem érinti azokat a hajókat, amelyek kizárólag a személyzet pihenési idején kívül üzemelnek. A napi üzemi időtartam korlátozását a közösségi bizonyítványba be kell jegyezni.

6. A lakótérben az állómagasság nem lehet kevesebb 2 m-nél.

7. Általános szabályként, a hajókon lennie kell legalább egy nappali helyiségnek, a hálóhelyiségtől leválasztva.

8. A lakótér szabad padlófelülete nem lehet kevesebb, mint 2 m^2 személyenként, és semmikor sem lehet 8 m^2-nél kisebb a teljes tere. (leszámítva a bútorokat, kivéve asztalok és székek).

9. A nappali és a hálóhelyiségek térfogata nem lehet kisebb, mint 7 m^3.

10. Az egy személyre számított légtérfogat a nappali helyiségekben egy főre számítva legalább 3,5 m^3 kell, legyen, és a hálóhelyiségekben legalább 5 m^3 az első személy számára és 3 m^3 minden további személy részére. Ez a légtérfogat a szekrények, ágyak stb. levonása után megmaradó térfogat. A hálókabinok, ha csak lehet, legfeljebb két felnőtt tartózkodására tervezhetők. Az ágynak a padlószinttől legalább 0,3 m magasan kell lennie. Ha az egyik ágy a másik felett van elhelyezve, minden ágy között legalább 0,60 m szabad térnek kell lennie.

11. Az ajtók nyílásának magassága legalább 1,9 m-rel van a fedélzet vagy a padló szintje felett, szabad szélessége pedig legalább 0,6 m. Megengedett, hogy az előírt magasság tolótető vagy zsanéros fedél alkalmazásával valósuljon meg. Az ajtók kifele nyílnak, és mindkét oldalról nyithatók. Az ajtónyílásban lévő küszöblemez legfeljebb 0,4 m magas, más biztonsági rendelkezés sérelme nélkül.

12. A lépcsőknek rögzítettnek kell lenniük. Biztonságos közlekedést kell biztosítaniuk és ez akkor tekinthető teljesítettnek, ha:

   a) szélességük legalább 0,60 m;

   b) a lépcsőfokok mélysége legalább 0,15 m;

   c) a lépcsőfokok csúszásmentesek;

   d) ha a lépcsőfokok száma háromnál több, akkor legalább egy korláttal vagy kapaszkodóval kell azokat ellátni.

13. Veszélyes gázokat vagy folyadékokat szállító csövek, és különösen olyan nagy nyomás alatt levő csövek, melyek szivárgása veszélyeztetheti az embereket, nem helyezhetők a lakótérbe vagy a lakótérhez vezető folyosóra. Ez nem vonatkozik a gőzcsövekre és a hidraulikus rendszer csöveire, feltéve, hogy azok fémburkolattal vannak ellátva, továbbá nem vonatkozik a háztartási célú cseppfolyós gázberendezések csöveire.

12.03. cikk

Tisztasági berendezések

1. A lakótérrel rendelkező hajókat legalább a következő egészségügyi berendezésekkel kell ellátni:

   a) egy WC minden lakótéri egységben vagy minden hat személyzeti főre; ezeket friss levegővel szellőztethetővé kell tenni,

b) az ivóvíz-rendszerre kötött, hideg- és melegvíz csatlakozással és szennyvízcsővel ellátott mosdókagyló, lakótéri egységenként vagy minden négy személyzeti főre,

c) az ivóvízrendszerre kötött hideg- és melegvíz csatlakozással ellátott zuhanyozó vagy fürdőkád lakótéri egységenként vagy minden hat személyzeti főre.

2. A egészségügyi berendezéseknek a lakóhelyiségek közvetlen közelében kell lenniük. A WC-k nem rendelkezhetnek közvetlen bejárattal a konyhákba, az étkezőkbe vagy a nappali-konyhákba.

3. A WC-fülkék padlófelületének legalább 1 m^2-nek kell lennie, legalább 0,75 m széles és legalább 1,10 m hosszú. A legfeljebb két személyt kiszolgáló, kabinokban levő WC fülkék lehetnek kisebbek. Ha a WC fülkében van mosdó és/vagy zuhanyzófülke, a padlófelületet legalább a mosdó és/vagy zuhanyzófülke (vagy fürdőkád) által elfoglalt padlófelülettel meg kell növelni.

12.04. cikk

Hajókonyha

1. A konyhák kombinálva lehetnek a nappali helyiségekkel.

2. A konyhák a következőkkel vannak felszerelve:

a) főzőkészülék;

b) mosogató lefolyóval;

c) ivóvíz-ellátásra szolgáló berendezés;

d) hűtőgép;

e) elegendő tároló és munkahely.

3. Az étkezőhelyiségeknek, melyek nappali-konyhából állnak, elegendő alapterülettel kell rendelkezniük annyi személy részére, ahányan azokat egy időben igénybe veszik. Az ülőhelyek szélességének legalább 0,6 m-nek kell lennie.

12.05. cikk

Ivóvíz

1. A lakótérrel rendelkező hajókat fel kell szerelni ivóvíz-ellátásra szolgáló berendezéssel. Az ivóvíztartályok töltőnyílásait és az ivóvízvezetékeket meg kell jelölni akként, hogy azok kizárólag ivóvízhez szolgálnak. Az ivóvíz töltőcsapokat a fedélzet felett kell elhelyezni.

2. Az ivóvíz-ellátásra szolgáló berendezésekre vonatkozó követelmények:

a) belső felületüknek korrózióálló anyagból kell készülnie, amely nem rejt fiziológiai veszélyt;

b) nem szabad rajta olyan csőszakasznak lennie, amely nem biztosítja a víz folyamatos átfolyását, továbbá

c) védeni kell a túlzott hő hatásától.

3. A 2. szakaszon túlmenően, az ivóvíztartályoknak meg kell felelniük a következőknek:

a) a tartályoknak a hajón tartózkodó személyek számának megfelelő, személyenként legalább 150 literes űrtartalommal kell rendelkezniük, annyi személyre, ahányan általában a fedélzeten tartózkodnak, és legalább a minimális legénységi létszámra;

b) rendelkezniük kell megfelelő, zárható nyílással, amely lehetővé teszi a belső rész tisztítását;

c) vízszintjelzővel kell felszerelni;

d) a szabad levegőre vezető szellőztetőcsővel és megfelelő szűrőkkel kell felszerelni.

2006. július 5., szerda

4. Az ivóvíztartályoknak más célra szolgáló tartályokkal közös falai nem lehetnek. Ivóvíz-vezetékek más folyadékok tárolására szolgáló tartályokon vagy tartányokon nem vezethetők keresztül. Az ivóvíz ellátásra szolgáló rendszert más csőrendszerekkel összekötni tilos. Más folyadékok vagy gázok szállítására szolgáló csövek ivóvíz-tartályokon nem vezethetők keresztül.

5. Nyomás alatti ivóvíztartályok csak természetes összetételű sűrített levegővel üzemeltethetők. Ha a sűrített levegőt kompresszorral állítják elő, akkor közvetlenül a nyomás alatti víztartály elé levegőszűrőt vagy olajleválasztót kell beépíteni, kivéve azt az esetet, ha a vizet és a sűrített levegőt membrán választja el egymástól.

12.06. cikk

Fűtés és szellőztetés

1. A lakóteret el kell látni olyan fűtési rendszerrel, amely alkalmas a rendeltetési célnak megfelelő hőmérséklet fenntartására. A fűtésrendszernek meg kell felelnie az olyan időjárási viszonyoknak, amelyeknek a hajó ki lehet téve.

2. A lakóteret megfelelően szellőztetni kell, akkor is, ha a bejárat zárva van. A szellőzésnek biztosítani kell a megfelelő légcserét minden klimatikus körülmény mellett.

3. A lakóteret úgy kell kialakítani, hogy amennyire csak lehetséges, a hajó más részeiből, mint pl. a motortérből vagy a raktérből származó szennyezett levegő ne juthasson be; ha mesterséges szellőztetést alkalmaznak, a légbeszívókat úgy kell elhelyezni, hogy a fenti követelmények teljesüljenek.

12.07. cikk

Egyéb lakótéri berendezések

1. Minden, a hajón tartózkodó személyzet számára biztosítani kell saját ágyat és saját, zárható ruhásszekrényt. Az ágy belméreteinek legalább 2,00 × 0,90 m-nek kell lenni.

2. A munkaruhák tárolására és szárítására megfelelő helyiséget kell biztosítani, amely nem lehet a hálóhelyiségekben.

3. Minden lakóteret fel kell szerelni elektromos világítással. Gáz vagy folyékony üzemanyagot használó további lámpákat csak a nappali helyiségekben szabad használni. A folyékony üzemanyagot használó világítóberendezéseknek fémből kell készülniük, és csak 55 °C-nál magasabb lobbanáspontú anyagot, vagy kereskedelmi paraffinolajat használhatnak. Ezeket olyan helyre kell tenni vagy rögzíteni, ahol nem okozhatnak tűzveszélyt.

13. FEJEZET

TÜZELŐANYAGGAL MŰKÖDŐ FŰTŐ-, FŐZŐ- ÉS HŰTŐBERENDEZÉSEK

13.01. cikk

Általános rendelkezések

1. A cseppfolyósított gázzal működő fűtő-, főző- és hűtőberendezéseknek meg kell felelniük az e melléklet 14. fejezetében foglalt követelményeknek.

2. A fűtő-, főző- és hűtőberendezéseket, tartozékaikkal együtt, úgy kell megtervezni és kiépíteni, hogy ne jelentsenek veszélyt, még túlmelegedés esetén sem. Ezeket úgy kell felszerelni, hogy véletlenül ne borulhassanak fel, vagy mozdulhassanak el.

3. A 2. szakaszban említett berendezéseket olyan helyiségekben nem szabad felszerelni, ahol 55 °C alatti lobbanáspontú anyagokat használnak, vagy tárolnak. Ilyen helyiségekbe ezekből a berendezésekből csövek sem vezethetnek.

4. Az égéshez szükséges levegőt biztosítani kell.

5. A fűtőberendezéseket szilárdan rögzíteni kell a csövekhez, melyeket megfelelő szellőzőkürtővel, vagy a szél elleni védelmet nyújtó berendezéssel kell felszerelni. Ezeket úgy kell elhelyezni, hogy a tisztántartás lehetséges legyen.

2006. július 5., szerda

13.02. cikk

Folyékony tüzelőanyagok, olajtüzelésű berendezések használata

1. A folyékony tüzelőanyaggal működő fűtő-, főző- és hűtőberendezések csak olyan tüzelőanyaggal működhetnek, melyek lobbanáspontja 55 °C felett van.

2. Az 1. szakasztól eltérve, a kanócos égőfejekkel ellátott, vagy kereskedelmi paraffinolajjal üzemelő fűtő-, főző- és hűtőberendezések megengedhetők a lakótérben és a kormányállásban, feltéve, hogy a tüzelőanyag-tartály kapacitása nem nagyobb 12 liternél.

3. A kanócos égőfejekkel ellátott berendezéseknek meg kell felelniük a következőknek:

   a) fémből készült tüzelőanyag-tartállyal kell rendelkezniük, amelynek töltőnyílása zárható, és amelynek nincs lágyforrasztásos illesztéke a maximális töltési szint alatt, és amelyeket úgy kell megtervezni és felszerelni, hogy a tüzelőanyag-tartályt ne lehessen véletlenül kinyitni vagy kiüríteni;

   b) begyújtásuknak másik folyékony tüzelőanyag segítsége nélkül kell történnie;

   c) úgy kell ezeket felszerelni, hogy az égetésből keletkező gázok biztonságos kivezetése biztosítva legyen.

13.03. cikk

Motorpetróleum-égető kályhák és porlasztásos olajégető fűtőberendezések

1. A motorpetróleum-égető kályhákat és porlasztásos olajégető fűtőberendezéseket a legjobb gyakorlat szerint kell megépíteni.

2. Ha motorpetróleum-égető kályhát és porlasztásos olajégető fűtőberendezést a motortérben szerelnek fel, a fűtőberendezés és a motorok levegőellátását úgy kell megtervezni, hogy a fűtőberendezések és a motorok megfelelően, biztonságosan és egymástól függetlenül üzemelhessenek. Szükség esetén biztosítani kell a külön levegőellátást. A berendezést úgy kell felszerelni, hogy az égőfej lángja a motortér egyéb berendezéseinek részeit ne érhesse el.

13.04. cikk

Motorpetróleum-égető kályhák

1. A motorpetróleum-égető kályhák begyújtásának másik éghető folyadék használata nélkül kell történnie. Ezeket egy fémből készült csepegtetőtálca fölé kell helyezni, amely körülfogja az összes tüzelőanyag-szállító alkatrészt, és amelynek oldalai legalább 20 mm magasak, befogadóképessége pedig legalább 2 liter.

2. A motortérben elhelyezett motorpetróleum-égető kályhák esetén az 1. szakaszban előírt csepegtetőtálca széleinek legalább 200 mm magasnak kell lenniük. A motorpetróleum-égőfej alsó szélének a csepegtetőtálca széle felett kell elhelyezkednie. A csepegtetőtálca felső széle pedig a padló felett legalább 100 mm-re nyúljon ki.

3. A motorpetróleum-égető kályhákat fel kell szerelni megfelelő szabályozóval, amely minden beállításnál biztosítja a tüzelőanyag állandó áramlását az égőfejhez, és amely megakadályozza a tüzelőanyag szivárgását, ha a láng kialudna. Azokat a szabályozókat lehet alkalmasnak tekinteni, amelyek megfelelően működnek, még akkor is, ha rezgésnek vannak kitéve, és akár 12°-os szögben dőlnek meg, továbbá amelyek, a szintszabályozó úszón kívül az alábbiakkal is rendelkeznek:

   a) egy második úszó, amely a tüzelőanyag-áramlást biztonságosan és megbízhatóan elzárja, ha a megengedett szint túl van lépve, vagy

   b) egy túlfolyócső, de csak ha a csepegtetőtálca elegendő befogadóképességgel rendelkezik ahhoz, hogy beleférjen legalább az üzemanyagtartály tartalma.

2006. július 5., szerda

4. Ha a motorpetróleum-égető kályha tüzelőanyag-tartályt külön szerelik fel:

   a) a tartály és az égőfej betáplálása közötti szintkülönbség nem lépheti túl a gyártó kezelési utasításában meghatározott értéket;

   b) úgy kell felszerelni, hogy védve legyen a váratlan felmelegedéstől;

   c) a tüzelőanyag-ellátást a fedélzetről lehessen megszakítani.

5. A motorpetróleum-égető kályhák csöveit el kell látni egy eszközzel, amely megakadályozza a huzat átfordítását.

13.05. cikk

Porlasztásos olajégető fűtőberendezések

A porlasztásos olajégető fűtőberendezéseknek különösen az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

a) az égőfej megfelelő szellőztetését biztosítani kell mielőtt a tüzelőanyag adagolása megtörténik;

b) a tüzelőanyag-ellátást termosztáttal kell szabályozni;

c) a tüzelőanyagot elektromos eszközzel vagy őrlánggal kell begyújtani;

d) egy lángőr készüléknek a tüzelőanyag-ellátást ki kell kapcsolnia, ha a láng kialszik;

e) a főkapcsolót a felszerelés helyén kívül, egy könnyen megközelíthető ponton kell felszerelni.

13.06. cikk

Kényszerlégfűtéses berendezések

Az olyan kényszerlégfűtéses berendezéseknek, ahol az égőkamra körül a fűtőlevegőt nyomás alatt egy elosztórendszerhez, vagy egy helyiségbe vezetik, az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

a) Ha a tüzelőanyagot nyomás alatt porlasztják, az égési levegőt egy befúvóval kell biztosítani.

b) Az égőkamrát az égőfej begyújtása előtt ki kell szellőztetni. A szellőztetés akkor tekinthető teljesnek, ha az égési levegő befúvója tovább működik az után is, hogy a láng kialudt.

c) A tüzelőanyag-ellátást automatikusan le kell állítani az alábbi esetekben:

   a tűz kialszik;

   az égési levegőellátás nem kielégítő;

   a felfűtött levegő túllépi az előre beállított hőmérsékletet, vagy

   a biztonsági berendezések áramforrása leáll.

   A fenti esetekben a tüzelőanyag-ellátást a leállítás után nem szabad automatikusan újraindítani.

d) Az égési levegő és a fűtőlevegő befúvóit le kell tudni kapcsolni azon helyiségen kívülről, ahol azok elhelyezésre kerültek.

e) Ha a fűtőlevegőt kívülről nyerik, a szívócsőnek lehetőleg a fedélzet felett kell elhelyezkednie. Felszerelésüknek olyannak kell lennie, hogy azokba eső vagy fröccsenő víz ne kerülhessen.

f) A fűtőlevegő-csöveknek fémből kell készülniük.

g) A fűtőlevegő kimeneti nyílásainak nem szabad teljesen zárhatónak lenni.

h) Semmilyen szivárgó tüzelőanyag nem érheti el a fűtőlevegő-csöveket.

i) A kényszerlégfűtéses berendezések nem nyerhetik fűtőlevegőjüket motortérből

2006. július 5., szerda

13.07. cikk

Szilárd tüzelőanyaggal történő fűtés

1. A szilárd tüzelőanyaggal működő fűtőberendezéseket olyan megemelt szélű fémlapokra kell helyezni, melyek megakadályozzák, hogy az égő tüzelőanyag vagy a forró salak a lemezen kívül leessen.

   Ez a követelmény nem vonatkozik az olyan berendezésekre, melyeket éghetetlen anyagból készült, és kizárólag kazánoknak helyet adó fülkékben szerelnek fel.

2. A szilárd tüzelőanyaggal működő kazánokat fel kell szerelni termosztatikus szabályozóval, amely az égési levegő áramlását szabályozza.

3. A salak gyors eloltására szolgáló eszközt kell elhelyezni minden fűtőberendezés közelében.

14. FEJEZET

CSEPPFOLYÓSÍTOTT GÁZZAL ÜZEMELŐ HÁZTARTÁSI BERENDEZÉSEK

14.01. cikk

Általános rendelkezések

1. Minden cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezés lényegében olyan ellátó egység, amely egy vagy több gázpalackból, egy vagy több nyomáscsökkentő szelepből, egy elosztórendszerből és néhány fogyasztókészülékekből áll.

   Az ellátó egységbe nem tartozó tartalék és üres palackok nem tekintendők a berendezés részeinek. Ezekre a 14.05. cikk vonatkozik.

2. A berendezéseket csak kereskedelmi propánnal szabad üzemeltetni.

14.02. cikk

Berendezések

1. A cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezésnek alkalmasnak kell lennie a propánnal való üzemeltetésre, és azt a helyes gyakorlattal összhangban kell beszerelni.

2. A cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések csak háztartási célokra szolgálhatnak a lakóterekben és a kormányállásban, továbbá ennek megfelelő célokra személyhajókon.

3. A hajón több, egymástól elkülönített berendezés is üzemeltethető. A rakománytérrel vagy rögzített tartállyal elválasztott lakótereket ugyanolyan berendezésről kiszolgálni nem szabad.

4. Cseppfolyósított gázzal működő berendezés semmilyen részét nem szabad a motortérben elhelyezni.

14.03. cikk

Gázpalackok

1. Csak jóváhagyott, 5-től 35 kg-ig terjedő töltőtömegű gázpalackok használhatók. Személyhajók esetében a felügyeleti szerv jóváhagyhatja nagyobb gázpalackok használatát.

2. A gázpalackoknak rendelkezniük kell hivatalos pecséttel, amely tanúsítja, hogy az előírt vizsgálatokon megfeleltek.

14.04. cikk

A gázellátó berendezések elhelyezése és elrendezése

1. A gázellátó berendezéseket a fedélzeten különálló vagy falba süllyesztett szekrényben kell elhelyezni, a lakótéren kívül olyan helyzetben, hogy az a fedélzeten a közlekedést ne akadályozza. Nem építhetők azonban a mellső vagy hátsó habvédlemez mellé. A szekrény a felépítmény falába süllyesztve is kialakítható feltéve, hogy az gázzáró és csak a felépítményből kívülről nyitható. Úgy kell elrendezni, hogy a fogyasztó készülékekhez menő csővezetékek hossza a lehető legrövidebb legyen.

2006. július 5., szerda

Egy időben nem üzemelhet több palack, mint amennyi a berendezés működéséhez szükséges. Több palack csak akkor köthető be, ha fordítókapcsolót használnak. Egy berendezésről egy időben legfeljebb négy palack üzemeltethető. A tartalék palackokkal együtt berendezésenként legfeljebb hat palack lehet a hajón.

Hajókonyhával vagy utas-étkezővel rendelkező személyhajókon legfeljebb hat palack köthető be. A tartalék palackokkal együtt berendezésenként legfeljebb kilenc palack lehet a hajón.

A nyomáscsökkentőt, vagy kétfokozatú csökkentés esetén a nyomáscsökkentő első fokozatát a hozzátartozó palackok szekrényének falához kell rögzíteni.

2. Az ellátó berendezést úgy kell elhelyezni, hogy a szivárgó gáz a szekrényből el tudjon távozni, annak a veszélye nélkül, hogy a hajó belsejébe hatolhasson, vagy érintkezésbe tudjon kerülni olyasmivel, ami a lángra tudja lobbantani.

3. A szekrényt tűzálló anyagból kell gyártani, és a megfelelő szellőztetés érdekében alul és felül szellőző nyílásokkal kell ellátni. A palackokat álló helyzetben kell a szekrényben elhelyezni oly módon, hogy ne tudjanak felborulni.

4. A szekrényt úgy kell megtervezni és elhelyezni, hogy a palackok hőmérséklete az 50 °C-ot ne léphesse túl.

5. A szekrény külső oldalán el kell helyezni az I. melléklet 2. ábrája szerint, a „Cseppfolyósított gázzal működő berendezés” és a „Nyílt láng használata és dohányzás tilos” jeleket, melyek átmérője legalább 100 mm.

14.05. cikk

Tartalék és üres gázpalackok

A tartalék és az üres palackokat, amelyek nincsenek a gázellátó berendezés szekrényében, a lakótéren és a kormányálláson kívül, a 14.04. cikk követelményeivel összhangban kialakított szekrényben kell tárolni.

14.06. cikk

Nyomásszabályozók

1. A fogyasztókészülékeket a palackokkal csak egy olyan elosztórendszeren keresztül szabad összekötni, amely egy vagy több nyomáscsökkentővel van ellátva, és amelyek a gáznyomást a fogyasztási nyomásra csökkentik le. A nyomáscsökkentés egy vagy két fokozatban lehetséges. Valamennyi nyomáscsökkentőt a 14.07. cikk szerint meghatározott állandó nyomásra kell beállítani.

2. Az utolsó nyomáscsökkentőket el kell látni olyan készülékkel, vagy közvetlenül utánuk be kell építeni egy olyan készüléket, amely a nyomáscsökkentő szelep meghibásodása esetén a vezetéket a túlnyomástól automatikusan megvédi. Amennyiben ez a védőkészülék gázt bocsát ki, úgy azt a szabadba kell kivezetni annak kockázata nélkül, hogy a gáz a hajó belsejébe jusson, vagy olyasmivel kerüljön érintkezésbe, ami a gázt lángra lobbanthatja; ha szükséges, erre a célra külön csővezetéket kell beépíteni.

3. A védőkészüléket, valamint a szellőzőket védeni kell a víz behatolása ellen.

14.07. cikk

Nyomás

1. Kétfokozatú nyomáscsökkentés esetén az átlagnyomás legfeljebb 2,5 bar lehet a légköri nyomás felett.

2. A gáznyomásnak az utolsó nyomáscsökkentő kivezető nyílásánál több mint 0,05 barnak kell lennie a légköri nyomás felett, 10 %-os tűréssel.

2006. július 5., szerda

14.08. cikk

Cső- és tömlővezetékek

1. A csővezetékeket acélból vagy rézből kell készíteni.

   A palackok csatlakozóvezetékeiként azonban propánhoz megfelelő nagynyomású tömlőket, vagy spirálcsöveket kell használni. A nem beépített gázfogyasztó készülékek azonban csatlakoztathatók legfeljebb 1 méter hosszúságú, megfelelően hajlékony tömlőkkel.

2. A vezetékeknek ki kell tudniuk állni azokat az igénybevételeket és korróziós hatásokat, amelyek a hajón normál üzemi körülmények között fellépnek és jellemzőik és kialakításuk révén biztosítaniuk kell a gázfogyasztó készülékek részére a megfelelő nyomású gáz áramlását.

3. A csővezetékekben a lehetőleg legkevesebb csőkötésnek kell lennie. A csővezetékeknek és a kötéseknek gáztömörnek kell lenniük minden előforduló rezgés és megnyúlás ellenére is.

4. A csővezetékeknek jól hozzáférhetőnek kell lenniük, azokat szakszerűen kell rögzíteni és minden olyan helyen védeni, ahol ütésnek vagy törésnek lehetnek kitéve, különösen ott, ahol acél válaszfalakon, vagy fémből készült térelválasztó falakon vezetik át azokat. Az acélcsövek teljes külső felületét korrózióvédelemmel kell ellátni.

5. A tömlővezetékeknek és azok kötéseinek ki kell állniuk bármilyen igénybevételt, amely a hajón a normál üzemi körülmények között előfordulhat. A tömlőket feszültségmentesen úgy kell fektetni, hogy teljes hosszúságukban ellenőrizhetők legyenek.

14.09. cikk

Elosztórendszer

1. Egy könnyen és gyorsan hozzáférhető szelepnek azt a célt kell szolgálnia, hogy általa a teljes elosztórendszer elzárható legyen.

2. Minden egyes gázfogyasztó készüléket az elosztórendszer külön ágvezetékével kell táplálni, és minden ágvezetéket saját elzáró készülékkel kell vezérelni.

3. A szelepeket lehetőség szerint olyan helyekre kell szerelni, ahol az időjárás hatásaitól és az ütésektől védve vannak.

4. Minden nyomásszabályozó után fel kell szerelni egy ellenőrző csatlakozást. Egy elzáró készülékkel biztosítani kell, hogy nyomáspróbák során a nyomásszabályozó ne legyen kitéve a próbanyomásnak.

14.10. cikk

Gázfogyasztó készülékek és azok beszerelése

1. Csak olyan propánnal üzemelő fogyasztókészülékek szerelhetők be, amelyeket egy tagállam jóváhagyott, és amelyek olyan szerelvényekkel vannak ellátva, amelyek hatásosan megakadályozzák a gázszivárgást az üzemi- vagy a gyújtóláng kialvása esetén.

2. A fogyasztókészülékeket úgy kell elhelyezni és bekötni, hogy ne borulhassak fel vagy mozdulhassanak el, és az összekötő csövek véletlenszerű meggörbülésének veszélye ne álljon fenn.

3. A fűtőkészülékeket és a vízmelegítőket, valamint a hűtőgépeket füstgázok elvezetésére szolgáló, szabad levegőre vezető csőbe kell bekötni.

4. Gázfogyasztó készülékek elhelyezése a kormányállásban csak akkor megengedett, ha a kormányállás szerkezete olyan, hogy gázszivárgás esetén a gáz nem juthat be a hajó mélyebben fekvő tereibe, elsősorban a vezérlő berendezés átvezetésein keresztül a géptérbe.

5. Gázfogyasztó készülék hálóhelyiségekben csak akkor helyezhető el, ha az égés a helyiség levegőjének felhasználása nélkül megy végbe.

6. Azokat a gázfogyasztó készülékeket, amelyeknél az égés olyan helyiség levegőjének a felhasználásával történik, amelyben üzemeltetik őket, csak elegendően nagy helyiségben szabad elhelyezni.

2006. július 5., szerda

14.11. cikk

Szellőztetés és a füstgáz elvezetése

1. Azokban a helyiségekben, ahol olyan gázfogyasztó készülékek vannak, amelyekben az égés a környező levegő felhasználásával történik, megfelelő méretű szellőzőnyílásokon keresztül kell a friss levegő bevezetését és a füstgáz elvezetését biztosítani, melyek teljes nyílástere 150 cm^2 minden nyílásnál.

2. A szellőzőnyílások zárószerkezettel nem rendelkezhetnek, és nem nyílhatnak a hálóhelyiségekbe.

3. A füstgázt elvezető eszközöket úgy kell kialakítani, hogy a füstgázt biztonságosan elvezessék. Üzembiztosnak kell lenniük, és tűzálló anyagból kell készülniük. Működésüket a ventilátorok nem befolyásolhatják.

14.12. cikk

Üzemeltetési és biztonsági követelmények

A hajón megfelelő helyen el kell helyezni a berendezés használatára vonatkozó utasításokat. Ennek legalább a következőket kell tartalmaznia:

„Az elosztórendszerre nem csatlakoztatott palackok csapjait még akkor is zárt állapotban kell tartani, ha a palackok feltételezhetően üresek."

„A tömlőket ki kell cserélni, mihelyt azt állapotuk szükségessé teszi."

„Valamennyi gázfogyasztó berendezést be kell kötni, vagy a hozzátartozó csatlakozócsöveket el kell tömíteni."

14.13. cikk

Átvételi vizsgálat

A cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezés használatbavétele előtt, minden módosítás és javítás után, továbbá a 14.15. cikk szerinti igazolás valamennyi megújításánál az említett teljes berendezést alá kell vetni egy, a felügyeleti szerv által elismert szakértő által végzett átvételi vizsgálatnak. Az átvételi vizsgálat során a szakértőnek ellenőriznie kell, hogy a berendezés megfelel-e e fejezet követelményeinek. Az átvételi jelentését meg kell küldenie a felügyeleti szervnek.

14.14. cikk

Próbák

A berendezés próbáit a szerelést követően a következő feltételek szerint kell elvégezni:

1. Közepes nyomású vezetékek, az első nyomásszabályozó 14.09. cikk 4. szakaszában említett zárószerkezete, és az utolsó nyomásszabályozó előtt felszerelt szelepek között:

   a) nyomáspróba levegővel, inert gázzal vagy folyadékkal, a légköri nyomás feletti 20 bar nyomáson;

   b) tömörségi próba levegővel vagy inert gázzal, a légköri nyomás feletti 3,5 bar nyomáson.

2. Fogyasztási nyomás alatt álló csővezetékek az egyetlen, vagy az utolsó nyomáscsökkentő 14.09. cikk 4. szakaszában említett zárószerkezete és a fogyasztókészülékek előtti szelepek között:

   levegővel vagy inert gázzal végzett tömörségi próba a légköri nyomás feletti 1 bar nyomáson.

3. Csővezetékek az egyetlen, vagy az utolsó nyomáscsökkentő 14.09. cikk 4. szakaszában említett zárószerkezete és a fogyasztókészülékek kezelőszervei között:

   tömörségi próba a légköri nyomás feletti 0,15 bar nyomáson.

4. Az 1. szakasz b) alpontjában, a 2. és 3. szakaszban említett próbáknál a vezetékek akkor tekinthetők gáztömörnek, ha – a külső hőmérséklettel való kiegyenlítődéshez elegendő idő elteltével – az ezt követő 10 perc alatt a próbanyomás nem csökken.

5. A palackok csatlakozói, a csövek és egyéb, a palackban uralkodó nyomásnak kitett szerelvények, valamint a nyomásszabályozó és a fogyasztói vezeték közötti csatlakozások:

   tömörségi próba üzemi nyomáson egy habképző anyag felhasználásával.

6. Valamennyi fogyasztókészüléket a névleges gáznyomáson üzembe kell helyezni, és ellenőrizni kell, hogy az égés a különböző teljesítmény-beállításoknál megfelelő és zavartalan-e.

   A lángőrrel ellátott készülékeket ellenőrizni kell, hogy kielégítően működnek-e.

7. A 6. szakasz szerinti próbák után valamennyi, füstcsőbe bekötött fogyasztókészülék esetében ellenőrizni kell azt, hogy névleges nyomáson, 5 percig tartó üzemeltetést követően, becsukott ablakok és ajtók mellett és a szellőző berendezések működtetése közben az áramlásbiztosítónál nem lép-e ki füstgáz.

   Ha nem csak pillanatnyi gázkilépésről van szó, akkor annak okát azonnal ki kell deríteni, és a hibát el kell hárítani. A készülékek használata addig nem hagyható jóvá, amíg minden hibát el nem hárítottak.

14.15. cikk

Igazolás

1. A közösségi bizonyítványnak magában kell foglalnia egy arra vonatkozó igazolást, hogy valamennyi cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezés megfelel e fejezet követelményeinek.

2. Az igazolást a felügyeleti szerv adja ki a 14.13. cikkben említett átvételi vizsgálatot követően.

3. Az igazolás érvényességének időtartama a három évet nem haladhatja meg. Megújítására csak a 14.13. cikk szerint elvégzett ismételt átvételi vizsgálat után van lehetőség.

   Kivételes esetben, ha a hajótulajdonos vagy annak képviselője indokolt kérelmet nyújt be, a felügyeleti szerv legfeljebb három hónappal meghosszabbíthatja az igazolás érvényességét a 14.13. cikkben említett átvételi vizsgálat elvégzése nélkül. Ezt a meghosszabbítást be kell jegyezni a közösségi bizonyítványba.

15. FEJEZET

SZEMÉLYHAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES KÖVETELMÉNYEK

15.01. cikk

Általános rendelkezések

1. A következő rendelkezések nem érvényesek:

   a) 3.02. cikk, 1. szakasz b) alpont;

   b) 4.01.-4.03. cikkek;

   c) 8.08. cikk, 2. szakasz, 2. mondat, és 7. szakasz;

   d) 9.14. cikk, 3. szakasz, 2. mondat 50 V feletti névleges feszültségre vonatkozóan.

2. Az alábbi berendezések használata tilos személyhajókon:

   a) a 12.07. cikk 3. szakaszja szerinti cseppfolyósított gázzal vagy folyékony tüzelőanyaggal működő lámpák;

   b) a 13.14. cikk szerinti motorpetróleum-égető kályhák;

   c) a 13.17. cikk szerinti szilárd tüzelőanyaggal működő fűtőberendezések;

   d) a 13.02. cikk 2. és 3. szakasza szerinti kanócos égőfejjel felszerelt berendezések, és

   e) a 14. fejezet szerinti cseppfolyósított gázzal működő berendezések.

3. Saját gépi meghajtás nélküli hajókon nem engedélyezhető az utasszállítás.

2006. július 5., szerda

4. A személyhajókon az e fejezet előírásai szerint helyet kell biztosítani a csökkentett mozgásképességű személyek számára. Amennyiben a fejezet csökkentett mozgásképességű személyek különleges biztonsági igényeit figyelembe vevő előírásai a gyakorlatban nehézségbe ütköznek, vagy aránytalan költségekkel járnak, a felügyeleti szerv az ezen irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében említett eljárással összhangban, ajánlások alapján engedélyezhet kivételeket. Ezeket a kivételeket a közösségi bizonyítványba be kell jegyezni.

15.02. cikk

Hajótest

1. A 2.09. cikkben említett szemle során az acélból készült személyhajók külső lemezborításának vastagságát az alábbiak szerint kell meghatározni:

   a) A személyhajók külső testének t_{min} minimális fenék, a fenékvíz és oldalsó borítólemezei vastagságát a következő képletek nagyobbik értéke szerint kell meghatározni:

   $$t_{1_{min}} = 0{,}006 \cdot a \cdot \sqrt{T}\ [mm];$$

   $$t_{2_{min}} = f \cdot 0{,}55 \cdot \sqrt{L_{WL}}\ [mm].$$

   A képletekben:

   $f = 1 + 0{,}0013 \cdot (a - 500)$;

   a = a hosszanti vagy keresztirányú bordaköz [mm], és ahol a bordaköz kisebb, mint 400 mm, a = 400 mm-t kell venni;

   b) A lemezvastagságra a fenti a) pont szerint meghatározott minimumértéktől el lehet maradni olyan esetekben, amikor a megengedett értéket a hajó megfelelő (hosszanti, keresztirányú és helyi) szilárdságára vonatkozó matematikai bizonyítás alapján határozták meg és igazolták.

   c) A külső lemezborítás egyetlen pontján sem lehet a fenti a) vagy b) pont szerint kiszámított vastagság 3 mm-nél kisebb.

   d) A lemezek felújítását akkor kell elvégezni, ha a fenék, fenékvíz vagy oldalsó borítólemez vastagságok nem érik el a fenti a) vagy b) és a c) pont szerint kiszámított minimumértéket.

2. A vízhatlan válaszfalak számát és helyét úgy kell kiválasztani, hogy elárasztás esetén a hajó vízszintes maradjon a 15.03. cikk 7.-13. szakaszai szerint. A belső szerkezet minden olyan szakaszának, amely hatással van az ilyen hajók rekeszeinek hatékony működésére, vízzárónak kell lennie, kialakítása pedig olyan, hogy az megtartja a rekeszek integritását.

3. Az ütközési válaszfal és az elülső függély között legalább 0,04 L_F és legfeljebb 0,04 L_F + 2 m.

4. A keresztirányú válaszfalakat fel lehet szerelni válaszfal-rekesszel, amennyiben valamennyi falpillér-rész a biztonságos területen belül van.

5. A vízhatlan válaszfalaknak, melyeket a 15.03. cikk 7.-13. szakaszai szerinti számítás figyelembe vesz a sérült stabilitásnál, vízzárónak kell lenni, és ezeket a vízzáró fedélzetre kell felszerelni. Ha nincs vízzáró fedélzet, ezeket a vízhatlan válaszfalakat legalább 20 cm-rel a biztonsági vonal fölé kell nyújtani.

6. A vízhatlan válaszfalakon levő nyílások számát a lehető legalacsonyabban kell tartani, ami még megfelel a szerkezeti típusnak és a hajó rendeltetésszerű üzemeltetésének. A nyílások és az átvezetések nem lehetnek a vízhatlan válaszfalak vízzáró működésére káros hatással.

7. Az ütközési válaszfalakon nem lehetnek nyílások és ajtók.

8. Az 5. szakasz szerinti, a motortereket az utastértől vagy legénységi, ill. személyzeti hálóhelyiségektől elválasztó vízhatlan válaszfalakon nem lehet ajtó.

9. Az 5. szakaszban említett vízhatlan válaszfalakon levő távirányító nélküli, kézzel működtetett ajtók csak az utasok számára nem hozzáférhető helyeken megengedettek. Követelményeik:

   a) mindenkor zárva kell lenniük, csak a bejutás idejére lehetnek ideiglenesen nyitva;

   b) megfelelő eszközzel kell felszerelni őket, hogy zárásuk gyors és biztonságos legyen;

2006. július 5., szerda

c) az ajtók mindkét oldalán fel kell tüntetni az alábbi figyelmeztetést:

„Az ajtót áthaladás után azonnal be kell csukni”.

10. Az 5. szakaszban említett vízhatlan válaszfalakon levő ajtóknak, melyek hosszabb ideig vannak nyitva, az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

a) A vízhatlan válaszfal mindkét oldaláról, valamint a vízzáró fedélzet felett egy könnyen megközelíthető pontról zárhatónak kell lenniük.

b) A távirányítóval történő zárás után úgy kell maradnia, hogy helyileg újra nyitható és biztonságosan zárható legyen. A zárást nem akadályozhatja szőnyeg, lábvédő korlát vagy egyéb akadály.

c) A távirányítóval történő zárás időtartama legalább 30 másodperc, és legfeljebb 60 másodperc.

d) A zárási folyamat során automatikus figyelmeztető hangjelzést kell alkalmazni az ajtónál.

e) Az ajtó meghajtásának és a figyelmeztetésnek tudnia kell működni a fedélzeti áramforrástól függetlenül. A távirányító helyén rendelkezni kell egy olyan berendezéssel, amely kijelzi, hogy az ajtó nyitva vagy zárva van.

11. Az 5. szakaszban említett vízhatlan válaszfalakon levő ajtókat és működtető berendezésüket a biztonságos területen kell elhelyezni.

12. A kormánytérben lennie kell egy figyelmeztető rendszernek, amely jelzi, hogy az 5. szakaszban említett vízhatlan válaszfalak mely ajtói vannak nyitva.

13. A nyitott végű csöveket és szellőzőket úgy kell kiépíteni, hogy bármilyen elképzelhető elárasztás esetén ezeken keresztül egyetlen további helyiség vagy tartály se kerüljön elárasztásra.

a) Amennyiben több rekesz nyitottan kapcsolódik csövek vagy szellőzőcsövek révén, az ilyen csöveket és szellőzőcsöveket egy megfelelő helyen a lehető legrosszabb elárasztásnak megfelelő vízszintvonal felett kell vezetni.

b) A csővezetékeknek nem kell megfelelniük az a) pontban foglalt követelménynek, ha a csövekre elzáró szerkezeteket szereltek fel ott, ahol azok áthaladnak a vízhatlan válaszfalon, és amely szerkezeteket távirányítással lehet működtetni a vízhatlan válaszfal feletti pontról.

c) Ha a csőrendszernek nincs nyitott kifolyása egy rekeszbe, akkor ezt a csőrendszert sértetlennek kell tekinteni abban az esetben, ha a rekesz megsérül, amennyiben a csőrendszer a biztonságos területen halad és a hajó fenekétől több mint 0,50 m-re van.

14. A vízhatlan válaszfalak ajtóinak 10. szakasz szerinti távirányítóit, valamint 13. szakasz b) alpont szerinti elzáró berendezéseit a vízhatlan válaszfal felett egyértelműen meg kell jelölni, mint olyat.

15. Ha duplafenekű a hajó, magasságuk legalább 0,60 m, és ahol oldalüreg került felszerelésre, azok szélessége legalább 0,60 m.

16. Lehetnek ablakok a biztonsági vonal alatt, amennyiben azok vízzárók, nem nyithatók, megfelelő szilárdságúak, és megfelelnek a 15.06. cikk 14. szakaszában foglalt követelményeknek.

15.03. cikk

Stabilitás

1. A kérelmezőnek a sérülés nélküli stabilitásra vonatkozó szabvány alkalmazásának eredményein alapuló számítással kell igazolnia, hogy a hajó sérülés nélküli stabilitása megfelelő. Minden számítást szabadon kell elvégezni az egyensúlyra és a süllyedésre vonatkozóan.

2. A sérülésmentes stabilitás a következő standard terhelési körülményekre vonatkozóan kell igazolni:

a) az út kezdetén:

100 % utasok, 98 % üzemanyag és édesvíz, 10 % szennyvíz;

b) az út folyamán:

100 % utasok, 50 % üzemanyag és édesvíz, 50 % szennyvíz;

2006. július 5., szerda

c) az út végén:

100 % utasok, 10 % üzemanyag és édesvíz, 98 % szennyvíz;

d) üres hajó:

utasok nélkül, 10 % üzemanyag és édesvíz, nincs szennyvíz.

A ballaszttartályokat minden standard terhelési körülménynél üresnek vagy telinek kell tekinteni, a rendeltetésszerű üzemi körülményeknek megfelelően.

Az útközbeni ballasztváltás előfeltételeként a 3. szakasz d) alpontjában foglalt követelményt igazolni kell a következő terhelési körülményre:

100 % utasok, 50 % üzemanyag és édesvíz, 50 % szennyvíz, minden egyéb folyadéktartály (beleértve a ballaszttartályt is) 50 %-if feltöltöttnek tekintendő.

Ha ez a feltétel nem teljesíthető, a közösségi bizonyítvány 52. szakaszánál egy bejegyzést kell tenni, abban az értelemben, hogy útközben a ballaszttartályoknak csak üresnek vagy telinek szabad lenniük, valamint, hogy útközben a ballaszt körülményeit változtatni nem lehet.

3. A megfelelő sérülés nélküli stabilitás számítással történő igazolását a 2. szakasz a)-d) alpontjában említett következő, sérülés nélküli stabilitásra és standard terhelési körülményekre vonatkozó meghatározások alkalmazásával kell elkészíteni:

a) a h_{max} maximális kiegyenlítő kar akkor jön létre, ha a $\varphi_{max} \geq 15°$ dőlésszög legalább 0,20 m. Ha azonban $\varphi_f < \varphi_{max}$ a kiegyenlítő kar a φ_f lefele irányuló dőlésszögnél legalább 0,20 m;

b) a φ_f lefele irányuló dőlésszög legalább 15°;

c) az A területnek és a kiegyenlítő kar ívének, a φ_f és φ_{max} helyétől függően, a következő értékeket kell elérnie:

Tartály			A
1	$\varphi_{max} = 15°$		0,07 m · rad $\varphi = 15°$ szögre
2	$15° < \varphi_{max} < 30°$	$\varphi_{max} \leq \varphi_f$	0,055 + 0,001 · (30 − φ_{max}) m · rad φ_{max} szögre
3	$15° < \varphi_f < 30°$	$\varphi_{max} > \varphi_f$	0,055 + 0,001 · (30 − φ_f) m · rad φ_f szögre
4	$\varphi_{max} \geq 30°$ és $\varphi_f \geq 30°$		0,055 m · rad $\varphi = 30°$ szögre

Ahol:

h_{max} a maximális kar

φ a dőlésszög

φ_f a lefele irányuló dőlésszög, azaz a dőlésszög, ahol a hajótest nyílásai, a felépítmények vagy fedélzeti építmények, melyek nem zárhatók vízzáró módon, bemerülnek

φ_{max} a dőlésszög, amelynél a maximális kiegyenlítő kar létrejön

A a kiegyenlítő karok íve alatti területek

d) a GM_o eredeti metacentrikus magasság, a folyadéktartályok szabad felületének hatásával korrigálva, legalább 0,15 m;

e) a dőlésszög az alábbi esetek egyikében sem haladhatja meg a 12°-ot:

aa) a 4. és 5. szakasz szerint az utasok és a szél miatti billenőnyomaték alkalmazásában;

bb) a 4. és 6. szakasz szerint az utasok és a fordulás miatti billenőnyomaték alkalmazásában.

2006. július 5., szerda

f) a 4., 5. és 6. szakasz szerint az utasok, a szél és a fordulás miatti mozgásokból adódó billenőnyomaték esetén a szabadoldal 200 mm kell, hogy legyen;

g) azoknál a hajóknál, melyeken a vízhatlan válaszfal fedélzetek alatt nem vízzárón záródó ablakok vagy egyéb nyílások vannak a hajótestben, a fennmaradó biztonsági távolságnak legalább 100 mm-nek kell lennie, az f) alpontból következő három billenőnyomaték alkalmazásával.

4. Az emberek egy oldalon történő gyülekezése miatti billenőnyomatékot a következő képlettel kell kiszámolni:

$$M_p = g \cdot P \cdot y = g \cdot \sum P_i \cdot y_i \text{ [kNm]}$$

ahol:

P = a hajón tartózkodó utasok teljes tömege [t]-ban, amely úgy jön ki, hogy összeadjuk a megengedett legnagyobb utaslétszámot, a rendeltetésszerű üzemelési feltételek melletti maximális hajószemélyzet és legénység létszámát, személyenként átlagosan 0,075 tonnát feltételezve

y = a személyek P teljes tömege gravitációs központja és a középvonal közötti laterális távolság [m]-ben

g = gravitációs gyorsulás ($g = 9{,}81$ m/s^2)

P_i = az A_i területen összegyűlt személyek tömege [t]-ban

$P_i = n_i \cdot 0{,}075 \cdot A_i$ [t]

ahol

A_i = az emberek által elfoglalt terület [m^2]-ben

n_i = az egy négyzetméterre jutó személyek száma

n_i = 4 a szabad fedélzeti területekre, és a mozdítható bútorokkal berendezett területekre; a rögzített ülőhelyekkel, mint pl. padokkal felszerelt fedélzetekre az n_i kiszámítása úgy történik, hogy 0,45 m szélességet és 0,75 m ülésmélységet kell feltételezni személyenként

y_i = az A_i terület geometriai középpontja és a középvonal közötti laterális távolság [m]-ben

A számítást el kell végezni az utasok jobb és bal oldalon történő gyülekezésére egyaránt.

A személyek eloszlását a stabilitás szempontjából legkedvezőtlenebb módon kell venni. A személyek nyomatékának kiszámításakor a kabinokat üresnek kell venni.

A terhelési tartályok kiszámításához a személyek gravitációs középpontját a fedélzet legalacsonyabb pontja felett 1 m-rel, 0,5 L_{WL}-nél kell venni, figyelmen kívül hagyva a fedélzet bármilyen görbületét, és személyenként 0,075 tonnát feltételezve.

Az emberek által elfoglalt fedélzeti terület kiszámításától el lehet tekinteni, ha a következő értékeket alkalmazzák:

P = $1{,}1 \cdot F_{max} \cdot 0{,}075$ egynapos utazásra használt hajók esetében

$1{,}5 \cdot F_{max} \cdot 0{,}075$ kabinos hajók esetében

ahol

F_{max} = a hajón tartózkodó utasok legnagyobb megengedett száma

y = B/2 [m]-ben

5. A szél nyomása miatti billenőnyomatékot (M_w) az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$M_w = p_w \cdot A_w \cdot (l_w + T/2) \text{ [kNm]}$$

ahol

p_w = az adott szélnyomás 0,25 kN/m^2-re;

A_w = a hajó merülési síkja feletti laterális síkja a figyelembe vett terhelési körülmény szerint m^2-ben;

l_w = az A_W laterális sík gravitációs középpontja és a merülési sík közötti távolság a figyelembe vett terhelési körülmény szerint m-ben.

2006. július 5., szerda

6. A centrifugális erő miatt fellépő billenőnyomatékot (M_{dr}), amit a hajó fordulása okoz, az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$Md_r = c_{dr} \cdot C_B \cdot v^2 \cdot D/L_{WL} \cdot (KG - T/2) \text{ [kNm]}$$

ahol

c_{dr} = a 0,45-ös tényező;

C_B = a blokkolási tényező (ha nem ismert, 1,0-nek kell venni);

v = a hajó maximális sebessége m/s-ban;

KG = a gravitációs középpont és a gerincvonal közötti távolság m-ben.

A 6.06. cikk szerinti gépi meghajtású személyhajók esetében az M_{dr}-t a teljes körű vagy modellpróbákból, egyébként pedig a megfelelő számításokból kell levezetni.

7. A kérelmezőnek a veszített vízszintesség módszerén alapuló számítással kell igazolnia, hogy a hajó sérült stabilitása elárasztás esetén megfelelő. Minden számítást szabadon kell elvégezni az egyensúlyra és a süllyedésre vonatkozóan.

8. A hajó elárasztás során fennálló vízszintességét a 2. szakaszban meghatározott standard terhelési körülményekre kell igazolni. Ennek megfelelően, a kielégítő stabilitás matematikai igazolását az elárasztás három közbenső fázisára (az elárasztás kialakulásának 25 %, 50 % és 75 %-a) és az elárasztás végleges fázisára kell megadni.

9. A személyhajóknak meg kell felelniük az 1-rekeszállapotnak és a 2-rekeszállapotnak.

Elárasztás esetén a következő feltételezéseket kell figyelembe venni a sérülés mértékére vonatkozóan:

	1-rekeszállapot	2-rekeszállapot
Az oldalsó sérülés mérete		
hosszanti l [m]	$1{,}20 + 0{,}07 \cdot L_F$	
keresztirányú b [m]	B/5	0,59
függőleges h [m]	A hajó fenekétől a tetejéig elhatárolás nélkül	
A fenéksérülés mérete		
hosszanti l [m]	$1{,}20 + 0{,}07 \cdot L_F$	
keresztirányú b [m]	B/5	
függőleges h [m]	0,59, a 15.02. cikk 13. szakaszának c) alpontja szerint felszerelt csővezetékeket épnek kell tekinteni	

a) Az 1-rekeszállapot esetén a vízhatlan válaszfalakat épnek lehet tekinteni, ha két egymás melletti válaszfal közötti távolság nagyobb mint a sérülés hossza. Azokat a hosszanti vízhatlan válaszfalakat, amelyek a legnagyobb merülés vonalában a burkolólemeztől a középvonalig merőlegesen mérve a külső lemezborítástól B/3-nál kisebb távolságra vannak, számítási célokra nem lehet figyelembe venni.

b) A 2-rekeszállapot esetén a sérülésen belüli valamennyi vízhatlan válaszfalat sérültnek kell tekinteni. Ez azt jelenti, hogy a vízhatlan válaszfalak helyét úgy kell megválasztani, hogy a személyhajó vízszintes maradjon a hosszanti irányban egymáshoz kapcsolódó két vagy több rekesz elárasztása esetén.

c) Minden nem vízzáró nyílás (pl. ajtók, ablakok, fedélzeti nyílások) legalacsonyabb pontjának a sérülési vízszintvonal felett legalább 0,10 m-rel kell lennie. A vízzáró fedélzet nem kerülhet víz alá az elárasztás végső fázisában.

2006. július 5., szerda

d) A vízáteresztőképességet 95 %-nak kell venni. Amennyiben számítással igazolható, hogy bármely rekesz vízáteresztőképessége 95 %-nál kisebb, a fenti érték helyett használható a kiszámított érték.

Az elfogadható értékek az alábbiaknál nem lehetnek kisebbek:

Társalgók	95 %
Motor- és kazánterek	85 %
Poggyász- és raktárhelyiségek	75 %
Duplafenekek, tüzelőanyag-tartályok és egyéb tartályok, attól függően, hogy tervezett használatuk szerint telinek vagy üresnek kell ezeket tartani, a hajó legnagyobb merülési síkjában való lebegése esetén	0 vagy 95 %

Az elárasztás közbenső fázisaiban a szabadfelület hatásának kiszámítása a sérült rekeszek teljes felületi területén alapul.

e) Ha a fentiekben meghatározottnál kisebb mértékű sérülés a dőlésre vagy a metacentrikus magasságra károsabb hatásokat gyakorol, az ilyen sérülést figyelembe kell venni számítási célokra.

10. A 8. szakaszban említett elárasztás minden közbenső fázisára vonatkozóan az alábbi követelményeknek kell teljesülniük:

a) a szóban forgó közbenső fázis egyensúlyi helyzetének φ dőlésszöge nem lépheti túl a 15°-ot;

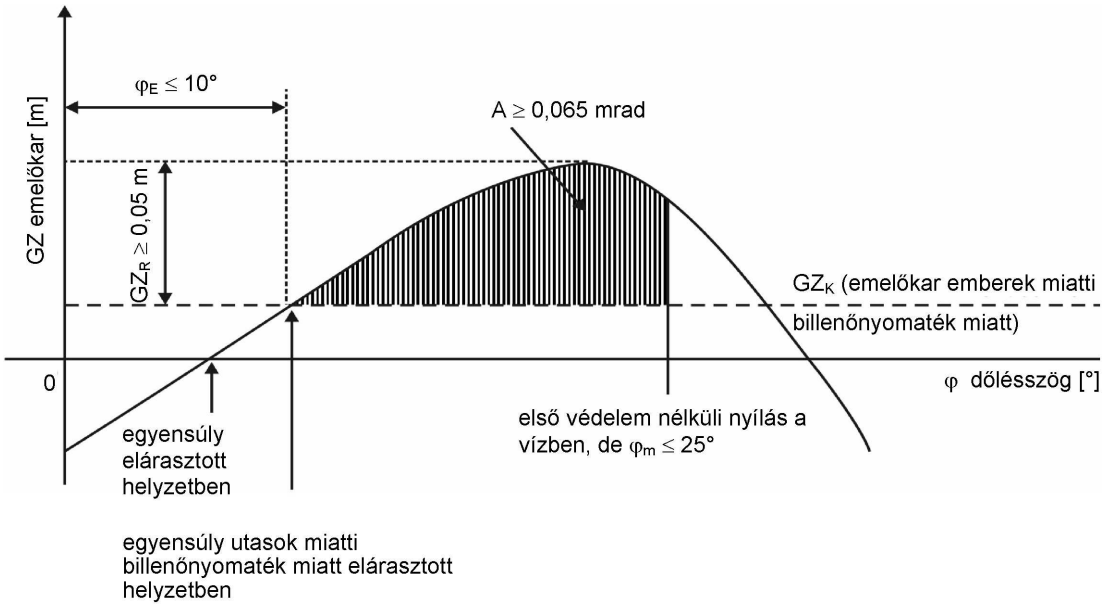
b) A szóban forgó közbenső fázis egyensúlyi helyzetében a dőlésen túl a kiegyenlítő kar ívének pozitív szakasza GZ ≥ 0,02 m értéket kell, hogy jelezzen, mielőtt az első védelem nélküli nyílás víz alá kerül, vagy a 25°-os φ dőlésszöget elérik;

c) a nem vízzáró nyílások nem kerülhetnek víz alá azt megelőzően, hogy a szóban forgó közbenső fázis egyensúlyi helyzetében a dőlésszöget elérik.

11. Az elárasztás végső fázisában a következő követelményeknek kell teljesülniük, figyelembe véve a 4. szakasz szerinti, emberek miatti billenőnyomatékot:

a) a φ_E dőlésszög nem lépheti túl a 10°-ot;

b) az egyensúlyi helyzeten túl a kiegyenlítő kar ívének pozitív szakasza $GZ_R \geq 0{,}05$ m értéket kell, hogy jelezzen az A ≥ 0,0065 mrad területre. Ezeket a stabilitási minimumértékeket kell teljesíteni az első védelem nélküli nyílás vízbemerüléséig, de minden esetben a $\varphi_m \leq 25°$ dőlésszög eléréséig;



2006. július 5., szerda

c) a nem vízzáró nyílások nem kerülhetnek víz alá az egyensúlyi helyzet elérése előtt; ha ezek a nyílások e pont előtt víz alá kerülnek, az átjárást biztosító helyiségeket elárasztottnak kell tekinteni a sérült stabilitás kiszámításának céljából.

12. A vízzárón záródó elzárószerkezeteket ekként kell megjelölni.

13. Amennyiben vannak aszimmetrikus elárasztást csökkentő átmenő nyílások, azoknak a következő követelményeket kell teljesíteniük:

a) az átmenő nyílások kiszámításához az A.266 (VIII). sz. IMO-határozatot kell alkalmazni;

b) önműködőnek kell lenniük;

c) nem lehet rajtuk elzáró szerkezet;

d) a nyomáskiegyenlítés megengedett ideje nem lépheti túl a 15 percet.

15.04. cikk

Biztonsági távolság és szabadoldal

1. A biztonsági távolságnak legalább a következők összegével kell egyenlőnek lennie:

a) a további laterális bemerülés, melyet a külső lemezburkolaton mérve, a 15.03. cikk 3. szakaszának e) alpontja szerinti megengedhető dőlésszög ad, valamint

b) a 15.03. cikk 3. szakaszjának e) alpontja szerinti fennmaradó biztonsági távolság.

Vízzáró fedélzet nélküli hajók esetében a biztonsági távolság legalább 500 mm.

2. A szabadoldalnak legalább a következők összegével kell egyenlőnek lennie:

a) a további laterális bemerülés, melyet a külső lemezburkolaton mérve, a 15.03. cikk 3. szakaszának e) alpontja szerinti dőlésszög ad, valamint

b) a 15.03. cikk 3. szakaszának f) alpontja szerinti fennmaradó szabadoldal.

A szabadoldalnak azonban legalább 300 mm-nek kell lennie.

3. A legnagyobb merülés síkját úgy kell meghatározni, hogy biztosítva legyen az 1. szakasz szerinti biztonsági távolságnak, és a 2. szakasz szerinti szabadoldalnak, továbbá a 15.02. és 15.03. cikknek való megfelelés.

4. Biztonsági okokból a felügyeleti szerv előírhat nagyobb biztonsági távolságot és nagyobb szabadoldalt.

15.05. cikk

Legnagyobb megengedett utaslétszám

1. A legnagyobb megengedett utaslétszámot a felügyeleti szerv határozza meg, és ezt a számot a közösségi bizonyítványba bejegyzi.

2. A legnagyobb megengedett utaslétszám nem lépheti túl az alábbi értékek egyikét sem:

a) az utasok azon létszáma, ahány főre vonatkozóan a 15.06. cikk 8. szakasza szerinti evakuációs terület megléte bizonyított;

b) az utason azon létszáma, amit a 15.03. cikk szerinti stabilitási számításnál figyelembe vettek;

c) a vendégéjszakákat is tartalmazó utakra szolgáló kabinos hajókon az utasok számára rendelkezésre álló ágyak száma.

3. Azoknál a kabinos hajóknál, melyeket egynapos utakra is használnak, az utasok létszámát mind az egynapos utazásra, mind pedig a kabinos utazásra vonatkozóan ki kell számítani, és ezt be kell jegyezni a közösségi bizonyítványba.

4. A legnagyobb megengedett utaslétszámot a hajó fedélzetén jól olvashatóan és jól látható helyen ki kell írni.

2006. július 5., szerda

15.06. cikk

Utasterek és utasok által használt területek

1. Az utastereknek:

   a) minden fedélzeten az ütközési fedélzet szintje mögött kell elhelyezkedniük, és amennyiben a vízzáró fedélzet alatt vannak, a leghátsó vízhatlan válaszfal előtt, és

   b) a motor- és a kazántértől gáztömör módon kell elválasztva lenniük;

   c) olyan elrendezésűnek kell lenniük, hogy azokon a 7.02. cikk szerinti látómezők ne haladjanak keresztül.

2. A 11.13. cikkben említett és gyúlékony folyadékok tárolására szolgáló szekrények és helyiségek nem lehetnek az utasok által használt területen.

3. Az utasterek kijáratai számának és szélességének az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

   a) 30 vagy több utas számára berendezett, illetve 12φvagy több utas számára ággyal rendelkező helyiségeken vagy helyiség-csoportokon legalább két kijáratnak kell lennie. Egynapos utazásra használt hajókon e két kijárat egyikét helyettesíteni lehet két vészkijárattal.

   b) Ha a helyiségek a vízzáró fedélzet alatt helyezkednek el, az egyik kijárat lehet egy, a 15.02. cikk 10. szakasza szerinti vízzáró válaszfal-ajtó, amely egy szomszédos fülkébe vezet, ahonnan a felső fedélzet közvetlenül elérhető. A másik kijárat közvetlenül, vagy ha az a) pont megengedi, vészkijáratként a szabad levegőre vezet, vagy a vízzáró fedélzetre. Ez a követelmény nem vonatkozik az egyedi kabinokra.

   c) Az a) és b) pont szerinti kijáratokat megfelelően kell elrendezni, teljes szélességük legalább 0,80 m, teljes magasságuk pedig legalább 2,00 m legyen. Az utasterek és más kis helyiség ajtajai esetében a teljes szélesség 0,70 m-re csökkenthető.

   d) A 80 vagy annál több utas számára szolgáló helyiségekben vagy helyiség-csoportokban az utasok számára tervezett, és vészhelyzetben általuk használt kijáratok szélességeinek összege utasonként legalább 0,01 m.

   e) Ha a kijáratok teljes szélességét az utasok száma határozza meg, minden egyes kijárat szélességének legalább 0,005 m-nek kell lennie utasonként.

   f) A vészkijáratok legrövidebb oldala legalább 0,60 m hosszú, illetve minimális átmérője 0,70 m. Ezeknek a menekülés irányába kell nyílniuk, és mindkét oldalukon meg kell jelölni őket.

   g) A helyiségek csökkent mozgásképességű személyeknek szolgáló kijáratai teljes szélességének legalább 0,90 m-nek kell lennie. Az általában a csökkent mozgásképességű személyek be- és kiszállásra szolgáló kijáratok szélességének legalább 1,50 m-nek kell lennie.

4. Az utasterek ajtajainak a következő követelményeknek kell megfelelniük:

   a) Az összekötő folyosókra vezető ajtók kivételével kifelé kell nyílniuk vagy tolóajtóként kell megépíteni ezeket.

   b) A kabinajtókat úgy kell elkészíteni, hogy bármikor kívülről is nyithatók legyenek.

   c) A gépi meghajtású ajtóknak könnyen kell nyílniuk, ha a szerkezet áramforrása leáll.

   d) A csökkentett mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló ajtóknál az ajtó nyílásának irányából legalább 0,60 m távolság legyen a zár oldalán az ajtó belső kerete és a mellette levő függőleges fal között.

5. Az összekötő folyosóknak a következő követelményeknek kell megfelelniük:

   a) Teljes szélességük legalább 0,80 m legyen, illetve, ha 80-nál több utas által használt helyiségekbe vezetnek, utasonként legalább 0,01 m.

   b) Teljes magasságuk legalább 2,00 m legyen.

2006. július 5., szerda

c) A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló folyosók teljes szélessége legalább 1,30 m legyen. Az 1,50 m-nél szélesebb összekötő ajtóknál valamelyik oldalon korlátot kell felszerelni.

d) Ha az utasok számára szolgáló hajórészen vagy helyiségben csak egy összekötő ajtó van, annak teljes szélessége legalább 1,00 m legyen.

e) Az összekötő ajtókban nem lehetnek lépcsők.

f) Az ajtók csak fedélzetre, helyiségbe vagy lépcsőházba nyílhatnak.

g) Az összekötő folyosók lezárt végei nem lehetnek hosszabbak két méternél.

6. Az 5. szakasz előírásain kívül a menekülési útvonalaknak a következő követelményeknek is meg kell felelniük:

a) A lépcsőket, kijáratokat és vészkijáratokat úgy kell elhelyezni, hogy bármelyik helyiségben kiütő tűz esetén a többi terület biztonságosan evakuálható legyen.

b) A menekülési útvonalaknak a legrövidebb úton kell a 8. szakasz szerinti evakuálási területekre vezetniük.

c) A menekülési útvonalak nem vezethetnek keresztül motortereken vagy hajókonyhákon.

d) A menekülési útvonalak egyetlen pontján sem lehetnek lépcsőfokok, létrák, vagy ezekhez hasonlók.

e) A menekülési útvonalakra nyíló ajtókat úgy kell kiépíteni, hogy az 5. szakasz a) vagy d) pontjában említett menekülési útvonal teljes szélességét ne csökkentsék.

f) A menekülési útvonalakat és a vészkijáratokat jól láthatóan meg kell jelölni. Ezeket a jelöléseket vészvilágítással meg kell világítani.

7. A menekülési útvonalak és a vészkijáratok megfelelő biztonsági útmutatással kell, hogy rendelkezzenek.

8. Minden, a fedélzeten tartózkodó személy számára legyenek gyülekezési helyek, melyek eleget tesznek az alábbi követelményeknek:

a) A gyülekező helyek m^2 -ben megadott teljes területének meg kell felelnie legalább az alábbi képletek eredményeinek:

Egynapos útra szolgáló hajók: $A_S = 0{,}35 \cdot F_{max}$ [m^2]

Kabinos hajók: $A_S = 0{,}45 \cdot F_{max}$ [m^2]

Ezekben a képletekben a következő definíciót kell alkalmazni:

F_{max} a fedélzeten megengedett legnagyobb utaslétszám

b) Minden egyes gyülekezési helynek és evakuálási területnek nagyobbnak kell lennie 10 m^2-nél.

c) A gyülekezési helyeken nem lehetnek sem elmozdatható, sem pedig rögzített bútorok.

d) Ha a gyülekezési helyként kijelölt helyiségben elmozdítható bútorok vannak, azokat megfelelően rögzíteni kell a megcsúszás elkerülése végett.

e) Az életmentő berendezéseknek az evakuálási területekről könnyen megközelíthetőnek kell lenniük.

f) Az utasoknak ezen evakuálási területekről történő biztonságos evakuálását lehetővé kell tenni a hajó bármelyik oldalán.

g) A gyülekezési helyeknek a biztonsági vonal felett kell lenniük.

h) A gyülekezési helyeket és az evakuálási területeket a biztonságtechnikai térképen meg kell jelölni, a hajó fedélzetén pedig ki kell táblázni.

i) Ha a gyülekezési helyként kijelölt helyiségekben rögzített ülések vagy padok vannak, a megfelelő utaslétszámot nem kell figyelembe venni, amikor az a) pont szerinti teljes gyülekezési területet kiszámítják. Azon személyek száma azonban, akiknek egy adott helyiségben az ülőhelyeket vagy padokat számításba veszik, nem haladhatja meg azt a létszámot, ahány személyre gyülekezési hely áll rendelkezésre az említett helyiségben.

j) A d) és i) pont előírásai vonatkoznak azokra a szabad fedélzetekre is, melyeken gyülekezőhelyeket kijelöltek.

k) Amennyiben a 15.09. cikk 5. szakaszának megfelelő közös életmentő berendezések a fedélzeten rendelkezésre állnak, azt a létszámot, akik számára ezek a berendezések szolgálnak, figyelmen kívül lehet hagyni az a) pontban említett gyülekezőhelyek teljes felületének kiszámításánál.

2006. július 5., szerda

l) Minden esetben azonban, amikor az i)-k) pontoknál csökkentést alkalmaznak, az a) pont szerinti teljes területnek legalább a legnagyobb megengedett utaslétszám 50 %-ára elegendőnek kell lennie.

9. Az utasterekben levő lépcsőknek és fordulóiknak meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

a) Megépítésüket az EN 13056: 2000. sz. európai szabvány szerint kell elvégezni.

b) Teljes szélességük legalább 0,80 m legyen, vagy ha összekötő folyosóra, vagy 80-nál több utas által használt területekre vezetnek, legalább 0,01 m utasonként.

c) Teljes szélességük legalább 1,00 m, ha az utasok számára egy helyiségbe az egyetlen bejáratként szolgálnak.

d) Ha ugyanazon helyiségben nincs a hajó mindegyik oldalán legalább egy lépcsőház, azoknak a biztonságos területen kell lenniük.

e) Továbbá, a csökkent mozgásképességű személyek számára szolgáló lépcsőknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

aa) A lépcsők szöge nem lépheti túl a 38°-ot.

bb) A lépcsők teljes szélessége legalább 0,90 m legyen.

cc) Csigalépcsők nem megengedettek.

dd) A lépcsők nem haladhatnak a hajó keresztirányában.

ee) A lépcsők korlátjainak a lépcső tetején és alján legalább 0,30 m-rel kijjebb kell nyúlniuk, anélkül. hogy a közlekedési útvonalakat akadályoznák.

ff) A kapaszkodókat, legalább az első és utolsó lépcsőfok elülső felét, valamint a padlóburkolatot a lépcsők végeinél, eltérő színnel kell megjelölni.

A csökkent mozgásképességű személyek számára szolgáló lifteket és emelőszerkezeteket, mint pl. lépcsőjáró liftek vagy emelőpadok, egyik tagállam vonatkozó szabványa vagy rendelete szerint kell megépíteni.

10. Az utasok számára szolgáló, nem zárt fedélzetrészeknek az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

a) Ezeket egy legalább 1,00 m magas rögzített mellvéddel vagy védőkorláttal kell körülvenni, vagy egy, az EN 711: 1995. sz. európai szabvány szerint készült, PF, PG vagy PZ szerkezeti típusú korláttal. A csökkent mozgásképességű személyek által használt fedélzetek mellvédjeinek és korlátjainak legalább 1,10 m-nek kell lenniük.

b) A nyílások és a be- és kiszállásra szolgáló berendezések, valamint a be- és kirakodást szolgáló nyílások olyanok legyenek, hogy azokat rögzíteni lehessen, teljes szélességük pedig legalább 1,00 m. A csökkentett mozgásképességű személyek be- és kiszállására általában szolgáló nyílások teljes szélességének legalább 1,50 m-nek kell lennie.

c) Ha a be- és kiszállásra szolgáló berendezéseket a kormányállásból nem lehet látni, akkor optikai vagy elektronikus segédeszközöket kell alkalmazni.

d) Az ülő utasok nem lehetnek benne a 7.02. cikk szerinti látómezőben.

11. A hajó azon részeinek, melyeket az utasok nem használnak, különösen a kormányálláshoz, a csörlőkhöz és a motorterekhez vezető bejáratoknak olyannak kell lennie, hogy biztosítva legyenek az engedély nélküli belépés ellen. Minden ilyen bejáratnál jól látható helyen ki kell tenni az I. melléklet 1. ábrája szerint jelet.

12. A folyosókat az EN 14206: 2003. sz. európai szabvány szerint kell kialakítani. Eltérve a 10.02. cikk 2. szakaszának d) alpontjától, ezek hossza lehet 4 m-nél rövidebb.

13. A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló közlekedési területek teljes szélessége 1,30 m, és azokon nem lehet 0,025 m-nél magasabb küszöb vagy párkány. A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló közlekedési területeken levő falakat fel kell szerelni kapaszkodóval a padló feletti 0,90 m magasságban.

2006. július 5., szerda

14. A közlekedési területeken levő üvegajtókat és ablaktáblákat előfeszített üvegből vagy rétegezett üvegből kell gyártani. Ezek készülhetnek szintetikus anyagból is, feltéve, hogy az engedélyezett tűzvédelmi szempontból.

    A közlekedési területeken a padlószintig nyúló átlátszó ajtókat és átlátszó falakat jól láthatóan meg kell jelölni.

15. A teljes egészében panorámaüvegből álló felépítményeket vagy azok tetejét csak olyan anyagból lehet készíteni, melyek baleset esetén a fedélzeten tartózkodók sérülésének veszélyét a lehető legkisebbre csökkentik.

16. Az ivóvízrendszereknek legalább a 12.05. cikkben foglalt követelményeknek eleget kell tenniük.

17. Az utasok számára biztosítani kell WC-ket. Legalább egy WC-t fel kell szerelni a csökkent mozgásképességű személyek számára, egy tagállam vonatkozó szabványa vagy rendelete szerint, és ennek hozzáférhetőnek kell lennie a csökkent mozgásképességű személyek használatára szolgáló területekről.

18. A nyitható ablakkal nem rendelkező kabinokat be kell kötni a szellőzőrendszerbe.

19. Hasonlóképpen, a legénység és a hajó személyzete szállásaul szolgáló helyiségeknek meg kell felelniük e cikk előírásainak.

15.07. cikk

Propulziós rendszer

A fő propulziós rendszeren felül a hajókat fel kell szerelni egy második független propulziós rendszerrel, hogy a fő propulziós rendszert érintő meghibásodás esetén biztosítható legyen az, hogy a hajó saját erejével továbbra is képes legyen a legkisebb kormányozhatósági sebességre.

A második független propulziós rendszert külön motortérben kell elhelyezni. Ha a két motortérnek van közös válaszfala, ezt a 15.11. cikk 2. szakasza szerint kell megépíteni.

15.08. cikk

Biztonsági berendezések és felszerelések

1. Minden személyhajónak rendelkeznie kell a 7.08. cikk szerinti belső kommunikációs rendszerrel. Ilyen eszközöknek rendelkezésre kell állniuk a műveleti helyiségben is, továbbá – ahol nincs közvetlen kommunikáció a kormányállással – a 15.06. cikk 8. szakaszában említett, utasok által használt bejáratoknál és evakuálási területeken.

2. Minden utastérnek elérhetőnek kell lennie egy hangszórórendszeren keresztül. A rendszert úgy kell kiépíteni, hogy biztosítva legyen, hogy a közvetített információ egyértelműen megkülönböztethető a háttérzajoktól. A hangszórók használata nem kötelező, ha a közvetlen kommunikációra lehetőség van a kormányállás és az utastér között.

3. A hajókat fel kell szerelni riasztórendszerrel. Ez a rendszer a következőket tartalmazza:

    a) Egy riasztórendszer, amely az utasok, a legénység tagjai és a személyzet számára lehetővé teszi, hogy a hajó parancsnokságát és legénységét riasszák.

        Ezt a riasztást csak a hajó parancsnoksága és legénysége számára kijelölt területeken szabad leadni; a riasztást csak a hajó parancsnoksága állíthatja le. A riasztás leadását legalább az alábbi helyekről biztosítani kell:

        aa) minden kabinban;

        bb) a folyosókon, liftekben és lépcsőházakban, a legközelebbi kioldótól legfeljebb 10 m távolságra, és legalább egy kioldónak kell lennie minden vízzáró rekeszben;

        cc) a társalgókban, az étkezőkben és hasonló szabadidős helyiségekben;

        dd) a csökkent mozgásképességű személyek használatára szolgáló WC-kben;

ee) a motorterekben, hajókonyhákban s hasonló helyeken, ahol tűzveszély van;

ff) a hűtőraktárakban és egyéb raktárakban.

A riasztók kioldóit a padlótól 0,85-1,10 m magasságban kell felszerelni.

b) Egy riasztórendszer, amely lehetővé teszi, hogy a hajó parancsnoksága riassza az utasokat.

Ennek a riasztásnak minden, az utasok által hozzáférhető helyiségben jól és összetéveszthetetlenül hallhatónak kell lennie. Kioldását lehetővé kell tenni a kormányállásból és azokról a helyekről, ahol állandóan tartózkodik személyzet.

c) Egy riasztórendszer, amely lehetővé teszi a hajó parancsnokság számára a legénység és a személyzet riasztását.

A 7.09. cikk 1. szakaszában említett riasztórendszernek el kell jutnia a személyzet pihenőhelyiségeibe, a hűtőraktárakba és egyéb raktárakba is.

A riasztók kioldóit védeni kell a véletlen használat ellen.

4. Minden vízzáró rekeszt fel kell szerelni fenékvízszint-jelző riasztóval.

5. Két, motorral meghajtott fenékvíz-szivattyút kell biztosítani.

6. A fedélzeten biztosítani kell egy, a 8.06. cikk 4. szakasza szerinti, tartósan rögzített fenékvíz-rendszert.

7. A hűtőraktáraknak még zárt állapotban is nyithatónak kell lenniük belülről.

8. Ha a fedélzet alatti helyiségekben CO_2 rekesz-rendszerek vannak, ezeket a helyiségeket fel kell szerelni önműködő szellőztetőrendszerrel, amely önműködően bekapcsol, ha a helyiség ajtaját vagy nyílását kinyitják. A szellőzőcsöveknek a helyiség padlójától 0,50 m-re le kell vezetniük.

9. A 10.02. cikk 2. szakaszának f) alpontja szerinti kötszerdobozon kívül kellő számú további kötszerdobozokat kell biztosítani. A kötszerdobozok és tárolásuk meg kell, hogy feleljenek a 10.02. cikk 2. szakaszának f) alpontjában meghatározott követelményeknek.

15.09. cikk

Életmentő felszerelések

1. A 10.05. cikk 1. szakaszában meghatározott mentőgyűrűkön kívül, a fedélzet minden olyan részét, amely utasok számára szolgál és nem zárt, fel kell szerelni az EN 14144: 2003. sz. európai szabvány szerinti mentőgyűrűkkel, a hajó mindkét oldalán, egymástól legfeljebb 20 m távolságra.

Az előírt mentőgyűrűk felét legalább 30 m hosszú, 8-11 mm átmérőjű dobókötéllel kell felszerelni. Az előírt mentőgyűrűk másik felét pedig olyan öngyújtó, elemmel működő lámpával kell felszerelni, amit a víz nem olt ki.

2. Az 1. szakaszban említett mentőgyűrűkön kívül az alábbi felszereléseknek kell rendelkezésre állniuk, használatra készen:

a) a 10.05. cikk 2. szakasza szerinti egyéni életmentő felszerelés azon személyzet számára, akik a biztonsági szolgálati beosztás jegyzéke szerint szolgálatot teljesítenek;

b) a hajó személyzetének többi tagja számára az EN 395: 1998. vagy EN 396: 1998. sz. európai szabvány szerinti, egyéni életmentő felszerelés.

3. A személyhajóknak rendelkezniük kell megfelelő berendezéssel, amely lehetővé teszi az utasok átszállítását sekély vízre, a partra vagy egy másik hajóra.

4. Az 1. és 2. szakaszban említett életmentő felszerelésen kívül, az EN 395: 1998. vagy EN 396: 1998. sz. európai szabvány szerinti egyéni életmentő felszerelést kell biztosítani a legnagyobb megengedett utaslétszám 100 %-ára.

Ha az 1. bekezdésben említett egyéni életmentő felszerelés gyermekek számára nem megfelelő, az EN 395: 1998. sz. európai szabvány szerinti, gyermekeknek való, legfeljebb 30 kg súlyú, egyéni életmentő felszerelést kell biztosítani a legnagyobb megengedett utaslétszám 10 %-ára.

2006. július 5., szerda

5. A „csoportos életmentő felszerelés” kifejezés magában foglalja a 10.04. cikk szerinti mentőcsónakokat és a mentőtutajokat.

A mentőtutajokra vonatkozó követelmények:

a) fel kell tüntetni rajtuk céljukat, és azt, hogy hány személyre lettek elfogadva;

b) a megengedett számú utasok részére megfelelő ülőhellyel kell rendelkezniük;

c) édesvízben legalább személyenként 750 N vízszintességet kell elérniük;

d) fel kell szerelni őket egy kötéllel, ami a személyhajóhoz köti őket, nehogy elsodródjanak;

e) megfelelő, olajnak, olajszármazékoknak, valamint 50 °C-ig terjedő hőmérsékletnek ellenálló anyagból kell készülniük;

f) stabil egyensúlyi helyzetet kell elérniük és azt fenntartaniuk, valamint, ebben a tekintetben megfelelő felszereléssel kell rendelkezniük, ami lehetővé teszi, hogy a megjelölt számú személyek elérhessék azokat;

g) színük fluoreszkáló narancssárga, vagy a felszínük fluoreszkáló színű, amely minden oldalról látható, és legalább 100 cm^2 a területük;

h) olyannak kell lenniük, hogy a helyükről egy ember gyorsan és biztonságosan a vízre bocsáthassa ezeket, vagy a helyüktől függetlenül a víz felszínén maradjanak;

i) a mentőtutajokra a 15.06. cikk 8. szakaszában említett evakuálási területekről a megfelelő evakuálási felszerelést át kell tudni rakni, ha az evakuálási terület fedélzete és a legnagyobb merülés síkja közötti távolság 1 m-nél nagyobb.

6. A további csoportos életmentő felszerelések az olyan életmentő berendezés részét képezik, melyek több ember számára biztosítanak egyensúlyi helyzetet a vízben. Az ezekre vonatkozó követelmények az alábbiak:

a) fel kell tüntetni rajtuk céljukat, és azt, hogy hány személyre lettek elfogadva;

b) édesvízben legalább személyenként 100 N vízszintességet kell elérniük;

c) megfelelő, olajnak, olajszármazékoknak, valamint 50 °C-ig terjedő hőmérsékletnek ellenálló anyagból kell készülniük;

d) stabil egyensúlyi helyzetet kell elérniük és azt fenntartaniuk, valamint, ebben a tekintetben megfelelő felszereléssel kell rendelkezniük, ami lehetővé teszi, hogy a megjelölt számú személyek elérhessék azokat;

e) színük fluoreszkáló narancssárga, vagy a felszínük fluoreszkáló színű, amely minden oldalról látható, és legalább 100 cm^2 a területük;

f) olyannak kell lenniük, hogy a helyükről egy ember gyorsan és biztonságosan a vízre bocsáthassa ezeket, vagy a helyüktől függetlenül a víz felszínén maradjanak.

7. A felfújható, csoportos életmentő felszereléseknek továbbá meg kell felelniük a következőknek:

a) legalább két külön légrekesszel kell rendelkezniük;

b) automatikusan, vagy kézi indítással fel kell fújódniuk vízre bocsátáskor;

c) stabil egyensúlyi helyzetet kell elérniük és fenntartaniuk, függetlenül a rajtuk levő terheléstől, még akkor is, ha csak a légrekeszek fele van felfújva.

8. Az életmentő felszereléseket a fedélzeten olyan helyen kell tartani, hogy szükség esetén könnyen és biztonságosan elérhetők legyenek. A fedett tárolóhelyeket jól láthatóan meg kell jelölni.

9. Az életmentő felszereléseket a gyártó utasításai szerint kell ellenőrizni.

10. A mentőcsónakokat motorral és keresőfénnyel kell felszerelni.

11. Megfelelő hordágynak rendelkezésre kell állnia.

2006. július 5., szerda

15.10. cikk

Villamos berendezések

1. Világításra csak villamos berendezések engedélyezettek.

2. A 9.16. cikk 3. szakasza vonatkozik a folyosókra és az utasok szabadidős helyiségeire is.

3. Az alábbi helyiségekre és helyekre megfelelő világítás és vészvilágítást kell biztosítani:

   a) azok a helyek, ahol az életmentő berendezéseket tárolják, és ahol ezeket általában használatra előkészítik;

   b) menekülési útvonalak, utas-bejáratok, beleértve a folyosókat, bejáratokat és kijáratokat, összekötő folyosókat, lifteket és utastér lépcsőket, kabinokat és szálláshelyeket;

   c) a menekülési útvonalak és vészkijáratok megjelölésénél;

   d) egyéb, a csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló területeken;

   e) műveleti helyiségek, motorterek, kormányű-terek és kijárataik;

   f) kormányállás;

   g) vészhelyzeti áramforrás helyisége;

   h) azok a pontok, ahol a tűzoltó készülékek és a tűzoltó-berendezések elhelyezkednek;

   i) azok a helyek, ahol veszély esetén az utasok, a hajó személyzete és legénysége gyülekezik.

4. Rendelkezni kell egy vészhelyzeti erőátviteli berendezéssel, amely egy vészhelyzeti áramforrásból és vészhelyzeti kapcsolótáblából áll, és amely az alábbi villamos berendezések áramforrásának leállása esetén azonnal át tudja venni ezek helyét, ha a berendezésnek nincs saját áramforrása:

   a) jelzőfények;

   b) figyelmeztető hangjelzések;

   c) a 3. szakasz szerinti vészvilágítás;

   d) rádiótelefon-berendezések;

   e) riasztó, hangszóró, és fedélzeti üzenet-továbbító rendszerek;

   f) a 10.02. cikk 2. szakaszának i) alpontja szerinti keresőfények;

   g) tűzjelző rendszer;

   h) egyéb biztonsági berendezések, úgymint automatikus, túlnyomásos sprinkler-berendezések, vagy tűzoltó-szivattyúk;

   i) a 15.06. cikk 9. szakaszának 2. mondata értelmében vett liftek és emelőszerkezetek.

5. A vészvilágítás lámpa-armatúráit ilyenként meg kell jelölni.

6. A vészhelyzeti erőátviteli berendezést a fő motortéren, a 9.02. cikk 1. szakaszában említett energiaforrásokat tartalmazó helyiségeken kívül kell elhelyezni, továbbá azon a helyiségen kívül, ahol a fő kapcsolótábla található; ezektől a helyiségektől a 15.11. cikk 2. szakasza szerinti válaszfalakkal kell elkülöníteni.

2006. július 5., szerda

A villamos berendezéseket vészhelyzet esetén ellátó kábeleket úgy kell felszerelni és elvezetni, hogy tűz vagy elárasztás esetén ezen berendezések ellátásának folyamatossága biztosítva legyen. Az ilyen kábeleket soha nem lehet a fő motortéren, a hajókonyhákon, vagy a fő energiaforrás és kapcsolódó berendezései felszerelési helyén keresztül vezetni, kivéve, ha ezeken a területeken vészhelyzeti berendezésekre van szükség.

A vészhelyzeti erőátviteli berendezést a biztonsági vonal felett kell felszerelni.

7. A következők elfogadhatók vészhelyzeti áramforrásként történő használatra:

a) segédgenerátorok saját, független üzemanyag-ellátással és független hűtőrendszerrel, amely áramkimaradás esetén bekapcsol és 30 másodpercen belül automatikusan átveszi az áramellátást, vagy, ha a kormányállás, vagy bármilyen egyéb olyan hely közvetlen közelében vannak, ahol állandóan tartózkodik legénység, kézzel bekapcsolható, vagy

b) akkumulátor telepek, melyek áramkimaradás esetén automatikusan bekapcsolnak, vagy, ha a kormányállás, vagy bármilyen egyéb olyan hely közvetlen közelében vannak, ahol állandóan tartózkodik legénység, kézzel bekapcsolhatók. Ezeknek alkalmasnak kell lenniük a fent említett energiafogyasztók előírt időtartamú meghajtására, anélkül, hogy újra kellene tölteni őket, vagy, hogy a feszültség elfogadhatatlan mértékben csökkenne.

8. A vészhelyzeti áramforrás tervezett működésének időtartamát a személyhajó meghatározott célja szerint kell megállapítani. Ez legalább 30 perc kell, hogy legyen.

9. A villamos rendszerek szigetelési ellenállásait és földelését a 2.09. cikk szerinti szemle alkalmával ellenőrizni kell.

10. A 9.02. cikk 1. szakasza szerinti áramforrásoknak egymástól függetlennek kell lenniük.

11. A fő vagy a vészhelyzeti erőátviteli berendezés leállása a berendezések üzembiztonságára nem lehet kölcsönhatással.

15.11. cikk

Tűzvédelem

1. Az anyagok és a szerkezeti elemek tűzvédelmi megfelelőségét akkreditált vizsgáló intézmény határozza meg a megfelelő tesztelési módszerek alapján.

a) A vizsgáló intézménynek eleget kell tennie az alábbiak egyikének:

aa) a Tűzállósági vizsgálati módszerek szabályzata, vagy

bb) az EN ISO/IEC 17025: 2000. sz., vizsgáló és kalibrációs laboratóriumok illetékességének általános követelményeire vonatkozó európai szabvány.

b) Az anyagok éghetetlenségének meghatározására szolgáló elismert vizsgálati módszerek a következők:

aa) a Tűzállósági vizsgálati módszerek szabályzata 1. mellékletének 1. része, és

bb) a tagállamok egyikének egyenértékű rendeletei.

c) Az anyagok lángkésleltetési tulajdonságainak meghatározására szolgáló elismert vizsgálati módszerek a következők:

aa) a Tűzállósági vizsgálati módszerek szabályzata 1. mellékletének 5. részében (felületi gyúlékonyság vizsgálat), 6. részében (fedélzetborítások vizsgálata), 7. részében (függesztett textilek és műanyagok vizsgálata), 8. részében (kárpitozott bútorok vizsgálata) és 9. részében (ágyneműk összetevőinek vizsgálata) meghatározott, vonatkozó követelmények, és

bb) a tagállamok egyikének egyenértékű rendeletei.

d) A tűzállóság meghatározásának elismert vizsgálati módszerei a következők:

aa) az A.754 (18). sz. IMO-határozat, és

bb) a tagállamok egyikének egyenértékű rendeletei.

2006. július 5., szerda

2. A helyiségek közötti válaszfalakat az alábbi táblázatok szerint kell megtervezni:

Azon helyiségek közötti válaszfalak táblázata, melyekben nincsenek felszerelve a 10.03a. cikk szerinti túlnyomásos sprinkler-berendezések

Helyiségek	Vezérlőközpontok	Lépcsőházak	Gyülekezőhelyek	Társalgók	Motorterek	Hajókonyhák	Tárolóhelyiségek
Vezérlőközpontok	–	A0	A0/B15 (1)	A30	A60	A60	A60
Lépcsőházak		–	A0	A30	A60	A60	A60
Gyülekezőhelyek			–	A30/B15 (2)	A60	A60	A60
Társalgók				–/B15 (3)	A60	A60	A60
Motorterek					A60/A0 (4)	A60	A60
Hajókonyhák						A0	A60/B15 (5)
Tárolóhelyiségek							–

(1) A vezérlőközpontok és a belső gyülekezőhelyek közötti válaszfalaknak az A0 típusnak kell megfelelniük, míg a külső gyülekezőhelyeknél csak a B15 típusnak.
(2) A társalgók és a belső gyülekezőhelyek közötti válaszfalaknak az A30 típusnak kell megfelelniük, míg a külső gyülekezőhelyeknél csak a B15 típusnak.
(3) A kabinok közötti válaszfalaknak, a kabinok és a foyosók közötti válaszfalaknak, valamint a társalgókat elválasztó, 10. pont szerinti függőleges válaszfalaknak a B15 típusnak kell megfelelniük, a túlnyomásos sprinkler-berendezésekkel felszerelt helyiségeknél pedig a B0 típusnak.
(4) A 15.07. cikk és a 15.10. cikk 6. szakasza szerinti motorterek közötti válaszfalaknak az A60 típusnak kell megfelelniük; egyéb esetekben az A0 típusnak.
(5) A B15 típus megfelelő egyrészről a hajókonyhák, másrészről pedig a hűtőraktárak és élelmiszertároló helyiségek közötti válaszfalakhoz.

Azon helyiségek közötti válaszfalak táblázata, melyekben fel vannak szerelve a 10.03a. cikk szerinti túlnyomásos sprinkler-berendezések

Helyiségek	Vezérlőközpontok	Lépcsőházak	Gyülekező helyek	Társalgók	Motorterek	Hajókonyhák	Tárolóhelyiségek
Vezérlőközpontok	–	A0	A0/B15 (1)	A0	A60	A60	A30
Lépcsőházak		–	A0	A0	A60	A30	A0
Gyülekezőhelyek			–	A30/B15 (2)	A60	A60	A60
Társalgók				–/B0 (3)	A60	A30	A0
Motorterek					A60/A0 (4)	A60	A60
Hajókonyhák						–	B15
Tárolóhelyiségek							–

(1) A vezérlőközpontok és a belső gyülekezőhelyek közötti válaszfalaknak az A0 típusnak kell megfelelniük, míg a külső gyülekezőhelyeknél csak a B15 típusnak.
(2) A társalgók és a belső gyülekezőhelyek közötti válaszfalaknak az A30 típusnak kell megfelelniük, míg a külső gyülekezőhelyeknél csak a B15 típusnak.
(3) A kabinok közötti válaszfalaknak, a kabinok és a foyosók közötti válaszfalaknak, valamint a társalgókat elválasztó, 10. pont szerinti függőleges válaszfalaknak a B15 típusnak kell megfelelniük, a túlnyomásos sprinkler-berendezésekkel felszerelt helyiségeknél pedig a B0 típusnak.
(4) A 15.07. cikk és a 15.10. cikk 6. szakasza szerinti motorterek közötti válaszfalaknak az A60 típusnak kell megfelelniük; egyéb esetekben az A0 típusnak.

2006. július 5., szerda

a) Az A típusú válaszfalak vízzáró válaszfalak, falak és fedélzetek, melyeknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

aa) Acélból, vagy más, azzal egyenértékű anyagból készülnek.

bb) Megfelelően merevítettek.

cc) Elfogadott, éghetetlen anyaggal szigeteltek, olyan módon, hogy a tűzzel átellenes oldalon az átlagos hőmérséklet legfeljebb 140 °C-kal emelkedik az eredeti hőmérséklet fölé, és egyetlen ponton, beleértve a csatlakozásoknál levő réseket, sem emelkedik a hőmérséklet 180 °C-nál többel az eredeti hőmérséklet fölé a következő, meghatározott időtartamokon belül:

A60 típus 60 perc

A30 típus 30 perc

A0 típus 0 perc.

dd) Megépítésük olyan, hogy megakadályozza a füst és a lángok átterjedését az egyórás normál tűzpróba végéig.

b) A B típusú válaszfalak vízzáró válaszfalak, falak, fedélzetek, mennyezetek vagy homlokzatok, melyek megfelelnek az alábbi követelményeknek:

aa) Elfogadott, éghetetlen anyagból készülnek. Továbbá, a válaszfalak gyártásánál és összeszerelésénél használt valamennyi anyag éghetetlen, kivéve a homlokzatot, amelynek legalább lángkésleltetőnek kell lennie.

bb) Szigetelési értékük olyan, hogy a tűzzel átellenes oldalon az átlagos hőmérséklet legfeljebb 140 °C-kal emelkedik az eredeti hőmérséklet fölé, és egyetlen ponton, beleértve a csatlakozásoknál levő réseket, sem emelkedik a hőmérséklet 225 °C-nál többel az eredeti hőmérséklet fölé a következő, meghatározott időtartamokon belül:

B15 típus 15 perc

B0 típus 0 perc.

cc) Megépítésük olyan, hogy megakadályozza a füst és a lángok átterjedését az egyórás normál tűzpróba végéig.

c) A felügyeleti szerv a Tűzállósági vizsgálati módszerek szabályzata értelmében előírhat próbát egy válaszfal-mintán, annak érdekében, hogy igazolják az ellenálló-képességre és a hőmérséklet-emelkedésre vonatkozó, fenti előírásoknak való megfelelést.

3. A festékeknek, lakkoknak és egyéb felületkezelő termékeknek, valamint a helyiségekben a fedélzetek borításának, kivéve a motortereket és raktárhelyiségeket, lángkésleltetőnek kell lenniük. A szőnyegeknek, textileknek, függönyöknek és egyéb függesztett anyagoknak, valamint a kárpitozott bútoroknak és az ágyneműk összetevőinek lángkésleltetőnek kell lenniük, ha azok a helyiségek, ahol ezek találhatók, nincsenek felszerelve a 10.03a. cikk szerinti, túlnyomásos sprinkler-berendezéssel.

4. A társalgók mennyezeteinek és falburkolatuknak, beleértve alapozásukat is, éghetetlen anyagokból kell készülniük, kivéve a felületüket, amelynek legalább lángkésleltetőnek kell lennie, azokban a helyiségekben, amelyek nincsenek felszerelve a 10.03a. cikk szerinti, túlnyomásos sprinkler-berendezéssel.

5. A gyülekezőhelyként szolgáló társalgókban a bútoroknak és szerelékeknek éghetetlen anyagból kell készülniük, azokban a helyiségekben, amelyek nincsenek felszerelve a 10.03a. cikk szerinti, túlnyomásos sprinkler-berendezéssel.

6. Az exponált belső területeken használt festékek, lakkok és egyéb anyagok nem bocsáthatnak ki túlzott mennyiségű füstöt vagy mérgező anyagot. Ezt a Tűzállósági vizsgálati módszerek szabályzata szerint igazolni kell.

7. A társalgókban használt szigetelőanyagoknak éghetetlennek kell lenniük. Ez nem vonatkozik a hűtőanyagot szállító csövek szigeteléseire. Az ilyen csöveken használt szigetelőanyagok felületének legalább lángkésleltetőnek kell lennie.

2006. július 5., szerda

8. A 2. szakasz szerinti válaszfal-ajtóknak az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

   a) Meg kell felelniük ugyanazoknak a 2. szakasz szerinti követelményeknek, mint a válaszfalaknak maguknak.

   b) A 10. szakasz szerinti válaszfal-ajtók, illetve a motortereket, hajókonyhákat és lépcsőházakat körülvevő falak esetében önműködően kell záródniuk.

   c) A rendeltetésszerű működés során általában nyitott, önműködően záródó ajtóknak az olyan helyekről, ahol állandóan tartózkodik személyzet vagy legénység, zárhatónak kell lenniük. Ha egy ajtót távirányítással bezártak, annak a helyszínről biztonságosan újranyithatónak és -zárhatónak kell lennie.

   d) A 15.02. cikk szerinti vízzáró ajtókat nem kell szigetelni.

9. A 2. szakasz szerinti falaknak folytonosnak kell lenniük fedélzettől fedélzetig, vagy folytonos mennyezetnél érjenek véget, mely megfelel a 2. szakaszban említett követelményeknek.

10. A következő utastereket a 2. szakaszban említett függőleges válaszfalakkal kell elválasztani:

    a) 800 m^2-nél nagyobb teljes felületű utasterek;

    b) olyan utasterek, melyeken legfeljebb 40 m-ként kabinok vannak.

    A függőleges válaszfalaknak rendeltetésszerű működés során füstzárónak, és fedélzettől fedélzetig folytonosnak kell lenniük.

11. A mennyezetek feletti, padlók alatti és falburkolatok mögötti üregeket legfeljebb 14 m-ként le kell választani huzatgátlókkal, melyek tűz esetén is hatékony tűzálló tömítésként szolgálnak.

12. A lépcsőket acélból, vagy azzal egyenértékű, éghetetlen anyagból kell készíteni.

13. A belső lépcsőket és lifteket minden szinten a 2. szakasz szerinti falakkal kell körülvenni. Az alábbi kivételek megengedettek:

    a) csak két fedélzetet összekötő lépcsőházat nem kell körülzárni, ha a lépcsőház az egyik fedélzeten a 2. szakasz szerint körbe van zárva;

    b) társalgóban a lépcsőket nem kell körbezárni, ha azok teljes egészében a helyiségen belül vannak, és

       aa) ha ez a helyiség csak két fedélzeten terjed ki, vagy

       bb) ebben a helyiségben minden fedélzeten fel van szerelve a 10.03a. cikk szerinti, túlnyomásos sprinkler-berendezés, a helyiségnek van a 16. szakasz szerinti füstelvezető rendszere, és a helyiségből minden fedélzeten megközelíthető egy lépcsőház.

14. A szellőztető berendezéseknek és a levegőt biztosító rendszereknek az alábbi követelményeket kell teljesíteniük:

    a) Tervezésük szerint biztosítaniuk kell, hogy saját maguk nem okozzák a tűz és a füst terjedését.

    b) A légbeszívók és -elszívók, valamint a levegőt biztosító rendszerek nyílásainak lezárhatónak kell lenniük.

    c) A szellőztetőcsöveknek acélból, vagy azzal egyenértékű éghetetlen anyagból kell készülniük, egymáshoz és a hajó felépítményéhez szilárdan kell kacsolódniuk.

    d) Ha 0,02 m^2-nél nagyobb keresztmetszetű szellőztetőcsöveket a 2. szakasz szerinti A típusú, vagy a 10. szakasz szerinti válaszfalakon vezetnek keresztül, akkor ezeket önműködő tűzvédelmi csappantyúkkal kell felszerelni, amelyeket a személyzet vagy a legénység által állandóan elfoglalt területekről lehet vezérelni.

    e) A hajókonyhák és a motorterek szellőztető berendezéseit el kell választani a többi terület szellőztetését biztosító rendszerektől.

    f) A légelszívó csövekre zárható nyílásokat kell szerelni az ellenőrzés és a tisztántartás céljára. Ezeket a nyílásokat a tűzvédelmi csappantyúk közelében kell elhelyezni.

    g) A beépített ventilátoroknak a motortéren kívüli, központi helyről kikapcsolhatónak kell lenniük.

2006. július 5., szerda

15. A hajókonyhákat szellőztető berendezésekkel és elszívóval rendelkező tűzhelyekkel kell felszerelni. Az elszívók légelszívó csöveinek meg kell felelniük a 14. szakaszban foglalt követelményeknek, továbbá, a bementi nyílásnál azokat fel kell szerelni kézi működtetésű tűzvédelmi csappantyúkkal.

16. A vezérlőközpontokat, a lépcsőházakat és a belső evakuálási területeket fel kell szerelni természetes és mechanikus füstelvezető berendezésekkel. A füstelvezető berendezéseknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

    a) Elégséges kapacitást és megbízhatóságot kell nyújtaniuk.

    b) Meg kell felelniük a személyhajók üzemelési körülményeinek.

    c) Ha a füstelvezető berendezések a helyiségek általános ventilátoraiként is szolgálnak, ez nem gátolhatja füstelvezető működésüket tűz esetén.

    d) A füstelvezető berendezéseknek rendelkezniük kell kézzel működtethető indítószerkezettel.

    e) A mechanikus füstelvezető berendezéseknek ezen kívül a személyzet vagy legénység által állandóan elfoglalt területekről vezérelhetőnek kell lenniük.

    f) A természetes füstelvezető berendezésekre kézzel vagy a ventilátoron belüli áramforrással működtethető nyitómechanizmust kell szerelni.

    g) A kézi működtetésű indítószerkezeteknek és nyitómechanizmusoknak az ellenőrzött helyiségen belülről vagy kívülről hozzáférhetőnek kell lenniük.

17. A hajó személyzete vagy legénysége által nem folyamatosan ellenőrzött társalgókat, a hajókonyhákat, a motortereket és egyéb, tűzveszélyt jelentő helyiségeket egy megfelelő tűzjelző rendszerbe be kell kötni. A tűz megjelenését és pontos helyét automatikusan ki kell jelezni egy olyan helyen, ahol állandóan tartózkodik személyzet vagy legénység.

15.12. cikk

Tűzoltás

1. A 10.03. szakasz szerinti hordozható tűzoltó készülékeken kívül, legalább a következő hordozható tűzoltó készülékeknek kell rendelkezésre állniuk a fedélzeten:

    a) egy hordozható tűzoltó készülék az utasterek bruttó padlófelületének minden 120 m^2-ére;

    b) 10 kabinonként egy hordozható tűzoltó készülék, felfele kerekítve;

    c) minden hajókonyhában, és minden olyan helyiség közelében, ahol gyúlékony folyadékokat tárolnak vagy használnak, egy hordozható tűzoltó készülék. A hajókonyhákban a hűtőanyagok is alkalmasak az olaj-tüzek kioltására.

    Ezeknek a kiegészítő tűzoltó készülékeknek meg kell felelniük a 10.03. cikk 2. szakaszában előírt követelményeknek, a hajón ezeket úgy kell felszerelni és elosztani, hogy bármely ponton és bármikor kezdődő tűz esetén azonnal el lehessen érni egy tűzoltó készüléket. Minden hajókonyhában, valamint a fodrászatokban és parfümériákban kéznél kell, hogy legyen egy tűzoltásra szolgáló takaró.

2. A személyhajókat fel kell szerelni tűzcsap-berendezéssel, amely az alábbiakból áll:

    a) két, gépi meghajtású, megfelelő teljesítményű tűzoltó szivattyú, melyek közül legalább az egyik tartósan rögzített;

    b) egy tűzoltóvezeték elegendő számú tűzcsappal, melyekre állandóan vannak rákötve legalább 20 m hosszú tűzoltótömlők, és fel vannak szerelve egy fúvókával, ami vízpermetet és vízsugarat is képes kibocsátani, valamint bele van építve egy elzáró-szerkezet.

3. A tűzcsap-berendezéseket az alábbiak szerint kell megtervezni és méretezni:

    a) a hajó bármely pontja elérhető legalább két, különböző helyen levő tűzcsapról, melyek mindegyikén egyetlen, legfeljebb 20 m hosszú tömlő van;

b) a tűzcsapok nyomása legalább 300 kPa, és

c) valamennyi fedélzeten létre lehet hozni egy legalább 6 m hosszú vízsugarat.

Ha a tűzcsap szekrényben van elhelyezve, az I. melléklet 5. ábrája szerinti, legalább 10 cm oldalmagasságú, „tűzoltótömlő" jelet kell a szekrény külsején elhelyezni.

4. A csavarmenetes vagy csapos tűzcsapokat úgy kell beállítani, hogy a tűzoltószivattyúk működése alatt minden egyes tűzoltótömlőt le lehessen választani, és el lehessen távolítani.

5. A belső területeken a tűzoltótömlőket össze kell tekerni egy axiálisan csatlakozó dobra.

6. A tűzoltó-berendezések anyagának vagy hőállónak kell lennie, vagy megfelelően kell védeni a magas hőmérsékleten történő működés meghibásodása ellen.

7. A csöveket és a tűzcsapokat úgy kell elrendezni, hogy a fagyásveszély elkerülhető legyen.

8. A tűzoltószivattyúkra vonatkozó követelmények:

a) azokat külön helyiségekben kell felszerelni vagy tárolni;

b) egymástól függetlenül működtethetőnek kell lenniük;

c) valamennyi fedélzeten minden egyes szivattyúnak képesnek kell lennie a nyomás fenntartására a tűzcsapoknál, és a megkívánt hosszúságú vízsugár előállítására;

d) azokat a hátsó vízzáró válaszfal előtt kell felszerelni.

A tűzoltószivattyúk általános célokra is használhatók.

9. A motorterekben fel kell szerelni egy, a 10.03b. cikk szerinti, tartósan rögzített tűzoltó-berendezést.

10. A kabinos hajókon legyen:

a) két, az EN 137: 1993. sz. európai szabványnak megfelelő, zárt rendszerű légzőkészülék, az EN 136: 1998. sz. európai szabványnak megfelelő, teljes arcot takaró maszkkal;

b) két felszerelés-készlet, amelyek legalább egy védőruhából, sisakból, bakancsból, kesztyűből, fejszéből, feszítővasból, elemlámpából és biztosítókötélből állnak, továbbá

c) négy füstvédő maszk.

15.13. cikk

Biztonságtechnikai szervezés

1. A személyhajók fedélzetén biztosítani kell egy biztonsági szolgálati beosztás-jegyzéket. A biztonsági szolgálati beosztás jegyzéke leírja a legénység és a hajó-személyzet feladatait a következő lehetőségekre:

a) leállás,

b) fedélzeti tűz,

c) utasok evakuálása,

d) emberek a fedélzeten.

A csökkent mozgásképességű személyekre vonatkozó különleges biztonsági intézkedéseket figyelembe kell venni.

A biztonsági szolgálati beosztás jegyzékében kijelölt legénységnek és személyzetnek ki kell osztani a különböző feladatokat az általuk elfoglalt beosztás szerint. A legénységnek szóló különleges utasítások biztosítják, hogy veszély esetén a 15.02. cikkben említett vízzáró fedélzetek minden ajtaja és nyílása azonnal hermetikusan bezárásra kerüljön.

2006. július 5., szerda

2. A biztonsági szolgálati beosztás jegyzéke tartalmaz egy biztonsági tervet, amelyben legalább a következőket kell egyértelműen és pontosan kijelölni:

   a) a csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló területek;

   b) a 15.06. cikk 8. szakaszában említett menekülési útvonalak, vészkijáratok és gyülekezőhelyek, valamint evakuálási területek;

   c) életmentő felszerelések és mentőcsónakok;

   d) tűzoltó készülékek, valamint tűzoltó és túlnyomásos sprinkler-berendezések;

   e) egyéb biztonsági berendezések;

   f) a 15.08. cikk 3. szakaszának a) alpontjában említett riasztórendszer;

   g) a 15.08. cikk 3. szakaszának b) és c) alpontjában említett riasztórendszer;

   h) a 15.02. cikk 5. szakaszában említett vízhatlan válaszfal-ajtók, és azok vezérlésének helye, valamint a 15.02. cikk 9., 10. és 13., továbbá a 15.03. cikk 12. szakaszában említett egyéb nyílások;

   i) A 15.11. cikk 8. szakaszában említett ajtók;

   j) tűzvédelmi csappantyúk;

   k) tűzvédelmi riasztórendszer;

   l) vészhelyzeti erőátviteli berendezés;

   m) a szellőztetőrendszer vezérlőegységei;

   n) parti csatlakozók;

   o) üzemanyag-vezeték elzárók;

   p) cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések;

   q) hangosító rendszer;

   r) rádiótelefon-berendezés;

   s) elsősegélynyújtó csomagok.

3. Az 1. szakaszban említett biztonsági szolgálati beosztás jegyzékét és a 2. szakaszban említett biztonsági tervet:

   a) megfelelően le kell pecsételnie a felügyeleti szervnek, továbbá

   b) minden fedélzeten, egy jól látható helyen ki kell függeszteni.

4. Az utasok számára egy magatartási kódexet, és egy, csak a 2. szakasz a)-f) pontjában említett információkat tartalmazó egyszerűsített biztonsági tervet kell kifüggeszteni minden kabinban.

   Ez a kódex legalább a következőket foglalja magában:

   a) vészhelyzet meghatározása

      – tűz;

      – elárasztás;

      – általános veszély;

   b) a különböző vészjelzők leírása;

   c) az alábbiakra vonatkozó utasítások:

      – menekülési útvonalak

      – teendők

      – a nyugalom megtartásának szükségessége;

2006. július 5., szerda

d) az alábbiakra vonatkozó utasítások:

– dohányzás

– tűz és nyílt láng használata

– ablakok nyitása

– egyes felszerelési tárgyak használata.

Ezeket a részleteket angol, flamand, francia és német nyelven kell kifüggeszteni.

15.14. cikk

Szennyvízgyűjtő és ártalmatlanításra szolgáló berendezések

1. A személyhajókat fel kell szerelni szennyvízgyűjtő tartályokkal, vagy megfelelő fedélzeti szennyvízkezelő berendezéssel.

2. A szennyvízgyűjtő tartályoknak elegendő befogadóképességgel kell rendelkezniük. A tartályokat fel kell szerelni egy eszközzel, amely jelzi a telítettségi szintet. A fedélzeten lenni kell szivattyúknak és csöveknek a tartályok kiürítéséhez, és melyekkel a szennyvizet a hajó mindkét oldaláról el lehet vezetni. Lehetővé kell tenni a szennyvíz más hajókról való átvezetését is.

   A csöveket fel kell szerelni egy, az EN 1306: 1996. sz. európai szabvány szerinti leürítő csatlakozással.

15.15. cikk

Mentességek bizonyos személyhajók esetében

1. A 15.03. cikk 7.-13. szakasza szerinti, sérülés utáni megfelelő stabilitás igazolásának alternatívájaként a legfeljebb 25 m hosszú, és maximum 50 utas szállítására engedélyezett hajóknak az alábbi követelményeket kell teljesíteniük:

   a) szimmetrikus elárasztást követően a hajó merülése nem lépheti túl a biztonsági vonalat, és

   b) a GM_R metacentrikus magasság legalább 0,10 m.

   A szükséges fennmaradó úszóképességet a hajótest építéséhez használt anyag megfelelő kiválasztásával, vagy a hajótesthez szilárdan rögzített erősen porózus habúszókkal kell biztosítani. 15 m-nél hosszabb hajók esetében a fennmaradó úszóképességet az úszók és a 15.03. cikk szerinti 1-rekeszállapotnak megfelelő alosztályokba sorolás kombinációjával kell biztosítani.

2. Az 1. szakasz szerinti személyhajók számára a felügyeleti szerv engedélyezhet kisebb eltéréseket a 15.06. cikk 3. szakaszának c) és d) alpontjában előírt teljes magasságtól. Az eltérés legfeljebb 5 % lehet. Eltérés esetén a megfelelő részeket egy színnel meg kell jelölni.

3. A 15.03. cikk 9. szakaszától való eltérésként, a legfeljebb 45 m hosszúságú hajóknak nem kell 2-rekeszállapottal rendelkezniük.

4. (Üres)

5. A felügyeleti szerv mentességet adhat a 10.04. cikk alkalmazása alól olyan hajók esetén, melyek legfeljebb 250 utas szállítására szolgálnak, és hosszuk nem haladja meg a 25 m-t, feltéve, hogy azok fel vannak szerelve egy, a hajó mindkét oldaláról megközelíthető emelvénnyel, amely lehetővé teszi az emberek vízből való biztonságos kimenekítését. A személyhajókat fel lehet szerelni egy hasonló szerkezettel is, amelynek az alábbi követelményeknek kell megfelelnie:

   a) egy személy egyedül tudja működtetni a berendezést;

   b) mobil berendezések megengedettek;

2006. július 5., szerda

c) a berendezéseknek a propulziós rendszer veszélyeztetett területén kívül kell elhelyezkedniük, és

d) a fedélzetmester és a berendezésért felelős személy között megfelelő kommunikációt kell biztosítani.

6. A felügyeleti szerv mentességet adhat a 10.04. cikk alkalmazása alól olyan hajók esetén, melyek legfeljebb 600 utas szállítására szolgálnak, és hosszuk nem haladja meg a 45 m-t, feltéve, hogy a hajó fel van szerelve az 5. szakasz első mondatában említett emelvénnyel, vagy az 5. szakasz második mondata szerinti, azzal egyenértékű berendezéssel. Ezen kívül, a személyhajónak rendelkeznie kell az alábbiakkal:

a) fő propulziós erőként kormánypropeller, cikloidálpropeller vagy vízsugár, vagy

b) 2 propulziós egységből álló fő propulziós rendszer, vagy

c) egy fő propulziós rendszer és egy orr-toló berendezés.

7. A 15.02. cikk 9. szakaszától való eltérésként, a legfeljebb 45 m hosszúságú hajók, melyek legfeljebb a méterben mért hosszúságuknak megfelelő számú utas szállítására kaptak engedélyt, fedélzetükön, az utasterekben rendelkezhetnek a 15.02. cikk 5. szakasza szerinti távirányító nélküli, kézzel működtetett vízhatlan válaszfal-ajtóval, amennyiben:

a) a hajónak csak egy fedélzete van;

b) ez az ajtó a fedélzetről megközelíthető, és a fedélzettől legfeljebb 10 m-re van;

c) az ajtónyílás alsó széle az utastér padlószintje felett legalább 30 cm-rel van, és

d) az ajtó által elválasztott mindegyik rekesz fel van szerelve fenékvízszint-jelzővel.

8. A 7. szakasz szerinti személyhajókon, a 15.06. cikk 6. szakaszának c) alpontjától való eltérésként, egy menekülési útvonal keresztülvezethet a hajókonyhán, amennyiben van egy második menekülési útvonal is.

9. A legfeljebb 45 m hosszúságú személyhajókra nem vonatkoznak az alábbiak: 15.01. cikk 2. szakasz e) alpont, ahol a cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések fel vannak szerelve az egészségre veszélyt jelentő CO-koncentráció és a potenciálisan robbanásveszélyes gáz-levegő elegyek jelzésére;

10. A legfeljebb 25 m hosszúságú személyhajókra nem vonatkoznak az alábbi előírások:

a) 15.04. cikk 1. szakasz, utolsó mondat;

b) 15.06. cikk 6. szakasz c) alpont, a hajókonyhákra vonatkozóan, amennyiben van egy második menekülési útvonal;

c) 15.07. cikk;

11. A legfeljebb 45 m hosszúságú kabinos hajókra a 15.12. cikk 10 pontját nem kell alkalmazni, feltéve, hogy minden kabinban könnyen hozzáférhető az ágyak számával egyező számú füstvédő maszk.

15a. FEJEZET

A VITORLÁS SZEMÉLYHAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

15a.01. cikk

A II. rész alkalmazása

A II. rész előírásain túlmenően az e fejezetben szereplő követelmények vonatkoznak a vitorlás személyhajókra.

2006. július 5., szerda

15a.02. cikk

Eltérések bizonyos vitorlás személyhajók esetében

1. A legfeljebb 45 m L_{WL} hosszúságú, és legfeljebb a teljes L_{WL} méterben mért méretének megfelelő számú utas szállítására engedélyezett vitorlás személyhajókra nem vonatkoznak az alábbi előírások:

   a) 3.03. cikk 7. szakasz, feltéve, hogy a horgonyokat nem horgonyláncvezető csőben szállítják;

   b) 10.02. cikk 2. szakasz d) alpont a hosszúságra vonatkozóan;

   c) 15.08. cikk 3. szakasz a) alpont;

   d) 15.15. cikk 9. szakasz a) alpont.

2. Az 1. szakasztól való eltérésként, ha a vitorlázat, a futókötél és a fedélzeti szerelékek megengedik, az utasok számát a teljes L_{WL} méterben mért méretének megfelelő létszám 1,5-szeresére lehet emelni.

15a.03. cikk

Vitorláshajókra vonatkozó stabilitási követelmények

1. A 15.03. cikk 3. szakasza szerinti billenőnyomaték kiszámításánál a hajó gravitációs középpontjának meghatározásához a behúzott vitorlákat figyelembe kell venni.

2. A 15.03. cikk 2. szakasza szerinti valamennyi terhelési körülmény figyelembe vételével, továbbá a vitorlák standard elrendezésének alkalmazásával, a szélnyomás által okozott billenőnyomaték nem lehet olyan magas, hogy túllépje a 20°-os dőlésszöget. Ugyanakkor

   a) 0,07 kN/m^2-es állandó szélnyomást kell alkalmazni a számításnál;

   b) a fennmaradó biztonsági távolságnak legalább 100 mm-nek kell lennie; és

   c) a fennmaradó szabadoldal nem lehet negatív.

3. A statikus stabilitás kiegyenlítő karjának

   a) 25°-os vagy a feletti dőlésszögnél kell elérnie a maximális értéket;

   b) 30°-os vagy a feletti dőlésszögnél legalább 200 mm-nek kell lennie;

   c) 60°-os dőlésszögig pozitívnak kell lennie.

4. A kiegyenlítő kar alatti ív legalább

   a) 0,055 mrad 30°-ig;

   b) 0,09 mrad 40°-ig, vagy addig a szögig, ahol egy védelem nélküli nyílás eléri a vízfelszínt, és amely legalább 40°.

   A következők között

   c) 30° és 40°; vagy

   d) 30° és az a szög, ahol egy védelem nélküli nyílás eléri a vízfelszínt, és amely 40°-nál kisebb,

   ez a terület nem lehet 0,03 mrad-nál kisebb.

15a.04. cikk

Hajóépítés és mechanikai követelmények

1. A 6.01. cikk 3. szakaszától és a 9.01. cikk 3. szakaszától való eltérésként, a berendezést legfeljebb 20°-ig terjedő tartós dőlésre kell tervezni.

2006. július 5., szerda

2. A 15.06. cikk 5. szakaszának a) pontjától és a 15.06. cikk 9. szakaszának b) alpontjától való eltérésként, legfeljebb 25 m hosszúságú vitorlás személyhajók esetében a felügyeleti szerv engedélyezhet 800 mm-nél kisebb teljes szélességű összekötő folyosókat és lépcsőket. A teljes szélesség azonban nem lehet kisebb 600 mm-nél.

3. A 15.06. cikk 10. szakaszától való eltérésként, különleges esetekben a felügyeleti szerv engedélyezheti a leszerelhető védőkorlátok használatát olyan helyeken, ahol erre szükség van a vitorlázat kezeléséhez.

4. A 15.07. cikk értelmében a fő propulziós rendszernek a vitorlázat minősül.

5. A 15.15. cikk 7. szakaszának c) alpontjától való eltérésként, az ajtónyílás alsó szélének magassága lecsökkenthető az utastér padlószintjétől számított 200 mm magasságig. Nyitás után az ajtónak önműködően csukódnia és záródnia kell.

6. Ha a vitorlával haladó hajó propellere üresjáratban lehet, a propulziós rendszer veszélyeztetett részeit védeni kell a lehetséges sérülések ellen.

15a.05. cikk

Árbocozat általában

1. Az árbocozat részeit úgy kell elrendezni, hogy a váratlan kopás megakadályozható legyen.

2. Amennyiben nem faanyagot, illetve különleges típusú árbocozatot használnak, az ilyen szerkezetnek az e fejezetben megállapított méretezési és szilárdsági értékekkel egyenlő biztonsági szintet kell biztosítania. A szilárdság igazolása lehet:

   a) egy elvégzett szilárdsági számítás, vagy

   b) a megfelelő szilárdság megerősítését egy elismert hajóosztályozó társaságtól kell beszerezni, vagy

   c) a méretezésnek egy elismert szabályozó keretrendszer (pl. Middendorf, Kusk-Jensen) által meghatározott eljárásokon kell alapulnia.

   Az igazolást be kell nyújtani a felügyeleti szervnek.

15a.06. cikk

Árbocok és gerendák általában

1. Minden gerendát jó minőségű anyagból kell készíteni.

2. Az árbocfára vonatkozó követelmények:

   a) csomómentesnek kell lennie;

   b) az előírt méreteken belül szijács-mentesnek kell lennie;

   c) amennyire lehet, egyenes rostúnak kell lennie;

   d) a lehető legkevésbé csavarodott növésű legyen.

3. Ha a kiválasztott fa „tiszta és jobb” minőségű szurokfenyő vagy oregoni fenyő, a 15a.07.-15a.12. cikkben foglalt táblázatokban szereplő méretek 5 %-kal csökkenthetők.

4. Ha az árbocokhoz, az árbocsudárokhoz, a keresztárbocokhoz, a vitorlakeresztrudakhoz és orrárbocokhoz használt szálfa keresztmetszete nem kerek, az ilyen faanyagoknak egyenlő szilárdságúaknak kell lenniük.

5. Az árbocok alapjait, törzsét és a fedélzethez, a padlólapokhoz, a törzshöz és a tathoz való rögzítésüket úgy kell kiépíteni, hogy a rájuk ható erőket vagy elnyeljék, vagy átadják a szerkezet egyéb kapcsolódó részeinek.

2006. július 5., szerda

6. A hajó stabilitásától és a rá ható külső erőktől, valamint a rendelkezésre álló vitorlafelület elosztásától függően a felügyeleti szerv az e fejezetben megállapított méretek alapján engedélyezhet csökkentéseket a gerendák keresztmetszetére, továbbá, indokolt esetben az árbocozatra vonatkozóan. Az igazolást a 15a.05. cikk 2. szakaszával összhangban kell benyújtani.

7. Ha a hajó billegési periódusa/dülöngélési periódusa másodpercben mérve kevesebb, mint méterben mért szélességének negyede, a következő cikkekben megállapított méreteket növelni kell. Az igazolást a 15a.05. cikk 2. szakaszával összhangban kell benyújtani.

8. A 15a.07.-15a.12. és a15a.14. cikkekben foglalt táblázatokban a lehetséges közbenső értékek kerülnek interpolálásra.

15a.07. cikk

Az árbocokra vonatkozó külön rendelkezések

1. A fából készült árbocoknak az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

Hosszúság (*) (m)	Átmérő a fedélzeten (cm)	Átmérő a vitorlaárboc-keresztfán (cm)	Átmérő az árbocsüvegen (cm)
10	20	17	15
11	22	17	15
12	24	19	17
13	26	21	18
14	28	23	19
15	30	25	21
16	32	26	22
17	34	28	23
18	36	29	24
19	39	31	25
20	41	33	26
21	43	34	28
22	44	35	29
23	46	37	30
24	49	39	32
25	51	41	33
(*) Távolság a vitorlaárboc-keresztfától a fedélzetig.			

Ha az árbocnak két keresztárboca van, az átmérőket legalább 10 %-kal növelni kell.

Ha az árbocnak kettőnél több keresztárboca van, az átmérőket legalább 15 %-kal növelni kell.

A fedélzeten keresztül beállított árbocok esetén az árboc keresztmetszetének a lábazatnál az árboc fedélzeti szintnél levő keresztmetszetének legalább 75 %-ának kell lennie.

2. Az árbocok szerelékeit, abroncsait, vitorlaárboc-keresztfáit és árbocsüvegeit megfelelően kell méretezni és összekapcsolni.

2006. július 5., szerda

15a.08. cikk

Az árbocsudárra vonatkozó külön rendelkezések

1. A fából készült árbocsudároknak az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

Hosszúság (*) (m)	Átmérő a lábazatnál (cm)	Átmérő a hossz felénél (cm)	Átmérő az illesztésnél (**) (cm)
4	8	7	6
5	10	9	7
6	13	11	8
7	14	13	10
8	16	15	11
9	18	16	13
10	20	18	15
11	23	20	16
12	25	22	17
13	26	24	18
14	28	25	20
15	31	27	21

(*) Az árbocsudár teljes hossza az árboccsúcs nélkül.
(**) Az árbocsudár átmérője az árboccsúcs illesztésének vonalában.

Ha az árbocsudárhoz négyzet alakú vitorlákat szerelnek fel, a táblázatban megadott méreteket 10 %-kal növelni kell.

2. Az árbocsudár és az árboc közötti átfedésnek az árbocsudár előírt lábazati átmérője legalább 10-szeresének kell lennie.

15a.09. cikk

Az orrárbocokra vonatkozó külön rendelkezések

1. A fából készült orrárbocoknak az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

Hosszúság (*) (m)	Átmérő a törzsnél (cm)	Átmérő a hossz felénél (cm)
4	14,5	12,5
5	18	16
6	22	19
7	25	23
8	29	25
9	32	29
10	36	32
11	39	35
12	43	39

(*) Az orrárboc teljes hossza.

2. Az orrárboc fedélzetben levő része hosszának az orrárboc törzsnél mért átmérője legalább négyszeresének kell lennie.

3. Az orrárboc átmérőjének a csúcsánál az orrárboc törzsnél mért átmérője legalább 60 %-ának kell lennie.

2006. július 5., szerda

15a.10. cikk

Az orrvitorla-keresztrudakra vonatkozó külön rendelkezések

1. A fából készült orrvitorla-keresztrudaknak az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

Hosszúság (*) (m)	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Átmérő a törzsnél (cm)	7	10	14	17	21	24	28	31	35
(*) Az orrvitorla-keresztrúd teljes hossza.									

2. Az orrvitorla-keresztrúd átmérőjének a törzsnél mért átmérő legalább 60 %-ának kell lennie.

15a.11. cikk

A fő vitorlakeresztrudakra vonatkozó külön rendelkezések

1. A fából készült fő vitorlakeresztrudaknak az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

Hosszúság (*) (m)	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Átmérő (cm)	14	15	16	17	18	20	21	23	24	25	26	27
(*) A fő vitorlakeresztrúd teljes hossza.												

2. A forgócsap átmérőjének a táblázatban meghatározott átmérő legalább 72 %-ának kell lennie.

3. Az átmérőnek a kötélvezetéknél a táblázatban meghatározott átmérő legalább 85 %-ának kell lennie.

4. Az árboctól mérve, a legnagyobb átmérőnek a hossz kétharmadánál kell lennie.

5. Ahol

   a) a fő vitorlakeresztrúd és a vitorla hátsó szegélye közötti szög 65°-nál kisebb, és a fő vitorlalap a vitorlakeresztrúd végéhez van erősítve, vagy

   b) a vitorlalap rögzítési pontja nem a kötélvezeték előtt van,

   a felügyeleti szerv a 15a.05. cikk 2. szakasza szerint megkövetelhet nagyobb méreteket.

6. Az 50 m^2-nél kisebb vitorlafelületek esetében a felügyeleti szerv engedélyezheti a táblázatban meghatározott méretek csökkentését.

15a.12. cikk

A csonkaárbocokra vonatkozó külön rendelkezések

1. A fából készült csonkaárbocoknak az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

Hossz (*) (m)	4	5	6	7	8	9	10
Átmérő (cm)	10	12	14	16	17	18	20
(*) A csonkaárboc teljes hossza.							

2006. július 5., szerda

2. A csonkaárboc támaszték nélküli hossza nem lehet több 75 %-nál.

3. A méretnyíl szakítószilárdságának a csúcs-felhúzókötél törési szilárdsága legalább 1,2-szeresével kell egyenlőnek lennie.

4. A méretnyíl felső szöge legfeljebb 60° lehet.

5. Ha a 4. szakasztól eltérve, a méretnyíl felső szöge 60°-nál nagyobb, a nyúlási szilárdságot úgy kell beállítani, hogy felvegye az ilyenkor keletkező erőket.

6. Az 50 m^2-nél kisebb vitorlafelületek esetében a felügyeleti szerv engedélyezheti a táblázatban meghatározott méretek csökkentését.

15a.13. cikk

Az álló- és futókötélzetre vonatkozó általános rendelkezések

1. Az álló- és futókötélzetnek meg kell felelnie a 15a.14. és 15a.15. cikkben meghatározott szilárdsági követelményeknek.

2. A drótkötél-kapcsolások a következő formákat ölthetik:

   a) összefonás,

   b) sajtolt hüvelyek, vagy

   c) záróhüvelyek.

   Az összefonásokat pólyázózsineggel körbe kell hurkolni, a végeket pedig körül kell fonni.

3. A csatfonásokat el kell látni kötélszívekkel.

4. A köteleket úgy kell megvezetni, hogy ne képezzenek akadályt a bejáratoknál és lépcsőknél.

15a.14. cikk

Az állókötélzetre vonatkozó külön rendelkezések

1. Az előárboc-merevítőknek és a csarnakoknak az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

Árboc hossza (*) (m)	11	12	13	14	15	16	17	18
Az előárboc-merevítő nyúlási szilárdsága (kN)	160	172	185	200	220	244	269	294
A csarnakok nyúlási szilárdsága (kN)	355	415	450	485	525	540	630	720
A csarnak-kábelek és -kötelek száma oldalanként	3	3	3	3	3	3	4	4
(*) Távolság a felső vagy a vitorla-keresztfától a fedélzetig.								

2006. július 5., szerda

2. A patrácoknak, árbocsudároknak, segéd-orrvitorlafeszítőknek, orrvitorlarudaknak és orrárbocoknak az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

Árboc hossza (*) (m)	< 13	13-18	> 18
Patrác nyúlási szilárdsága (kN)	89	119	159
Árbocsudár nyúlási szilárdsága (kN)	89	119	159
Árbocsudár hossza (m)	< 6	6-8	> 8
Segéd-orrvitorlafeszítő nyúlási szilárdsága (kN)	58	89	119
Orrvitorlarúd hossza (m)	< 5	5-7	> 7
Orrárboc csarnak nyúlási szilárdsága (kN)	58	89	119
(*) Távolság a felső vagy a vitorla-keresztfától a fedélzetig.			

3. Az előnyben részesített kötélfajtának az 1 550 N/mm^2-es osztályú 6 × 7 FE kötélszerkesztési módszeren kell alapulnia. E helyett alkalmazható az ugyanolyan osztályú 6 × 36 SE vagy 6 × 19 FE szerkesztési módszer. A 6 × 19 szerkesztési módszer nagyobb elasztikussága miatt, a táblázatban megadott nyúlási szilárdságokat 10 %-kal növelni kell. Más fajtájú kötél használata megengedett, feltéve, hogy tulajdonságai hasonlóak.

4. Ha merev kötélzetet használnak, a táblázatban megadott nyúlási szilárdságot 30 %-kal növelni kell.

5. A kötélzethez csak elfogadott villákat, szemescsavarokat és csavarokat lehet használni.

6. A csavaroknak, villáknak, szemescsavaroknak és kötélfeszítőknek megfelelően rögzíthetőnek kell lenniük.

7. Az élkötél nyúlási szilárdságának a hozzá tartozó orrvitorlafeszítő és segéd-orrvitorlafeszítő nyúlási szilárdsága legalább 1,2-szeresének kell lennie.

8. 30 m^3-nél kisebb vízkiszorítású hajók esetében a felügyeleti szerv engedélyezhet csökkentést az alábbi táblázatban meghatározott nyúlási szilárdságban:

Vízkiszorítás osztva az árbocok számával (m^3)	Csökkentés (%)
> 20 – 30	20
10 – 20	35
< 10	60

2006. július 5., szerda

15a.15. cikk

A futókötélzetre vonatkozó külön rendelkezések

1. A futókötélzethez rostköteleket vagy acélsodrony köteleket kell használni. A futókötélzet minimális nyúlási szilárdságának és átmérőjének a vitorlához viszonyítva az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelnie:

Futókötélzet típusa	Kötél anyaga	Vitorlafelület (m^2)	Minimális nyúlási szilárdság (KN)	Kötél átmérője (mm)
Előkötél-vitorla felhúzókötél	acélsodrony	max. 35	20	6
		> 35	38	8
	rost (polipropilén-PP)	Legalább 14 mm átmérőjű kötél, és egy kötéltárcsa annak minden 25 m^2-ére		
Csonkaárboc-vitorla felhúzókötél Csúcsvitorla felhúzókötél	acélsodrony	max. 50	20	6
		> 50 – 80	30	8
		> 80 – 120	60	10
		> 120 – 160	80	12
	rost (PP)	Legalább 18 mm átmérőjű kötél, és egy kötéltárcsa annak minden 30 m^2-ére		
Előkötél-vitorlalapok	rost (PP)	max. 40	14	
		> 40	18	
	30 m^2-nél nagyobb vitorlafelületeknél a lap kötélzet formát ölt vagy tudni kell működtetni csörlővel			
Csonkaárboc-/ csúcsvitorlalapok	acélsodrony	< 100	60	10
		100 – 150	85	12
		> 150	116	14
		A csúcsvitorlánál rugalmas csatlakozások (elő-megvezetők) kellenek.		
	rost (PP)	Legalább 18 mm átmérőjű kötél, és legalább három kötéltárcsa. Ha a vitorlafelület 60 m^2-nél nagyobb, minden 20 m^2 -re egy kötéltárcsa		

2. A merevítés részét képező futókötélzet nyúlási szilárdságának meg kell felelni a hozzá tartozó merevítés vagy csarnak nyúlási szilárdságának.

3. Ha az 1. szakaszban említett anyagoktól eltérőket használnak, az 1. szakaszban szereplő táblázatban megadott szilárdsági értékeket be kell tartani.

Polietilén rostkötelek nem használhatók.

2006. július 5., szerda

15a.16. cikk

A kötélzet szerelékei és részei

1. Acélsodrony kötelek vagy rostkötelek használata esetén a kötéltárcsák átmérőinek (kötélközéptől kötélközépig mérve) az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

Acélsodrony (mm)	6	7	8	9	10	11	12
Rost (mm)	16	18	20	22	24	26	28
Kötéltárcsa (mm)	100	110	120	130	145	155	165

2. Az 1. szakasztól való eltérésként, a kötéltárcsák átmérője az acélsodrony átmérőjének hatszorosa lehet, feltéve, hogy az acélsodrony nem fut állandóan a tárcsákon.

3. A szerelékek (pl. villák, szemescsavarok, kötélfeszítők, gyűrűslemezek, csavarok, gyűrűk és bilincsek) nyúlási szilárdságának meg kell felelni a hozzájuk kapcsolt álló- vagy futókötélzet nyúlási szilárdságának.

4. A merevítést és a csarnakot a fenékbordarészen úgy kell megtervezni, hogy a rájuk ható erőket felvegyék.

5. Minden szemhez csak egy bilincs erősíthető a hozzá tartozó merevítés vagy csarnak mentén.

6. A felhúzókötelek és előtétemelők horogszerkezeteit szilárdan rögzíteni kell az árbochoz, és az erre a célra szolgáló forgó méretnyílnak jó állapotban kell lennie.

7. A szemescsavarok, ütközők, kötélrögzítő szarvak és kötélzetrögzítő sínveretek rögzítését úgy kell megtervezni, hogy ellenálljanak a rájuk ható erőknek.

15a.17. cikk

Vitorlák

1. A vitorlák egyszerű, gyors és biztonságos bevonását biztosítani kell.

2. A vitorlafelületnek meg kell felelnie a hajó típusának és vízkiszorításának.

15a.18. cikk

Felszerelés

1. Az orrvitorlarúddal vagy orrárboccal felszerelt hajóknak rendelkezniük kell orrvitorlahálóval és kellő számú megfelelő tartó és merevítő eszközzel.

2. Az 1. szakasz szerinti felszereléstől el lehet tekinteni, ha az orrvitorlarúd vagy az orrárboc fel van szerelve megfelelő méretű kézi hámmal és talpallókötéllel, melyek lehetővé teszik a fedélzeten tartandó biztonsági heveder rögzítését.

3. A kötélzeten való munkavégzéshez vitorlamesteri ülést kell biztosítani.

15a.19. cikk

Próbák

1. A felügyeleti szerv 2,5 évente felülvizsgálja a kötélzetet. A próbák legalább az alábbiakból állnak:

   a) a vitorlák, beleértve a vitorlák hátsó szegélyét, a kötélvezetékeket és a csomószemeket;

   b) az árbocok és gerendák állapota;

   c) az álló- és futókötélzet állapota, valamint a sodronyok csatlakozásai;

   d) a vitorlák gyors és biztonságos bevonására szolgáló szerkezetek;

2006. július 5., szerda

e) a felhúzókötelek és előtétemelők horogszerkezeteinek szilárd rögzítése;

f) az árboctörzsek rögzítése és az álló- és futókötélzet egyéb rögzítési pontjai, melyek a hajóhoz kapcsolódnak;

g) a vitorlák működtetéséhez szolgáló csörlők;

h) egyéb, a vitorlázás célját szolgáló szerkezetek, úgymint szélárnyas oldalak és az azokat működtető szerelékek;

i) a gerendák, a futó- és állókötélzet, valamint a vitorlák kopásának megelőzésére tett intézkedések;

j) a 15a.18. cikk szerinti felszerelés

2. A faárboc fedélzeten keresztülmenő és fedélzet alatti részét a felügyeleti szerv által meghatározott időközökben, de legalább a 2.09. cikk szerinti minden egyes időszakos vizsgálat alkalmával újra kell vizsgálni. E célból az árbocot ki kell venni.

3. Az 1. szakasz szerint elvégzett utolsó felülvizsgálat tanúsítványát, melyet a felügyeleti szerv dátummal és aláírással látott el, a fedélzeten kell tartani.

16. FEJEZET

TOLT, VONTATOTT KÖTELÉK VAGY MELLÉVETT ALAKZAT KIALAKÍTÁSÁRA ALKALMAS HAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN RENDELKEZÉSEK

16.01. cikk

Toló vízi járművek

1. A tolásra használt vízi járműveknek rendelkezniük kell megfelelő tolóberendezéssel. Ezeket az alábbiak szerint kell megtervezni és felszerelni:

a) a legénység könnyen és biztonságosan tudjon átmenni a tolt vízi járműre, ha az összekapcsoló berendezés össze van kötve;

b) rögzített helyzetet foglalhassanak el a csatlakoztatott vízi járműhöz képest;

c) maguk a vízi járművek között a viszonylagos mozgás megelőzhető legyen.

2. Ha a vízi járművek kábelekkel vannak összekötve, a tolóhajót fel kell szerelni legalább két csörlővel, vagy azzal egyenértékű összekapcsoló berendezéssel, amely lehetővé teszi a kábelek megfeszítését.

3. Az összekapcsoló berendezésnek lehetővé kell tennie merev kötelék létrehozását a tolt vízi járművel.

Ha a kötelék egy tolóhajóból és egyetlen tolt vízi járműből áll, az összekapcsoló berendezésnek lehetővé kell tennie az irányított tagolódást. A szükséges meghajtó egységeknek könnyen el kell nyelniük az átadandó erőket, és azoknak könnyen és biztonságosan vezérelhetőnek kell lenniük. A6.02.-6.04. cikkek értelemszerűen vonatkoznak az ilyen meghajtó egységekre.

4. A 3.03. cikk 1. szakaszának a) alpontjában említett ütközési válaszfalra nincs szükség tolóhajók esetében.

16.02. cikk

Tolt vízi járművek

1. Az alábbiak nem vonatkoznak a kormánymű, lakótér, motor- vagy kazántér nélküli bárkákra:

a) 5.-7. és 12. fejezet;

b) 8.08. cikk 2.-8. szakasz, 10.02. cikk és 10.05. cikk 1. szakasz.

Ha van kormánymű, lakótér, motor- vagy kazántér, e melléklet vonatkozó követelményei érvényesek ezekre.

2006. július 5., szerda

2. Ezen kívül, a hajón szállítható, legfeljebb 40 m L hosszúságú bárkáknak meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

   a) A 3.03. cikk 1. szakaszában említett ütközési válaszfalra nincs szükség, ha az elejük fel tudja venni az ugyanolyan merüléssel rendelkező és elismert hajóosztályozó társaság követelményei szerint megépített belvízi hajók ütközési válaszfalaira meghatározott terhelés 2,5-szeresét.

   b) A 8.08. cikk 1. szakaszától való eltérésként, a duplafenék olyan rekeszeinek, melyek nehezen megközelíthetők, nem kell leereszthetőnek lenniük, kivéve, ha térfogatuk 5 %-kal meghaladja a hajón szállítható bárka legnagyobb terhelésű engedélyezett merülése során mért vízkiszorítását.

3. A tolni szándékozott vízi járművet fel kell szerelni olyan összekapcsoló berendezéssel, amely biztosítja a másik vízi járműhöz való biztonságos kapcsolást.

16.03. cikk

Mellévett alakzatokat meghajtó vízi járművek

A mellévett alakzatok meghajtására szolgáló vízi járműveket fel kell szerelni kikötőbakokkal, vagy azzal egyenértékű berendezésekkel, amelyek számuk és elrendezésük folytán lehetővé teszik az alakzat biztonságos összekapcsolását.

16.04. cikk

Kötelékben meghajtott vízi járművek

A kötelékben meghajtani szándékozott vízi járműveket fel kell szerelni összekapcsoló berendezésekkel, kikötőbakokkal, vagy azzal egyenértékű berendezésekkel, amelyek számuk és elrendezésük folytán lehetővé teszik a vízi járműnek a kötelékben levő másik vízi járművel való biztonságos összekapcsolását.

16.05. cikk

Vontató vízi járművek

1. A vontatásra szolgáló vízi járműveknek az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

   a) A vontatóberendezéseket úgy kell elrendezni, hogy használatuk ne veszélyeztesse a vízi jármű, a legénység vagy a rakomány biztonságát.

   b) A vontatóhajókat fel kell szerelni vonóhoroggal, amely a kormányállásból biztonságosan kioldható; ez nem érvényes akkor, ha a szerkezet vagy egyéb szerelékek megakadályozzák a felborulást.

   c) A vontatóberendezések csörlőkből és vonóhorogból állnak. A vontatóberendezést a propeller síkja előtt kell elhelyezni. Ez a követelmény nem vonatkozik azokra a vízi járművekre, melyeket az olyan propulziós egységek, mint pl. kormánypropellerek vagy cikloidálpropellerek kormányoznak.

   d) A c) ponttól való eltérésként, – a tagállamok hajózási hatóságainak vonatkozó rendeletei szerint – motorhajóknak csak vontatási segítséget nyújtó vízi járművek esetében elegendő az olyan vontató berendezés, mint például a kikötőbak, vagy azzal egyenértékű berendezés. A b) pontot értelemszerűen alkalmazni kell.

   e) Ha a vontatókábelek megakadhatnak a hajó farán, kábelfogó terelőgyűrűket kell felszerelni.

2. A 86 m L hosszúságot meghaladó vízi járművek nem kaphatnak engedélyt folyásirányú vontatásra.

16.06. cikk

Kötelékek navigációs próbái

1. A tolóhajó vagy motorhajó merev kötelék meghajtásához szükséges engedély megadása, és ennek a közösségi bizonyítványba való bejegyzése érdekében a felügyeleti szerv eldönti, mely alakzatokat kell bemutatni, és elvégzi az 5.02. cikkben említett navigációs próbákat a kérelmezett olyan alakzatban levő kötelékre vonatkozóan, melyet a felügyeleti szerv a legkedvezőtlenebbnek tart. A köteléknek meg kell felelnie az 5.02.-5.10. cikkekben foglalt követelményeknek.

   A felügyeleti szerv ellenőrzi, hogy az 5. fejezetben előírt manőverek során a kötelékben levő valamennyi vízi jármű merev csatlakozása fennmarad-e.

2006. július 5., szerda

2. Ha az 1. szakaszban említett navigációs próbák során a tolt vagy mellévett alakzatban levő vízi jármű fedélzetén olyan különleges berendezések vannak, mint például kormánymű, propulziós berendezés vagy kormányberendezés, illetve tagolt összekapcsoló berendezés, annak érdekében, hogy az 5.02.-5.10. cikkben foglalt követelményeknek megfeleljen, a köteléket meghajtó vízi jármű közösségi bizonyítványába a következőket kell bejegyezni: azon vízi járművek köteléke, helyzete, neve és hatósági száma, melyek fel vannak szerelve a használt különleges berendezésekkel.

16.07. cikk

Bejegyzések a közösségi bizonyítványban

1. Ha egy vízi jármű kötelék meghajtására szolgál, vagy kötelék meghajtott, a közösségi bizonyítványba be kell jegyezni a 16.01.-16.06. cikkben foglalt vonatkozó követelményeknek való megfelelését.

2. A meghajtó vízi jármű közösségi bizonyítványába a következőket kell bejegyezni:

   a) elfogadott kötelékek és alakzatok;

   b) összekapcsolás típusa;

   c) meghatározott legnagyobb összekapcsolóerő, és

   d) indokolt esetben a hosszanti összekapcsoló kábelek minimális nyúlási szilárdsága és a kábeltekercsek száma.

17. FEJEZET

ÚSZÓ MUNKAGÉPEKRE VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

17.01. cikk

Általános rendelkezések

Az úszó munkagépek megépítésére és felszerelésére a 3., 7.-14. és 16. fejezetek vonatkoznak. A saját meghajtással rendelkező úszó munkagépeknek meg kell felelniük az 5. és 6. fejezetekben foglalt követelményeknek is. A csak rövid idejű meghajtást lehetővé tevő propulziós berendezések nem számítanak propulziós eszköznek.

17.02. cikk

Mentességek

1. A felügyeleti szerv az alábbi követelmények alól adhat mentességet:

   a) A 3.03. cikk 1. és 2. szakaszát értelemszerűen alkalmazni kell;

   b) A 7.02. cikket értelemszerűen alkalmazni kell;

   c) a 12.02. cikk 5. szakaszának második mondata által előírt maximális hangnyomás-szintet túl lehet lépni, amíg az úszó munkagép munkagépei működésben vannak, feltéve, hogy a fedélzeten éjszaka senki sem alszik;

   d) a szerkezetre, munkagépre vagy felszerelésre vonatkozóan mentességek adhatók, feltéve, hogy minden esetben ugyanolyan mértékű biztonság szavatolt.

2. A felügyeleti szerv eltekinthet az alábbi követelmények alkalmazásától:

   a) A 10.01. cikk 1. szakaszát nem kell alkalmazni, ha az úszó munkagép működése közben a berendezést biztonságosan le lehet horgonyozni üzemi horgonnyal vagy cölöpökkel. A saját propulziós rendszerű úszó munkagépeknek azonban rendelkezniük kell legalább egy, a 10.01. cikk 1. szakaszában foglalt követelményeknek megfelelő horgonnyal, ahol a k empirikus tényezőt 45-tel egyenlőnek, a legkisebb magasságot pedig T-nek kell venni.

   b) A 12.02. cikk 1. szakasza, a mondat második fele: ha a lakóteret megfelelően meg lehet világítani villamos árammal.

3. Ezen kívül, az alábbiakat kell alkalmazni:

   a) a 8.08. cikk 2. szakaszának második mondatára vonatkozóan, a fenékvíz-szivattyú gépi meghajtású legyen;

   b) a 8.10. cikk 3. szakaszára vonatkozóan, a zaj nem lépheti túl a 65 dB(A)-t bármely úszó munkagép oldalától vízszintesen mért 25 m-es távolságban, miközben a munkagép üzemel;

c) a 10.03. cikk 1. szakaszára vonatkozóan, legalább további egy hordozható tűzoltó készülékre van szükség, ha a vízi járműhöz nem állandóan csatlakozatott munkagép a fedélzeten van;

d) a 14.02. cikk 2. szakaszára vonatkozóan, a háztartási célú cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezéseken kívül lehetnek más, cseppfolyósított gázzal működő berendezések is. E berendezéseknek és tartozékaiknak meg kell felelniük egyik tagállam követelményeinek.

17.03. cikk

További követelmények

1. Azokat az úszó munkagépeket, melyeken működés közben emberek tartózkodnak, fel kell szerelni általános riasztóval. A riasztójelzésnek a többi jeltől egyértelműen megkülönböztethetőnek kell lennie, a lakóterekben és a munkaállomásokon pedig legalább 5 dB(A) hangnyomás szintet kell elérnie, azaz a maximális helyi hangnyomásnál magasabbnak kell lennie. A riasztót a kormányállásból és a fő munkaállomásokról tudni kell működtetni.

2. A munkát végző berendezésnek megfelelő szilárdsággal kell rendelkeznie, hogy ellenálljon azoknak a terheléseknek, melyeknek ki van téve, továbbá meg kell felelnie a gépekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1998. június 22-i 98/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) követelményeinek.

3. A stabilitásnak (az ellenállástól a feldőlésig), a munkát végző berendezésnek és indokolt esetben a hozzá kapcsolt eszközöknek ellen kell állniuk az úszó munkagép várható dőlése, megbillenése és mozgása következtében kialakuló erőknek.

4. Amennyiben a rakományt emelő-berendezéssel emelik, a stabilitásból és a szilárdságból eredő legnagyobb megengedett terhelést a fedélzeten és a vezérlőhelyiségekben jól látható helyen ki kell függeszteni. Ha az emelőteljesítményt növelni lehet további úszók csatolásával, az engedélyezett értékeket úszóval és úszó nélkül is egyértelműen fel kell tüntetni.

17.04. cikk

Fennmaradó biztonsági távolság

1. E fejezet alkalmazásában és e melléklet 1.01. cikkében meghatározottaktól eltérve, a fennmaradó biztonsági távolság a vízfelszín és az úszó munkagép legalacsonyabb pontja közötti legrövidebb függőleges távolság, melyen túl a munkagép már nem vízzáró, figyelembe véve a 17.07. cikk 4. szakaszában említett nyomatékokból eredő billenést és dőlést.

2. A fennmaradó biztonsági távolság a 17.07. cikk 1. szakasza szerint kielégítő minden vízfröccsenésnek ellenálló és vízzáró nyílásra vonatkozóan, ha az legalább 300 mm.

3. Azon nyílásoknál, melyek nem állnak ellen vízfröccsenésnek és nem vízzárók, a fennmaradó biztonsági távolságnak legalább 400 mm-nek kell lennie.

17.05. cikk

Fennmaradó szabadoldal

1. E fejezet alkalmazásában és e melléklet 1.01. cikkében meghatározottaktól eltérve, a fennmaradó szabadoldal a vízfelszín és a fedélzet szélének felső síkja közötti legrövidebb függőleges távolság, figyelembe véve a 17.07. cikk 4. szakaszában említett nyomatékokból eredő billenést és dőlést.

2. A fennmaradó szabadoldal a 17.07. cikk 1. szakasza szerint kielégítő, ha legalább 300 mm.

3. A fennmaradó szabadoldal csökkenthető, ha a 17.08. cikk követelményei igazolhatóan teljesültek.

4. Ha az úszó alakja szemmel láthatóan eltér a pontonétól, amint a hengeres úszók esetében, vagy ha az úszó keresztmetszetének négynél több oldala van, a felügyeleti szerv előírhat vagy engedélyezhet a 2. szakasztól eltérő szabadoldalt. Ez vonatkozik több úszóból álló úszó munkagépekre is.

([1]) HL L 207., 1998.7.23., 1. o. A 98/79/EK irányelvvel (HL L 331., 1998.12.7., 1. o.) módosított irányelv.

2006. július 5., szerda

17.06. cikk

Dőlésproba

1. A 17.07. és 17.08. cikk szerinti stabilitás-igazolásnak a megfelelő módon elvégzett dőlésproban kell alapulnia.

2. Ha a dőlésproba során nem lehet megfelelő dőlésszöget elérni, vagy ha a dőlésproba aránytalanul nagy műszaki nehézségeket okoz, abban az esetben azt helyettesíteni lehet a vízi jármű gravitációs középpontjának és súlyának kiszámításával. A súlyszámítás eredményét ellenőrizni kell a merülés lemérésével, és az eltérés nem lépheti túl a ± 5 %-ot.

17.07. cikk

A stabilitás megerősítése

1. Meg kell erősíteni, hogy a fennmaradó szabadoldal és a fennmaradó biztonsági távolság kielégítő, figyelembe véve a munkagép működése során és útközben alkalmazott terhelést. E célból a billenés és a dőlés szögének összege nem haladhatja meg a 10°-ot, és az úszó alja nem merülhet víz alá.

2. A stabilitás megerősítésének a következő adatokat és dokumentációkat kell tartalmaznia:

   a) az úszók és a munkagép méretarányos rajzai, valamint az ezekre vonatkozó részletes adatok, melyek a stabilitás megerősítéséhez szükségesek, úgymint a tartályok tartalma, a hajó belsejébe való bejutást biztosító nyílások;

   b) hidrosztatikai adatok vagy görbék;

   c) az alábbi 5. szakasz vagy a 17.08. cikk szerint előírt mértékű kiegyenlítő kar ívek a statikus stabilitáshoz;

   d) az üzemi körülmények leírása, valamint a súlyra és a gravitációs középpontra vonatkozó idevágó adatok, beleértve az üres állapotot és a szállításra vonatkozóan a felszerelés állapotát;

   e) a dőlési, billenő- és kiegyenlítő nyomaték kiszámítása, a billenő- és a dőlési nyomaték, továbbá az ennek megfelelő fennmaradó szabadoldal és fennmaradó biztonsági távolságok meghatározásával;

   f) a számítások eredményeinek összeállítása és működési és legnagyobb terhelési határértékek meghatározása.

3. A stabilitás megerősítésének az alábbi terhelések feltételezésén kell alapulnia:

   a) kotrógépek esetén a kotort anyag adott tömege:

      – homok és kavics: 1,5 t/m³

      – nagyon nedves homok: 2,0 t/m³

      – talaj, átlagosan: 1,8 t/m³

      – homok és víz elegye a csövekben: 1,3 t/m³;

   b) markolórekeszes úszókotrók esetén az a) pontban megadott értékeket 15 %-kal növelni kell;

   c) hidraulikus kotróknál a maximális emelőerőt figyelembe kell venni.

4.1 A stabilitás megerősítésének az alábbiakból eredő nyomatékokat kell figyelembe vennie:

   a) terhelés;

   b) aszimmetrikus szerkezet;

   c) szélnyomás;

   d) önjáró úszó munkagép útközbeni fordulása;

   e) keresztáramlás, szükség esetén;

   f) ballaszt és ellátmányok;

   g) fedélzeti terhelés, és indokolt esetben rakomány;

h) szabad folyadékfelületek;

i) tehetetlenségi erők;

j) egyéb mechanikai berendezések.

Az egy időben ható nyomatékokat össze kell adni.

4.2 A szélnyomás miatt fellépő nyomatékot a következő képlet szerint kell kiszámítani:

$$M_w = c \cdot p_w \cdot A\left(l_w + \frac{T}{2}\right) \text{ [kNm]}$$

ahol:

c = az ellenállás alakfüggő tényezője

c = 1,2 szerkezeteknél és c = 1,6 tömörszelvényű gerendáknál. Mindkét érték figyelembe veszi a szélrohamokat.

A szerkezet körvonala által körülvett teljes területet a szélnek kitett felületként kell kezelni.

p_w = adott szélnyomás; ezt egységesen 0,25 kN/m²-nek kell venni;

A = a legnagyobb merülési síkja feletti vízszintes sík m²-ben;

l_w = az A vízszintes sík területének középpontja és a legnagyobb merülés síkja közötti távolság m-ben.

4.3 Az önjáró úszó munkagépeknél a 4.1. szakasz d) alpontja szerinti, útközbeni fordulásból eredő nyomatékok meghatározásához a 15.03. cikk 6. szakaszában szereplő képletet kell alkalmazni.

4.4 A 4.1. szakasz e) alpontja szerinti keresztáramlat miatti nyomatékot úszó munkagépeknél csak akkor kell figyelembe venni, ha azok működés közben az áramlaton keresztül vannak lehorgonyozva vagy kikötve.

4.5 A 4.1. szakasz f) alpontja szerinti folyékony ballasztból és folyékony ellátmányból eredő nyomaték kiszámításakor a stabilitás szempontjából legkedvezőtlenebb tartálytartalmat meg kell határozni, és a számításba bele kell venni az ehhez tartozó nyomatékot.

4.6 A 4.1. szakasz i) alpontja szerinti tehetetlenségi erők miatti nyomatékot kellőképpen figyelembe kell venni, ha a terhelés és a munkagép mozgása befolyásolhatja a stabilitást.

5. A függőleges oldalfalú úszók kiegyenlítő nyomatékát a következő képlettel lehet kiszámítani:

$$M_a = 10 \cdot D \cdot \overline{MG} \cdot \sin \varphi \text{ [kNm]}$$

ahol:

$\overline{MG}$ = a metacentrikus magasság m-ben;

φ = a dőlésszög fokban.

Ez a képlet 10°-os dőlésszögig érvényes, vagy addig a dőlésszögig, amely megfelel a fedélzet széle bemerülésének vagy a fenék széle kiemelkedésének; a meghatározó a legkisebb szög. A képet alkalmazható legfeljebb 5°-od dőlésszögű ferde oldalfalakra; a 3. és 4. szakaszban meghatározott korlátozó feltételeket alkalmazni kell.

Ha az úszó/úszók adott alakja nem tesz lehetővé ilyen egyszerűsítést, abban az esetben szükség van a 2. szakasz c) alpontja szerinti kiegyenlítő kar-ívekre.

17.08. cikk

A stabilitás igazolása csökkent fennmaradó szabadoldal esetén

Ha a 17.05. cikk 3. szakasza szerinti csökkentett fennmaradó szabadoldalt alkalmaznak, az alábbiakat minden üzemi körülményre vonatkozóan igazolni kell:

a) a szabad folyadékfelületekre vonatkozó korrekció után a metacentrikus magasság legalább 0,15 m;

2006. július 5., szerda

b) 0 és 30° közötti dőlésszögnél a kiegyenlítő kar legalább

$$h = 0{,}30 - 0{,}28 \cdot \varphi_n \text{ [m]}$$

φ_n az a dőlésszög, amelytől a kiegyenlítő kar íve negatív értéket mutat (stabilitási terjedelem); ez nem lehet kevesebb 20°-nál vagy 0,35 rad-nál, és nem szabad belevenni a képletbe 30° vagy 0,52 rad feletti értéknél, a radiánt véve (rad) (1° = 0,01745 rad) a egységeként;

c) a billenés- és a dőlésszög összege nem lépi túl a 10°-ot;

d) a fennmaradó biztonsági távolság továbbra is megfelel a 17.04. cikkben foglalt követelményeknek;

e) a fennmaradó szabadoldal továbbra is legalább 0,05 m;

f) 0 és 30° közötti dőlésszögnél a fennmaradó kiegyenlítő kar továbbra is legalább

$$h = 0{,}20 - 0{,}23 \cdot \varphi_n \text{ [m]}$$

ahol a φ_n az a dőlésszög, amelytől a kiegyenlítő kar íve negatív értéket mutat; ezt nem szabad belevenni a képletbe 30° vagy 0,52 rad feletti értéknél.

A fennmaradó kiegyenlítő kar a dőlés 0° és 30°-a között levő maximális különbség, a kiegyenlítő kar íve és a dőléskar íve között. Ha a hajó belseje felé nyíló nyílást eléri a víz olyan dőlésszögnél, ami kisebb, mint a karok ívei közötti maximális különbség, az ennek a dőlésszögnek megfelelő kart kell figyelembe venni.

17.09. cikk

Merülési vonalak és merülési skálák

A merülési vonalakat és merülési mércéket a 4.04. és 4.06. cikk szerint kell felhelyezni.

17.10. cikk

Úszó munkagépek stabilitás igazolása nélkül

1. Az alábbi úszó munkagépek esetében a 17.04.-17.08. cikk alkalmazásától el lehet tekinteni:

   a) melyek munkagépe semmiképp nem változtathatja meg dőlésüket vagy billenésüket, és

   b) ha a gravitációs középpont mindennemű kiszorítását ésszerűen ki lehet zárni.

2. Mindazonáltal,

   a) maximális terhelésen a biztonsági távolságnak legalább 300 mm-nek kell lennie, a szabadoldalnak pedig legalább 150 mm-nek;

   b) a vízfröccsenésnek ellenálló és vízzáró módon nem zárható nyílások esetén a biztonsági távolságnak legalább 500 mm-nek kell lennie.

18. FEJEZET

MUNKATERÜLETEN LEVŐ VÍZI JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

18.01. cikk

Működési körülmények

Az V. melléklet I. vagy II. részében meghatározott közösségi bizonyítványban ekként megjelölt munkaterületen levő vízi járművek csak akkor közlekedhetnek a munkaterületen kívül, ha üresek. Ezt a korlátozást be kell jegyezni a közösségi bizonyítványba.

E célból a munkaterületen levő vízi járműveknek rendelkezniük kell az illetékes hatóság által kiadott bizonyítvánnyal, amely megjelöli a munkavégzés időtartamát, és annak a munkaterületnek a földrajzi határait, ahol a vízi járművet üzemeltetni lehet.

2006. július 5., szerda

18.02. cikk

A II. rész alkalmazása

Hacsak ebben a fejezetben másként nem kerül meghatározásra, a munkaterületen levő vízi járművek megépítésének és felszerelésének a II. rész 3.-14. fejezetei szerint kell történnie.

18.03. cikk

Eltérések

1. a) a 3.03. cikk 1. szakasza értelemszerűen alkalmazandó;

   b) az 5. és 6. fejezet értelemszerűen arra vonatkozik, ha a vízi jármű önjáró;

   c) a 10.02. cikk 2. szakaszának a) és b) alpontja értelemszerűen alkalmazandó;

   d) a felügyeleti szerv engedélyezhet mentességeket a megépítésre, elrendezésre és felszerelésre vonatkozó egyéb követelmények alól, feltéve, hogy minden esetben igazolják az egyenértékű biztonságot.

2. A felügyeleti szerv eltekinthet az alábbi rendelkezésektől:

   a) a 8.08. cikk 2.-8. szakasza, ha nincs szükség legénységre;

   b) a 10.01. cikk 1.-3. szakasza, ha a munkaterületen levő vízi járművet szilárdan le lehet horgonyozni üzemi horgonnyal vagy cölöpökkel. A munkaterületen levő önjáró vízi járműveket azonban fel kell szerelni legalább egy, a 10.01. cikk 1. szakaszában meghatározott követelményeknek megfelelő horgonnyal, ahol a k tényezőt 45-nek kell venni, és T-t kell venni legkisebb magasságként;

   c) a 10.02. cikk 1. szakaszának c) alpontja, ha a munkaterületen levő vízi jármű nem önjáró.

18.04. cikk

Biztonsági távolság és szabadoldal

1. Ha egy munkaterületen levő vízi járművet lecsapoló bárkaként vagy fenékürítős bárkaként használnak, a raktéren kívül a biztonsági távolságnak legalább 150 mm-nek kell lennie. A felügyeleti szerv engedélyezhet kisebb szabadoldalt, ha számítással igazolt, hogy a stabilitás kielégítő 1,5 t/m^3 adott tömegű rakomány esetén, és a fedélzet egyik oldala sem éri el a vizet. A folyékony rakomány által gyakorolt hatást figyelembe kell venni.

2. A 4.01. és 4.02. cikk rendelkezései értelemszerűen vonatkoznak az 1. szakaszban nem szereplő, munkaterületen levő vízi járművekre. A felügyeleti szerv meghatározhat a fentiektől eltérő értékeket a biztonsági távolságra és a szabadoldalra vonatkozóan.

18.05. cikk

Mentőcsónakok

A munkaterületen levő víz járműveknek nem kell mentőcsónakkal rendelkezniük, ha:

a) nem önjárók, vagy

b) a munkaterületen másutt rendelkezésre áll mentőcsónak.

Ezt az eltérést a közösségi bizonyítványba be kell jegyezni.

19. FEJEZET

A TÖRTÉNELMI HAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

(Üres)

2006. július 5., szerda

19a. FEJEZET

A CSATORNAJÁRÓ USZÁLYOKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

(Üres)

19b. FEJEZET

A 4. ZÓNÁBA TARTOZÓ VÍZI UTAKON KÖZLEKEDŐ VÍZI JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

19b.01. cikk

A 4. fejezet alkalmazása

1. A 4.01. cikk 1. és 2. szakaszától való eltérésként, a 4. zónába tartozó vízi utakon közlekedő vízi járművek raktérnyíláson kívüli ajtóinak és nyílásainak biztonsági távolsága a következők szerint csökkenthető:

   a) a vízfröccsenés-mentesen és időjárásnak ellenálló módon zárható nyílások esetében 150 mm-re;

   b) a vízfröccsenés-mentesen és időjárásnak ellenálló módon nem zárható nyílások esetében 200 mm-re.

2. A 4.02. cikktől való eltérésként, a 4. zónába tartozó vízi utakon közlekedő vízi járművek minimális szabadoldala 0 mm, ha az 1. szakasz szerinti biztonsági távolságot betartják.

20. FEJEZET

A TENGERJÁRÓ HAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

(Üres)

21. FEJEZET

A KEDVTELÉSI CÉLÚ KISHAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

21.01. cikk

Általános rendelkezések

A kedvtelési célú kishajó megépítésére és felszerelésére csak a 21.02. és 21.03. cikkek vonatkoznak.

21.02. cikk

A II. rész alkalmazása

1. A kedvtelési célú kishajónak az alábbi követelményeket kell teljesíteniük:

   a) a 3. fejezetből:

      a 3.01. cikk, a 3.02. cikk 1. szakaszának a) alpontja és 2. szakasza, a 3.03. cikk 1. szakaszának a) alpontja és 6. szakasza, valamint a 3.04. cikk 1. szakasza;

   b) az 5. fejezet;

   c) a 6. fejezetből:

      a 6.01. cikk 1. szakasza és a 6.08. cikk;

   d) a 7. fejezetből:

      a 7.01. cikk 1. és 2. szakasza, a 7.02. cikk, a 7.03. cikk 1. és 2. szakasza, a 7.04. cikk 1. szakasza, a 7.05. cikk 2. szakasza és a 7.13. cikk, ha van egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállás;

2006. július 5., szerda

e) a 8. fejezetből:

a 8.01. cikk 1.és 2. szakasza, a 8.02. cikk 1. és 2. szakasza, a 8.03. cikk 1. és 3. szakasza, a 8.04. cikk, a 8.05. cikk 1.-10. szakasza és 13. szakasza, a 8.08. cikk 1., 2., 5., 7. és 10. szakasza, a 8.09. cikk 1. szakasza és a 8.10. cikk;

f) a 9. fejezetből:

a 9.01. cikk 1. szakasza, értelemszerűen;

g) a 10. fejezetből:

a 10.01. cikk 2., 3. és 5.-14. szakasza, a 10.02. cikk 1. szakaszának a)-c) alpontja és 2. szakaszának a) és e)-h) alpontja, a 10.03. cikk, 1. szakaszának a), b) és d) alpontja: de legalább két tűzoltó készüléknek kell lennie a fedélzeten; a 10.03. cikk 2.-6. szakasza, a 10.03a. cikk, a 10.03b. cikk és a 10.05. cikk;

h) 13. fejezet;

i) 14. fejezet.

2. A kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló, 1994. június 16-i 94/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) hatálya alá tartozó kedvtelési célú kishajók első szemléje és időszakos szemléi csak az alábbiakra terjednek ki:

a) a 6.08. cikk, ha van fordulásisebesség-kijelző;

b) a 7.01. cikk 2. szakasza, a 7.02. cikk, a 7.03. cikk 1. szakasza és a 7.13. cikk, ha van egyszemélyes radarhajózásra kialakított kormányállás;

c) a 8.01. cikk 2. szakasza, a 8.02. cikk 1. szakasza, a 8.03. cikk 3. szakasza, a 8.05. cikk 5. szakasza, a 8.08. cikk 2. szakasza, a 8.10. cikk;

d) a 10.01. cikk 2., 3., 6. és 14. szakasza, a 10.02. cikk 1. szakaszának b) és c) alpontja, 2. szakaszának a) és e) - h) alpontja, a 10.03. cikk 1. szakaszának b) és d) alpontja, 2.-6- pontja, a 10.05. cikk;

e) 13. fejezet;

f) a 14. fejezetből:

aa) 14.12. cikk;

bb) a 14.13. cikk, az átvételi próbát a cseppfolyósított gázzal működő berendezések üzembe helyezését követően a 94/25/EK irányelv követelményeinek megfelelően kell elvégezni, az átvételi jelentést a felügyeleti szervnek be kell nyújtani;

cc) a 14.14. és 14.15. cikk; a cseppfolyósított gázzal működő berendezéseknek a 94/25/EK irányelv követelményeivel összhangban kell lenniük;

dd) a teljes 14. fejezet, ha a cseppfolyósított gázzal működő berendezéseket a kedvtelési célú kishajó forgalomba hozatal után szerelik fel.

21.03. cikk

(Üres)

22. FEJEZET

TARTÁLYOKAT SZÁLLÍTÓ HAJÓK STABILITÁSA

22.01. cikk

Általános rendelkezések

1. A fejezet rendelkezései vonatkoznak azokra a tartályokat szállító hajókra, melyeknél a tagállamokban hatályos vonatkozó hajózási hatósági rendeletek értelmében stabilitási dokumentációt követelnek meg.

([1]) HL L 164., 1994.6.30., 15. o. A legutóbb az 1882/2003/EK rendelettel módosított irányelv.

2006. július 5., szerda

A stabilitási dokumentációt a felügyeleti szerv ellenőrzi, illetve benyújtja máshova ellenőrzésre, és megfelelően lepecsételi.

2. A stabilitási dokumentáció a fedélzetmester számára értelmezhető információt nyújt a hajó minden terhelési körülménynél fennálló stabilitásáról.

A stabilitási dokumentációnak legalább az alábbiakat kell tartalmaznia:

a) információ a megengedhető stabilitási tényezőkről, a megengedhető $\overline{KG}$ -értékekről, vagy a rakomány gravitációs középpontjának megengedhető magasságáról;

b) a ballasztvízzel feltölthető helyekre vonatkozó adatok;

c) a stabilitás ellenőrzésének formái;

d) kezelési utasítások, vagy egy számítási minta a fedélzetmester használatára.

3. Azon hajók esetében, ahol megválasztható, hogy a tartályokat rögzítve vagy nem rögzítve szállítják, külön számítási módszert kell biztosítani a tartályok nem rögzített és rögzített szállítása alatti stabilitás megerősítésére egyaránt.

4. A tartályok rakományát csak akkor lehet rögzítettnek tekinteni, ha minden egyes tartály szilárdan rögzítve van hajótesthez tartálytartókkal vagy rögzítőszerkezettel, és helyzete az út során nem tud változni.

22.02. cikk

Határérték feltételek és a stabilitás megerősítését kiszámító módszer nem rögzített tartályok szállításához

1. A nem rögzített tartályok esetében a hajó stabilitásának kiszámítására szolgáló minden módszernek meg kell felelnie az alábbi határérték feltételeknek:

a) Az $\overline{MG}$ metacentrikus magasság legalább 1,00 m.

b) A hajó fordulásából, a szélnyomásból és a szabad folyadékfelületből adódó centrifugális erők együttes fellépése esetén a dőlésszög nem lépheti túl az 5°-ot, és a fedélzet széle nem kerülhet víz alá.

c) A hajó fordulása miatt fellépő centrifugális erőből adódó dőléskart az alábbi képlet szerint kell meghatározni:

$$h_{KZ} = c_{KZ} \cdot \frac{v^2}{L_{WL}} \cdot \left(\overline{KG} - \frac{T'}{2}\right) \text{ [m]}$$

ahol:

c_{KZ} (c_{KZ} = 0,04) [s^2/m] paraméter;

v a hajó vízhez viszonyított maximális sebessége [m/s];

$\overline{KG}$ a megrakott hajó alapja feletti gravitációs középpontjának magassága [m];

T' a megrakott hajó merülése [m].

d) A szélnyomás miatt fellépő billenőnyomatékot az alábbi képlet szerint kell meghatározni:

$$h_{KW} = c_{KW} \cdot \frac{A'}{D'} \cdot \left(l_W + \frac{T'}{2}\right) \text{ [m]}$$

2006. július 5., szerda

ahol:

c_{KW} (c_{KW} = 0,025) [t/m²] paraméter;

A' a megrakott hajó merülési síkja feletti A' vízszintes sík [m²];

D' a megrakott hajó vízkiszorítása [t];

l_W az adott merülési sík feletti A' vízszintes sík gravitációs középpontjának magassága [m];

T' a megrakott hajó merülése [m].

e) Az esővíz és a raktérben vagy a kettősfenékben megmaradó szabad vízfelületekből adódó dőléskart az alábbi képlettel kell meghatározni:

$$h_{KfO} = \frac{c_{KfO}}{D'} \cdot \sum \left(b \cdot l \cdot \left(b - 0{,}55\sqrt{b}\right)\right) \text{ [m]}$$

ahol:

c_{KfO} (c_{KfO} = 0,015) [t/m²] paraméter

b a szóban forgó raktér vagy raktérrész szélessége [m]; (*)

l a szóban forgó raktér vagy raktérrész hossza [m]; (*)

D' a megrakott hajó vízkiszorítása [t].

f) Minden terhelési körülménynél az üzemanyag és az édesvíz ellátmány felét figyelembe kell venni.

2. A nem rögzített tartályokat szállító hajó stabilitását akkor kell kielégítőnek tekinteni, ha a tényleges $\overline{KG}$ nem nagyobb a képletből adódó $\overline{KG}_{zul}$ értéknél. A $\overline{KG}_{zul}$-t az egész merülési skálára kiterjedő különböző vízkiszorítási értékekre ki kell számítani.

a) $$\overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} + \frac{B_{WL}}{2F} \cdot \left(Z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{KfO}\right)}{\frac{B_{WL}}{2F} \cdot Z + 1} \text{ [m]}$$

11,5-nél (11,5 = 1/tan5°) kisebb értéket nem szabad venni a $\frac{B_{WL}}{2F}$ -re.

b) $\overline{KG}_{zul} = \overline{KM} - 1{,}00$ [m]

A $\overline{KG}_{zul}$ a) vagy b) képlet szerinti legalacsonyabb értéke mérvadó.

A képletekben:

$\overline{KG}_{zul}$ a megrakott hajó gravitációs középpontjának legnagyobb megengedhető magassága az alap felett [m];

$\overline{KM}$ az alap feletti metacentrikus magasság [m] a 3. szakaszban szereplő közelítési képlet alapján;

F adott tényleges szabadoldal 1/2 L-nél [m];

Z a fordulásból eredő centrifugális erő paramétere

$$Z = \frac{(0{,}7 \cdot v)^2}{9{,}81 \cdot 1{,}25 \cdot L_{WL}} = 0{,}04 \cdot \frac{v^2}{L_{WL}} \text{ [–]}$$

v a hajó vízhez viszonyított legnagyobb sebessége [m/s];

T_m adott átlagos merülés [m];

h_{KW} az 1. szakasz d) alpont szerinti laterális szélnyomásból adódó dőléskar [m];

h_{KfO} az 1. szakasz e) alpont szerinti szabad folyadékfelületekből adódó dőléskarok összege [m].

(*) Az olyan raktérrészek, melyek a víznek kitett szabad felületeket adnak, a különálló részeket alkotó hosszanti vagy keresztirányú rekeszfelosztásból adódnak.

2006. július 5., szerda

3. Közelítő képletek a $\overline{KM}$-re

Ha nem áll rendelkezésre a hidrosztatikus görbék íve, a 2. szakaszban és a 22.03. cikkben szerinti számításhoz a $\overline{KM}$ értéket az alábbi közelítő képletekkel lehet meghatározni:

a) ponton alakú hajóknál

$$\overline{KM} = \frac{B_{WL}^2}{\left(12{,}5 - \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} + \frac{T_m}{2} \text{ [m]}$$

b) egyéb hajóknál

$$\overline{KM} = \frac{B_{WL}^2}{\left(12{,}7 - 1{,}2 \cdot \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} + \frac{T_m}{2} \text{ [m]}$$

22.03. cikk

Határérték feltételek és a stabilitás megerősítését kiszámító módszer rögzített tartályok szállításához

1. A rögzített tartályok esetében a hajó stabilitásának kiszámítására szolgáló minden módszernek meg kell felelnie az alábbi határérték feltételeknek:

a) Az $\overline{MG}$ metacentrikus magasság legalább 0,50 m.

b) A hajó fordulásából, a szélnyomásból és a szabad folyadékfelületből adódó centrifugális erők együttes fellépése esetén a hajótest egyetlen nyílása sem kerülhet víz alá.

c) A hajó fordulásából, a szélnyomásból és a szabad folyadékfelületből adódó centrifugális erőből eredő dőléskart a 22.02. cikk 1. szakaszának c)-e) alpontjaiban említett képletekkel kell meghatározni.

d) Minden terhelési körülménynél az üzemanyag és az édesvíz ellátmány felét figyelembe kell venni.

2. A rögzített tartályokat szállító hajó stabilitását akkor kell kielégítőnek tekinteni, ha a tényleges $\overline{KG}$ nem nagyobb a képletből adódó $\overline{KG}_{zul}$ értéknél, amely az egész merülési skálára kiterjedő különböző vízkiszorítási értékekre lett kiszámítva.

a) $$\overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} - \frac{I-i}{2\forall}\left(1 - 1{,}5\frac{F}{F'}\right) + 0{,}75\frac{B_{WL}}{F'}\left(Z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{KfO}\right)}{0{,}75 \cdot \frac{B_{WL}}{F'} \cdot Z + 1} \text{ [m]}$$

6,6-nél kisebb értéket nem szabad venni a $\frac{B_{WL}}{F'}$ -re és

0- nál kisebbet az $\frac{I-i}{2\forall} \cdot \left(1 - 1{,}5\frac{F}{F'}\right)$ -re.

b) $\overline{KG}_{zul} = \overline{KM} - 0{,}50$ [m].

A $\overline{KG}_{zul}$ a) és b) képlet szerinti legalacsonyabb értéke mérvadó.

Ezekben a képletekben, az előzőekben definiált kifejezéseken kívül:

I a vízvonal-terület keresztirányú tehetetlenségi nyomatéka T_m -nél [m^4], (a közelítő képletet lásd a 3. szakaszban);

i az alappal párhuzamos vízvonal-terület keresztirányú tehetetlenségi nyomatéka

$T_m + \frac{2}{3}$ F' magasságban [m^4]

$\forall$ a hajó vízkiszorítása T_m -nél [m^3];

2006. július 5., szerda

F' ideális szabadoldal F' = H' - T_m [m] vagy [m] $F' = \frac{a \cdot B_{WL}}{2 \cdot b}$ [m], a legalacsonyabb érték mérvadó;

a a dőlés esetén legelőször vízbe merülő nyílás alsó széle és a hajó függőleges helyzeténél levő vízvonal közötti függőleges távolság [m];

b ugyanezen nyílás és a hajó középpontja közötti távolság [m];

H' ideális oldalmagasság $H' = H + \frac{q}{0{,}9 \cdot L \cdot B_{WL}}$ [m];

q a H feletti, vagy a figyelembe vett térfogatoknál a legalacsonyabb nyílásig, legfeljebb 1,0 m magasságú fedélzeti felépítmények, rakterek, trunkfedélzetek és egyéb felépítmények térfogatának összege, a legalacsonyabb érték mérvadó. A hajó legszélső pontjaitól 0,05 L távolságon belül levő térfogatokat nem kell figyelembe venni [m^3].

3. Közelítő képletek az I-re

Ha nem áll rendelkezésre a hidrosztatikus görbék íve, a vízvonal-terület I keresztirányú tehetetlenségi nyomatékának értékét az alábbi közelítő képletekkel lehet kiszámítani:

a) ponton alakú hajóknál

$$I = \frac{B^2_{WL} \cdot \forall}{\left(12{,}5 - \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} \quad [m^4]$$

b) egyéb hajóknál

$$I = \frac{B^2_{WL} \cdot \forall}{\left(12{,}7 - 1{,}2 \cdot \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} \quad [m^4]$$

22.04. cikk

A stabilitás értékelésének eljárása a fedélzeten

A stabilitás értékelésének eljárása meghatározható a 22.01. cikk 2. szakaszában említett dokumentációkkal.

22a. FEJEZET

A 110 MÉTERNÉL HOSSZABB VÍZI JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

22a.01. cikk

Az I. rész alkalmazása

A 2.03. cikk 3. szakaszában megállapított követelményeken túl a tulajdonosnak vagy képviselőjének a 110 m-nél hosszabb hajó - kivéve tengerjáró hajók – építése (új hajó építése vagy már üzemelő hajó bővítése) előtt tájékoztatnia kell a felügyeleti szervet, amely ezt követően kiadja a közösségi bizonyítványt. A felügyeleti szerv az építési fázisban ellenőrzéseket végez. Az építési fázis alatt végzett ellenőrzésektől eltekinthet, ha az építés megkezdése előtt egy tanúsítványt bemutatnak, amelyben egy elismert hajóosztályozó társaság nyilatkozik, hogy az építést felügyeli.

22a.02. cikk

A II. rész alkalmazása

A II. részen túlmenően, a 110 m-nél hosszabb hajókra a 22a.03.-22a.05. cikkek vonatkoznak.

2006. július 5., szerda

22a.03. cikk

Szilárdság

A 3.02. cikk 1. szakaszának a) alpontja szerinti megfelelő hajótest-szilárdságot (hosszanti, keresztirányú és helyi szilárdság) egy elismert hajóosztályozó társaság által kiadott bizonyítvánnyal kell igazolni.

22a.04. cikk

Úszóképesség és stabilitás

1. A 110 m-nél hosszabb hajókra a 2.-9. szakaszok vonatkoznak, a személyhajók kivételével.

2. A stabilitás igazolását, beleértve a sérült stabilitást is, a legkedvezőtlenebb terhelési körülményekre kell igazolni.

   A stabilitási számítás alapvető értékeit - a hajó könnyűsúlya és a gravitációs középpont helye – az alábbiakkal kell meghatározni:

   – vagy dőlési kísérlet révén, vagy

   – részletes tömeg és nyomaték számítással, amely esetben a hajó könnyűsúlyát a merülés ellenőrzésével kell igazolni, ± 5 %-os tűréshatárral, a számítással meghatározott tömeg és a merülési adatok által meghatározott vízkiszorítás között.

3. A sérült lebegőképességet a teljes terhelésű vízi járműre kell igazolni.

   E célból az elégséges stabilitás kiszámított igazolását az elárasztás kritikus közbenső és végső fázisára kell meghatározni. Az illetékes hatóságok elfogadhatnak negatív stabilitási értékeket az elárasztás közbenső fázisaira, ha a következő közbenső fázisban a megfelelő stabilitás igazolt.

4. A sérült állapotra vonatkozóan az alábbi feltételezéseket kell figyelembe venni:

   a) Oldalsó sérülés mértéke:

      hosszanti kiterjedés: legalább 0,10 L,

      keresztirányú kiterjedés: 0,59 m,

      függőleges kiterjedés: az alapvonaltól felfelé, korlátozás nélkül.

   b) A fenék sérülésének mértéke:

      hosszanti kiterjedés: legalább 0,10 L,

      keresztirányú kiterjedés: 3,00 m,

      függőleges kiterjedés: az alapvonaltól 0,39 m-re felfelé, kivéve a zsompot.

   c) A sérült területen belül levő minden vízhatlan válaszfalat sérültnek kell tekinteni, ami azt jelenti, hogy a rekeszeket úgy kell megválasztani, hogy a hajó még azt követően is lebegjen, miután a hosszanti irányban két vagy több, egymáshoz kapcsolódó rekesz elárasztásra került.

      A fő motortérre vonatkozóan csak az egyrekeszes előírást kell figyelembe venni, azaz a motortér záró válaszfalait sértetlennek kell tekinteni.

      Fenéksérülés esetén a hajó haránt irányú rekeszeit is elárasztottnak kell tekinteni.

d) Vízáteresztőképesség

95 %-os vízáteresztőképességet kell feltételezni.

E feltételezéstől való eltérésként, a következő vízáteresztőképességet lehet feltételezni:

– motortér és műveleti helyiségek	85 %
– duplafenekek, tüzelőanyag-tartályok, ballaszttartályok, stb. attól függően, hogy funkciójuk szerint telinek vagy üresnek tekintendők a hajó legnagyobb megengedett merülésénél	0 vagy 95 %

Ha számítás igazolja, hogy bármelyik rekesz vízáteresztőképessége alacsonyabb, a kiszámított érték alkalmazható.

e) A nem vízzáró nyílások (pl. ajtók, ablakok, bejárati nyílások) alsó szélének az elárasztás végső fázisában a sérült vízvonal felett legalább 100 mm-rel kell lennie.

5. A sérült stabilitás akkor kielégítő, ha a 4. szakaszban szereplő feltételezések alapján:

a) az elárasztás végső fázisában legalább 100 mm biztonsági távolság marad, és a hajó dőlésszöge nem haladja meg az 5°-ot; vagy

b) az ADNR rendelet 9. részében meghatározott, sérült stabilitás kiszámítására vonatkozó eljárás szerinti számítások pozitív eredményt adnak.

6. Ha az aszimmetrikus elárasztás csökkentéséhez rendelkezésre állnak keresztirányú vagy lefele irányuló nyílások, a kiegyenlítődés ideje legfeljebb 15 perc lehet, amennyiben az elárasztás közbenső fázisai során kielégítő stabilitást igazoltak.

7. Ha az olyan nyílásokat, melyeken keresztül ép rekeszek további elárasztásra kerülhetnek, vízzárón lehet zárni, a zárszerkezeteket meg kell jelölni a kezelési utasítás szerint.

8. A 2.-5. szakaszok szerinti számítási igazolást rendelkezésre állónak kell tekinteni, ha az ADNR rendelet 9. része szerinti sérült stabilitásra vonatkozó számítások pozitív eredményt adnak.

9. Ha a 2. vagy 3. szakaszban foglalt követelmények kielégítéséhez szükséges, a legnagyobb merülés síkját újra meg kell határozni.

22a.05. cikk

További követelmények

1. A 110 m-nél hosszabb hajók esetében:

a) azokat több-propelleres propulziós rendszerrel kell felszerelni, legalább két, egymástól független, egyforma teljesítményű motorral, és egy olyan orrtolóval, amely a kormányállásból vezérelhető, és akkor is hatékony, ha a hajó üres; vagy

rendelkezniük kell egy egy-propelleres propulziós rendszerrel és egy orrtolóval, mely a kormányállásból vezérelhető, és saját áramforrása, valamint akkor is hatékony, ha a hajó üres, továbbá lehetővé teszi a hajó továbbhaladását saját erejéből a fő propulziós rendszer meghibásodása esetén;

b) azokat fel kell szerelni radarhajózó rendszerrel, valamint a 7.06. cikk 1. szakasza szerinti fordulási-sebesség-kijelzővel;

c) rendelkezniük a 8.08. cikk szerinti tartósan rögzített fenékvíz-szivattyúrendszerrel;

d) meg kell felelniük a 23.09. cikk 1.1. szakasza követelményeinek.

2. A 110 m-nél hosszabb hajók esetében, kivéve a személyhajókat, melyek az 1. szakaszon túlmenően megfelelnek az alábbiaknak:

a) baleset esetén lehetséges a leválasztás a hajó középső harmadában, nehéz mentőfelszerelés nélkül, miközben a hajó leválasztott részei a leválasztás után továbbra is lebegnek;

b) rendelkeznek egy bizonyítvánnyal, melyet a fedélzeten tartanak, és melyet egy elismert hajóosztályozó társaság adott ki a hajó különböző részeinek úszóképességére, billenési helyzetére és stabilitására vonatkozóan, megjelölve azt a terhelési szintet, amely felett a két rész úszóképessége már nem biztosított;

2006. július 5., szerda

c) a veszélyes áruk rajnai szállításáról szóló rendelettel (ADNR rendelet) összhangban, kettősfenekű hajóként kerülnek megépítésre, mely rendelet 9. részének 9.1.0.91.-9.1.0.95. szakaszai vonatkoznak a motorhajókra, és 9.3.2.11.7 és 9.3.2.13.-9.3.2.15. szakaszai a tartályhajókra;

d) többcsavaros propulziós rendszerrel felszereltek az 1. szakasz a) alpontja első mondatának első fele értelmében;

a közösségi bizonyítvány 52. szakasza alatt be kell jegyezni, hogy a hajók az a)-d) alpontok valamennyi követelményének megfelelnek.

3. A 110 m-nél hosszabb személyhajóknál, melyek az 1. szakaszon túlmenően

a) egy elismert hajóosztályozó társaság felügyelete alatt a legmagasabb osztályban épülnek meg vagy kerülnek átalakításra, amely esetben a megfelelést a hajóosztályozó társaság által kiadott bizonyítvánnyal kell igazolni, ugyanakkor a jelenlegi osztályra nincs szükség;

b) vagy

legalább 600 mm magas kettősfenékkel rendelkeznek, és olyan rekesszel, amely biztosítja, hogy bármelyik két szomszédos vízzáró rekesz elárasztása esetén a hajó a biztonsági vonalnál nem merül mélyebbre, és a fennmaradó biztonsági távolság 100 mm marad

vagy

legalább 600 mm magas kettősfenékkel rendelkeznek, és olyan dupla hajótesttel, melynél a hajó oldalfala és a hosszanti vízhatlan válaszfal közötti távolság legalább 800 mm;

c) többcsavaros propulziós rendszerrel vannak felszerelve, legalább két, egymástól független, egyforma teljesítményű motorral és egy orrtolóval, amely a kormányállásból vezérelhető, és amely hosszanti és kereszt irányban is működik;

d) farhorgonyuk közvetlenül a kormányállásból működtethető;

a közösségi bizonyítvány 52. szakasza alatt be kell jegyezni, hogy a hajók az a)-d) alpontok valamennyi követelményének megfelelnek.

22a.06. cikk

A IV. rész alkalmazása átalakítás esetén

A felügyeleti szerv a 110 m-nél nagyobb hosszúságúra átalakított hajók esetében csak a bizottság különleges ajánlásai alapján alkalmazhatja a 24. fejezetet.

22b. FEJEZET

NAGYSEBESSÉGŰ HAJÓKRA VONATKOZÓ KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

22b.01. cikk

Általános rendelkezések

1. Nagysebességű hajók nem építhetők kabinos hajókként.

2. Nagysebességű hajók fedélzetén tilos tartani az alábbiakat:

a) a 13.02. cikk szerinti kanócos égőfejekkel felszerelt berendezések;

b) a 13.03. és 13.04. cikk szerint motorpetróleum égető kályhák;

c) a 13.07. cikk szerinti szilárd tüzelőanyaggal üzemelő fűtőberendezések;

d) a 14. fejezet szerinti cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések.

2006. július 5., szerda

22b.02. cikk

Az I. rész alkalmazása

1. A 2.03. cikkben foglalt rendelkezéseken túl, a nagysebességű hajókat egy, a nagysebességű hajókra vonatkozó különleges szabályok birtokában levő, elismert hajóosztályozó társaság felügyelete alatt, és vonatkozó szabályai szerint kell megépíteni. Az osztályt meg kell tartani.

2. A 2.06. cikktől való eltérésként, az e fejezet rendelkezései értelmében kiadott közösségi bizonyítványok legfeljebb öt évig érvényesek.

22b.03. cikk

A II. rész alkalmazása

1. Eltérve a 2. szakasztól és a 22b.02. cikk 2. szakaszától, a 3.-15. fejezet vonatkozik a nagysebességű hajókra, az alábbi rendelkezések kivételével:

   a) a 3.04. cikk 6. szakaszának 2. bekezdése;

   b) a 8.08. cikk 2. szakaszának 2. mondata;

   c) a 11.02. cikk 4. szakaszának 2. és 3. mondata;

   d) a 12.02. cikk 4. szakaszának 2. mondata;

   e) a 15.06. cikk 3. szakasza a) alpontjának 2. mondata.

2. A 15.02. cikk 9. szakaszától és a 15.15. cikk 7. szakaszától való eltérésként, a vízhatlan válaszfalak valamennyi ajtajának távirányításúnak kell lennie.

3. A 6.02. cikk 1. szakaszától eltérve, a kormányszerkezet erőátviteli berendezésének leállása vagy meghibásodása esetén egy második, független kormányszerkezet erőátviteli berendezésnek vagy egy kézzel működtetett erőátviteli berendezésnek kell késedelem nélkül működésbe lépnie.

4. A II. rész követelményein túlmenően, a nagysebességű hajóknak meg kell felelniük a 22b.04.-22b.12. cikk követelményeinek.

22b.04. cikk

Ülések és biztonsági övek

A fedélzeten a legnagyobb megengedett utaslétszámnak megfelelő számú ülést kell biztosítani. Az üléseket fel kell szerelni biztonsági övekkel. A biztonsági övtől el lehet tekinteni, ha behatások ellen megfelelő védelmet nyújtanak, vagy ha a HSC 2000 (Nagysebességű hajók biztonságtechnikai kódexe) 6. részének 4. fejezete értelmében ezeket nem követelik meg.

22b.05. cikk

Szabadoldal

A 4.02. és 4.03. cikktől való eltérésként, a szabadoldal legalább 500 mm.

22b.06. cikk

Úszóképesség, stabilitás és rekeszek

Nagysebességű hajók esetében az alábbiakra vonatkozó megfelelő dokumentációkat kell biztosítani:

a) a biztonságnak megfelelő úszóképesség- és stabilitás-jellemzők, amikor a hajót a vízkiszorításos módban üzemeltetik, ép és sérült állapotra vonatkozóan egyaránt;

b) a stabilitási jellemzők és a hajó biztonságát biztosító stabilizáló berendezések, amikor a hajót a dinamikus úszó fázisban és az átmeneti fázisban üzemeltetik;

c) a nem vízkiszorításos és az átmeneti módok alatti stabilitási jellemzők, melyek megfelelőek ahhoz, hogy a hajót biztonságosan átvigyék a vízkiszorításos fázisba bármelyik rendszer meghibásodása esetén.

2006. július 5., szerda

22b.07. cikk

Kormányállás

1. Elrendezés

a) A 7.01. cikk 1. szakaszátóleltérve, a kormányállásokat úgy kell elrendezni, hogy a kormányos és a legénység még egy tagja mindenkor el tudja végezni út közben a feladatát.

b) A kormányállást úgy kell elrendezni, hogy elférjenek a munkaállomások az a) pontban említett személyek számára. A navigációs, kormányzási, megfigyelő, kommunikációs és egyéb fontos, működést vezérlő műszerek legyenek elég közel egymáshoz, hogy mind a kormányos, mind pedig a legénység egy másik tagja ülő helyzetben hozzájuthasson a szükséges információkhoz, és szükség szerint kezelhesse a kezelőszerveket és a berendezéseket. Az alábbi követelmények minden esetben alkalmazandók:

aa) a kormányos kormányzóállását úgy kell elrendezni, hogy lehetséges legyen az egyszemélyes radarhajózás;

bb) a legénység másik tagjának is legyen saját radarképernyője (segédmonitor) a munkaállomásán, és tudnia kell közbeavatkozni a munkaállomásáról az információ átadása és a hajó propulziós rendszerének vezérlése érdekében.

c) Az a) pontban említett személyeknek képeseknek kell lenniük a b) pontban említett berendezések működtetésére minden akadályoztatás nélkül, beleértve azt is, amikor a biztonsági öveiket előírás szerint viselik.

2. Akadálymentes kilátás

a) A 7.02. cikk 2. szakaszától való eltérésként, az orr előtti akadályozott kilátás a kormányos ülő helyzetéből nem lehet nagyobb a hajó hosszánál, függetlenül a rakomány mennyiségétől.

b) A 7.02. cikk 3. szakaszától való eltérésként, a holtterek teljes íve közvetlenül elölről, a legnagyobb szélességnél a tat felé 22.5o-ra, egyik oldalon sem haladhatja meg a 20°-ot. Egyik holttér sem haladhatja meg az 5o-ot. A két holttér közötti tiszta rész nem lehet kevesebb 10°-nál.

3. Műszerek

A 22b.11. cikkben említett berendezések vezérlésének és megfigyelésének műszertáblái a kormányállásban külön és egyértelműen megjelölt helyen legyenek. Ez indokolt esetben vonatkozik a közös életmentő felszerelések vízrehelyezésének vezérlésére is.

4. Világítás

Azokat a helyeket vagy műszereket, melyek használat közben világítanak, piros fénnyel kell megvilágítani.

5. Ablakok

A visszatükröződést kerülni kell. A napfény általi vakítás elleni eszközről gondoskodni kell.

6. Felületek borítása

A kormányállásban a visszatükröződő felületű anyagok használatát kerülni kell.

22b.08. cikk

További felszerelések

A nagysebességű hajóknak rendelkezniük kell az alábbi felszereléssel:

a) a 7.06. cikk 1. szakasza szerinti radarberendezés és fordulásisebesség-kijelző,

b) az EN 395:1998. sz. európai szabványnak megfelelő, könnyen hozzáférhető egyéni életmentő felszerelés a fedélzeten tartózkodó legnagyobb megengedett utaslétszámnak megfelelően.

2006. július 5., szerda

22b.09. cikk

Lezárt területek

1. Általános rendelkezések

A közterületeket és lakótereket, valamint ezek felszereléseit úgy kell megtervezni, hogy bárki, aki rendeltetésszerűen használja ezeket a berendezéseket, ne szenvedhessen sérülést normál vagy vészhelyzeti indításkor vagy leállításkor, illetve normál hajóúton való manőverezés közben vagy üzemzavar esetén.

2. Kommunikáció

a) Az utasoknak a biztonsági intézkedésekről való tájékoztatása érdekében minden személyhajót fel kell szerelni hang- és fényjelző berendezésekkel, melyeket minden fedélzeten tartózkodó hall és lát.

b) Az a) pontban leírt berendezéseknek a kapitány számára lehetővé kell tenniük, hogy az utasok számára utasításokat adjon.

c) Minden utas számára, az ülésük közelében hozzáférhetővé kell tenni a vészhelyzeti utasításokat, beleértve a hajó valamennyi kijáratot, menekülési útvonalat, vészhelyzeti felszerelését, életmentő felszerelését feltüntető térképét, és a mentőmellények használati utasítását.

22b.10. cikk

Kijáratok és menekülési útvonalak

A menekülési és az evakuálási útvonalaknak meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

a) a kormányállásból könnyű, biztonságos és gyors hozzáférést kell biztosítani azokhoz a terekhez és lakóterekhez, amelyhez az utasok hozzáférhetnek.

b) a vészkijáratokhoz vezető menekülési útvonalakat egyértelműen és letörölhetetlenül kell jelölni.

c) minden kijáratot megfelelően meg kell jelölni. A nyitómechanizmus működésének egyértelműnek kell lennie kívülről és belülről egyaránt.

d) a menekülési útvonalaknak és a vészkijáratoknak rendelkezniük kell megfelelő biztonsági útmutatási rendszerrel.

e) a kijáratok mellett elegendő helyet kell hagyni a legénység egy tagja számára.

22b.11. cikk

Tűzoltás és tűzvédelem

1. Az utasok számára hozzáférhető folyosókat, helyiségeket és lakótereket, valamint a hajókonyhákat és a motortereket be kell kötni egy megfelelő tűzriasztási rendszerbe. Minden tűzesetet és annak helyét automatikusan ki kell jelezni egy olyan helyen, ahol állandóan tartózkodik legénység.

2. A motortereket fel kell szerelni a 10.03b. cikk szerinti, tartósan rögzített tűzoltó-berendezéssel.

3. Az utasok számára hozzáférhető helyiségeket és lakótereket, valamint ezek menekülési útvonalait fel kell szerelni a 10.03a. cikk szerinti, túlnyomásos sprinkler-berendezésekkel. Az elhasznált víz gyors leürítését és a szabadba történő közvetlen kivezetését biztosítani kell.

22b.12. cikk

Átmeneti rendelkezések

Az érvényes közösségi bizonyítvánnyal rendelkező, 1.01. cikk 22. szakasza szerinti nagysebességű hajóknak 2003. március 31-ével a fejezet alábbi rendelkezéseinek kell megfelelniük:

a) 22b.01., 22b.04., 22b.08., 22b.09., 22b.10. cikk és 22b.11. cikk 1. szakasz

amikor a közösségi bizonyítványt megújítják;

2006. július 5., szerda

b) 2013. április 1-én,

22b.07. cikk 1., 3., 4., 5. és 6. szakasz;

c) 2023. január 1-én

az összes többi rendelkezés.

III. RÉSZ

23. FEJEZET

A HAJÓK FELSZERELÉSE A SZEMÉLYZETRE VALÓ TEKINTETTEL

23.01. cikk

(Üres)

23.02. cikk

(Üres)

23.03. cikk

(Üres)

23.04. cikk

(Üres)

23.05. cikk

(Üres)

23.06. cikk

(Üres)

23.07. cikk

(Üres)

23.08. cikk

(Üres)

23.09. cikk

A hajó felszerelése

1. A motorhajók, tolóhajók, tolt kötelékek és személyhajók esetében az 1.1. vagy 1.2. szakasz rendelkezéseinek való megfelelést vagy annak hiányát a felügyeleti szerv bejegyzi a közösségi bizonyítvány 47. szakaszához.

1.1 S1 standard

a) A propulziós rendszert úgy kell elrendezni, hogy a kormányállásból lehessen sebességet váltani, és a propeller hajtásirányát megfordítani.

Lehetővé kell tenni az üzemi célú segédmotorok kormányállásból történő be- vagy kikapcsolását, kivéve, ha ez automatikus, vagy ha a motorok minden út során folyamatosan működnek.

b) Az alábbi veszélyes területeken, mint

– a főmotor hűtővizének hőmérséklete,

– a főmotor és az áttételek kenőolaj-nyomása,

2006. július 5., szerda

– a főmotor hátrameneti egységeinek, megfordítható áttételeinek vagy propellereinek olaj- és levegőnyomása,

– a fenékvízszint a fő motortérben

biztosítani kell a megfigyelést olyan műszerrel, amely üzemzavar esetén a kormányállásban hang- és fényjelzést old ki. A hangjelzéseket össze lehet kapcsolni egy hangjelző-készülékben. Az üzemzavar nyugtázását követően ezeket azonnal ki kell kapcsolni. A fényjelzést csak akkor szabad kikapcsolni, ha az üzemzavart, amely azt kioldotta, elhárították.

c) Az üzemanyag-ellátást és a főmotor hűtését automatikusan kell biztosítani.

d) A kormányművet egy személynek tudnia kell kezelni különösebb erőfeszítés nélkül, még a legnagyobb merülés esetén is.

e) Lehetővé kell tenni a nemzeti és nemzetközi hajózási hatóságok rendeletei által előírt fény- és hangjelzések szükség szerinti leadását a kormányállásból.

f) Ha a kormányállás és a hajó eleje, hátulja, a lakóterek és a motorterek között nincs közvetlen kommunikáció, rádió-távbeszélő összeköttetést kell létesíteni. A motorterekkel való kommunikációnál ez lehet optikai vagy hang-jelzés.

g) Az előírt mentőcsónakot a legénység egy tagjának egyedül képesnek kell lennie kioldani megfelelő idő alatt.

h) Rendelkezni kell a kormányállásból működtethető keresőfénnyel.

i) Az emelőberendezések hajtókarjainak és hasonló forgó alkatrészeinek működése nem igényelhet 160 N-nál nagyobb erőt.

k) A közösségi bizonyítványba bejegyzett vontatócsörlőket géppel kell meghajtani.

l) A fenékvíz- és a fedélzetmosó szivattyúkat géppel kell meghajtani.

m) A fő vezérlőegységet és a megfigyelő műszereket ergonomikusan kell elrendezni.

n) A 6.01. cikk 1. bekezdésében előírt berendezésnek a kormányállásból távirányíthatónak kell lennie.

1.2 S2 standard

a) Külön üzemelő motorhajók esetén:

az S1 standard és ezen kívül fel kell szerelni egy orrtolót, amelyet a kormányállásból lehet működtetni;

b) Mellévett alakzatban meghajtott motorhajók esetén:

az S1 standard és ezen kívül fel kell szerelni egy orrtolót, amelyet a kormányállásból lehet működtetni;

c) Egy, magából a motorhajóból és egy előtte levő vízi járműből álló tolt köteléket meghajtó motorhajók esetén:

az S1 standard és ezen kívül fel kell szerelni hidraulikusan vagy elektromosan működő összekapcsoló csörlőket. Ez a berendezés azonban nem kötelező, ha a tolt kötelékben a legelső jármű fel van szerelve orrtolóval, amely a toló motorhajó kormányállásából működtethető;

d) Tolt köteléket meghajtó tolóhajók esetén:

az S1 standard és ezen kívül fel kell szerelni hidraulikusan vagy elektromosan működő összekapcsoló csörlőket. Ez a berendezés azonban nem kötelező, ha a tolt kötelékben a legelső jármű fel van szerelve orrtolóval, amely a tolóhajó kormányállásából működtethető;

2006. július 5., szerda

e) Személyhajók esetén:

az S1 standard és ezen kívül fel kell szerelni egy orrtolót, amely a kormányállásból működtethető. Ez azonban nem kötelező, ha a személyhajó propulziós berendezése és kormányműve ugyanolyan kormányozhatóságot biztosít.

23.10. cikk

(Üres)

23.11. cikk

(Üres)

23.12. cikk

(Üres)

23.13. cikk

(Üres)

23.14. cikk

(Üres)

23.15. cikk

(Üres)

IV. RÉSZ

24. FEJEZET

ÁTMENETI ÉS VÉGLEGES RENDELKEZÉSEK

24.01. cikk

Az átmeneti rendelkezések alkalmazhatósága már üzemelő vízi járművekre

1. A 24.02.-24.04. cikk rendelkezései csak az 1994. december 31-én hatályban levő rajnai hajózás ellenőrzéséről szóló rendelet értelmében kiadott érvényes bizonyítvánnyal … -án/-én (*) rendelkező, vagy 1994. december 31-én megépítés vagy átalakítás alatt álló vízi járművekre érvényesek.

2. Az 1. szakaszban nem említett vízi járművekre a 24.06. cikk rendelkezései vonatkoznak.

24.02. cikk

Már üzemelő vízi járművekre vonatkozó eltérések

1. A 24.03. és 24.04. cikk sérelme nélkül, azon vízi járművek esetén, melyek nem felelnek meg ezen irányelv rendelkezéseinek

   a) azokat át kell alakítani, hogy megfeleljenek az alábbi táblázatban felsorolt átmeneti rendelkezések szerinti rendelkezéseknek, és

   b) azoknak átalakításukig az 1994. december 31-én hatályban levő rajnai hajózás ellenőrzéséről szóló rendeletnek kell megfelelniük.

(*) Ezen irányelv hatálybalépést követő 2 évvel.

2006. július 5., szerda

2. Az alábbi táblázatban alkalmazott meghatározások:

– „N.R.C.": A rendelkezés nem vonatkozik a már üzemelő vízi járművekre, kivéve, ha az érintett alkatrészeket kicserélik vagy átalakítják, azaz a rendelkezés csak újonnan épített vízi járművekre, és az érintett alkatrészek vagy területek cseréjére vagy átalakítására vonatkozik. Amennyiben a meglevő alkatrészeket olyan cseredarabokkal váltották ki, amelyek ugyanolyan technológiát alkalmaznak és ugyanolyan típusúak, abban az esetben ez nem minősül cserének („R") az átmeneti rendelkezések értelmében.

– „A közösségi bizonyítvány kiadása vagy megújítása": A rendelkezésnek addigra eleget kell tenni, mire a közösségi bizonyítványt kiadják, vagy megújítják a rendelkezés hatályba lépését követően.

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
	3. FEJEZET	
3.03. cikk 1. szakasz a)	Az ütközési válaszfal helyzete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1 utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. szakasz	Lakóterek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	Biztonsági felszerelés	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
4. szakasz	A lakóterek gáztömör elválasztása a motorterektől, gázterektől és rakterektől	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
sec. 5. szakasz 2. szakasz	A leghátsó vízhatlan válaszfalak figyelése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
7. szakasz	A hajók elején nem kinyúló horgonyok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2041.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
3.04. cikk 3. szakasz 2. mondat	Motorterekben használt szigetelőanyagok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz 3. és 4. mondat	Nyitó- és zárószerkezetek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
3.04. cikk 6. szakasz	Motorterek kijáratai	Azokat a motortereket, amelyeket az 1.01. cikk értelmében nem tekintettek motortérnek 1995 előtt, fel kell szerelni egy második kijárattal N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	5. FJEZET	
5.06. cikk 1. szakasz 1. mondat	Minimális (előremeneti) sebesség	1996 előtt vízre bocsátott hajók esetén legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	6. FEJEZET	
6.01. cikk 1. szakasz	Az 5. fejezet által előírt kormányozhatóság	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz	Állandó dőlés és külső hőmérsékletek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
7. szakasz	A kormánytengely szerkezete	1996 előtt vízre bocsátott hajók esetén: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
6.02. cikk 2. szakasz	Egyedüli működés elegendő a második erőátviteli berendezés működtetéséhez	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz	Az 5. fejezet által előírt kormányozhatóság biztosítása egy második erőátviteli berendezéssel	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
6.03. cikk 1. szakasz	Egyéb fogyasztók kapcsolása a kormányszerkezet hidraulikus energiaátvivő rendszeréhez	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1.. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. szakasz	Külön hidraulikus tartály	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
6.05. cikk 1. szakasz	Kézi kormánykerék nem gépi energiaátvivő rendszerrel meghajtva	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
6.06. cikk 1. szakasz	Két független indítórendszer	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
6.07. cikk 2. szakasz a)	A hidraulikus tartályszint és az üzemi nyomás megfigyelőberendezései	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. szakasz e)	A pufferberendezések megfigyelése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
6.08. cikk 1. szakasz	A villamos berendezésekre vonatkozó követelmények a 9.20. cikk szerint	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	7. FEJEZET	
7.02. cikk 3. szakasz 2. szakasz	Akadálymentes kilátás a kormányos szokásos látószögében	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
5. szakasz	Minimális fényátadás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
7.03. cikk 7. szakasz	Riasztók leállítása	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor, kivéve, ha a kormányállást egyszemélyes radarhajózásra alakították ki
8. szakasz	Automatikus átkapcsolás másik áramforrásra	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
7.04. cikk 1. szakasz	A főmotorok és a kormánymű vezérlése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
2. szakasz	A főmotor vezérlése	ha a kormányállást egyszemélyes radarhajózásra alakították ki: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor, ha a mozgás irányát közvetlenül el lehet érni; N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor egyéb motoroknál
7.09. cikk	Riasztórendszerek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
7.12 1. szakasz	Leereszthető kormányállások	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor Nem hidraulikus leeresztő rendszer: legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. és 3. szakasz		N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
	8. FEJEZET	
8.01. cikk 3. szakasz	Csak belsőégésű motorok 55 °C-nál magasabb lobbanáspontú tüzelőanyag égetésére	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy 2015.1.1. után
8.02. cikk 1. szakasz	A motorok biztosítása véletlen indítás ellen	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
4. szakasz	A motor alkatrészeinek védelme	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
8.03. cikk 2. szakasz	Megfigyelőberendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz	Túlfordulat elleni védelem	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
5. szakasz	A tengely átvezetésének szerkezete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
8.05. cikk 1. szakasz	Acéltartályok folyékony tüzelőanyagokhoz	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. szakasz	A tartályszelepek automatikus zárása	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz	Nem lehet tüzelőanyag-tartály az ütközési válaszfal előtt	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
4. szakasz	Nem lehet tüzelőanyag-tartály vagy annak szereléke közvetlenül a motorok vagy kipufogócsövek felett	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor. Addig a megfelelő berendezéssel biztosítani kell a tüzelőanyagok biztonságos elvezetését.
6. szakasz 3.-5. mondat	Légcsövek és csatlakozócsövek felszerelése és méretezése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
8.05. cikk 7. szakasz	Elzárószerkezet a fedélzetről működtetve	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9. szakasz 1. mondat	A kapacitásmérő műszerek olvashatósága a maximális töltési szintig	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
13. szakasz	Töltési szintjelző nem csak a főmotorra, hanem a hajó biztonságos működéséhez szükséges egyéb motorokhoz is	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
8.06. cikk 8. szakasz	Egyszerű zárószerkezet nem elegendő a ballasztterek és a ballaszt szállítására alkalmas rakterek leürítő csöveinek összekapcsolására	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9. szakasz	Mérőműszerek a tartályok fenékvízében	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
8.07. cikk 2. szakasz	Az olajos víz és a fáradtolaj gyűjtésére szolgáló berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
8.08. cikk 3. szakasz	Kibocsátási határérték 65 dB(A) álló hajóknál	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	8a. FEJEZET A rajnai hajózás felügyeletéről szóló egyezmény 8a. fejezetének átmeneti rendelkezései alkalmazandók	
	9. FEJEZET	
9.01. cikk 1. szakasz 2. mondat	A vonatkozó dokumentumok benyújtása a felügyeleti szervhez	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. szakasz 2. franciabek.	A fő-, vészhelyzeti- és elosztó kapcsolótábla kapcsolási rajzait a fedélzeten kell tartani	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz	Belső környezeti és fedélzeti hőmérsékletek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.02. cikk 1.-3. szakasz	Áramellátó rendszerek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.05. cikk 4. szakasz	A földelőkábelek keresztmetszete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.11. cikk 4. szakasz	Hatékony szellőztetés, ha az akkumulátorok zárt térben, szekrényben vagy dobozban vannak	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
9.12. cikk 2. szakasz d)	Kapcsolóberendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz b)	Fény- és hangjelzés adására képes földelésérzékelő készülék	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
9.13. cikk	Vészhelyzeti áramkör-megszakítók	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.14. cikk 3. szakasz 2. mondat	Egyfázisú kapcsolók tiltása mosodákban, fürdőszobákban, mosóhelyiségekben és egyéb nedves helyiségekben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.15. cikk 2. szakasz	Minimális keresztmetszet 1,5 mm^2 kábelenként	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. szakasz	A leereszthető kormányállásba bekötött kábelek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.16. cikk 3. szakasz 2. mondat	Második áramkör	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.19. cikk	Mechanikus berendezések riasztó- és biztonsági rendszerei	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.20. cikk	Villamos berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.21. cikk	Elektromágneses kompatibilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	10. FEJEZET	
10.01. cikk	Horgonyberendezés	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
10.02. cikk 2. mondat a)	Kikötő- és egyéb kábelek bizonyítványa	Az első kábel cseréje a hajón: N.R.C., legkésőbb 2008.1.1. Második és harmadik kábel: 2013.1.1.
10.03. cikk 1. szakasz	Európai szabvány	Cserekor, legkésőbb 2010.1.1.
2. szakasz	A, B és C osztályú tüzeknek való megfelelőség	Cserekor, legkésőbb 2010.1.1.
4. szakasz	A CO_2-tartalom és a helyiség méretének viszonya	Cserekor, legkésőbb 2010.1.1.
10.03a. cikk	Tartósan rögzített tűzoltó készülékek a lakóterekben, kormányterekben és utasterekben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
10.03b. cikk	Tartósan rögzített tűzoltó készülékek a motorterekben, kazánterekben és szivattyúházakban	([1])
10.04. cikk	Az európai szabványok alkalmazása a mentőcsónakokra	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
10.05. cikk 2. szakasz	Felfújható mentőmellények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor. A 2003.9.30-án a hajón levő mentőmellények használhatók a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásáig vagy megújításáig

([1]) 1. Az 1980. október 1. előtt felszerelt CO_2-tűzoltóberendezések használatban maradhatnak a közösségi bizonyítvány 2035. január 1. utáni kiadásáig vagy megújításáig, ha a Rajnai Hajózási Központi Bizottság 1975-I-23. sz. határozata értelmében megfelelnek a 7.03. cikk 5. szakaszában foglalt, 1976. április 1-én hatályos követelményeknek.
2. Az 1992. április 1. és 1994. december 31. között felszerelt állandó CO_2-tűzoltóberendezések használatban maradhatnak a közösségi bizonyítvány 2035. január 1. utáni kiadásáig vagy megújításáig, ha az 1994. december 31-én hatályban levő, rajnai hajózás felügyeletéről szóló rendelet 7.03. cikkének 5. szakaszában foglalt követelményeknek megfelelnek.
3. A Rajnai Hajózási Központi Bizottság 1992. április 1. és 1994. december 31. között kiadott, az 1994. december 31-én hatályban levő rajnai hajózás felügyeletéről szóló egyezmény 7.03. cikkének 5. szakaszára vonatkozó ajánlásai érvényben maradnak a közösségi bizonyítvány 2035. január 1. utáni kiadásáig vagy megújításáig.
4. A 10.03b. cikk 2. szakasza csak a közösségi bizonyítvány 2035. január 1. utáni kiadásáig vagy megújításáig alkalmazandó, ha az említett berendezések 1992. október 1. előtt vízre bocsátott hajókon vannak felszerelve.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
	11. FEJEZET	
11.02. cikk 4. szakasz	A fedélzetek külső széleinek és a munkaállomások felszerelései	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
11.04. cikk	Oldalfedélzetek	([1]) A közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni első kiadásakor vagy megújításakor, ha nagyobb, mint 7,30 m
11.05. cikk 1. szakasz	A munkaállomások megközelítése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. és 3. szakasz	Ajtók és bejáratok, kijáratok és folyosók, ahol a padlószinttől való különbség 0,50 m-nél nagyobb	A közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
4. szakasz	Folyamatosan személyzettel ellátott munkaállomások lépcsői	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
11.06. cikk 2. szakasz	Kijáratok és vészkijáratok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
11.07. cikk 1. szakasz 2. mondat	Létrák, lépcsők és hasonló berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. és 3. szakasz		A közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
11.10. cikk	Nyílásfedelek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
11.11. cikk	Csörlők	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
11.12. cikk 2.-6. és 8.-10. szakasz	Daruk: a gyártó táblája, legnagyobb megengedett terhelés, védőberendezések, számításos ellenőrzés, szakértők általi ellenőrzés, a hajón tartandó bizonyítványok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
11.13. cikk	Gyúlékony folyadékok tárolása	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
	12. FEJEZET	
12.01. cikk 1. szakasz	A szokásosan a fedélzeten tartózkodó személyek szállásHelye	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
12.02. cikk 3. szakasz	A padlók helyzete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
4. szakasz	Nappali és hálóhelyiségek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
6. szakasz	A lakóterek belmagassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
8. szakasz	A közösségi nappali helyiségek szabad padlófelülete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9. szakasz	A helyiségek légtere	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
10. szakasz	Az egy személyre jutó légtér mennyisége	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
11. szakasz	Az ajtók mérete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
12. szakasz a) és b)	A lépcsők helyzete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

([1]) A rendelkezés az 1994.12.31. után vízre bocsátott, és az üzemben levő hajókra vonatkozik az alábbi előírással:
A 11.04. cikk követelményeinek meg kell felelni a teljes raktér felújításakor.
Ha az oldalfedélzet teljes szélességének módosítása érinti az oldalfedélzetek teljes hosszát,
a) 11.04. cikket be kell tartani, ha az oldalfedélzet teljes szélességét 0,90 m magasságúra módosítják, vagy, ha az e magasság feletti teljes szélességet csökkentik,
b) az átalakítás előtt az oldalfedélzet teljes szélességének 0,90 m-es magassága, vagy az e magasság feletti teljes szélesség nem lehet kisebb, mint a 11.04. cikkben megjelölt értékek.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
13. szakasz	Veszélyes gázokat vagy folyadékokat szállító csövek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
12.03. cikk	Tisztasági berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
12.04. cikk	Hajókonyhák	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
12.05. cikk	Ivóvíz	N.R.C., legkésőbb 2006.12.31-én
12.06. cikk	Fűtés és szellőztetés	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
12.07. cikk 1. szakasz 2. mondat	Egyéb lakótéri berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	15. FEJEZET	
15.01. cikk 1. szakasz d)	A 9.14. cikk 3. szakaszának 2. mondata nem vonatkozik 50 V feletti névleges feszültségekre	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. szakasz c)	Szilárd tüzelőanyaggal üzemelő fűtőberendezések tilalma a 13.07. cikk értelmében	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor. A rendelkezés nem vonatkozik szilárd tüzelőanyaggal üzemelő motorral rendelkező vízi járművekre (gőzmotorokra).
e)	A cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések tilalma a 14. fejezet értelmében	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.02. cikk 2. szakasz	Vízhatlan válaszfalak száma és elhelyezkedése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
5. szakasz 2. mondat	Biztonsági vonal, ha nincs vízzáró fedélzet	1996.1.1. előtt vízre bocsátott hajók esetében a követelmény N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
10. szakasz c)	A bezárási folyamat ideje	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
12. szakasz	Optikai figyelmeztetőrendszer	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
15. szakasz	A kettősfenék vagy oldalüreg minimális magassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.03. cikk 1.-6. szakasz	Ép stabilitás	N.R.C., és, ha a maximális utaslétszámot emelik, legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
7. és 8. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9. szakasz	2-rekeszes állapot	N.R.C.
10.-13. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.05. cikk 2. szakasz a)	Az az utaslétszám, melyre a 15.06. cikk 8. szakasza szerinti evakuálási terület megléte igazolt	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
b)	A 15.03. cikk szerinti stabilitási számításhoz figyelembe vett utaslétszám	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.06. cikk 1. szakasz a)	Az ütközési válaszfal mögötti és a leghátsó vízhatlan válaszfal szintje előtti fedélzeteken levő utasterek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz c) 1. mondat	A kijáratok teljes magassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
2. mondat	Az utaskabinok és egyéb kisebb helyiségek ajtajainak teljes szélessége	0,7 m-es méretnél N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor érvényes
15.06. cikk 3. szakasz f) 1. mondat	A vészkijáratok mérete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
g)	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló helyiségek kijáratai	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
4. szakasz d)	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló ajtók	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
5. szakasz	Az összekötő folyosókra vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
6. szakasz b)	Az evakuálási területekre vezető menekülési útvonalak	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
d)	A menekülési útvonalak mentén nem lehetnek lépcsőfokok, létrák vagy hasonlók	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
7. szakasz	Megfelelő biztonsági útmutatórendszer	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
8. szakasz	A gyülekezési helyekre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9. szakasz	Az utasterekben levő lépcsőkre és fordulóikra vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
10. szakasz a) 1. mondat	Az EN 711: 1995. sz. európai szabvány szerinti védőkorlátok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. mondat	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló fedélzeteken levő védőkorlátok és korlátok magassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.06. cikk 10. szakasz b) 2. mondat	Általában a csökkent mozgásképességű személyek be- és kiszállítására szolgáló nyílások teljes szélessége	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
13. szakasz	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló közlekedési területek és azok falai	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
14. szakasz 1. mondat	A közlekedési területeken levő üvegajtók és -falak, valamint az ablaktáblák szerkezete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15. szakasz	A teljes mértékben panorámaablakból álló felépítményekre vagy azok tetejére vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
16. szakasz	Ivóvízrendszerek a 12.05. cikk szerint	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2006.12.31. utáni kiadásakor vagy megújításakor
17. szakasz 2. mondat	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló WC-kre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
18. szakasz	Nyitható ablak nélküli kabinok szellőztetőrendszere	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
19. szakasz	A 15.06. cikk követelményei a legénység vagy a személyzet lakótereire vonatkozóan	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.07. cikk	A propulziós berendezésre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
15.08. cikk 2. szakasz	Az utasterekben levő hangszórókra vonatkozó követelmények	40 m L_F-nél rövidebb vagy legfeljebb 75 utas szállítására alkalmas személyhajóknál a rendelkezés N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor érvényes
3. szakasz	A riasztórendszerre vonatkozó követelmények	Egynapos utazásra alkalmas hajóknál a rendelkezés N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor érvényes
4. szakasz	Fenékvízszint-riasztó minden vízzáró rekeszben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
5. szakasz	Két gépi meghajtású fenékvíz-szivattyú	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
6. szakasz	Tartósan rögzített fenékvíz-elvezető rendszer	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
8. szakasz	A fedélzet alatti helyiségek CO_2-rekesz-rendszerének szellőztetőberendezése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.09. cikk 3. szakasz	Megfelelő átszállító berendezés	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.09. cikk 4. szakasz	Egyéni életmentő-felszerelés gyermekek számára	A közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásáig vagy megújításáig ez a berendezés az egyéni életmentő-felszerelés megfelelőjének tekintendő
	Életmentő-felszerelés	Azon személyhajók esetében, melyek a 15.09. cikk 5. szakasza szerinti közös életmentő-felszereléssel vannak felszerelve 2005.1.1. előtt, ezeket az egyéni életmentő-felszerelés megfelelőjének kell tekinteni. Azon személyhajók esetében, melyek a 15.09. cikk 6. szakasza szerinti közös életmentő-felszereléssel vannak felszerelve 2005.1.1. előtt, ezeket az egyéni életmentő-felszerelés megfelelőjének kell tekinteni a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásáig vagy megújításáig.
5. szakasz b) és c)	Megfelelő ülőhely, legalább 750 N úszóképesség	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
f)	Stabil billenés és megfelelő kapaszkodók	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
i)	Megfelelő evakuációs eszközök az evakuálási területről a mentőtutajokra történő átszállításhoz	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
10. szakasz	A mentőcsónakok felszerelése motorral és keresőfénnyel	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.10. cikk 2. szakasz	A 9.16. cikk 3. szakasza vonatkozik a folyosókra és az utasok pihenőhelyeire is	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz	Megfelelő vészvilágítás	Vészvilágítás N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy
15.10. cikk 4. szakasz	Vészhelyzeti erőátviteli rendszer	A 25 m L_F vagy annál rövidebb, egynapos utazásra alkalmas hajóknál a rendelkezés N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor érvényes

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
f)	A keresőfények vészellátása a 10.02. cikk 2. szakaszának i) alpontja szerint	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
i)	A liftek és emelőberendezések vészellátása a 15.06. cikk 9. szakaszának 2.mondata szerint	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
6. szakasz	A vészhelyzeti erőátviteli berendezésre vonatkozó követelmények:	
	– a 15.11. cikk 2. szakasza szerinti válaszfalak	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	– a kábelek felszerelése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	– vészhelyzeti erőátviteli berendezés a biztonsági vonal felett	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.11. cikk	Tűzvédelem	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
1. szakasz	Anyagok és összetevők tűzvédelmi megfelelősége	
2. szakasz	A válaszfalak szerkezete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz	Festékek, lakkok és egyéb felületkezelő termékek, valamint a helyiségekben – kivéve a motortereket és tárolóhelyiségeket – a padlóburkolatok lángkésleltetők legyenek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
4. szakasz	A társalgók mennyezetei és a falak burkolatai éghetetlen anyagból legyenek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
5. szakasz	A bútorok és szerelékek a gyülekezőhelyeken éghetetlen anyagból legyenek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
6. szakasz	A kódex szerinti ellenőrzés	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
7. szakasz	Szigetelőanyagok a társalgókban	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
8. szakasz	A válaszfalakban levő ajtókra vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9. szakasz	Falak	Az automatikus, túlnyomásos vízfecskendező rendszerekkel nem rendelkező kabinos hajókon, a kabinok közötti falvégek esetén: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
10. szakasz	Válaszfalak	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.11. cikk 11. szakasz	Huzatmentesítők	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
12. szakasz 2. mondat	Vasból vagy azzal egyenértékű más éghetetlen anyagból készült lépcsők	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
13. szakasz	A belső lépcsők körülzárása	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
14. szakasz	Szellőztetőrendszerek és levegőellátást biztosító rendszerek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
15. szakasz	Szellőztetőrendszerek a hajókonyhákban, és elszívóval felszerelt tűzhelyek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
16. szakasz	Vezérlőközpontok, lépcsőházak, gyülekezőhelyek és füstelszívó-rendszerek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
17. szakasz	Tűzjelző rendszerek	Egynapos utazásra alkalmas hajóknál: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.12. cikk 1. szakasz	Hordozható tűzoltó készülékek	Tűzoltó készülékek és hűtőanyagok a hajókonyhákban, fodrászatokban és parfümériákban: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
2. szakasz	Tűzcsapok	2. tűzoltószivattyú: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz	A tűzcsapokra vonatkozó követelmények	Nyomás és vízsugár hossza: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
6. szakasz	Anyagok, üzemzavar elleni védelem	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.12. cikk 7. szakasz	A csövek és tűzcsapok befagyásának elkerülése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
8. szakasz b)	A tűzoltószivattyúk egymástól független működése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
c)	A vízsugár hossza valamennyi fedélzeten	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
d)	A tűzoltószivattyúk felszerelése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9. szakasz	Tűzoltó berendezések a motorterekben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.14. cikk 1. szakasz	Szennyvízgyűjtő- és mentesítő berendezések	Legfeljebb 50 ágyas kabinos és egynapos utazásra alkalmas hajóknál: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. szakasz	A szennyvízgyűjtő tartályokra vonatkozó követelmények	Legfeljebb 50 ágyas kabinos és legfeljebb 50 személyes, egynapos utazásra alkalmas hajóknál: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.15. cikk 1. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
4. szakasz	(Üres)	
5. szakasz	Felszerelés mentőcsónakkal, emelvénnyel vagy azzal egyenértékű szerkezettel	A legfeljebb 250 utas szállítására vagy 50 ágy elhelyezésére engedélyezett személyhajóknál: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.15. cikk 6. szakasz	Felszerelés mentőcsónakkal, emelvénnyel vagy azzal egyenértékű szerkezettel	A legfeljebb 250 utas szállítására vagy 50 ágy elhelyezésére engedélyezett személyhajóknál: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
9. szakasz a)	Cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések riasztórendszerei	N.R.C., legkésőbb a bizonyítvány 14.15. cikk szerinti megújításakor
b)	Közös életmentő-felszerelés a 15.09. cikk 5. szakasza szerint	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	16. FEJEZET	
16.01. cikk 2. szakasz	Különleges csörlők, vagy azokkal egyenértékű összekapcsoló berendezések	A követelmény az 1995.1.1. előtt megfelelő rögzítőberendezés nélküli tolásra engedélyezett vízi járművekre vonatkozik, csak N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor.
16.01. cikk 3. szakasz utolsó mondat	Az energiaátviteli berendezésekre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	17. FEJEZET	
17.02. cikk 3. szakasz	További követelmények	A vonatkozó cikkben megjelölt átmeneti rendelkezésekkel egyezők érvényesek.
17.03. cikk 1. szakasz	Általános riasztórendszerek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
4. szakasz	Legnagyobb megengedett terhelés	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
17.04. cikk 2. és 3. szakasz	Fennmaradó biztonsági távolság	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
17.05. cikk 2. és 3. szakasz	Fennmaradó szabadoldal	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
17.06., 17.07. és 17.08. cikk	Dőléspróba és a stabilitás megerősítése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
17.09. cikk	Merülési vonalak és merülési skálák	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
	20. FEJEZET A rajnai hajózás felügyeletéről szóló rendelet 20. fejezetének átmeneti rendelkezései érvényesek	
	21. FEJEZET	
21.01. – 21.02. cikk		A követelmények az 1995.1.1. előtt megépített kedvtelési célú kishajókra vonatkoznak, csak N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor.

24.03. cikk

Az 1976. április 1. előtt vízre bocsátott vízi járművekre vonatkozó eltérések

1. A 24.02. cikkben foglalt rendelkezéseken túlmenően, az 1976. április 1. előtt vízre bocsátott vízi járművekre vonatkoznak az alábbi rendelkezések.

   Az alábbi táblázatban alkalmazott meghatározások:

   – „N.R.C.": A rendelkezés nem vonatkozik a már üzemelő vízi járművekre, kivéve, ha az érintett alkatrészeket kicserélik, vagy átalakítják, azaz a rendelkezés csak újonnan épített vízi járművekre, és az érintett alkatrészek vagy területek cseréjére vagy átalakítására vonatkozik. Amennyiben a meglevő alkatrészeket olyan cseredarabokkal váltották ki, amelyek ugyanolyan technológiát alkalmaznak és ugyanolyan típusúak, abban az esetben ez nem minősül cserének („R") az átmeneti rendelkezések értelmében.

   – „A közösségi bizonyítvány kiadása vagy megújítása": A rendelkezésnek addigra eleget kell tenni, mire a közösségi bizonyítványt kiadják, vagy megújítják a rendelkezés hatályba lépését követően.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
	3. FEJEZET	
3.03. cikk 1. szakasz a)	Az ütközési válaszfal helyzete	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
3.04. cikk 2. szakasz	Tartályok, lakóterek és utasterek közös felületei	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
7. szakasz	Legnagyobb megengedett hangnyomás-szint	A közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	4. FEJEZET	
4.01. cikk 2. szakasz, 4.02. és 4.03. cikk	Biztonsági távolság, szabadoldal, minimális szabadoldal	A közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	7. FEJEZET	
7.01. cikk 2. szakasz	A hajó által keltett hangnyomás	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
7.05. cikk 2. szakasz	A navigációs jelzőfények figyelése	A közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
	8. FEJEZET	
8.08. cikk 3. és 4. szakasz	Minimális szivattyúteljesítmény és a leürítő csövek belső átmérője	A közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
8.10. cikk 2. szakasz	A hajó által út közben keltett hangnyomás	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	9. FEJEZET	
9.01. cikk	A villamos berendezésekre vonatkozó követelmények	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.03. cikk	Érintésvédelem, szilárd tárgyak és víz behatolása elleni védelem	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.06. cikk	Legnagyobb megengedett feszültségek	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.10. cikk	Generátorok és motorok	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.11. cikk2. szakasz	Az akkumulátorok felszerelése	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.12. cikk	Kapcsolóberendezés szerkezetei	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.14. cikk	Rögzítések beszereléskor	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.15. cikk	Kábelek	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9.17. cikk	Navigációs jelzőfények	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	12. FEJEZET	
12.02. cikk 5. szakasz	Zaj és rezgés a lakóterekben	A közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	15. FEJEZET	
15.02. cikk 5., 6. szakasz 1. mondat, 7.-11. és 13. szakasz	Biztonsági vonal, ha nincs vízzáró fedélzet	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.02. cikk 16. szakasz	Vízzáró ablakok	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.04. cikk	Biztonsági távolság, szabadoldal, merülési intézkedések	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.05. cikk	Utasok száma	A közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.10. cikk 4. szakasz, 6. szakasz, 7. szakasz, 8. szakasz és 11. szakasz	Vészhelyzeti erőátviteli berendezés	R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

2006. július 5., szerda

2. A 15.11. cikk 3. szakaszának a) pontja az 1976. április 1. előtt vízre bocsátott, egynapos utazásra alkalmas hajókra vonatkozik a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni első kiadásáig vagy megújításáig, azzal a kikötéssel, hogy a menekülési útvonalakra néző felületeken használt festékek, lakkok, burkolatok és egyéb anyagok, valamint a panelek felületkezelésére használt egyéb anyagok legyenek tűzállók, és, hogy veszélyes mértékben nem keletkezhet füst vagy mérgező gáz.

3. A 15.11. cikk 12. szakasza az 1976. április 1. előtt vízre bocsátott, egynapos utazásra alkalmas hajókra vonatkozik a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni első kiadásáig vagy megújításáig, azzal a kikötéssel, hogy teherhordó acélszerkezetű lépcsők helyett elegendő, ha a menekülési útvonalként szolgáló lépcsők szerkezete olyan, hogy tűz esetén körülbelül ugyanannyi ideig marad használható, mint egy teherhordó acélszerkezetű lépcső.

24.04. cikk

Egyéb eltérések

1. Azon vízi járművek esetében, melyek minimális szabadoldalát az 1983. március 31-én hatályos rajnai hajózás felügyeletéről szóló rendelet 4.04. cikke szerint határozták meg, a felügyeleti szerv a tulajdonos kérésére meghatározhatja a minimális szabadoldalt az 1995. január 1-én hatályos rajnai hajózás felügyeletéről szóló rendelet 4.03. cikke szerint.

2. Az 1983. július 1. előtt vízre bocsátott vízi járművek nem kötelesek megfelelni a 9. fejezetnek, de meg kell felelniük legalább az 1983. március 31-én hatályos rajnai hajózás felügyeletéről szóló rendelet 6. fejezetének.

3. A 15.06. cikk 3. szakaszának a)-e) alpontjai, továbbá a 15.12. cikk 3. szakaszának a) alpontja, tekintettel az egységes tömlőhosszra vonatkozó szabályra, csak az 1984. szeptember 30. után vízre bocsátott vízi járművekre vonatkozik, valamint az érintett területek átalakítására, legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045. január 1. utáni első kiadásakor vagy megújításakor.

4. Amennyiben az e fejezetben előírt rendelkezések alkalmazása az átmeneti rendelkezések lejárta után a gyakorlatban nehéz, vagy ha ezek alkalmazása aránytalan költségekkel jár, a kivizsgáló bizottság engedélyezhet eltéréseket ezektől a rendelkezésektől, a bizottság ajánlásai alapján. Ezeket az eltéréseket be kell jegyezni a közösségi bizonyítványba.

5. Ha ez a rendelkezés a berendezések szerkezetének követelményeit illetően európai vagy nemzetközi szabványra hivatkozik, az ilyen berendezést a szabvány bármilyen felülvizsgálatát követő 20 évig továbbra is lehet használni.

24.05. cikk

(Üres)

24.06. cikk

A 24.01. cikk által nem érintett vízi járművekre vonatkozó eltérések

1. A következő rendelkezések az alábbiakra vonatkoznak:

   a) azon vízi járművek, melyek hajóbizonyítványát a rajnai hajózás felügyeletéről szóló rendelet értelmében először 1995. január 1. és … (*) között adták ki, feltéve, hogy 1994. december 31-én nem álltak megépítés vagy átalakítás alatt

   b) azon vízi járművek, melyek 1995. január 1. és … (*) között egy másik közlekedési engedélyt kaptak.

2. Igazolni kell, hogy ezek a vízi járművek megfelelnek az azon a napon hatályos rajnai hajózási felügyeletről szóló rendeletnek, amely napon a hajóbizonyítványt vagy a másik közlekedési engedélyt kiadták.

3. A vízi járműveket úgy kell átalakítani, hogy megfeleljenek azoknak a rendelkezéseknek, amelyek a hajóbizonyítvány vagy a másik közlekedési engedély első kiadását követően lépnek hatályba, az alábbi táblázatban meghatározott átmeneti intézkedések szerint.

4. A 24.04. cikk 4. és 5. szakaszai értelemszerűen alkalmazandók.

(*) Ezen irányelv hatálybalépést követő 2 évvel.

2006. július 5., szerda

5. Az alábbi táblázatban alkalmazott meghatározások:

– „N.R.C.": A rendelkezés nem vonatkozik a már üzemelő vízi járművekre, kivéve, ha az érintett alkatrészeket kicserélik, vagy átalakítják, azaz a rendelkezés csak újonnan épített vízi járművekre, és az érintett alkatrészek vagy területek cseréjére vagy átalakítására vonatkozik. Amennyiben a meglevő alkatrészeket olyan cseredarabokkal váltották ki, amelyek ugyanolyan technológiát alkalmaznak és ugyanolyan típusúak, abban az esetben ez nem minősül cserének („R") az átmeneti rendelkezések értelmében.

– „A közösségi bizonyítvány kiadása vagy megújítása": A rendelkezésnek addigra eleget kell tenni, mire a közösségi bizonyítványt kiadják, vagy megújítják a rendelkezés hatályba lépését követően.

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
	3. FEJEZET		
3.03. cikk 7. szakasz	A hajók elején nem kinyúló horgonyok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2041.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	1999.10.1.
3.04. cikk 3. szakasz 2. mondat	Szigetelés a motorterekben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2003.4.1.
3. szakasz 3. és 4. mondat	Nyitó- és zárószerkezetek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2003.10.1.
	8. FEJEZET		
8.02. cikk 4. szakasz	A motor részeinek védelme	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2003.4.1.
8.03. cikk 3. szakasz	Túlfordulat elleni védelem	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2004.4.1.
8.05. cikk 9. szakasz 1. mondat	A hangjelző berendezések olvashatósága a maximális töltési szintig	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	1999.4.1.
13. szakasz	Töltési szintjelző nem csak a főmotorra, hanem a hajó biztonságos működéséhez szükséges egyéb motorokhoz is	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	1999.4.1.
	8a. FEJEZET A rajnai hajózás felügyeletéről szóló egyezmény 8 a. fejezetének átmeneti rendelkezései alkalmazandók		
	10. FEJEZET		
10.02. cikk 2. szakasz a)	Sodronyok és egyéb kötelek tanúsítása	Az első kötél cseréje a hajón: NR.C., legkésőbb 2008.1.1. Második és harmadik kötél: 2013.1.1.	2003.4.1.
10.03. cikk 1. szakasz	Európai szabvány	Cserekor, legkésőbb 2010.1.1.	2002.4.1.
2. szakasz	A, B és C tűzveszélyességi osztálynak való megfelelés	Cserekor, legkésőbb 2010.1.1.	2002.4.1.
10.03a. cikk	Tartósan rögzített tűzoltó-berendezések a kabinokban, kormányállásokban és utasterekben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2002.4.1.
10.03b. cikk	Tartósan rögzített tűzoltó-berendezések a motorterekben, kazánterekben és szivattyúházakban	([1]) legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2002.4.1.

([1]) 1. Az 1995. január 1. és 2003. március 31. között felszerelt állandó CO_2-tűzoltóberendezések továbbra is engedélyezettek, ha megfelelnek a 2002. március 31-én hatályos rajnai hajózás felügyeletéről szóló egyezmény 10.03. cikke 5. szakaszának.
2. A Rajnai Hajózási Központi Bizottság 1995. január 1. és 2002. március 31. közötti, a 2002. március 31-én hatályos rajnai hajózás felügyeletéről szóló rendelet 10.03. cikkének 5. szakaszára vonatkozóan kiadott ajánlásai továbbra is érvényesek.
3. A 10.03b. cikk, 2. szakaszának a) alpontja csak az 1992. október 1. előtt vízre bocsátott hajókra érvényes.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
10.04. cikk	Az európai szabvány alkalmazása a mentőcsónakokra	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2003.10.1.
10.05. cikk 2. szakasz	Felfújható mentőmellények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor. A 2003. 9.30-án a hajón levő mentőmellények használhatók a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásáig vagy megújításáig	2003.10.1.
	11. FEJEZET		
11.13. cikk	Gyúlékony folyadékok tárolása	N.R.C., a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2002.10.1.
	15. FEJEZET		
15.01. cikk 1. szakasz c)	8.06. cikk 2. szakaszának 2. mondata nem alkalmazandó	N.R.C., a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
d)	A 9.14. cikk 3. szakaszának 2. mondata nem alkalmazandó 50 V feletti névleges feszültségekre	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
2. szakasz b)	A motorpetróleum-égető tűzhelyek tilalma a 13.04. cikk értelmében	N.R.C., a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
c)	A szilárd tüzelőanyaggal üzemelő fűtőberendezések tilalma a 13.07. cikk értelmében	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
e)	A cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések tilalma a 14. fejezet értelmében	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.02. cikk 2. szakasz	A vízhatlan válaszfalak száma és elhelyezkedése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
5. szakasz 2. mondat	Biztonsági vonal, ha nincs vízzáró fedélzet	1996.1.1. előtt vízre bocsátott személyhajók esetében a követelmény N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15. szakasz	A kettősfenék vagy oldalüreg minimális magassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.03. cikk 1.-6. szakasz	Ép stabilitás	N.R.C., és, ha a maximális utaslétszámot emelik, legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.03. cikk 7. és 8. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
9. szakasz	2-rekeszes állapot	N.R.C.	2007.1.1.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
10.-13. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.05. cikk 2. szakasz a)	Az az utaslétszám, melyre a 15.06. cikk 8. szakasza szerinti evakuálási terület megléte igazolt	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
b)	A 15.03. cikk szerinti stabilitási számításhoz figyelembe vett utaslétszám	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.06. cikk 1. szakasz	Az ütközési válaszfal mögötti és a leghátsó vízhatlan válaszfal szintje előtti fedélzeteken levő utasterek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
2. szakasz	A 11.13. cikkben említett, gyúlékony folyadékok tárolására szolgáló szekrények és helyiségek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
3. szakasz c) 1. mondat	A kijáratok teljes magassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
2. mondat	Az utaskabinok és egyéb kisebb helyiségek ajtajainak teljes szélessége	0,7 m-es méretnél N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor érvényes	2006.1.1.
15.06. cikk 3. szakasz f) 1. mondat	A vészkijáratok mérete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
g)	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló helyiségek kijáratai	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
4. szakasz d)	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló ajtók	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
5. szakasz	Az összekötő folyosókra vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
6. szakasz b)	Az evakuálási területekre vezető menekülési útvonalak	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
c)	A motortereken és a hajókonyhákon keresztül nem vezethetnek menekülési útvonalak	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
d)	A menekülési útvonalak mentén nem lehetnek lépcsőfokok, létrák vagy hasonlók	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
7. szakasz	Megfelelő biztonsági útmutatórendszer	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
8. szakasz	A gyülekezőhelyekre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
9. szakasz a)-c), e) és az utolsó mondat	Az utasterekben levő lépcsőkre és fordulóikra vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
10. szakasz 1. mondat	Az EN 711: 1995. sz. európai szabvány szerinti védőkorlátok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
2. mondat	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló fedélzeteken levő védőkorlátok és korlátok magassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
b) 2. mondat	Általában a csökkent mozgásképességű személyek be- és kiszállítására szolgáló nyílások teljes szélessége	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
12. szakasz	Az EN 14206: 2003. sz. európai szabvány szerinti folyosók	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
13. szakasz	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló közlekedési területek és azok falai	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
14. szakasz 1. mondat	A közlekedési területeken levő üvegajtók és -falak, valamint az ablaktáblák szerkezete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15. szakasz	A teljes mértékben panorámaablakból álló felépítményekre vagy azok tetejére vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
16. szakasz	Ivóvízrendszerek a 12.05. cikk szerint	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
17. szakasz 2. mondat	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló WC-kre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
18. szakasz	Nyitható ablak nélküli kabinok szellőztetőrendszere	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.07. cikk	A propulziós berendezésre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2007.1.1.
15.08. cikk 2. szakasz	Az utasterekben levő hangszórókra vonatkozó követelmények	40 m L_F-nél rövidebb vagy legfeljebb 75 utas szállítására alkalmas személyhajóknál a rendelkezés N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor érvényes	2006.1.1.
3. szakasz	A riasztórendszerre vonatkozó követelmények	Az egynapos utazásra alkalmas hajóknál a rendelkezés N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor érvényes	2006.1.1.
3. szakasz c)	A hajó parancsnoksága számára a legénység és a személyzet riasztását lehetővé tevő riasztórendszer	Az egynapos utazásra alkalmas hajóknál a rendelkezés N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor érvényes	2006.1.1.
4. szakasz	Fenékvízszint-riasztó minden vízzáró rekeszben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
5. szakasz	Két gépi meghajtású fenékvíz-szivattyú	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
6. szakasz	Tartósan rögzített fenékvíz-elvezető rendszer a 8.06. cikk 4. szakasza szerint	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
7. szakasz	A hűtő-tárolóhelyiségek belső nyílása	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
8. szakasz	A fedélzet alatti helyiségek CO_2-rekesz-rendszerének szellőztetőberendezése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
9. szakasz	Kötszerdobozok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.09. cikk 1. szakasz 1. mondat	Mentőgyűrűk	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
2. szakasz	Egyéni életmentő-felszerelés	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
3. szakasz	Megfelelő átszállító berendezés	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.09. cikk 4. szakasz	Egyéni életmentő-felszerelés az EN 395: 1998. vagy EN 396: 1998. sz. európai szabvány szerint az utasok 100 %-a számára	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
	Egyéni életmentő-felszerelés gyermekek számára	A közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásáig vagy megújításáig ez a berendezés az egyéni életmentő-felszerelés megfelelőjének tekintendő.	2006.1.1.
	Életmentő-felszerelés	Azon személyhajók esetében, melyek a 15.09. cikk 5. szakasza szerinti közös életmentő-felszereléssel vannak felszerelve 2005.1.1. előtt, ezeket az egyéni életmentő-felszerelés megfelelőjének kell tekinteni. Azon személyhajók esetében, melyek a 15.09. cikk 6. szakasza szerinti közös életmentő-felszereléssel vannak felszerelve 2005.1.1. előtt, ezeket az egyéni életmentő-felszerelés megfelelőjének kell tekinteni a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásáig vagy megújításáig.	2006.1.1.
5. szakasz b) és c)	Megfelelő ülőhely, legalább 750 N úszóképesség	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
f)	Stabil billenés és megfelelő kapaszkodók	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
i)	Megfelelő evakuációs eszközök az evakuálási területről a mentőtutajokra történő átszállításhoz	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
9. szakasz	A mentőfelszerelés ellenőrzése a gyártó utasításai szerint	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
10. szakasz	A mentőcsónak felszerelése motorral és keresőfénnyel	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
11. szakasz	Hordágy	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
	Villamos berendezés		2006.1.1.
15.10. cikk 2. szakasz	A 9.16. cikk 3. szakasza vonatkozik a folyosókra és az utasok pihenőhelyeire is	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
3. szakasz	Megfelelő vészvilágítás	Vészhelyzeti világítás N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
4. szakasz	Vészhelyzeti erőátviteli berendezés	A 25 m L_F vagy annál rövidebb, egynapos utazásra alkalmas hajóknál a rendelkezés N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor érvényes	2006.1.1.
f)	A keresőfények vészellátása a 10.02. cikk 2. szakaszának i) alpontja szerint	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
i)	A liftek és emelőberendezések vészellátása a 15.06. cikk 9. szakaszának 2.mondata szerint	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
6. szakasz	A vészhelyzeti erőátviteli berendezésre vonatkozó követelmények:		2006.1.1.
	– a 15.11. cikk 2.pontja szerinti válaszfalak	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
	– a kábelek felszerelése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
	– vészhelyzeti erőátviteli berendezés a biztonsági vonal felett	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.11. cikk	Tűzvédelem		2007.1.1.
1. szakasz	Az anyagok és összetevők tűzvédelmi megfelelősége	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.11. cikk 2. szakasz	A válaszfalak szerkezete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
3. szakasz	Festékek, lakkok és egyéb felületkezelő termékek, valamint a helyiségekben – kivéve a motortereket és tárolóhelyiségeket – a padlóburkolatok lángkésleltetők legyenek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
4. szakasz	A társalgók mennyezetei és a falak burkolatai éghetetlen anyagból legyenek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
5. szakasz	A bútorok és szerelékek a gyülekezőhelyeken éghetetlen anyagból legyenek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
6. szakasz	A kódexszerinti ellenőrzés	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
7. szakasz	Szigetelőanyagok a társalgókban	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
8. szakasz a), b), c) 2. mondat és d)	A válaszfalakban levő ajtókra vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
9. szakasz	Falak	Az automatikus, túlnyomásos vízfecskendező rendszerekkel nem rendelkező kabinos hajókon, a kabinok közötti falvégek esetén: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
10. szakasz	Válaszfalak	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
12. szakasz 2. mondat	Vasból vagy azzal egyenértékű más éghetetlen anyagból készült lépcsők	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
13. szakasz	A belső lépcsők körülzárása	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
14. szakasz	Szellőztetőrendszerek és levegőellátást biztosító rendszerek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15. szakasz	Szellőztetőrendszerek a hajókonyhákban, és elszívóval felszerelt tűzhelyek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
16. szakasz	Vezérlőközpontok, lépcsőházak, gyülekezőhelyek és füstelszívó-rendszerek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
17. szakasz	Tűzjelző rendszerek	Egynapos utazásra alkalmas hajóknál: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.12. cikk 1. szakasz	Hordozható tűzoltó készülékek	Tűzoltó készülék, tűzoltótakaró a hajókonyhákban, fodrászatokban és parfümériákban: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
2. szakasz	Tűzcsap-rendszer	2. tűzoltószivattyú: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
4. szakasz	Tűzcsap-szelepek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1
5. szakasz	Tengelyirányban csatlakoztatott hevedercséve	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
6. szakasz	Anyagok, üzemzavar elleni védelem	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
7. szakasz	A csövek és tűzcsapok befagyása elleni védelem	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
8. szakasz b)	A tűzoltószivattyúk független működése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
d)	A tűzoltószivattyúk felszerelése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
9. szakasz	Tűzoltó berendezések a motorterekben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.12. cikk 9. szakasz	Acélból készült, vagy egyenértékű jellemzőkkel bíró tűzoltórendszer a motorterekben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor. Az átmeneti időszak nem vonatkozik az 1995.12.31. után vízre bocsátott hajókra, melyek hajóteste fából, alumíniumból vagy műanyagból készült, és motortereik nem a 3.04. cikk 3. és 4. szakasza szerinti anyagból vannak.	2006.1.1.
15.13. cikk	Biztonságtechnikai szervezés	Egynapos utazásra alkalmas hajóknál: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.14. cikk 1. szakasz	Szennyvízgyűjtő- és mentesítő berendezések	50 vagy annál kevesebb ággyal rendelkező, és egynapos utazásra alkalmas hajóknál: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
2. szakasz	A szennyvízgyűjtő tartályokra vonatkozó követelmények	50 vagy annál kevesebb ággyal rendelkező kabinos hajóknál, és legfeljebb 50 utas szállítására engedélyezett, egynapos utazásra alkalmas hajóknál: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15.15. cikk	Bizonyos személyhajókra vonatkozó mentességek		2006.1.1.
1. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
4. szakasz	(Üres)		
5. szakasz	Felszerelés mentőcsónakkal, emelvénnyel, vagy azzal egyenértékű szerkezettel	A legfeljebb 250 utas szállítására vagy 50 ágy elhelyezésére engedélyezett személyhajóknál: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
6. szakasz	Felszerelés mentőcsónakkal, emelvénnyel, vagy azzal egyenértékű szerkezettel	A legfeljebb 250 utas szállítására vagy 50 ágy elhelyezésére engedélyezett személyhajóknál: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
15.15. cikk 9. szakasz a)	Cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések riasztórendszerei	N.R.C., legkésőbb a bizonyítvány 14.15. cikk szerinti megújításakor	2006.1.1.
b)	Közös életmentő-felszerelések a 15.09. cikk 5. pontja szerint	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.

24.07. cikk

(Üres)

24a. FEJEZET

R ZÓNÁJÚ VÍZI UTAKON NEM KÖZLEKEDŐ VÍZI JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

24a.01. cikk

Az átmeneti rendelkezések alkalmazása már üzemelő vízi járművekre, és a korábbi közösségi bizonyítványok érvényessége

1. A következő rendelkezések az alábbi vízi járművekre vonatkoznak:

   a) azon vízi járművek, melyek közösségi bizonyítványát … (*) adták ki először, és

   b) azon vízi járművek, melyek másik közlekedési engedélyt kaptak … (*),

   és nem közlekednek r zónájú vízi utakon.

2. Igazolni kell, hogy ezek a vízi járművek megfelelnek a 82/714/EGK irányelv II. mellékletének 1.-13. fejezeteiben foglalt rendelkezéseknek a hajóbizonyítvány vagy a másik közlekedési engedély kiadásának napján.

3. Az … (*) előtt kiadott közösségi bizonyítványok továbbra is érvényesek a bizonyítványon feltüntetett lejárati időpontig. A 2.09. cikk 2. szakaszát továbbra is alkalmazni kell.

24a.02. cikk

Már üzemelő vízi járművekre vonatkozó mentességek

1. Azon vízi járműveket, melyek hajógerincét AA.BB.CC előtt *(24 hónappal az irányelv közzétételének napja után)* vízre bocsátották, mentesíteni kell az alábbi rendelkezések alól, a táblázat 3. oszlopában leírt feltételek mellett, feltéve, hogy megfelelnek az 1982. október 4-én hatályos ezen irányelv II. mellékletének 1.-12. fejezetében foglalt követelményeknek.

2. Az alábbi táblázatban alkalmazott meghatározások:

   – „N.R.C.": A rendelkezés nem vonatkozik a már üzemelő vízi járművekre, kivéve, ha az érintett alkatrészeket kicserélik, vagy átalakítják, azaz a rendelkezés csak újonnan épített vízi járművekre, és az érintett alkatrészek vagy területek cseréjére vagy átalakítására vonatkozik. Amennyiben a meglevő alkatrészeket olyan cseredarabokkal váltották ki, amelyek ugyanolyan technológiát alkalmaznak és ugyanolyan típusúak, abban az esetben ez nem minősül cserének („R") az átmeneti rendelkezések értelmében.

   – „A közösségi bizonyítvány kiadása vagy megújítása": azt jelenti, hogy ennek a követelménynek akkor kell eleget tenni, amikor a bizonyítványt legközelebb megújítják … (*) után. Amennyiben a bizonyítvány érvényessége … (*) és … (**) között lejár, a követelmény mindazonáltal csak … (*)-től kezdve kötelező.

(*) Ezen irányelv hatálybalépést követő 2 évvel.
(**) Ezen irányelv hatálybalépést követő 3 évvel.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
	3. FEJEZET	
3.03. cikk 1. szakasz a)	Az ütközési válaszfalak elhelyezkedése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány … (*) utáni kiadásakor vagy megújításakor
3.03. cikk 2. szakasz	Lakótéri biztonsági berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány (**) utáni kiadásakor vagy megújításakor
3.03. cikk 2. szakasz	Biztonsági berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány … (***) utáni kiadásakor vagy megújításakor
3.03. cikk 4. szakasz	Gáztömör leválasztás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány … (**) utáni kiadásakor vagy megújításakor
3.03. cikk 5. szakasz 2. szakasz	A leghátsó vízhatlan válaszfalban levő ajtók figyelése	
3.03. cikk 7. szakasz	Első hajó horgony horonnyal	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány … (*) utáni kiadásakor vagy megújításakor
3.04. cikk 3. szakasz 2. mondat	Szigetelés a motorterekben	N.R.C, legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
3.04. cikk 3. szakasz 3. és 4. mondat	Nyitó- és zárószerkezetek	N.R.C, legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
3.04. cikk 6. szakasz	A II. melléklet 2005/…/EK irányelv általi módosítása következtében motortérnek minősülő helyiségek kijáratai	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány … (*) utáni kiadásakor vagy megújításakor
	4. FEJEZET	
4.04. cikk	Merülési vonalak	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány … (**) utáni kiadásakor vagy megújításakor
	5. FEJEZET	
5.06. cikk 1. szakasz 1. mondat	Előírt (előremeneti) sebesség	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
	6. FEJEZET	
6.01. cikk 1. szakasz	Az 5. fejezet által előírt kormányozhatóság	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
3. szakasz	Állandó dőlés és külső hőmérsékletek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
6.01. cikk 7. szakasz	A kormánytengelyek szerkezete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
6.02. cikk 2. szakasz	Erőkarok üzembe helyezése egyetlen művelettel	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
3. szakasz	Az 5. fejezet által előírt kormányozhatóság biztosítása egy második energiaátviteli berendezéssel/kézi erővel	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
6.03. cikk 1. szakasz	Egyéb energiafogyasztók rákötése a hidraulikus kormány-szerkezet energiaátvivő rendszerére	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
2. szakasz	Külön hidraulikus tartályok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
6.05. cikk 1. szakasz	A kézi meghajtás automatikus lekapcsolása	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)

(*) Ezen irányelv hatálybalépést követő 43 évvel.
(**) Ezen irányelv hatálybalépést követő 18 évvel.
(***) Ezen irányelv hatálybalépést követő 23 évvel.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
6.06. cikk 1. szakasz	Két, egymástól független indítórendszer	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
6.07. cikk 2. szakasz a)	Szintellenőrzési riasztás mindkét hidraulikus tartálynál és rendszernyomás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
e)	A pufferberendezések megfigyelése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
6.08. cikk 1. szakasz	A 9.20. cikk szerinti villamos berendezésekre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (**)
	7. FEJEZET	
7.02. cikk 2.-7. szakasz	Akadálymentes kilátás a kormányállásból az alábbiak kivételével:	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
7.02. cikk 3. szakasz 2. szakasz	Akadálymentes kilátás a kormányos szokásos látószögében	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
5. szakasz	Minimális vakító fényátadás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
7.03. cikk 7. szakasz	Riasztók leállítása	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
8. szakasz	Automatikus átkapcsolás másik áramforrásra	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
7.04. cikk 1. szakasz	A főmotorok és a kormánymű vezérlése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
7.04. cikk 2. szakasz	A főmotor vezérlése	ha a kormányállást egyszemélyes radarhajózásra alakították ki: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. (*) utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40, ha a mozgás irányát közvetlenül el lehet érni; N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. (**) utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 egyéb motorok esetén
7.09. cikk	Riasztórendszerek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
1. szakasz	Leereszthető kormányállások	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor Automatikus leeresztés nélkül: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
2. és 3. szakasz		N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
	8. FEJEZET	
8.01. cikk 3. szakasz	Csak belsőégésű motorok 55 °C-nál magasabb lobbanáspontú tüzelőanyag égetésére	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
8.02 . cikk 1. szakasz	A motorok biztosítása véletlen indítás ellen	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
4. szakasz	A motor alkatrészeinek védelme	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
8.03. cikk 2. szakasz	Megfigyelőberendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
3. szakasz	Automatikus túlfordulat elleni védelem	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
5. szakasz	A tengely átvezetésének szerkezete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)

(*) Ezen irányelv hatálybalépést követő 43 évvel.
(**) Ezen irányelv hatálybalépést követő 18 évvel.
(***) Ezen irányelv hatálybalépést követő 23 évvel.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
8.05. cikk 1. szakasz	Acéltartályok folyékony tüzelőanyagokhoz	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
8.05. cikk 2. szakasz	A tartályszelepek automatikus zárása	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
3. szakasz	Nem lehet tüzelőanyag-tartály az ütközési válaszfal előtt	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
4. szakasz	Nem lehet tüzelőanyag-tartály vagy annak szereléke közvetlenül a motorok vagy kipufogócsövek felett	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15. (**) Addig a megfelelő berendezéssel biztosítani kell a tüzelőanyagok biztonságos elvezetését.
6. szakasz 3.-5. mondat	Légcsövek és csatlakozócsövek felszerelése és méretezése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
7. szakasz	Elzárószerkezet a fedélzetről működtetve	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
9. szakasz 1. mondat	A kapacitásmérő műszerek olvashatósága a maximális töltési szintig	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
13. szakasz	Töltési szintjelző nem csak a főmotorra, hanem a hajó biztonságos működéséhez szükséges egyéb motorokhoz is	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (*)
8.06. cikk	Kenőolaj tárolása, csövek és tartozékok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
8.07. cikk	Az energiaátvivő rendszerben, a vezérlő és indító rendszerben, valamint a fűtőrendszerben, a csövekben és tartozékokban használt olaj tárolása	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
8.08. cikk 8. szakasz	Egyszerű zárószerkezet nem elegendő a ballasztterek és a ballaszt szállítására alkalmas rakterek leürítő csöveinek összekapcsolására	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
8.08. cikk 9. szakasz	Mérőműszerek a tartályok fenékvízében	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
8.09. cikk 2. szakasz	Az olajos víz és a fáradtolaj gyűjtésére szolgáló berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
8.10. cikk 3. szakasz	Kibocsátási határérték 65 dB(A) álló hajóknál	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
	9. FEJEZET	
9.01. cikk 1. szakasz 2. mondat	A vonatkozó dokumentumok benyújtása a felügyeleti szervhez	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
9.01. cikk 2. szakasz 2. franciabek.	A fő-, vészhelyzeti- és elosztó kapcsolótábla kapcsolási rajzait a fedélzeten kell tartani	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
3. szakasz	Belső környezeti és fedélzeti hőmérsékletek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
9.02 . cikk 1.-3. szakasz	Áramellátó rendszerek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
9.03. cikk	Érintésvédelem, szilárd tárgyak és víz behatolása elleni védelem	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (*)
9.05 . cikk 4. szakasz	A földelőkábelek keresztmetszete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (*)
9.11. cikk 4. szakasz	Hatékony szellőztetés, ha az akkumulátorok zárt térben, szekrényben vagy dobozban vannak	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor

(*) Ezen irányelv hatálybalépést követő 43 évvel.
(**) Ezen irányelv hatálybalépést követő 18 évvel.
(***) Ezen irányelv hatálybalépést követő 23 évvel.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
9.12. cikk	Kapcsolóberendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
9.12 . cikk 3. szakasz b)	Fény- és hangjelzés adására képes földelésérzékelő készülék	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
9.13. cikk	Vészhelyzeti áramkör-megszakítók	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
9.14. cikk	Berendezések tartozékai	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
9.14. cikk 3. szakasz 2. mondat	Egyfázisú kapcsolók tiltása mosodákban, fürdőszobákban, mosóhelyiségekben és egyéb nedves helyiségekben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
9.15. cikk 2. szakasz	Minimális keresztmetszet 1,5 mm^2 kábelenként	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
10. szakasz	A leereszthető kormányállásba bekötött kábelek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
9.16. cikk 3. szakasz 2. mondat	Második áramkör	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
9.19. cikk	Mechanikus berendezések riasztó- és biztonsági rendszerei	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
9.20. cikk	Villamos berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
9.21. cikk	Elektromágneses kompatibilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
	10. FEJEZET	
10.01. cikk	Horgonyberendezés	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
10.02. cikk 2. szakasz a)	Kikötő- és egyéb kábelek bizonyítványa	Az első kábel cseréje a hajón: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**) Második és harmadik kábel: ZZ + 20 (***)
10.03. cikk 1. szakasz	Európai szabvány	Cserekor, legkésőbb ZZ + 15 (**)
2. szakasz	A, B és C osztályú tüzeknek való megfelelőség	Cserekor, legkésőbb ZZ + 15 (**)
4. szakasz	A CO_2-tartalom és a helyiség méretének viszonya	Cserekor, legkésőbb ZZ + 15 (**)
10.03a. cikk	Tartósan rögzített tűzoltó készülékek a lakóterekben, kormányterekben és utasterekben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
10.03b. cikk	Tartósan rögzített tűzoltó készülékek a motorterekben, kazánterekben és szivattyúházakban	Az 1985. október 1. előtt felszeerlt CO_2-tűzoltókészülékek továbbra is használhatók a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. (*) utáni kiadásáig vagy megújításáig, ha megfelelnek a 82/714/EGK irányelv II. mellékletének 13.03. szakaszában foglalt követelményeknek.
10.04. cikk	Az európai szabványok alkalmazása a mentőcsónakokra	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
10.05. cikk 2. szakasz	Felfújható mentőmellények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**) Az AA.BB.CC (****). előtti napon a hajón levő mentőmellények használhatók a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. (**) utáni kiadásáig vagy megújításáig + 15.

(*) Ezen irányelv hatálybalépést követő 43 évvel.
(**) Ezen irányelv hatálybalépést követő 18 évvel.
(***) Ezen irányelv hatálybalépést követő 23 évvel.
(****) Ezen irányelv hatálybalépést követő 2 évvel.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
	11. FEJEZET	
11.02. cikk 4. szakasz	A fedélzetek külső széleinek és a munkaállomások felszerelései	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
11.04. cikk	Oldalfedélzetek	(1) A bizonyítvány első megújítása ZZ + 40 után (*), ha a szélesség nagyobb, mint 7,30 m
11.05. cikk 1. szakasz	A munkaállomások megközelítése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
2. és 3. szakasz	Ajtók és bejáratok, kijáratok és folyosók, ahol a padlószinttől való különbség 0,50 m-nél nagyobb	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
4. szakasz	Folyamatosan személyzettel ellátott munkaállomások lépcsői	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
11.06. cikk 2. szakasz	Kijáratok és vészkijáratok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
11.07. cikk 1. szakasz 2. mondat	Létrák, lépcsők és hasonló berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
2. és 3. szakasz		N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
11.10. cikk	Nyílásfedelek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
11.11. cikk	Csörlők	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 15 (**)
11.12. cikk 2.-6. és 8.-10. szakasz	Daruk: a gyártó táblája, legnagyobb megengedett terhelés, védőberendezések, számításos ellenőrzés, szakértők általi ellenőrzés, a hajón tartandó bizonyítványok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (*)
11.13. cikk	Gyúlékony folyadékok tárolása	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
	12. FEJEZET	
12.01. cikk 1. szakasz	A szokásosan a fedélzeten tartózkodó személyek szállásHELYE	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
12.02. cikk 3. szakasz	A padlók helyzete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
4. szakasz	Nappali és hálóhelyiségek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
12.02. cikk 5. szakasz	Zaj és rezgés a lakóterekben	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (***)
6. szakasz	A lakóterek belmagassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
8. szakasz	A közösségi nappali helyiségek szabad padlófelülete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
9. szakasz	A helyiségek légtere	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
10. szakasz	Az egy személyre jutó légtér mennyisége	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)

(*) Ezen irányelv hatálybalépést követő 43 évvel.
(**) Ezen irányelv hatálybalépést követő 18 évvel.
(***) Ezen irányelv hatálybalépést követő 23 évvel.
(1) A rendelkezés az AA.BB.CC. után vízre bocsátott hajókra, és a már üzemelő hajókra vonatkozik, az alábbi kikötésekkel:
A 11.04. cikk követelményeinek meg kell felelni a teljes raktér felújításakor.
Ha az oldalfedélzet teljes szélességének módosítása érinti az oldalfedélzetek teljes hosszát,
a) a 11.04. cikket be kell tartani, ha az oldalfedélzet teljes szélességét 0,90 m magasságúra módosítják, vagy, ha az e magasság feletti teljes szélességet csökkentik,
b) az átalakítás előtt az oldalfedélzet teljes szélességének 0,90 m-es magassága, vagy az e magasság feletti teljes szélesség nem lehet kisebb, mint a 11.04. cikkben megjelölt értékek.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
11. szakasz	Az ajtók mérete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
12. szakasz a) és b)	A lépcsők helyzete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
13. szakasz	Veszélyes gázokat vagy folyadékokat szállító csövek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
12.03. cikk	Tisztasági berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
12.04. cikk	Hajókonyhák	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40
12.05. cikk	Ivóvíz	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
12.06. cikk	Fűtés és szellőztetés	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
12.07. cikk 1. szakasz 2. mondat	Egyéb lakótéri berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
	15. FEJEZET Személyhajók	Lásd az irányelv 8. cikkét
	15a. FEJEZET Vitorlás személyhajók	Lásd az irányelv 8. cikkét
	16. FEJEZET	
16.01. cikk 2. szakasz	Különleges csörlők, vagy azokkal egyenértékű összekapcsoló berendezések	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
3. szakasz utolsó mondat	Az energiaátviteli berendezésekre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
	17. FEJEZET Úszó munkagép	Lásd az irányelv 8. cikkét
	21. FEJEZET Kedvtelési célú kishajó	Lásd az irányelv 8. cikkét
	22b. FEJEZET	
22b.03. cikk	Második, független kormányszerkezet energiaátvivő rendszer	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (**)

24a.03. cikk

Az 1985. január 1. előtt vízre bocsátott hajógerincű vízi járművekre vonatkozó mentességek

1. A 24a.02. cikk rendelkezésein túlmenően, azon vízi járműveket, melyek hajógerincét 1985. január 1. előtt vízre bocsátották, szintén mentesíteni kell az alábbi rendelkezések alól, a táblázat 3. oszlopában leírt feltételek mellett, feltéve, hogy a hajó és legénysége biztonságát más megfelelő módon biztosítják:

2. Az alábbi táblázatban alkalmazott meghatározások:

   – „N.R.C.": A rendelkezés nem vonatkozik a már üzemelő vízi járművekre, kivéve, ha az érintett alkatrészeket kicserélik, vagy átalakítják, azaz a rendelkezés csak újonnan épített vízi járművekre, és az érintett alkatrészek vagy területek cseréjére vagy átalakítására vonatkozik. Amennyiben a meglevő alkatrészeket olyan cseredarabokkal váltották ki, amelyek ugyanolyan technológiát alkalmaznak és ugyanolyan típusúak, abban az esetben ez nem minősül cserének („R") az átmeneti rendelkezések értelmében.

(*) Ezen irányelv hatálybalépést követő 43 évvel.
(**) Ezen irányelv hatálybalépést követő 23 évvel.

2006. július 5., szerda

– „A közösségi bizonyítvány kiadása vagy megújítása”: azt jelenti, hogy ennek a követelménynek akkor kell eleget tenni, amikor a bizonyítványt legközelebb megújítják … (*) után. Amennyiben a bizonyítvány érvényessége … (*) és … (**) között lejár, a követelmény mindazonáltal csak … (**)-től kezdve kötelező.

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
	3. FEJEZET	
3.03. cikk 1. szakasz	Vízzáró ütközési válaszfalak	N.R.C.
3.03. cikk 2. szakasz	Lakóterek, biztonsági berendezések	N.R.C.
3.03. cikk 5. szakasz	Nyílások a vízzáró válaszfalakon	N.R.C
3.04. cikk 2. szakasz	Tartályok felületei	N.R.C.
3.04. cikk 7. szakasz	Legnagyobb megengedett hangnyomás-szint a motorterekben	N.R.C.
	4. FEJEZET	
4.01. cikk	Biztonsági távolság	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány … (***) utáni kiadásakor vagy megújításakor
4.02. cikk	Szabadoldal	N.R.C.
	6. FEJEZET	
6.01. cikk 3. szakasz	A kormányszerkezetre vonatkozó követelmények	N.R.C.
	7. FEJEZET	
7.01. cikk 2. szakasz	Legnagyobb megengedett hangnyomás-szint a kormányállásban	N.R.C.
7.05. cikk 2. szakasz	A navigációs jelzőfények figyelése	N.R.C.
7.12. cikk	Leereszthető kormányállások	N.R.C.
	8. FEJEZET	
8.01. cikk 3. szakasz	Bizonyos folyékony tüzelőanyagok tilalma	N.R.C.
8.04. cikk	Motor kipufogórendszer	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
8.05. cikk 13. szakasz	Tüzelőanyag töltési szint riasztóberendezése	N.R.C.
8.08. cikk 2. szakasz	Felszerelés fenékvíz-szivattyúkkal	N.R.C.
8.08. cikk 3. és 4. szakasz	A fenékvíz-szivattyúk átmérője és minimális szivattyúzási teljesítménye	N.R.C.
8.08. cikk 5. szakasz	A feltöltést automatikusan szabályozó fenékvíz-szivattyúk	N.R.C.
8.08. cikk 6. szakasz	Felszerelés szűrőkkel	N.R.C.
8.08. cikk 7. szakasz	Automatikusan zárható szerkezetek a leghátsó részben	N.R.C.
8.10. cikk 2. szakasz	A hajó által keltett zaj	N.R.C.
	9. FEJEZET	
9.01. cikk 2. szakasz	A villamos berendezések bizonyítványai	N.R.C.
9.01. cikk 3. szakasz	A villamos berendezések felszerelése	N.R.C.
9.06. cikk	Legnagyobb megengedett feszültségek	N.R.C.
9.10. cikk	Generátorok és motorok	N.R.C.
9.11. cikk 2. szakasz	Akkumulátorok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 20 (****)
9.12. cikk 2. szakasz	Kapcsolók, védelmi berendezések	N.R.C., + 20 (****)

(*) Ezen irányelv hatálybalépést követő 2 évvel.
(**) Ezen irányelv hatálybalépést követő 3 évvel.
(***) Ezen irányelv hatálybalépését követő 13 évvel.
(****) Ezen irányelv hatálybalépését követő 23 évvel.

2006. július 5., szerda

Cikk és pont	Tartalom	Határidő és megjegyzések
9.14. cikk 3. szakasz	Egyidejű kapcsolás	N.R.C.
9.15. cikk	Kábelek	N.R.C.
9.16. cikk 3. szakasz	Világítás a motorterekben	N.R.C.
9.17. cikk 1. szakasz	A navigációs jelzőfények kapcsolótáblái	N.R.C.
9.17. cikk 2. szakasz	A navigációs jelzőfények áramellátása	N.R.C.
	10. FEJEZET	
10.01. cikk 9. szakasz	Horgonycsörlők	N.R.C.
10.04. cikk 1. szakasz	Mentőcsónakok a szabvány szerint	N.R.C.
10.05. cikk 1. szakasz	Mentőgyűrűk a szabvány szerint	N.R.C.
10.05. cikk 2. szakasz	Mentőmellények a szabvány szerint	N.R.C.
	11. FEJEZET	
11.11. cikk 2. szakasz	A csörlők biztonsága	N.R.C.
	12. FEJEZET	
12.02. cikk 13. szakasz	Veszélyes gázokat vagy folyadékokat szállító csövek	N.R.C.

24a.04. cikk

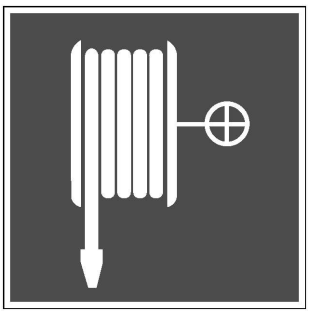
Egyéb eltérések

Amennyiben az e fejezetben előírt rendelkezések alkalmazása az átmeneti rendelkezések lejárta után a gyakorlatban nehéz, vagy ha ezek alkalmazása aránytalan költségekkel jár, a felügyeleti szerv engedélyezhet eltéréseket ezektől a rendelkezésektől, a bizottság ajánlásai alapján. Ezeket az eltéréseket be kell jegyezni a közösségi bizonyítványba.

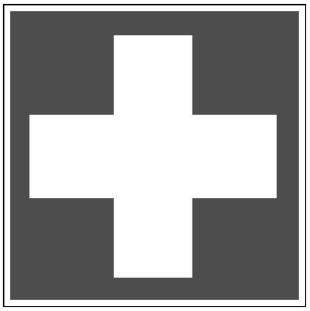
2006. július 5., szerda

I. függelék

BIZTONSÁGTECHNIKAI JELEK

1. ábra Engedély nélkül belépni tilos		Szín: piros/fehér/fekete
2. ábra Tűz, nyílt láng használata és dohányzás tilos		Szín: piros/fehér/fekete
3. ábra Tűzoltó készülék		Szín: piros/fehér
4. ábra Általános veszély		Szín: fekete/sárga
5. ábra Tűzoltótömlő		Szín: piros/fehér

2006. július 5., szerda

6. ábra Tűzoltó berendezés		Szín: piros/fehér
7. ábra Hallásvédő használata kötelező		Szín: kék/fehér
8. ábra Kötszerdoboz		Szín: zöld/fehér

A ténylegesen alkalmazott jelek kis mértékben eltérhetnek az e függelékben bemutatott grafikáktól, illetve lehetnek ezeknél részletesebben kidolgozottak, feltéve, hogy a jelentésük nem változik, és a különbségek és módosítások a jelentéstartalmat nem teszik érthetetlenné.

2006. július 5., szerda

II. függelék

KÖZIGAZGATÁSI UTASÍTÁSOK

1.: A kitérési és fordulási képességre vonatkozó követelmények.

2.: Az előírt maximális sebességre, a megállási és a hátrameneti képessége vonatkozó követelmények.

3.: A tolóhajók vagy a merev kötelékben tolt vízi járművek összekapcsoló berendezéseinek és összekapcsolós eszközeinek követelményei.

4.: Zajmérések.

5.: Különlegesen csökkentett tömegű horgonyok.

6.: Vízzáró körablakok.

7.: Az automatikus, túlnyomásos vízfecskendező berendezések.

8.: Hajóbizonyítvány kiadása.

9.: Üzemanyagtartályok úszó vízi járműveken.

10.: Minimális hajótest-vastagság bárkák esetén.

11.: Fáradtolaj-gyűjtő berendezések.

12.: A hajó mozgása saját erőből.

13.: Megfelelő tűzriasztási rendszer.

14.: A hajó különálló részei úszóképességének, billenésének és stabilitásának igazolása.

15.: Minimális legénységgel üzemelő hajók felszerelése.

16.: Villamos kábelek

17.: Kilátás a kormányállásból

III. MELLÉKLET

AZ 1. ÉS 2. ZÓNÁBA TARTOZÓ BELVÍZI UTAKON KÖZLEKEDŐ HAJÓKRA VONATKOZÓ LEHETSÉGES KIEGÉSZÍTŐ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK TÁRGYKÖREI

Bármilyen, egy tagállam által az ezen irányelv 5. cikkének (1) bekezdése értelmében, a tagállam 1. és/vagy 2. zónáiban közlekedő hajókra vonatkozóan elfogadott további műszaki követelmények tárgykörei a következőkre korlátozódnak:

1. Fogalommeghatározások

   – A további követelmények megértéséhez szükséges.

2. Stabilitás

   – Szerkezeti megerősítés.

   – Hajóosztályozó társaság által kiadott bizonyítvány

3. Biztonsági távolság és szabadoldal

   – Szabadoldal

   – Biztonsági távolság

4. A hajótest nyílásainak és felépítményeinek vízzárósága

   – Felépítmények

   – Ajtók

2006. július 5., szerda

- Ablakok és tetőablakok
- Raktérnyílások
- Egyéb nyílások (szellőzőcsövek, kipufogócsövek, stb.)

5. Kötélzet
   - Horgonyok és horgonyláncok
   - Navigációs jelzőfények
   - Hangjelzések
   - Iránytű
   - Radar
   - „Adó-vevő" berendezések
   - Életmentő-felszerelés
   - Hajózási térképek rendelkezésre állása
6. Személyhajókra vonatkozó további rendelkezések
   - Stabilitás (szélerő, követelmények)
   - Életmentő-felszerelések
   - Szabadoldal
   - Biztonsági távolság
   - Kilátás a kormányállásból
7. Kötelékek és konténerszállítás
   - A tolóhajó és a bárka közötti kapcsolás
   - Konténereket szállító vízi járművek vagy bárkák stabilitása

---

IV. MELLÉKLET

A 3. ÉS 4. ZÓNÁBA TARTOZÓ BELVÍZI UTAKON KÖZLEKEDŐ HAJÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK LEHETSÉGES CSÖKKENTÉSEINEK TÁRGYKÖREI

Bármilyen, egy tagállam által az ezen irányelv 5. cikkének (3) bekezdése értelmében a tagállam területén levő, kizárólag 3. vagy 4. zónájú vízi utakon közlekedő hajókra vonatkozóan engedélyezett csökkentett műszaki követelmények az alábbi tárgykörökre korlátozódnak:

3. zóna

- Horgonyberendezés, beleértve a horgonyláncok hosszát
- (Előremeneti) sebesség
- Közös életmentő-felszerelések
- 2-es stabilitási állapot
- Kilátás a kormányállásból

4. zóna

- Horgonyberendezés, beleértve a horgonyláncok hosszát
- (Előremeneti) sebesség
- Életmentő-felszerelések
- 2-es stabilitási állapot
- Kilátás a kormányállásból
- Második független propulziós rendszer

2006. július 5., szerda

V. MELLÉKLET

A KÖZÖSSÉGI BIZONYÍTVÁNYOK MINTÁJA

I. RÉSZ

KÖZÖSSÉGI BELVÍZI HAJÓBIZONYÍTVÁNY-MINTA

KÖZÖSSÉGI BELVÍZI HAJÓBIZONYÍTVÁNY

(Az állami jelkép számára fenntartott hely)

ÁLLAM NEVE

BIZONYÍTVÁNY száma .....

Kelt, ...

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv

.....
(Aláírás)

Megjegyzések:

E bizonyítvány alapján a hajó csak addig alkalmazható közlekedésre, amíg a bizonyítványban leírt állapotban van.

Nagyobb átalakítások vagy javítások esetén a hajót minden újabb út előtt külön szemlének kell alávetni.

A hajó tulajdonosa vagy annak képviselője köteles a felügyeleti szervet értesíteni minden, a hajó nevében vagy tulajdonjogában bekövetkező változásról, minden újabb mérési eredményről, valamint a hatósági szám, a lajstromszám vagy a honi kikötő változásáról, és köteles elküldeni azt a felügyeleti szervnek módosításra.

2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma ..... kiállította ..... felügyeleti szerv

1. Hajó neve	2. Hajó típusa	3. Hatósági szám
4. Tulajdonos neve és lakóhelye		
5. Bejegyzés helye és lajstromszám	6. Honi kikötő	
7. Építés éve	8. Hajógyár neve és helye	

9. Ez a bizonyítvány a ..... számú, ... -án/-én, a. .....felügyeleti szerv által kiadott bizonyítvány helyébe lép.

10. A fent említett vízi jármű,

a (*) .....-án/én elvégzett szemlét követően

a (*) .....-án/én kiadott bizonyítványt bemutatva

melyet a ..... elismert hajóosztályozó társaság adott ki

elismerten működésképes

– a közösségi vízi utakon, az alábbi zónában/zónákban (*)

.....

a vízi utakon az alábbi zónában/zónákban (*)

..... (államok nevei (*)) .....-ban/ben

kivéve: .....

.....

.....

– az alábbi vízi utakon: ..... (államok nevei (*)) .....

.....

.....-ban/ben

az alább meghatározott legnagyobb megengedett merüléssel és kötélzettel.

11. E bizonyítvány érvényessége lejár ..... -án/-én.

(*) Módosított tétel/tételek: .....

Új szöveg: .....

.....

.....

(*) Ez az oldal lecserélésre került.

Kelt, ...

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv

.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendő.

2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma ..... kiállította ..... felügyeleti szerv

12. A bizonyítvány számát (1), a hatósági számot (2), a lajstromszámot (3) és a mérési számot (4) elhelyezik a megfelelő jelekkel a vízi jármű alábbi helyein:

1. .....

2. .....

3. .....

4. .....

13. A legnagyobb megengedett merülés a vízi jármű mindegyik oldalán fel van tüntetve

– két – ..... – merülési jellel (*),

– a felső mérőtáblákkal (*).

Két merülési skála került alkalmazásra (*).

A hátsó mérőskálák merülési skálaként szolgálnak: ezeket erre a célra adták meg a merülési adatokat jelző számok (*).

14. A 15. és 52. szakasznál említett korlátozások (*) sérelme nélkül, a vízi jármű az alábbiakra alkalmas:

1. tolás-vontatás (*)
1.1 merev alakzatban (*)
1.2 irányított alakzatban (*)
2. tolt-vontatott helyzet (*)
2.1 merev alakzatban (*)
2.2 merev alakzat élén (*)
2.3 irányított alakzatban (*)
3. mellévett alakzat meghajtása (*)
4. mellévett alakzatban való meghajtott helyzet (*)
5. vontatás (*)
5.1 saját meghajtással nem bíró vízi járműveket (*)
5.2 motorhajót (*)
5.3 csak folyásirány ellen (*)
6. vontatott helyzet (*)
6.1 motorhajóként (*)
6.2 saját meghajtással nem bíró vízi járműként (*)

(*) Módosított tétel/tételek: .....

Új szöveg: .....

.....

.....

(*) Ez az oldal lecserélésre került.

Kelt, ...

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv

.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendő.

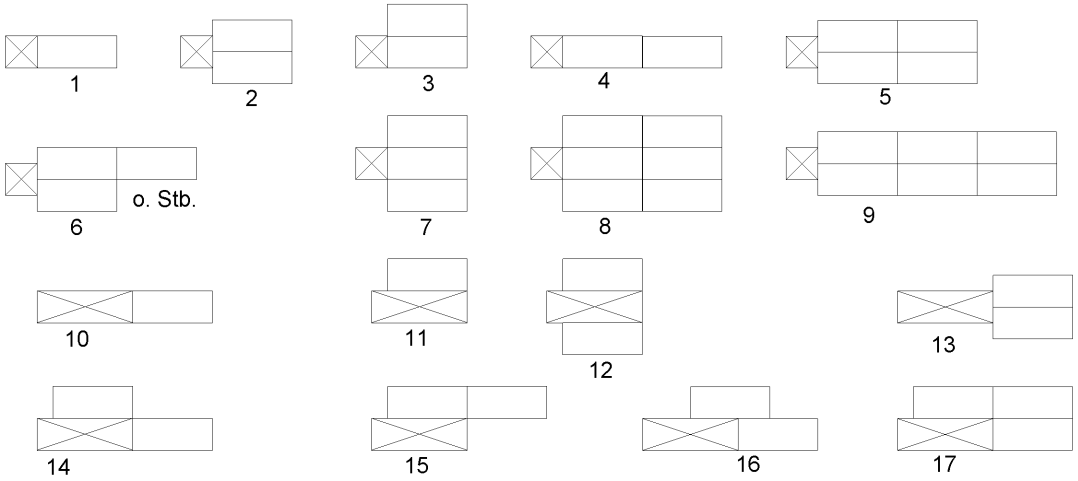
2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma ..... kiállította ..... felügyeleti szerv

15. Engedélyezett alakzatok

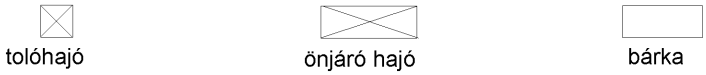
1. A vízi jármű az alábbi alakzatok meghajtására kap engedélyt:

Alakzat formája	Az 5. és 16. fejezetből adódó korlátozások								
	Max. méretek		Hajózás iránya és terhelési állapot				Maximális vizes felület		Megjegyzések
	m		FOLYÁS ELLEN		FOLYÁSIRÁNYBAN		m^2-ben		
Szám	hossz	szélesség	terhelt t	üres	terhelt t	üres	folyás ellen	folyás-irányban	



Egyéb alakzatok:

Jelmagyarázat:



2. Összekapcsolás:

Összekapcsolás típusa: .....

Összekapcsoló kábelek száma: .....

Hosszanti összekapcsolás szakítószilárdság: ..... kN

Összekapcsoló kábel szakítószilárdság: ..... kN

Összekapcsolások száma oldalanként: .....

Összekapcsoló kábelek hossza egyenként: .....

Kábelcsévék száma: .....

(*) Módosított tétel/tételek: .....

Új szöveg: .....

.....

.....

(*) Ez az oldal lecserélésre került.

Kelt, ...

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv

.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendő.

2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma ..... kiállította ..... felügyeleti szerv

16. A ..... Mérési Hivatal ..... sz. mérési bizonyítványa, kelt			
17 a. Max. hossz m 17 b. Hossz L m	18 a. Max. szélesség m 18 b. Szélesség B m	19. Legnagyobb merülés m	20. Szabadoldal cm
21. Bruttó hordképesség/Vízkiszorítás (*) t/m^3 (*)	22. Utaslétszám:	23. Utaságyak száma:	
24. Vízzáró rekeszek száma	25. Rakterek száma	26. Raktérnyílás típusa	
27. Fő propulziós motorok száma	28. A fő propulziós berendezés teljes teljesítménye kW	29. Fő propellerek száma	
30. Orr-horgonycsörlők száma melyből ..... gépi meghajtású	31. Far-horgonycsörlők száma melyből ..... gépi meghajtású		
32. Vonóhorgok száma	33. Vontatócsörlők száma melyből ..... gépi meghajtású		

34. Kormányű

A kormánylapátok száma a fő kormányon	Fő kormánymeghajtás	– kézi (*) – elektromos (*)	– elektromos/hidraulikus (*) – hidraulikus (*)
Egyéb berendezések: igen/nem (*) Típus :			
Hátrameneti kormány: igen/nem (*)	Hátrameneti kormány meghajtása:	– kézi (*) – elektromos (*)	– elektromos/hidraulikus (*) – hidraulikus (*)
Orrkormányberendezés igen/nem (*)	– orrkormány (*) – orrtoló (*) – egyéb berendezés (*)	– Távvezérlés igen/nem (*)	Távindítás igen/nem (*)

35. Szivattyúberendezés

Teljes kalkulált teljesítmény	Gépi meghajtású szivattyúk száma	Áramlási sebesség	Kéziszivattyúk száma
..... l/perc	.....	..... l/perc	.....

(*) Módosított tétel/tételek .....

Új szöveg: .....

.....

.....

(*) Ez az oldal lecserélésre került.

Kelt, ...

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv

.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendő.

2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma ..... kiállította ..... felügyeleti szerv

36. A 8.08. cikk 10. és 11. szakaszában említett körülzárások száma és elhelyezkedése

37. Horgonyok

Orrhorgonyok száma	Orrhorgonyok teljes tömege	Farhorgonyok száma	Farhorgonyok teljes tömege
.....	..... kg	.....	..... kg

38. Horgonyláncok

Orrhorgony-láncok száma	Az egyes láncok hossza	Az egyes láncok szakítószilárdsága
.....	..... m	..... kN
Farhorgony-láncok száma	Az egyes láncok hossza	Az egyes láncok szakítószilárdsága
.....	..... m	..... kN

39. Kikötőkábelek

1. kábel..... m hosszú, szakítószilárdsága ..... kN

2. kábel ..... m hosszú, szakítószilárdsága ..... kN

3. kábel ..... m hosszú, szakítószilárdsága ..... kN

40. Vontatókábelek

..... hossza ..... m szakítószilárdsága ..... kN

..... hossza ..... m szakítószilárdsága ..... kN

41. Fény-és hangjelzések

A tagállamokban hatályos rendészeti előírások által előírt, jelzésre és fény- és hangjelzés kibocsátására használt fények, zászlók, labdák, úszók, valamint hangjelző eszközök a hajón vannak, csakúgy, mint a tagállamokban hatályos rendészeti előírások által előírt önálló vészhelyzeti kikötőfények.

(*) Módosított tétel/tételek: .....

Új szöveg: .....

.....

.....

(*) Ez az oldal lecserélésre került.

Kelt,.....

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv

.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendő.

2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma ..... kiállította ..... felügyeleti szerv

42.	Egyéb kötélzet dobókötél lépcső korláttal Csonkaárboc horog kötszerdoboz távcső fedélzeten levők mentésére figyelmeztető tábla tűzálló tartályok beszálló lépcső/létra (*)	Adó-vevő kommunikációs rendszer Rádiótelefon berendezés Daruk	– alternatív kétutas (*) – szimultán kétutas/telefon (*) – belső rádiótelefon kapcsolat (*) – hajó-hajó rendszer – hajózási információ rendszer – hajó-kikötői hatóság rendszer – a 11.12. cikk 9. szakasza szerint (*) – egyéb daruk legfeljebb 2000 kg hasznos teherrel (*)

43.	Tűzoltó készülékek		
	Hordozható tűzoltó készülékek száma	Rögzített sprinkler-rendszerek	No száma (*) .....
		Egyéb rögzített tűzoltórendszerek	No száma (*) .....
	Tűzoltószivattyúk száma	Tűzcsapok száma	Tömlők száma
	A tűzoltószivattyút felváltja gépi meghajtású leürítő szivattyú	igen/nem (*)	

44. Túlélőfelszerelés

Mentőgyűrűk száma

Mentőmellény minden, általában a fedélzeten levő személy számára.

Egyéb túlélőfelszerelések személyhajókon (*) .....

.....

.....

.....

Mentőcsónak egy pár evezővel, egy kikötőkötéllel és egy bálázókötéllel (*)

Közös túlélőfelszerelések személyhajókon (*).....

.....

.....

.....

45. Egyszemélyes radarhajózásra különlegesen kialakított kormányállás:

Elfogadva egyszemélyes radarkormányzásra (*).

(*) Módosított tétel/tételek: .....

Új szöveg: .....

.....

.....

(*) Ez az oldal lecserélésre került.

Kelt, ...

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv

.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendő.

2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma ..... kiállította ..... felügyeleti szerv

46. A legénységre vonatkozó nemzeti és nemzetközi jogszabályok követelményeinek megfelelő üzemmódok (**)

47. Hajófelszerelés a 23.09. cikk szerint

A hajó (megfelel) (*)/(nem felel meg) (*) (a 23.09. cikk 1.1. szakaszának) (*)/(a 23.09. cikk 1.2. szakaszának) (*)

A nemzeti és nemzetközi jogszabályok követelményeinek megfelelő minimális legénység bejegyzése (**)	A 46. szakasz szerinti üzemmódok bejegyzése		

48. A nemzeti és nemzetközi, általános minimális legénységi előírásokban nem érintett minimális hajólegénység bejegyzése (**)

	Üzemmódok bejegyzése (**)		

Megfigyelések és különleges feltételek:

.....

.....

.....

.....

.....

(*) Módosított tétel/tételek: .....

Új szöveg: .....

.....

.....

(*) Ez az oldal lecserélésre került.

Kelt, ...

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv

.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendő.
(**) Azon nemzeti vagy nemzetközi jogszabályok, melyeket egy tagállam kiválaszthat alkalmazásra, vagy nincsenek követelmények.

2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma ..... kiállította ..... felügyeleti szerv

49. A bizonyítvány érvényességének (*) meghosszabbítása/megerősítése (*) Időszakos/külön (*) szemle
A felügyeleti szerv megvizsgálta a hajót ..... (*).
A .....-án/én kelt bizonyítványt, melyet a .....
.....
elimert hajóosztályozó társaság adott ki, bemutatták a felügyeleti szervnek (*).
Szemle/bizonyítvány oka (*) :
.....
.....
Tekintettel a szemle eredményére/bizonyítványra (*) , a bizonyítvány érvényességi ideje megmarad/meghosszabbításra kerül (*)
.....-ig
....., ...
(hely) (dátum)

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv
.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendö.

49. A bizonyítvány érvényességének (*) meghosszabbítása/megerősítése (*) Időszakos/külön (*) szemle
A felügyeleti szerv megvizsgálta a hajót ..... -án/én (*).
A .....-án/én kelt bizonyítványt, melyet a .....
.....
elimert hajóosztályozó társaság adott ki, bemutatták a felügyeleti szervnek (*).
Szemle/bizonyítvány oka (*) :
.....
.....
Tekintettel a szemle eredményére/bizonyítványra (*) , a bizonyítvány érvényességi ideje megmarad/meghosszabbításra kerül (*)
.....-ig
....., ...
(hely) (dátum)

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv
.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendö.

49. A bizonyítvány érvényességének (*) meghosszabbítása/megerősítése (*) Időszakos/külön (*) szemle
A felügyeleti szerv megvizsgálta a hajót ..... -án/én (*).
A .....-án/én kelt bizonyítványt, melyet .....
a.....
elimert hajóosztályozó társaság adott ki, bemutatták a felügyeleti szervnek (*).
Szemle/bizonyítvány oka (*):
.....
.....
Tekintettel a szemle eredményére/bizonyítványra (*) , a bizonyítvány érvényességi ideje megmarad/meghosszabbításra kerül (*)
.....-ig
....., ...
(hely) (dátum)

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv
.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendö.

2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma ..... kiállította ..... Felügyeleti szerv

49. A bizonyítvány érvényességének (*) meghosszabbítása/megerősítése (*) Időszakos/külön (*) szemle
A felügyeleti szerv megvizsgálta a hajót ..... -án/én (*).
A .....-án/én kelt bizonyítványt, melyet a .....
.....
elimert hajóosztályozó társaság adott ki, bemutatták a felügyeleti szervnek (*).
Szemle/bizonyítvány oka (*) :
.....
.....
Tekintettel a szemle eredményére/bizonyítványra (*) , a bizonyítvány érvényességi ideje megmarad/meghosszabbításra kerül (*)
.....-ig
....., ...
(hely) (dátum)

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv
.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendö.

49. A bizonyítvány érvényességének (*) meghosszabbítása/megerősítése (*) Időszakos/külön (*) szemle
A felügyeleti szerv megvizsgálta a hajót ..... -án/én (*).
A .....-án/én kelt bizonyítványt, melyet a .....
.....
elimert hajóosztályozó társaság adott ki, bemutatták a felügyeleti szervnek (*).
Szemle/bizonyítvány oka (*) :
.....
.....
Tekintettel a szemle eredményére/bizonyítványra (*) , a bizonyítvány érvényességi ideje megmarad/meghosszabbításra kerül (*)
.....-ig
....., ...
(hely) (dátum)

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv
.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendö.

49. A bizonyítvány érvényességének (*) meghosszabbítása/megerősítése (*) Időszakos/külön (*) szemle
A felügyeleti szerv megvizsgálta a hajót .....-án/én (*).
A .....-án/én kelt bizonyítványt, melyet .....
a.....
elimert hajóosztályozó társaság adott ki, bemutatták a felügyeleti szervnek (*).
Szemle/bizonyítvány oka (*):
.....
.....
Tekintettel a szemle eredményére/bizonyítványra (*) , a bizonyítvány érvényességi ideje megmarad/meghosszabbításra kerül (*)
.....-ig
....., ...
(hely) (dátum)

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv
.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendö.

2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma ..... kiállította ..... Felügyeleti szerv

50. Cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések tanúsítványa

A hajón levő, cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezéseket (*) .....

.....meghatalmazott tisztviselő ellenőrizte

és ……-án/én kelt átvételi jelentése értelmében az megfelel az előírt feltételeknek.

A berendezés az alábbi gázfogyasztó készülékeket tartalmazza:

Berendezés	Sorozatszám	Modell	Gyártmány	Típus	Helye

Ez a tanúsítvány ..... -ig érvényes.

....., ...

(hely) (dátum)

.....

Meghatalmazott tisztviselő (*)

.....

Felügyeleti szerv

Pecsét

.....

(Aláírás)

(*) Módosított tétel/tételek: .....

Új szöveg: .....

.....

.....

(*) Ez az oldal lecserélésre került.

Kelt, ...

.....

Felügyeleti szerv

Pecsét

.....

(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendő.

2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma. ..... kiállította ..... Felügyeleti szerv

51. Cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések tanúsítványának meghosszabbítása

A .....-án/én kelt, cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezés(ek)re vonatkozó tanúsítvány.....-ig időtartama meghosszabbításra kerül

– .....meghatalmazott tisztviselő által végzett időszakos szemlét követően

– a .....-án/én kelt átvételi jelentés bemutatása alapján

..... , ...

(hely) (dátum)

Pecsét

.....

Felügyeleti szerv

.....

(Aláírás)

51. Cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések tanúsítványának meghosszabbítása

A ..... -án/én kelt, cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezés(ek)re vonatkozó tanúsítvány időtartama .....-ig meghosszabbításra kerül

– .....meghatalmazott tisztviselő által végzett időszakos szemlét követően

– a .....-án/én kelt átvételi jelentés bemutatása alapján

..... , ...

(hely) (dátum)

Pecsét

.....

Felügyeleti szerv

.....

(Aláírás)

51. Cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések tanúsítványának meghosszabbítása

A ..... -án/én kelt, cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezés(ek)re vonatkozó tanúsítvány időtartama .....-ig meghosszabbításra kerül

– .....meghatalmazott tisztviselő által végzett időszakos szemlétkövetően

– a .....-án/én kelt átvételi jelentés bemutatása alapján

..... , ...

(hely) (dátum)

Pecsét

.....

Felügyeleti szerv

.....

(Aláírás)

2006. július 5., szerda

Bizonyítvány száma° ..... kiállította ..... Felügyeleti szerv

52. Melléklet a ..... sz. bizonyítványhoz

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

(*) Módosított tétel/tételek: .....

Új szöveg: .....

.....

.....

(*) Ez az oldal lecserélésre került.

Kelt,.....

Pecsét

.....
Felügyeleti szerv

.....
(Aláírás)

(*) A nem kívánt törlendő.

Folytatás a (*) ..... oldalon

A szemlebizonyítvány vége (*)

2006. július 5., szerda

II. RÉSZ

KIEGÉSZÍTŐ KÖZÖSSÉGI BIZONYÍTVÁNY-MINTA BELVÍZI VÍZI UTAKON KÖZLEKEDŐ HAJÓK SZÁMÁRA

Melléklet a ..... sz. rajnai szemlebizonyítványhoz 1. oldal

KIEGÉSZÍTŐ KÖZÖSSÉGI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI VÍZI UTAKON KÖZLEKEDŐ HAJÓK SZÁMÁRA

(Az állami jelkép számára fenntartott hely)

AZ ÁLLAM NEVE

A kiegészítő bizonyítványt kiadó illetékes hatóság neve és címe

1. Hajó neve: .....
2. Hatósági szám: .....
3. Bejegyzés helye és lajstromszám: .....
4. Bejegyzési állam és/vagy honi kikötő ([1]): .....
5. Tekintettel a ..... sz. rajnai szemlebizonyítványra, mely kelt ....-án/én és érvényes ..... -ig
6. Tekintettel a: ..... szemle eredményére: .... -án/én,
7. a fent említett hajó megfelelő üzemi alkalmasságúnak ítéltetett .....zónájú közösségi vízi utakon való közlekedésre
8. Ez a kiegészítő bizonyítvány lejár ..... -án/én
9. Kiadva .....-ban/ben ..... -án/én
10.

Pecsét

.....
(Illetékes hatóság)

.....
(Aláírás)

([1]) A nem kívánt törlendő.

2006. július 5., szerda

2. oldal Melléklet a ..... sz. rajnai szemlebizonyítványhoz

11.

		Zóna és/vagy vízi út ([1])				
		4	3	2	1	
Szabad-oldal	Zárt raktérrel					
	Nyitott raktérrel					

12. A ..... sz. rajnai szemlebizonyítványtól való eltérések

.....

.....

.....

.....

.....

.....

13. A rajnai szemlebizonyítvány bejegyzései a legénység létszámára vonatkozóan nem érvényesek.

14. Tekintettel a ..... sz. rajnai szemlebizonyítványra, mely kelt

.....–án/én és érvényes..... -ig

Tekintettel a ..... szemle eredményére:

..... –án/én

Ez a kiegészítő bizonyítvány meghosszabbításra/megújításra került ([1]): ..... -ig

.....

.....

....

(hely) (dátum)

.....

(Illetékes hatóság)

Pecsét

.....

(Aláírás)

([1]) A nem kívánt törlendö.

2006. július 5., szerda

III. RÉSZ

IDEIGLENES KÖZÖSSÉGI BELVÍZI HAJÓBIZONYÍTVÁNY-MINTA

Ideiglenes közösségi bizonyítvány (*)/Ideiglenes átvételi bizonyítvány (*)

szám .....

1.	Hajó neve	2. Hajó típusa	3. Hatósági szám
4.	Tulajdonos neve és lakcíme		
5.	Hossz L/L_{WL} (*) ..... Utaslétszám ..... Ágyak száma (*)		
6.	Bejegyzések a legénységről		
6.1	A nemzeti vagy nemzetközi jogszabályok követelményeinek megfelelő üzemmódok		
6.2	A hajó 23.09. cikk szerinti felszerelése: A hajó (megfelel) (*)/(nem felel meg) (*) (a 23.09. cikk 1.1. szakaszának) (*)/(a 23.09. cikk 1.2. szakaszának) (*).		

A nemzeti és nemzetközi jogszabályok követelményeinek megfelelő minimális legénység bejegyzése (**)	Bejegyzés a 6.1. szerinti üzemmódokról		
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....

6.3.	A nemzeti és nemzetközi, általános minimális legénységi előírásokban nem érintett minimális hajólegénység bejegyzése (**) ....
7.	Cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezés(ek) Tanúsítvány érvényes ..... -ig
8.	Különleges feltételek
9.	Veszélyes áruk szállítása, lásd a különálló rovatot (*)
10.	Érvényesség Ideiglenes bizonyítvány (*)/ideiglenes átvételi bizonyítvány (*) érvényes ..... -ig hajózásra (*)/egy útra (*) (dátum) A fent említett hajó üzemelésre alkalmas – közösségi vízi utakon a következő zónákban (*) ..... vízi utakon a következő zónákban (*) ..... (államok neve (*)).....-ban/ben kivéve: .... – a következő vízi utakon: ..... (állam neve(*)) ..... -ban/ben .....

2006. július 5., szerda

11. ..... , ... , ...
(hely) (dátum) (hely) (dátum)

....
Az ideiglenes átvételi bizonyítvány illetékes hatósága Felügyeleti szerv

....
Aláírás Aláírás

Pecsét Pecsét

(*) A nem kívánt törlendő.
(**) A tagállam által alkalmazásra választott nemzeti vagy nemzetközi jogszabályok követelményei, vagy nincsenek követelmények.

9. Veszélyes áruk szállítása

(Jelölje meg, hogy a hajó megfelel-e a nemzeti és nemzetközi követelményeknek, ha vannak ilyenek)

2006. július 5., szerda

VI. MELLÉKLET

A KÖZÖSSÉGI BIZONYÍTVÁNYOK NYILVÁNTARTÁS-MINTÁJA

Illetékes hatóság/Felügyeleti szerv .....

Közösségi bizonyítványok nyilvántartása

Év .....

(baloldali oldal)

Közösségi bizonyítvány			Hajó neve	Hajó hatósági száma	Tulajdonos		Hajólajstrom		Hajó típusa
Száma	nap	hónap			Neve	Címe	Hely	Szám	

(jobboldali oldal)

Bruttó hordképesség a köbözési bizonyítvány vagy a vízkiszorítás szerint (*)			Belvízi vízi út kiterjedése		Kiegészítő vagy különleges szemlékre, a bizonyítvány visszavonására és megsemmisítésére vonatkozó	Közösségi bizonyítvány érvényessége	Egyéb megjegyzések
Köbözési bizonyítvány kelte	Köbözési jel	t/m^3	-tól	-ig			

(*) Amennyiben nincs köbözési bizonyítvány, a bruttó hordképességet vagy a vízkiszorítást meg kell becsülni.

2006. július 5., szerda

VII. MELLÉKLET

HAJÓOSZTÁLYOZÓ TÁRSASÁGOK

TARTALOM

I. rész: A hajóosztályozó társaságok jóváhagyásának kritériumai

II. rész: A hajóosztályozó társaságok jóváhagyásának eljárása

III. rész: Elismert hajóosztályozó társaságok jegyzéke

I. RÉSZ

A HAJÓOSZTÁLYOZÓ TÁRSASÁGOK JÓVÁHAGYÁSÁNAK KRITÉRIUMAI

Az irányelv 10. cikke értelmében jóváhagyásra törekvő hajóosztályozó társaságoknak meg kell felelniük az alábbi kritériumoknak:

(1) A hajóosztályozó társaságnak tudnia kell dokumentálni, hogy belvízi vízi utakon közlekedő hajók – beleértve a veszélyes árukat szállító hajókat is – tervezésének és megépítésének értékelését illetően kiterjedt tapasztalattal rendelkeznek. A hajóosztályozó társaság rendelkezzék a belvízi vízi utakon közlekedő hajók – beleértve a veszélyes árukat szállító hajókat is – tervezésére, megépítésére és időszakos szemlélére vonatkozó átfogó szabályokkal és rendeletekkel, melyeket legalább angol, flamand, francia és német nyelven közzétesz, és azokat folyamatosan frissíti és javítja a kutatási és fejlesztési programok révén. A szabályok és rendeletek nem mondhatnak ellent a hatályos közösségi jogszabályok rendelkezéseinek vagy nemzetközi egyezményeknek.

(2) A hajóosztályozó társaság évente közzéteszi hajónyilvántartását.

(3) A hajóosztályozó társaságot nem irányíthatják hajótulajdonosok vagy hajóépítők, illetve a hajók tervezésében, gyártásában, felszerelésében, javításában, üzemeltetésében vagy biztosításában kereskedelmileg érdekelt egyéb személyek. A hajóosztályozó társaság, bevételét tekintve, nem függhet egyetlen kereskedelmi vállalattól.

(4) A hajóosztályozó társaság székhelyét vagy a belvízi vízi utakon történő szállítást szabályozó rendeletek értelmében valamennyi területen ráruházott határozathozatali és eljárási jogkörrel rendelkező kirendeltségét valamelyik tagállamban kell felállítani.

(5) A hajóosztályozó társaság és szakértői jó hírnévvel rendelkeznek a vízi utakon történő szállítás tekintetében; a szakértők igazolni tudják szakmai hozzáértésüket. A hajóosztályozó társaság felelősségére járnak el.

(6) A hajóosztályozó társaság rendelkezik megfelelő műszaki, vezetési, támogatási, ellenőrző és kutató személyzettel, a feladatok és az osztályozott hajók arányában, valamint gondoskodik a képességek fejlesztéséről és a rendeletek napra készen tartásáról. Ellenőrei vannak legalább egy tagállamban.

(7) A hajóosztályozó társaságot az Etikai Kódex szabályozza

(8) A hajóosztályozó társaság vezetése és igazgatása biztosítja a tagállam által kért információk bizalmas kezelését.

(9) A hajóosztályozó társaság fel van készülve a tagállamok megfelelő információkkal való ellátására.

(10) A hajóosztályozó társaság vezetése meghatározta minőségbiztosítási politikáját, célkitűzését és az iránt való elkötelezettségét, továbbá gondoskodott arról, hogy ezt a politikát megértették, végrehajtották és megtartották a hajóosztályozó társaság valamennyi szintjén.

(11) A hajóosztályozó társaság előkészít és fenntart egy hatékony belső minőségbiztosítási rendszert, amely a nemzetközileg elismert minőségügyi szabványok vonatkozó részein alapul, és megfelel az EN 45004. (ellenőrző szervek) és az EN 29001. sz. szabványoknak, az IIER minőségbiztosítási rendszerek tanúsítási szabályozása követelményeinek értelmezése szerint. A minőségbiztosítási rendszert tanúsíttatni kell azon állam kormánya által elismert független ellenőrző testülettel, mely államban a 4. szakaszban rendelkezettek szerint a hajóosztályozó társaság kirendeltsége van, és amely, többek között, biztosítja az alábbiakat:

a) a hajóosztályozó társaság szabályait és rendeleteit szisztematikusan hozzák létre és tartják fenn;

2006. július 5., szerda

b) a hajóosztályozó társaság szabályait és rendeleteit betartják;

c) teljesülnek azon törvényi munka követelményei, melyekre a hajóosztályozó társaság engedélyt kapott;

d) meghatározták és dokumentálták azon személyzetnek a feladatait, jogosultságait és kapcsolatrendszerét, akiknek a munkája a hajóosztályozó társaság szolgáltatásainak minőségére hatással van;

e) minden munkavégzés ellenőrzött körülmények mellett folyik;

f) érvényben van egy felügyeleti rendszer, amely a hajóosztályozó társaság közvetlen alkalmazásában álló felügyelők, műszaki és adminisztratív személyzet által végzett eljárásokat és munkát ellenőrzi;

g) azon főbb törvényi munka követelményeit, melyre a hajóosztályozó társaság engedélyt kapott, csak saját kizárólagos felügyelői, vagy másik elismert hajóosztályozó társaság kizárólagos felügyelői végzik, vagy felügyelik közvetlenül;

h) bevezetésre került egy rendszer a felügyelők képesítésére és tudásuk folyamatos frissítésére vonatkozóan;

i) a jegyzőkönyveket megőrzik, ezek mutatják az elvégzett szolgáltatásokban érintett kérdések előírt szabványainak betartását és a minőségbiztosítási rendszer hatékony működését; valamint

j) valamennyi helyen a minőséggel kapcsolatos tevékenységek tervezett és dokumentált belső ellenőrzésének árfogó rendszerét.

(12) A minőségbiztosítási rendszert tanúsíttatni kell azon állam kormánya által elismert független ellenőrző testülettel, mely államban a 4. szakaszban rendelkezettek szerint a hajóosztályozó társaság kirendeltsége van.

(13) A hajóosztályozó társaság köteles követelményeit összhangba hozni a megfelelő európai uniós irányelvekkel, valamint a bizottság rendelkezésére kell bocsátania kellő időben valamennyi vonatkozó információt.

(14) A hajóosztályozó társaság köteles rendszeresen konzultálni a már elismert hajóosztályozó társaságokkal műszaki szabványai megfelelőségének és azok végrehajtásának biztosítása érdekében, továbbá engedélyeznie kell a tagállamok és egyéb érintett felek képviselőinek részvételét szabályai és/vagy rendeletei fejlesztésében.

II. RÉSZ

A HAJÓOSZTÁLYOZÓ TÁRSASÁGOK JÓVÁHAGYÁSÁNAK ELJÁRÁSA

Hajóosztályozó társaságnak ezen irányelv 10. cikke szerinti elfogadására irányuló határozatot a Bizottság hoz ezen irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében említett eljárással összhangban. Ezen kívül, az alábbi eljárás szerint kell cselekedni:

1) Annak az országnak a képviselői, amelyben a hajóosztályozó társaság székhelye, vagy a belvízi vízi utakon közlekedő hajókat szabályozó rendeletek értelmében valamennyi területen áruházott határozathozatali és eljárási jogkörrel rendelkező kirendeltsége van, jóváhagyási kérelmet nyújtanak be a Bizottsághoz. Továbbá, ezen állam képviselői elküldik azokat az információkat és dokumentációkat, melyek annak ellenőrzéséhez szükségesek, hogy a jóváhagyás követelményei teljesülnek-e.

2) Bármelyik bizottsági képviselő kérhet meghallgatást a hajóosztályozó társaságnál, illetve kérheti további információk rendelkezésre bocsátását.

3) A jóváhagyás hasonlóképpen vonható vissza. Bármelyik bizottsági képviselő kérheti a jóváhagyás visszavonását. A visszavonást kérő állam képviselői benyújtják a kérelmüket alátámasztó információkat és dokumentációt.

4) Határozathozatalkor a Bizottság figyelembe veszi a Rajnai Hajózási Központi Bizottság érintett hajóosztályozó társaság jóváhagyására vonatkozó határozatait. Olyan hajóosztályozó társaság jóváhagyása előtt, melyet a Rajnai Hajózási Központi Bizottság nem fogadott el, a Bizottság konzultál a Központi Bizottság Titkárságával.

5) A hajóosztályozó társaságok jóváhagyására, illetve a jóváhagyás visszavonására irányuló határozatokat követően az elismert társaságok jegyzékét módosítani kell.

6) A Bizottság tájékoztatja döntéseiről az érintett hajóosztályozó társaságokat.

2006. július 5., szerda

III. RÉSZ

ELISMERT HAJÓOSZTÁLYOZÓ TÁRSASÁGOK JEGYZÉKE

Az I. és II. részben meghatározott kritériumok alapján jelenleg az irányelv 10. cikke értelmében az alábbi hajóosztályozó társaságok elismertek:

1) Bureau Veritas

2) Germanischer Lloyd

3) Lloyd's Register of Shipping (hajónyilvántartás).

Az I. és II. rész alapján történő elismerésükig a hajóosztályozó társaságok, amelyeket valamely tagállam a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerhajózási igazgatás vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 1994. november 22-i 94/57/EK tanácsi irányelv ([1]) alapján elismert és engedélyezett, jelenleg ezen irányelv 10. cikke értelmében csak a kizárólag ennek a tagállamank a vízi útjain közlekedő járművek vonatkozásában elismertek.

([1]) HL L 319., 1994.12.12., 20. o. A legutóbb a 2002/84/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv.

VIII. MELLÉKLET

A SZEMLÉK VÉGREHAJTÁSÁNAK ELJÁRÁSI SZABÁLYZATA

TARTALOM

1. cikk

Ha a szemle során a hatóságok úgy találják, hogy a hajón tartott bizonyítvány érvénytelen, vagy a hajó nem felel meg a bizonyítványban foglalt követelményeknek, de ez az érvénytelenség vagy a követelményeknek való megfelelés hiánya nem képez egyértelmű veszélyt, a hajó tulajdonosának vagy az ő képviselőjének meg kell tennie a helyzet orvoslásához szükséges valamennyi intézkedést. A bizonyítványt kiadó vagy legutoljára megújító hatóságot hét napon belül értesíteni kell.

2. cikk

Ha az 1. cikkben említett szemle során a hatóságok úgy találják, hogy a nincs a hajón a bizonyítvány, vagy a hajó egyértelmű veszélyt jelent, megakadályozhatják a továbbhaladást, mindaddig, amíg meg nem tették a helyzet orvoslásához szükséges intézkedéseket.

Előírhatnak olyan intézkedéseket is, melyek lehetővé teszik a hajó biztonságos továbbhaladását, indokolt esetben a szállítási művelet leállításával, egy olyan helyig, ahol a hajót ellenőrzik, vagy megjavítják. A bizonyítványt kiadó vagy legutoljára megújító hatóságot hét napon belül értesíteni kell.

3. cikk

Az a tagállam, amely megakadályozta a hajó továbbhaladását, illetve a tulajdonost értesítette ezen szándékáról, miután a fellelt hibákat nem javították ki, hét napon belül tájékoztatja meghozott vagy meghozni szándékozott döntéséről annak a tagállamnak a hatóságát, ahol a bizonyítványt kiadták, vagy legutoljára megújították.

4. cikk

Minden, az ezen irányelv végrehajtásakor elfogadott intézkedések értelmében a hajó útjának megszakítására irányuló határozatban részletesen meg kell jelölni az alapjául szolgáló indokokat. erről haladéktalanul értesíteni kell az érintett felet, akit ugyanakkor tájékoztatni kell a tagállamokban hatályos törvények szerint számára rendelkezésre álló fellebbezési eljárásokról és azok határidejéről.

2006. július 5., szerda

IX. MELLÉKLET

A JELZŐFÉNYEKRE, RADARBERENDEZÉSEKRE ÉS FORDULÁSISEBESSÉG-KIJELZŐKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

I. rész: A belvízi vízi utakon közlekedő hajók fényeinek színére és erősségére, valamint a jelzőlámpák jóváhagyására vonatkozó követelmények

II. rész: A belvízi vízi utakon közlekedő hajók ellenőrzésének feltételeire és a jelzőlámpák jóváhagyására vonatkozó követelmények

III. rész: A belvízi vízi utakon közlekedő hajók hajózásra használt radarberendezéseinek minimumkövetelményei és ellenőrzési feltételei

IV. rész: A belvízi vízi utakon közlekedő hajókon használt fordulásisebesség-kijelzők minimumkövetelményei és ellenőrzési feltételei

V. rész: A belvízi vízi utakon közlekedő hajókon használt radarberendezések és fordulásisebesség-kijelzők beszerelésére és teljesítménypróbájára vonatkozó követelmények

VI. rész: Vizsgáló intézmények, elfogadott felszereléseket és elfogadott berendezéseket gyártó cégek jegyzékmintája

I. RÉSZ

A BELVÍZI VÍZI UTAKON KÖZLEKEDŐ HAJÓK FÉNYEINEK SZÍNÉRE ÉS ERŐSSÉGÉRE, VALAMINT A JELZŐLÁMPÁK JÓVÁHAGYÁSÁRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

Tartalom

1. fejezet Fogalommeghatározások

Cikk 1.01. Jelzőlámpák

1.02. Jelzőfények

1.03. Fényforrások

1.04. Optikai

1.05. Szűrő

1.06. Az I_O, I_B és t közötti kapcsolat

2. fejezet A jelzőfényekre vonatkozó követelmények

Cikk 2.01. A jelzőfények színe

2.02. A jelzőfények fényerőssége és terjedelme

2.03. A jelzőfények fényszórása

3. fejezet A jelzőlámpákra vonatkozó követelmények

Cikk 3.01. Műszaki követelmények

4. fejezet Próbák, jóváhagyás és jelölések

Cikk 4.01. Típuspróbák

4.02. Tesztelési eljárás

4.03. Átvételi bizonyítvány

4.04. Szúrópróbák

4.05. Jelölések

Függelék

A belvízi vízi utakon közlekedő hajókjelzőlámpáinak átvételi bizonyítványa

2006. július 5., szerda

1. fejezet

Fogalommeghatározások

1.01. cikk

Jelzőlámpák

1. „lámpa” az az eszköz, amely egy mesterséges fényforrás fényáramát elosztja; tartalmazza a fény szűréséhez, megtöréséhez vagy visszatükrözéséhez, valamint a fényforrás tartásához vagy működtetéséhez szükséges összetevőket.

2. A hajók fedélzetén jeladásra szolgáló lámpákat jelzőlámpának hívjuk.

1.02. cikk

Jelzőfények

1. „jelzőfény” a jelzőlámpák által kibocsátott fényjelzés.

2. „árboccsúcs-fény” 225°-os vízszintes íven keresztül látható fehér fény, amely 112°30′ feletti egységes, folytonos sugarat bocsát ki mindkét oldalon, azaz az orrtól 22°30′-re hátrafelé a búra mindkét oldalán.

3. „oldalfény” zöld fény a hajó jobb oldalán és piros fény a hajó bal oldalán; mindegyik fény 112°30′-es vízszintes íven keresztül látható, és egységes, folytonos sugarat bocsát ki, azaz az orrtól 22°30′-re hátrafelé a búra mindkét oldalán.

4. „tatfény” 135°-os vízszintes íven keresztül látható fehér fény, amely 67°30′ szektor feletti egységes, folytonos sugarat bocsát ki a tat mindegyik oldala mentén.

5. „sárga tatfény” 135°-os vízszintes íven keresztül látható sárga fény, amely 67°30′ szektor feletti egységes, folytonos sugarat bocsát ki a tat mindegyik oldala mentén.

6. „minden irányból látható fény” 360°-os vízszintes íven keresztül látható fény, amely egységes, folytonos sugarat bocsát ki.

7. a) „vibráló fény” percenként 40-60 világítási periódussal villogó fény.

   b) „gyors vibráló fény” percenként 100-120 világítási periódussal villogó fény.

   A vibráló fény egységidőnként szabályos világítási periódusok sorozata.

8. A jelzőfények fényerősségük szerint az alábbiak szerint osztályozhatók:

   – normál fények,

   – élénk fények,

   – erős fények.

1.03. cikk

Fényforrások

„Fényforrás” a jelzőlámpákban fényáram keltésére szolgáló elektromos vagy nem elektromos eszköz.

1.04. cikk

Optika

1. „optika” megtörőt, visszatükrözőt, vagy megtörő és visszatükröző elemeket tartalmazó eszköz, beleértve ezek tartóit is. Ezen elemek funkciója a sugarak irányítása a fényforrástól meghatározott, új irányokba.

2. „színezett optika” a sugárzott fény színét és erősségét módosító optika.

3. „semleges optika” a sugárzott fény erősségét módosító optika.

2006. július 5., szerda

1.05. cikk

Szűrő

1. „színezett szűrő” a sugárzott fény színét és erősségét módosító szelektív szűrő.
2. „semleges szűrő” a sugárzott fény erősségét módosító nem szelektív elem.

1.06. cikk

Az I_O, I_B és t közötti kapcsolat

I_O a kandelákban (cd) levő fotometrikus fényerősség a villanyfények normál feszültségén mérve.

I_B az üzemi fényerősség a kandelákban (cd).

t a terjedelem kilométerben (km).

Figyelembe véve például a fényforrás elöregedését, az optika szennyeződésének mértékét és a fedélzeti hálózati feszültségingadozásokat, az I_B-t az I_O-nál 25 %-kal kevesebbnek kell venni.

Következésképp:

$$I_B = 0{,}75 \cdot I_O$$

A jelzőfények I_B-je és t-je közötti kapcsolatot a következő képlet adja meg:

$$I_B = 0{,}2 \cdot t^2 \cdot q^{-t}$$

A q atmoszferikus sugárzási tényezőt 0,76-nak vesszük, ami 14,3 km meteorológiai látótávolságnak felel meg.

2. fejezet

A jelzőfényekre vonatkozó követelmények

2.01. cikk

A jelzőfények színe

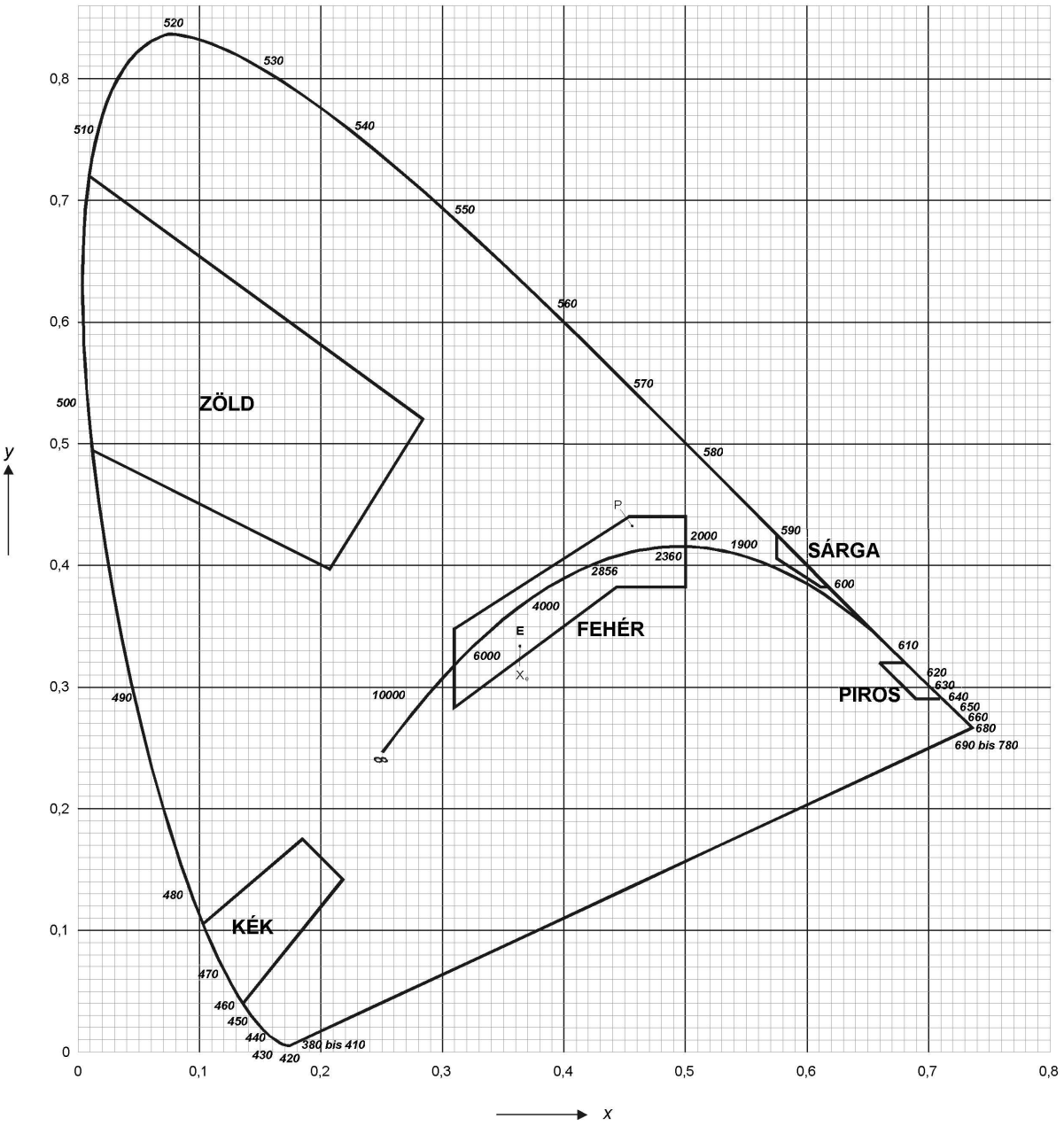
1. A fényekre egy ötszínű jelzőrendszer alkalmazandó, amely az alábbi színekből áll:
   - fehér,
   - piros,
   - zöld,
   - sárga,
   - kék.

   Ez a rendszer megfelel a Nemzetközi Világítástechnikai Bizottság „Jelzőfények színei” című 2.2. (TC-1.6) 1975. sz. IEC kiadványa ajánlásainak.

   A színek a jelzőlámpák által kibocsátott fényáramokra vonatkoznak.
2. A jelzőfények színhatárait a 2.2 (TC-1.6) 1975. sz. IEC kiadványban szereplő színdiagram metszéspontjainak koordinátáival kell behatárolni (lásd színdiagram) az alábbiak szerint:

A jelzőfény színe	A metszéspontok koordinátái						
Fehér	x	0,310	0,443	0,500	0,500	0,453	0,310
	y	0,283	0,382	0,382	0,440	0,440	0,348
Piros	x	0,690	0,710	0,680	0,660		
	y	0,290	0,290	0,320	0,320		
Zöld	x	0,009	0,284	0,207	0,013		
	y	0,720	0,520	0,397	0,494		
Sárga	x	0,612	0,618	0,575	0,575		
	y	0,382	0,382	0,425	0,406		
Kék	x	0,136	0,218	0,185	0,102		
	y	0,040	0,142	0,175	0,105		

2006. július 5., szerda



IEC színdiagram

ahol 2 930 K a vákuumizzószálas lámpa fényének felel meg.

2 856 K a gáztöltésű izzószálas lámpa fényének felel meg.

2.02. cikk

A jelzőfények erőssége és terjedelme

Az alábbi táblázat tartalmazza az I_O, I_B és t megengedett határértékeit (nappali és éjszakai használat) a jelzőfények jellemzői szerint. A megjelölt értékek a jelzőlámpák által kibocsátott fényáramra vonatkoznak.

Az I_O és I_B cd-ben van megadva, a t pedig km-ben.

2006. július 5., szerda

Maximális és minimális értékek

A jelzőfények jellemzője		A jelzőfény színe							
		Fehér		Zöld/piros		Sárga		Kék	
		min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
normál	I_O	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I_B	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
élénk	I_O	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I_B	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
erős	I_O	47,0	133,0	–	–	47,0	133,0	–	–
	I_B	35,0	100,0	–	–	35,0	100,0	–	–
	t	5,9	8,0	–	–	5,9	8,0	–	–

Sárga vibráló fény nappali használatánál azonban 900 cd minimális fényerősséget (I_O) kell alkalmazni.

2.03. cikk

A jelzőfények fényszórása

1. A fényerősség vízszintes szórása

1.1 A 2.02. cikkben megjelölt fényerősségek vonatkoznak a függőleges helyzetű jelzőlámpa pontosan beállított fényforrása optikájának fókuszán vagy gravitációs fényközéppontján áthaladó vízszintes sík valamennyi irányára.

1.2 Az árboccsúcs-fény, a tatfény és az oldalfények esetében az előírt fényerősséget meg kell tartani az előírt tárcsaíven belül, a határoktól számított legalább 5°-on belül.

A határig előírt tárcsaívtől 5°-ra a fényerősség csökkenhet 50 %-kal; ezt követően fokozatosan úgy csökken, hogy a tárcsaív határán túl 5°-kal csak elhanyagolható fény marad.

1.3 Az oldalfényeknek az előírt fényerősségűnek kell lenniük a hajó elejének tengelyével párhuzamos irányban. Az előírt tárcsaív határán túl a fényerősség gyakorlatilag nullára csökken 1° és 3° fok között.

1.4 Két- vagy háromszínű lámpák esetén a fényerősség szórása egységes, hogy az előírt tárcsaív hatás mindegyik oldalán 3°-ra a legnagyobb megengedett fényerősséget ne lépjék túl, és az előírt minimális fényerősséget elérjék.

1.5 A lámpák fényerősségének vízszintes szórása az egész tárcsaíven egységes, hogy a fotometrikus fényerősség esetében betartott minimális és maximális értékek közötti különbség ne legyen nagyobb, mint egy 1,5-szeres tényező.

2. A fényerősség függőleges szórása

A vízszintestől legfeljebb ± 5° vagy ± 7,5°-ig terjedő dőlés esetén a fényerősség az első esetben a 0°-os dőlésnek megfelelő fényerősség legalább 80 %-a marad, a második esetben 60 %-a, de legfeljebb 1,2-szeresével lépheti azt túl.

2006. július 5., szerda

3. fejezet

A jelzőlámpákra vonatkozó követelmények

3.01. cikk

Műszaki követelmények

1. A jelzőlámpák és a fényforrások szerkezetének és anyagának biztosítania kell a biztonságot és a tartósságot.
2. A lámpák összetevői (például a keresztkapcsok) nem ronthaják a fény erősségét, színét vagy szórását.
3. A jelzőlámpákat a fedélzeten könnyen és megfelelő helyzetben fel kell tudni szerelni.
4. A fényforrásnak könnyen cserélhetőnek kell lennie.

4. fejezet

Próbák, jóváhagyás és jelölések

4.01. cikk

Típuspróbák

A „Belvízi vízi utakon közlekedő hajók jelzőlámpáinak ellenőrzésének feltételei és jóváhagyása” szerinti típusteszt célja annak igazolása, hogy a jelzőlámpa és fényforrása megfelelnek- e ezeknek a követelményeknek.

4.02. cikk

Tesztelési eljárás

1. A típustesztre irányuló kérelmet az illetékes vizsgáló hatósághoz kell benyújtani, a lámpa és a szükséges fényforrás terveinek két példányával és két mintadarabbal együtt.
2. Amennyiben a teszt során nem merül fel kifogás, a kérelem mellékletét képező tervek egyik példányát a jóváhagyás bejegyzésével, valamint az egyik elfogadott mintadarabot a kérelmezőnek vissza kell küldeni. A második példányt és a második mintadarabot a vizsgáló hatóság megőrzi.
3. A gyártó nyilatkozik a vizsgáló hatóságnak, hogy a sorozatban gyártott lámpa minden összetevője megfelel a típustesztelt lámpákénak.

4.03. cikk

Átvételi bizonyítvány

1. Amennyiben a teszt azt mutatja, hogy a követelmények teljesültek, a jelzőlámpát jóváhagyják, és a kérelmező számára kiadják az 1. mellékletben szereplő mintán alapuló, valamint a 4.05. cikkben említett jelölésekkel ellátott átvételi bizonyítványt.
2. Az átvételi bizonyítvány birtokosa:
   - engedélyt kap a 4.05. cikkben említett jelölések különböző alkatrészeken való alkalmazására;
   - csak a vizsgáló hatóság által elfogadott terveknek és a típustesztelt lámpáknál használt technológiának megfelelően végezheti a gyártást;
   - a jóváhagyott terveket és mintalámpákat csak a vizsgáló hatóság jóváhagyásával módosíthatja. Az utóbbi dönt arról is, hogy a kiadott átvételi bizonyítványt csak ki kell egészíteni, vagy új jóváhagyási kérelmet kell benyújtani.

2006. július 5., szerda

4.04. cikk

Szúrópróbák

1. A vizsgáló hatóság felhatalmazást kap a gyártmánysorozatok jelzőlámpáiból történő mintavételre tesztelés céljából.

2. Amennyiben a tesztelés súlyos hibákat tár fel, a jóváhagyás visszavonható.

4.05. cikk

Jelölések

1. A jóváhagyott jelzőlámpákat, optikákat és fényforrásokat az alábbiakban jelzettek szerint kell megjelölni:

   ⚓ e · X · YY · nnn

   ahol „ ⚓ e” a jóváhagyás jele,

   „X” a jóváhagyás szerinti ország, ahol:

   1 = Németország
   2 = Franciaország
   3 = Olaszország
   4 = Hollandia
   5 = Svédország
   6 = Belgium
   7 = Magyarország
   8 = Cseh Köztársaság
   9 = Spanyolország
   11 = Egyesült Királyság
   12 = Ausztria
   13 = Luxemburg
   17 = Finnország
   18 = Dánia
   19 = Lengyelország
   21 = Portugália
   23 = Görögország
   24 = Írország
   26 = Szlovénia
   27 = Szlovákia
   29 = Észtország
   32 = Lettország
   36 = Litvánia
   49 = Ciprus
   50 = Málta

   „YY” a jóváhagyás évének utolsó két számjegye, és

   „nnn” a vizsgáló hatóság által kiosztott jóváhagyási szám.

2. A jelöléseknek jól olvashatónak és letörölhetetlennek kell lenniük.

3. A burkolaton levő jelölés olyan legyen, hogy a jelzőlámpát ne kelljen szétszedni ahhoz, hogy a fedélzeten megtalálhatók legyenek. Ha az optika és a burkolat nem szétválasztható, a burkolaton levő jelölés elegendő.

4. Csak jóváhagyott jelzőlámpákon, optikákon és fényforrásokon szabad feltüntetni a fenti 1. bekezdésben említett jelöléseket.

5. A vizsgáló hatóság azonnal tájékoztatja a bizottságot a kiadott jelölésekről.

2006. július 5., szerda

Függelék

Belvízi vízi utakon közelekedő hajók jelzőlámpáinak átvételi bizonyítványának mintája

A..... jelzőlámpa
(A típus, modell és márka leírása)

használata engedélyezett belvízi vízi utakon közlekedő hajókon a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló, …-i …/…/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) hatálya laá tratozó esetekben.

Kiadott szám: ⚓ e .....

A lámpa összetevőit a …/…/EK irányelv (**) IX. melléklete I. része 4.05. cikkének megfelelően kell megjelölni.

A jóváhagyás birtokosa garantálja a …/…/EK irányelv (**) IX. melléklete I. része „Belvízi vízi utakon közlekedő hajók fényeinek színére és erősségére, valamint jelzőlámpáinak jóváhagyására vonatkozó követelmények” 4.03. cikkének megfelelően, hogy a gyártás csak a vizsgáló hatóság által elfogadott tervek alapján, valamint a típustesztelt lámpáknál használt technológia szerint folyik.

Módosítások csak a vizsgáló hatóság jóváhagyásával engedélyezettek.

Különleges megjegyzések:

.....

.....

.....

..... (hely)

..... (dátum)

..... (Vizsgáló hatóság)

..... (Aláírás)

(*) HL: Kérjük, illessze be ezen irányelv számát és dátumát.
(**) HL: Kérjük, illessze be ezen irányelv számát.

2006. július 5., szerda

II. RÉSZ

A BELVÍZI VÍZI UTAKON KÖZLEKEDŐ HAJÓK ELLENŐRZÉSÉNEK FELTÉTELEIRE ÉS A JELZŐLÁMPÁK JÓVÁHAGYÁSÁRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

Tartalom

1. fejezet Általános rendelkezések
Cikk 1.01. Standard feszültségek
1.02. Működési követelmények
1.03. Felszerelés
1.04. Fotometriai követelmények
1.05. Alkatrészek
1.06. Karbantartás
1.07. Biztonságtechnikai követelmények
1.08. Tartozékok
1.09. Nem elektromos jelzőlámpák
1.10. Dupla lámpák
2. fejezet Fotometriai és kolorimetriai követelmények
Cikk 2.01. Fotometriai követelmények
2.02. Kolorimetriai követelmények
3. fejezet Gyártási követelmények
Cikk 3.01. Elektromos lámpák
3.02. Szűrők és optikai üvegek
3.03. Elektromos fényforrások
4. fejezet Tesztelési és jóváhagyási eljárás
Cikk 4.01. Általános eljárási szabályzat
4.02. Kérelmezés
4.03. Tesztelés
4.04. Jóváhagyás
4.05. A jóváhagyás érvényességének megszűnése
Függelék Környezeti tesztek
1. Fröccsenő víz és por elleni védelem tesztelése
2. Nedves környezeti teszt
3. Hidegteszt
4. Melegítési teszt
5. Rezgésteszt
6. Gyorsított időjárás-állósági teszt
7. Sós víz és időjárás-állósági teszt (tengeri köd-teszt).

1. fejezet

Általános rendelkezések

1.01. cikk

Standard feszültségek

A belvízi vízi utakon közlekedő hajók jelzőlámpáinak standard feszültsége 230 V, 115 V, 110 V, 24 V és 12 V. Ha csak lehetséges, 24 V-os készülékeket kell használni.

2006. július 5., szerda

1.02. cikk

Működési követelmények

A jelzőlámpák és tartozákaik rendes működését a fedélzeten rendszeresen végzett tevékenységek nem akadályozhatják. Különösen az összes használt optikai alkatrészt és a felszereléshez és rögzítéshez használt fő alkatrészeket úgy legyártani, hogy helyzetük a beállítást követően a működés közben ne változhasson.

1.03. cikk

Felszerelés

A jelzőlámpák fedélzeten történő felszereléséhez használt alkatrészeket úgy kell elkészíteni, hogy beállítást követően a lámpa rögzített helyzete a működés közben ne változhasson.

1.04. cikk

Fotometriai követelmények

A jelzőlámpáknak az előírt fényerősség szórását kell adniuk; a fény azonosító színét és az előírt fényerősséget a bekapcsolás pillanatában el kell érni.

1.05. cikk

Alkatrészek

Csak erre a célra gyártott alkatrészek használhatók a jelzőlámpákban.

1.06. cikk

Karbantartás

A jelzőlámpák és tartozékaik összeszerelésének módja tegye lehetővé a rendszeres karbantartást, és szükség esetén a fényforrás könnyű cseréjét, még sötétben is.

1.07. cikk

Biztonságtechnikai követelmények

A jelzőlámpákat és tartozékaikat úgy kell gyártani és méretezni, hogy működésük, vezérlésük és ellenőrzésük ne képezzen veszélyt az emberekre nézve.

1.08. cikk

Tartozékok

A lámpák tartozékait úgy kell megtervezni és gyártani, hogy elrendezésük, felszerelésük és csatlakozásaik ne akadályozzák a lámpák normál használatát és megfelelő működését.

1.09. cikk

Nem elektromos jelzőlámpák

A nem elektromos lámpákat e fejezet 1.02.-1.08. cikkei és a 3. fejezet követelményei szerint kell megtervezni és gyártani. Az ezen tesztelési és jóváhagyási feltételeket tartalmazó 2. fejezet követelményei értelemszerűen alkalmazandók.

2006. július 5., szerda

1.10. cikk

Dupla lámpák

Lehetővé kell tenni az egy burkolatban egymás fölé szerelt lámpák (dupla lámpák) használatát. A dupla lámpa két fényforrását semmilyen körülmények között nem szabad egy időben használni.

2. fejezet

Fotometriai és kolorimetriai követelmények

2.01. cikk

Fotometriai követelmények

1. A lámpákra vonatkozó fotometriai követelményeket az I. rész állapítja meg.
2. A jelzőlámpák szerkezete biztosítja, hogy a fény tükröződhessen vissza vagy szakadhasson meg. Reflektorok használata tilos.
3. Két- vagy háromszínű fények esetén hatékonyan meg kell akadályozni a fény kivetítődést az arra a színre előírt tárcsaív határon túl, az üvegen belül is.
4. Ezek a követelmények értelemszerűen vonatkoznak a nem elektromos lámpákra is.

2.02. cikk

Kolorimetriai követelmények

1. A jelzőlámpákra vonatkozó kolorimetriai követelményeket az I. rész állapítja meg.
2. A jelzőlámpák által kibocsátott fény színe a fényforrás által használt szín hőmérsékletén az I. részben megállapítottaknak megfelelő kromatikus helyzetben helyezkedik el.
3. A jelzőfények színe csak szűrőkből (optikák, üvegek) és teljesen színezett optikai üvegekből adódhat, ha a sugárzott fény színpontjai legfeljebb 0,01-gyel térnek el az IEC színdiagramban levő koordinátáiktól. Színezett izzók használata tilos.
4. A színezett üvegek (szűrők) átlátszósága olyan, hogy a fényforrás által használt szín hőmérsékletén az előírt fényerősség elérhető.
5. A fényforrás visszatükröződése a jelzőlámpa részein nem lehet szelektív, azaz a használt szín hőmérsékletén nem térhet el 0,01-nél jobban a tükrözést követően.
6. A színezetlen üveg nem befolyásolhatja szelektíven a sugárzott fényt a használt szín hőmérsékletén. Hasonlóképpen, egy hosszabb működési időszakot követően, a jelzőlámpában használt fényforrás x és y háromszínű koordinátái legfeljebb 0,01-gyel térhetnek el, amint a fény keresztülhaladt az üvegen.
7. A nem elektromos jelzőlámpák fényének színe a fényforrás által használt szín hőmérsékletén az I. részben megállapítottaknak megfelelő kromatikus helyzetben helyezkedik el.
8. A nem elektromos, színezett jelzőlámpák színe csak teljesen színezett szilikátüvegen keresztül jöhet át. Színezett nem elektromos lámpák esetén minden színezett szilikátüvegnek biztosítania kell, hogy a nem elektromos fényforráshoz legközelebbi színhőmérsékleten az előírt fényerősség elérhető legyen.

3. fejezet

Gyártási követelmények

3.01. cikk

Elektromos jelzőlámpák

1. A lámpák valamennyi alkatrészének ellen kell állnia a hajó mozgásából, a rezgésekből, a korrózióból, a hőmérsékletváltozásból, a rakodáskor keletkező hatásokból és a jégben történő hajózásból eredő különleges üzemi behatásoknak, valamint a fedélzeten előforduló egyéb hatásoknak.

2006. július 5., szerda

2. A lámpák szerkezetének, anyagának és kidolgozásának stabilitást kell biztosítaniuk, továbbá azt, hogy ezen követelményeknek megfelelően mechanikai és hőhatásoknak, valamint ultraibolya sugaraknak történő expozíciót követően a teljesítményük változatlan; különösen a fotometriai és kolorimetriai jellemzőket kell megőrizni.

3. A korróziónak kitett alkatrészeket korrózióálló anyagokból kell készíteni, vagy azokat el kell látni hatékony korrózióvédelemmel.

4. A felhasznált anyagok nem lehetnek nedvszívóak, ha ez a berendezések, készülékek és tartozékaik működésére nézve hátrányos.

5. A felhasznált anyagoknak tűzállónak kell lenniük.

6. A vizsgáló hatóság a használt anyagok jellemzőinek tekintetében mentességeket adhat, feltéve, hogy a biztonságot a gyártás szavatolja.

7. A jelzőlámpákat ellenőrizni kell a fedélzeten való használatra való megfelelésük biztosítása érdekében.

   Az ellenőrzések megoszlanak a környezeti és a működési követelmények között.

8. Környezeti követelmények:

   a) Környezeti osztályok

      – *Klimatikus osztályok:*

         X Az időjárás hatásainak kitett helyeken való használatra szolgáló készülékek.

         S Víz alatti vagy sós vízzel való hosszabb érintkezéssel történő használatra szolgáló készülékek.

      – *Rezgésosztályok:*

         V Az árbocokra és a rezgéseknek különösen kitett egyéb helyekre történő felszerelésre szolgáló készülékek.

      – *Nehézségi osztályok:*

      A külső körülmények három nehézségi osztályra oszthatók:

      (1) Normál külső körülmények:

         Ezek rendszeresen fennállhatnak a fedélzeten hosszú ideig.

      (2) Szélsőséges külső körülmények:

         Ezek különleges esetekben kivételesen állnak fenn a fedélzeten.

      (3) Szállítási külső körülmények:

         Ezek az olyan szállításkor és rögzítéskor fennáló körülmények, melyek nem a berendezések, készülékek és tartozékaik működése során lépnek fel.

      A normál külső körülmények között végzett ellenőrzések a „normál körülmények tesztjei”, a szélsőséges körülmények között végzett ellenőrzések a „szélsőséges körülmények tesztjei”, a szállítási körülmények között végzett ellenőrzések pedig a „szállítási körlümények tesztjei”.

   b) Követelmények

      A jelzőlámpáknak és tartozékaiknak alkalmasnak kell lenniük a tartós működésre, a tenger mozgásának és a rezgéseknek a hatása alatt, továbbá a hajó fedélzetén várható páratartalom és hőmérsékleti változások mellett.

      A jelzőlámpáknak és tartozékaiknak meg kell felelniük a 8. bekezdés a) pontjában meghatározott környezeti osztályaik követelményeinek a függelékben felsorolt külső körülményeknek történő expozíciójuk során.

2006. július 5., szerda

9. Üzemelésre való alkalmasság

a) Áramellátás: a tápáram feszültség és frekvencia névleges értékeihez ([1]) képest történő ingadozásai során, az alábbi táblázatban meghatározott határértékeken belül, valamint a váltakozó áramú táplálás 5 %-os ingadozásával, a jelzőlámpáknak és tartozékaiknak működniük kell a tesztelési és jóváhagyási feltételek alapján rájuk vonatkozó megengedett fedélzeti működési tűréshatárokon belül. A jelzőlámpákat ellátó feszültség elméletileg nem térhet el ± 5 %-nál többel a kiválasztott névleges feszültségtől.

Ellátás (névleges feszültség)	A jelzőlámpák és tartozékaik tápáramának feszültség- és frekvenciaingadozásai		
	Feszültség-ingadozások	Frekvencia-ingadozások	Időtartam
48 V-nál nagyobb egyenáram	± 10 %	± 5 %	folyamatos
és váltakozó áram	± 20 %	± 10 %	max. 3 s
legfeljebb 48 V egyenáram 48 V-tal bezárólag	± 10 %	–	folyamatos

A ± 1 200 V-ig terjedő, 2 és 10 μs közötti emelkedési idejű, legfeljebb 20 μs-ig tartó feszültség csúcsok és a tápfeszültség visszakapcsolás nem okozhat kárt a jelzőlámpákban és azok tartozékaiban. Ezek előfordulása után, amikor a biztonsági berendezések bekapcsolhattak, a jelzőlámpáknak és tartozékaiknak működniük kell a tesztelési és jóváhagyási feltételek alapján rájuk vonatkozó megengedett fedélzeti működési tűréshatárokon belül.

b) Elektromágneses kompatibilitás: a jelzőlámpákra és tartozékaikra, valamint a hajó berendezését képező egyéb felszerelésekre és készülékekre gyakorolt elektromágneses kölcsönhatást kiküszöbölő vagy csökkentő minden ésszerű és gyakorlati intézkedést meg kell tenni.

10. Környezeti feltételek a hajók fedélzetén

A 8. bekezdés a) pontjában említett normál, szélsőséges és szállítási külső körülmények az IEC 92-101. és 92-504. sz, kiadványaihoz szóló javasolt kiegészítéseken alapulnak. Az ezektől eltérő egyéb értékek jelölése: *.

	Normál	Szélsőséges	Szállítási
	Külső körülmények		
a) *Környező levegő hőmérséklete:*			
Klimatikus osztályok:	– 25-től	– 25-től	– 25-től
A 8. bekezdés a) pontja szerinti X és S klimatikus osztályok	+ 55 °C*	+ 55 °C*	+ 70 °C*
b) *Környező levegő páratartalma:*			
Állandó hőmérséklet	+ 20 °C	+ 35 °C	+ 45 °C
Maximális relatív páratartalom	95 %	75 %	65 %
Hőmérsékletváltozás	Esetleg harmatpontot elérő		
c) *Időjárási viszonyok a fedélzeten:*			
Napfény	1 120 W/m²		
Szél	50 m/s		
Eső	15 mm/min		
A víz sebessége mozgás közben (hullámok)	10 m/s		
Víz sótartalma	30 kg/m³		

([1]) A névleges feszültség és frekvencia az, amelyet a gyártó megjelöl. A feszültség- és/vagy frekvenciatartományok is megjelölhetők.

2006. július 5., szerda

	Normál	Szélsőséges	Szállítási
	Külső körülmények		
d) *Mágneses mező:* Mágneses mező bármely irányból	80 A/m		
e) *Rezgés:* Szinuszos rezgés bármely irányból A 8. bekezdés a) pontja szerinti V rezgésosztály (súlyos ütés pl. az árbocokra)			
Frekvenciák	2 – 10 Hz		2 – 13,2 Hz*
Tartomány	± 1,6 mm		± 1,6 mm
Frekvenciák	10 – 100 Hz		13,2 – 100 Hz*
Gyorsulási tartomány	± 7 m/s²		± 11 m/s² *

11. A jelzőlámpáknak meg kell felelniük a függelékben meghatározott környezeti teszteken.

12. A szerves anyagokból készült lámpák nem lehetnek érzékenyek az ultraibolya sugárzásra.

    A függelék 6. szakasza szerinti 720 órás tesztelést követően a minőségben nem lehet romlás, és az x és y háromszínű koordináták nem térhetnek el 0,01-nél többel azoktól amelyek a aem a sugárzásnak sem pedig a víznek ki nem tett átlátszó részekre vonatkoznak.

13. A lámpák átlátszó részeit és ernyőit úgy kell megtervezni és gyártani, hogy normál fedélzeti körülmények között, 10 %-os többletfeszültséggel, + 45 °C-os környező hőmérsékleten történő tartós működés esetén nem deformálódhatnak, változhatnak, vagy sérülhetnek.

14. 10 %-os többletfeszültséggel + 60 °C-os környező hőmérsékleten történő tartós működés esetén a lámpáknak a tartóikon épnek kell maradniuk nyolc órán át tartó 1 000 N-os (Newton) erőnek kitéve.

15. A lámpáknak ellen kell állniuk az átmeneti vízbemerülésnek. 10 %-os többletfeszültséggel, + 45 °C-os környező hőmérsékleten történő tartós működés esetén nem gyakorolhat rájuk hatást + 15° – + 20 °C-os hőmérsékleten 10 liter vizet tartalmazó tartályban való ázás.

16. A felhasznált anyagok tartósságát biztosítani kell az üzemi körülmények között; az anyagoknak különösen ellen kell állniuk működés közben a legmagasabb folyamatos hőmérsékleteknek.

17. Ha a lámpák tartalmaznak nem fémes alkatrészeket, meg kell határozni folyamatos működési hőmérsékletüket, fedélzeti körülmények között, + 45 °C-os környezeti hőmérsékleten.

    Ha a nem fémes alkatrészek így meghatározott folyamatos működési hőmérséklete meghaladja az IEC 598. sz. kiadványa 1. részének X. és XI. táblázatában megjelölt maximális hőmérsékleteket, külön vizsgálatot kell végezni a lámpák ezen részeire ható folyamatos mechanikai, termikus és klimatikus hatások meghatározása érdekében.

18. Az alkatrészek használati hőmérsékleten való alakváltozási tesztjéhez a lámpát működési helyzetben állandó gyenge légáramba kell helyezni (v = körülbelül 0,5 m/s), + 45 °C-os környezeti hőmérsékleten, fedélzeti körülmények között. Miközben emelkedik a hőmérséklet, és amint elérik a működési hőmérsékletet, a nem fémes alkatrészekre mechanikai hatást kell gyakorolni, a céljuknak megfelelően, vagy esetleges manipulációjukkal. A lámpák nem szilikátból készült átlátszó részeire egy folyamatos erejű 6,5 N 5 mm × 6 mm-es fémes ütést kell gyakorolni, (ujj nyomásával egyező) az átlátszó rész felső és alsó széle között félúton.

    Az ilyen mechanikai hatások következtében az alkatrész nem szenvedhet állandó alakváltozást.

2006. július 5., szerda

19. Az alkatrészek atmoszferikus tényezőknek való ellenállása teszteléséhez az elemeknek kitett, nem fémes alkatrészekkel rendelkező lámpákat egy klímakamrába kell helyezni egymás után 12-12 órára, váltogatva a 45 °C-os hőmérsékletű és 95 % relatív páratartalmú környezetet és a – 20 °C-os környezetet, majd a fedélzeti körülmények melletti működést, hogy ki legyenek téve meleg-párás és hideg ciklusoknak, valamint a működési idejüknek megfelelő alacsony és magas hőmérsékletű időszakok váltakozásának.

    A teszt teljes időtartama legalább 720 óra. A teszt nem gyakorolhat hatást a lámpa nem fémes alkatrészeinek működési teljesítményére.

20. A lámpák könnyen hozzáférhető alkatrészei + 45 °C-os környezeti hőmérsékleten nem melegedhetnek fel + 70 °C-nál magasabb hőmérsékletre, ha fémből készültek, vagy + 85 °C-nál magasabbra, ha nem fémből készültek.

21. A lámpákat az elfogadott szabványok szerint kell megtervezni és gyártani, és különösen meg kell felelniük az IEC 598. sz. kiadványa 1. részének, „Hajók, fények – általános műszaki leírások és tesztek". Az alábbi pontok követelményeit teljesíteni kell:

    – Csatlakozások védelme (7.2.),

    – Elektromos áramütés elleni védelem (8.2.),

    – Szigetelési ellenállás és feszültségstabilitás (10.2. és 10.3.),

    – Földön és magasban vezetett kábelek (11.2.),

    – Tartósság és melegítés (12.1., X., XI. és XII. táblázat),

    – Hő-, tűz- és kóbor áram elleni ellenállás (13.2., 13.3. és 13.4.),

    – Menetes csatlakozások (14.2., 14.3. és 14.4.).

22. A villamos kábelek keresztmetszete általában legalább 1,5 mm^2. A csatlakozásra használt kábel legalább HO 7 RN-F típusú, vagy annak megfelelő.

23. A lámpa robbanásveszélyes zóna-típusát a célra az illetékes vizsgáló hatóság határozza meg és tanúsítja.

24. A lámpák gyártási módszerének gondoskodnia kell az alábbiakról:

    (1) Könnyű tisztítás, beleértve a lámpa belsejét is, a fényforrás könnyű cseréje sötétben is.

    (2) A lecsapódott pára felgyülemlésének megakadályozása.

    (3) Csak tartós rugalmas szerelékek használata, hogy a szétszerelhető részek ne szivárogjanak.

    (4) Annak biztosítása, hogy az előírton kívül más színű fény ne kerülhessen ki a lámpából.

25. Minden felszerelendő lámpához mellékelni kell beállítási és szerelési útmutatót, amely megjelöli, hogy a lámpát hol kell felszerelni, annak célját és a csereszabatos alkatrészek típusát. A mozgatható lámpák felszerelésének könnyűnek és biztonságosnak kell lennie.

26. Az előírt tartóknak a megkívánt helyzetben a lámpa vízszintes szimmetriasíkjának a hajó biztonsági vonalával párhuzamos helyzetét biztosítania kell.

27. Az alábbi jelöléseket minden lámpán jól láthatóan és tartósan rögzíteni kell, egy olyan helyen, ahol a fedélzeten történő felszerelés után is látható marad:

    (1) A fényforrás névleges teljesítménye, amennyiben különböző névleges teljesítmények különböző tartományokat adhatnak.

    (2) A lámpa típusa tárcsaív-fényekre.

2006. július 5., szerda

(3) A null-irány referencia tárcsaív-fényeken, jelölés közvetlenül az átlátszó rész felett vagy alatt.

(4) A fény típusa, pl. „erős”.

(5) A márka.

(6) Az átvételi jelzés helye, pl. F.91.235.

3.02. cikk

Szűrők és optikai üvegek

1. A szűrők (optikák és üvegek) és az optikai üvegek készülhetnek szerves üvegből (szintetikus üveg) vagy szervetlen üvegből (szilikátüveg).

   A szilikátüveg szűrők és optikai üvegek legalább a 719. sz. ISO szabványban említett, tartós vízállóságot biztosító IV. osztályú hidrolitikai típusú üvegből készüljenek.

   A szintetikus üvegből készült szűrők és optikai üvegek a szilikátüvegnek megfelelő tartós vízállósággal kell, hogy rendelkezzenek.

   Az optikai üvegeket alacsony belső feszültségű üvegből kell készíteni.

2. A szűrők és optikai üvegek, amennyire csak lehetséges, hólyag-, buborék- és szennyezésmentesek legyenek. Nem lehetnek rajtuk felületi hibák, úgymint fényezetlen (matt) részek, mély karcolások, stb.

3. A szűrőknek és optikai üvegeknek meg kell felelniük a 3.01. cikk követelményeinek. Ezek a feltételek nem befolyásolhatják fotometriai és kolorimetriai jellemzőiket.

4. Az oldalsó piros és zöld optikai üvegek nem lehetnek felcserélhetők.

5. A gyártó jelölésén kívül az átvételi számot és a típusleírást olvashatóan és tartósan meg kell jelölni a szűrőkön és optikai üvegeken, egy olyan helyen, ahol a lámpába helyezés után is látható.

   Ezek a jelölések nem eredményezhetnek a minimális fotometriai és kolorimetriai követelmények alatti értékeket.

3.03. cikk

Elektromos fényforrások

1. A jelzőlámpákban csak erre a célra gyártott izzólámpák használhatók. Ezeknek a standard feszültségekben rendelkezésre kell állniuk. Különleges esetekben kivételek megengedhetők.

2. Az izzólámpák csak a jelzőlámpák erre szolgáló helyére lehetnek beszerelhetők. A jelzőlámpákban legfeljebb két egyértelmű hely megengedhető. A helytelen és köztes helyzet lehetetlen kell, hogy legyen. A teszteléshez a kedvezőtlenebb helyzetet kell kiválasztani.

3. Az izzólámpáknak nem lehetnek a hatékonyságukat kedvezőtlenül befolyásoló jellemzőik, úgymint karcolások, foltok a lámpatesten, vagy az izzószál hibás elhelyezése.

4. Az izzólámpák működési hőmérséklete legalább 2 360 K.

5. Az alkalmazott konzolok vagy lámpatartók meg kell, hogy feleljenek az optikai rendszer külön követelményeinek, és ellen kell, hogy álljanak a fedélzeti működés mechanikai hatásainak.

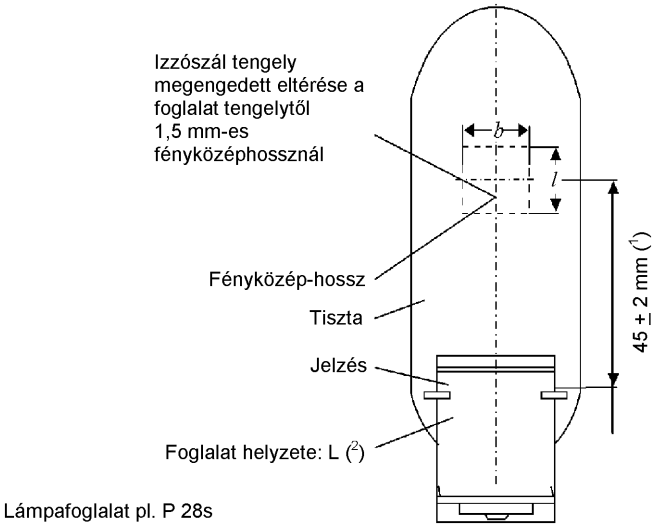
6. Az izzólámpa burája erős és a lámpatesthez szilárdan rögzített, hogy 100 órányi, 10 %-os többletfeszültséggel történő működés után ellenálljon egy 25 kg/cm-es nyomatékkal való egységes forgásnak.

7. A márkát, a névleges feszültséget és a névleges teljesítményt, és/vagy a névleges fényerősséget, továbbá az átvételi számot a lámpatesten vagy az izzólámpa búráján olvashatóan és tartósan meg kell jelölni.

8. Az izzószálas lámpáknak meg kell felelniük a következő tűréshatároknak:

   a) 230 V, 115 V, 110 V és 24 V névleges feszültségű izzólámpák

2006. július 5., szerda



Névleges feszültség V	Névleges teljesítmény W	Max. észlelt teljesítmény (3) W	Névleges élettartam h	Mért tesztelési értékek (3)		Lámpatest mm	
				Vízszintes fényerősség (4) cd	Színhőmérséklet K	b mm	l mm
24	40	43		45	2 360	$0{,}72^{0}_{+0{,}1}$	$13{,}5\ ^{0}_{+0{,}1}$
110 vagy 115	60	69	1 000	–	–	$15{,}0^{0}_{+0{,}1}$	$11{,}5\ ^{0}_{+0{,}1}$
230	65	69		65	2 856	$15{,}0^{0}_{+0{,}1}$	$11{,}5\ ^{0}_{+0{,}1}$

Megjegyzések:

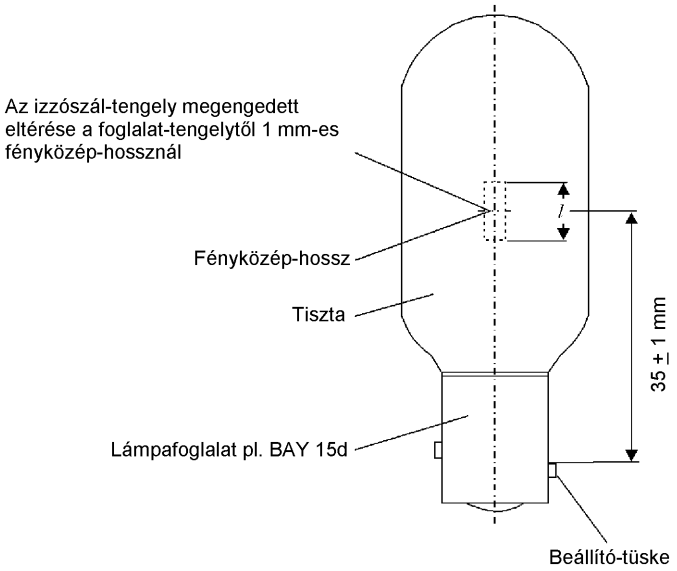
(1) 24 V/40 W-os lámpa fényközép-hossz tűréshatása: ± 1,5 mm.

(2) L: a P 28 S búra széles hurka bal oldalon van, ha a lámpa egyenesen áll, a kibocsátás irányával szemben.

(3) A teszt kezdetekor az értékek mérése előtt az izzólámpáknak már 60 percig névleges feszültségen üzemelniük kell.

(4) Ezeket a határértékeket be kell tartani a lámpatest középpontján keresztülhaladó vízszintes vonal mindegyik oldalán egy ± 10°-ig terjedő terjedő területen, ha a lámpát tengelye körül 360°-kal elforgatják.

b) 24 V és 12 V névleges feszültségű izzólámpák



2006. július 5., szerda

Névleges feszültség V	Névleges teljesítmény W	Max. észlelt teljesítmény (1) W	Névleges élettartam h	Mért tesztelési értékek (1)		Lámpatest l mm
				Vízszintes fényerősség (2) cd	Színhőmérséklet K	
12				12 – 20		9 – 13
	10	18				9 – 17
24			1 000		2 360 – 2 856	
12				30 – 48		9 – 13
	25	26,5				
24						

Megjegyzések:

(1) A teszt kezdetekor az értékek mérése előtt az izzólámpáknak már 60 percig névleges feszültségen üzemelniük kell.

(2) Ezeket a határértékeket be kell tartani a lámpatest középpontján keresztülhaladó vízszintes vonal mindegyik oldalán egy ± 30°-ig terjedő terjedő területen, ha a lámpát tengelye körül 360°-kal elforgatják.

c) Az izzólámpák búráján meg kell jelölni a megfelelő méreteket. Ha ezek a jelölések a körtén vannak, ez nem befolyásolhatja a lámpa működését.

d) Ha izzólámpák helyett kisülő lámpákat használnak, ugyanazok a követelmények érvényesek, mint az izzólámpáknál.

4. fejezet

Tesztelési és jóváhagyási eljárás

4.01. cikk

Általános eljárási szabályzat

A tesztelési és jóváhagyási eljárásra az I. melléklet alkalmazandó.

4.02. cikk

Kérelmezés

1. A gyártó vagy képviselője által benyújtott jóváhagyási kérelemhez mellékelni kell az alábbi adatokat és dokumentációkat, valamint mintalámpákat, és ha vannak, azok tartozékait:

a) A fény típusa (pl. „erős”);

b) A lámpatípus, fényforrása, és ha vannak, tartozékai kereskedelmi neve és leírása;

c) Elektromos jelzőlámpák esetén a lámpákhoz szükséges fedélzeti tápfeszültség a céltól függően;

d) Valamennyi jellemző s kapacitás műszaki leírása;

e) Rövid műszaki leírás, amely megjelöli azokat az anyagokat, melyekből a lámpa készül, továbbá egy kapcsolási rajz rövid műszaki leírással, ha a működésre esetleg hatást gyakorló lámpatartozékokat is tartalmazza;

f) Mintalámpák, és indokolt esetben tartozékaik esetén, két-két példány az alábbiakból:

i. Beállítási vagy felszerelési utasítások a fényforrásra és a konzol vagy tartószerkezetre vonatkozó adatokkal;

ii. A tesztelt minta és a fedélzeten felszerelt lámpák és esetleges tartozékaik azonosítására szolgáló méretekkel, típusnevekkel és leírásokkal ellátott vázlat;

2006. július 5., szerda

iii. Egyéb dokumentációk, úgymint rajzok, alkatrészjegyzékek, kapcsolási rajzok, kezelési utasítások és fényképek, melyek ezen tesztelési jóváhagyási feltételek 1.-3. fejezetében említett fontos részletekre vonatkoznak, vagy vonatkozhatnak, amennyiben szükségesek annak igazolásához, hogy a gyártandó lámpák megfelelnek a tesztelt mintadarabnak. Az alábbi adatok és rajzok különösen fontosak:

– A szűrő szerkezetének részleteit és a fényforrás (izzólámpa) oldalnézetét, valamint a konzolon való beállítást mutató hosszanti keresztmetszet;

– A lámpának a szűrő felénél levő keresztmetszete, ami mutatja a fényforrás, a szűrő, az esetleges optikai üveg részleteit, valamint a tárcsaív-fények vízszintes szórási szögét;

– A konzol vagy tartó részleteit mutató, tárcsaív-fények hátulja felőli nézet;

– A konzol vagy tartó részleteit mutató körkörös fények nézete.

iv. A tömegben gyártott fényforrások, szűrők, optikai üvegek, konzol vagy tartószerkezetek, valamint a lámpába helyezett fényforrás szűrőhőz képesti helyzetének méretbeli tűréshatáraira vonatkozó adatok;

v. A tömegben gyártott fényforrások névleges feszültségen való vízszintes fényerősségére vonatkozó adatok;

vi. A színezett üvegek tömeggyártási tűréshatáraira vonatkozó adatok, tekintettel az A (2 856 K) szabványos színmérő fényforrás színére és átlátszóságára, vagy a használni szándékozott fényforrás fénytípusára.

2. A kérelemmel együtt be kell nyújtani két üzemkész mintadarabot, egyenként tíz, mindegyik névleges feszültséggel működő fényforrással, továbbá, indokolt esetben, mindegyik színből öt szűrővel, valamint a felszerelési vagy beállítási szerkezettel.

Kérésre a jóváhagyási vizsgálathoz szükséges további tartozékokat is rendelkezésre kell bocsátani.

3. A mintadarabnak minden szempontból meg kell felelnie a tervezett gyártási modelleknek. Fel kell szerelni minden olyan tartozékkal, amely a fedélzeten a céljának megfelelően történő használathoz szükséges normál működési helyzetbe való felszereléshez és beállításhoz kell. Amennyiben az illetékes vizsgáló hatóság beleegyezik, néhány tartozék elhagyható.

4. Kérésre további mintadarabokat, dokumentációt és adatokat rendelkezésre kell bocsátani.

5. A dokumentációkat a vizsgáló és jóváhagyó hatóság szerinti ország nyelvén kell benyújtani.

6. Amennyiben egy kiegészítő eszközre vonatkozóan nyújtanak be jóváhagyási kérelmet, értelemszerűen alkalmazni kell az 1.-5. fejezetet, azzal a megegyezéssel, hogy kiegészítő alkatrészek csak a jóváhagyott lámpákkal összeszerelve fogadhatók el.

7. A tárcsaív-fények alapvetően külön csomagban nyújtandók be.

4.03. cikk

Tesztelés

1. Jóváhagyott lámpa vagy tartozék új vagy módosított változatának tesztelése esetén igazolni kell, hogy a mintadarab megfelel-e ezen tesztelési és jóváhagyási feltételeknek és a 4.02. cikk 1. szakaszának f) alpontjában említett dokumentációnak.

2. A jóváhagyási tesztek a hajó fedélzetén előforduló körülményeken alapulnak. A tesztnek ki kell terjednie minden fényforrásra, optikai üvegre és tartozékra, melyeket rendelkezésre kell bocsátani és melyeket a jelzőlámpákban használni szándékoznak.

2006. július 5., szerda

3. A fotometriai és kolorimetriai teszteket a névleges feszültségen kell elvégezni.

   A lámpa értékelésénél figyelembe kell venni az I_B vízszintes üzemi fényerősséget és a működési fényhőmérsékletet.

4. Az alkatrészeket vagy tartozékokat csak azzal a lámpával együtt szabad tesztelni, amelyekbe azok valók.

5. Másik illetékes hatóság által végzett tesztek elfogadhatók a 3. fejezet követelményeinek való megfelelés igazolásaként, feltéve, hogy azok igazoltan egyenértékűek a függelékben foglalt tesztekkel.

4.04. cikk

Jóváhagyás

1. A jelzőlámpák jóváhagyása az I. rész 4.01.-4.05. cikkein alapul.

2. A tömegben gyártott vagy gyártani szándékozott lámpák és tartozékok esetén a jóváhagyást a kérelmező számára a kérelmező költségén végzett tesztet követően lehet kiadni, amennyiben a kérelmező garantálja, hogy a jóváhagyásból származó jogokkal megfelelően fog élni.

3. Jóváhagyás esetén az I. rész 4.03. cikkében említett átvételi bizonyítványt kiadják a megfelelő lámpatípusra és elhelyezik az I. rész 4.05. cikke szerinti jóváhagyási jelölést.

   A jóváhagyási jelölést és a sorozatszámot minden, a minta szerint gyártott lámpán olvashatóan és tartósan kell elhelyezni, egy olyan helyen, ahol a fedélzeten történő felszerelés után is teljes mértékben látható marad. Az eredeti jelöléseknek és típusleírásoknak jól olvashatónak és letörölhetetlenül rögzítettnek kell lenniük. A jóváhagyási jelöléssel összekeverhető jelölések a lámpákra nem helyezhetők.

4. A jóváhagyást lehet korlátozott időtartamra kiadni és feltételekhez kötni.

5. A jóváhagyott lámpák módosításához és kiegészítéséhez a vizsgáló hatóság beleegyezését kell kérni.

6. Ha egy lámpa jóváhagyását visszavonják, a kérelmezőt azonnal értesíteni kell.

7. Minden egyes jóváhagyott lámpatípusból egy mintadarabot annál a hatóságnál kell hagyni, amely azt jóváhagyta.

4.05. cikk

A jóváhagyás érvényességének megszűnése

1. A jóváhagyás érvényessége az előírt időszak leteltével, illetve annak visszavonásával vagy bevonásával megszűnik.

2. A jóváhagyás visszavonható, ha:

   – a kiadás feltételei a későbbiekben vagy végül többé nem állnak fenn,

   – a tesztelési és jóváhagyási feltételek már nem teljesülnek,

   – egy lámpa nem felel meg a jóváhagyott mintadarabnak,

   – az előírt feltételek nem teljesülnek, vagy

   – a jóváhagyás birtokosa megbízhatatlannak bizonyul.

   A jóváhagyás bevonható, ha a kiadásakori feltételek nem teljesültek.

3. Ha egy jóváhagyott lámpatípus gyártását befejezik, a jóváhagyást kiadó vizsgáló hatóságot azonnal értesíteni kell.

4. Egy jóváhagyás visszavonása vagy bevonása azt jelenti, hogy a kiadott jóváhagyási szám használata tilos.

5. A jóváhagyás érvényességének megszűntekor a bizonyítványt a kiadó vizsgáló hatóságnak be kell adni megsemmisítés céljából.

2006. július 5., szerda

Függelék

Környezeti tesztek

1. Fröccsenő víz és por elleni védelemre vonatkozó teszt

1.1 A lámpa védelmének típusát az IEC kiadvány 598-1. rész IP 55 szerint kell biztosítani.

A mintadarab fröccsenő víz és por elleni védelmére vonatkozó tesztet és az eredmények értékelését az IEC 529. sz. kiadványának IP 55 osztályozása szerint kell elvégezni.

Az első „5" a por elleni védelmet jelenti. Ez az áram alatt levő alkatrészek teljes pormentességét és a por káros lerakódása elleni védelmet jelenti.

A por behatolása nem teljes mértékben gátolt.

A második „5" a fröccsenő víz elleni védelmet jelenti. Ez azt jelenti, hogy a lámpára bármilyen irányból célzott vízsugár nem okoz kárt.

1.2 A mintadarab víz elleni védelmének értékelése a következőképpen történik: a védelem megfelelőnek tekinthető, ha a mintadarabba behatoló víz nem okoz káros hatást a működésre.

A szigetelőanyagokon nem képződhet vízlerakódás, ha ez azt jelenti, hogy a minimális eltűnési pontértékeket nem lehet elérni. Az áram alatt levő alkatrészek nem nedvesedhetnek át és nem érheti őket a lámpában felgyülemlő víz általi hatás.

2. Nedves környezeti teszt

2.1 *Cél és alkalmazás*

A teszt célja a párás hő és a pára hatásának meghatározása hőmérsékletváltozáskor, amint az a 3.01. cikk (10) bekezdésének b) pontjában leírásra került, működés közben vagy szállítás közben, illetve tárolás közben hajózási berendezéseken, készülékeken és műszereken, tekintve, hogy ezek a páralecsapódás miatt felületükön nedvességet kaphatnak.

Ez a lecsapódás a nem zárt alkatrészek esetében hasonló a működés során a por lerakódásához vagy a nedvszívó só-filmréteg képződéshez.

Az alábbi műszaki leírás a 68. sz. IEC kiadvány 2.-30. részén alapul, a 3.01. cikk (10) bekezdésének b) pontjával összefüggésben. További információ a kiadványban található.

A jóváhagyásra benyújtott nem zárt alkatrészeket és alkatrészcsoportokat ebben a nem zárt állapotban kell tesztelni, vagy ha az alkatrészek jellege miatt ez nem lehetséges, minimális védelmi eszközzel kell ellátni őket, melyet a kérelmező a fedélzeten való használathoz szükségesnek tart.

2.2 *Kivitelezés*

(1) A vizsgálatot egy tesztkamrában végzik, melyben, szükség esetén egy levegőkeringető berendezés segítségével a hőmérsékletet és a páratartalom szintjét minden ponton ugyanolyan értéken tartják. A légmozgás a tesztelt mintadarabot nem hűtheti le észrevehetően, de elegendőnek kell lennie annak biztosításához, hogy az előírt levegő hőmérséklet és páratartalom fennmaradjon a mintadarab közvetlen közelében.

A lecsapódott párát folyamatosan ki kell vonni a tesztkamárból. A mintadarabra nem csepeghet pára. A lecsapódott párát csak nedvesítésre lehet újra felhasználni az újrafeldolgozást követően, különösen, ha a mintadarabból már kivonták a vegyszereket.

(2) A mintadarabot nem szabad a kamra fűtéséből származó sugárzó hőnek kitenni.

2006. július 5., szerda

(3) A mintadarabnak közvetlenül a teszt előtt annyi ideje kell üzemen kívül lennie, hogy minden alkatrésze környezeti hőmérsékletet vegyen fel.

(4) A mintát a kamrába + 25 ± 10 °C környezeti hőmérsékletre teszik be, ami megfelel a fedélzeten való normál használatnak.

(5) A kamrát lezárják. A levegő hőmérsékletét – 25 ± 3 °C-ra állítják, a relatív páratartalmat pedig 45 % – 75 %-ra, majd ezeket a körülményeket fenntartják, amíg a mintadarab el nem éri ugyanezt a hőmérsékletet.

(6) A levegő relatív páratartalmát legalább 95 %-ra emelik legfeljebb egy óra alatt, miközben a levegő hőmérséklete változatlan marad. Ez az emelés történhet a mintadarab hőkondicionálásának utolsó órájában.

(7) A kamra levegőjének hőmérsékletét fokozatosan + 40 ± 2 °C-ra emelik 3 ± 0,5 óra alatt. Ahogy a hőmérséklet emelkedik, a levegő relatív páratartalmát legalább 95 %-on tartják, az utolsó 15 percben pedig legalább 90 %-on. Ez alatt a hőmérséklet emelkedés alatt a mintadarab átnedvesedik.

(8) A levegő hőmérsékletét + 40 ± 2 °C-on tartják 12 ± 0,5 órán át, amit a 7. fázis kezdetétől számítanak, miközben a levegő relatív páratartalma 93 % ± 3 %. Az első és az utolsó 15 percben mialatt a hőmérséklet + 40 ± 2 °C, a levegő relatív páratartalma 90 % és 100 % között lehet.

(9) A levegő hőmérsékletét + 25 ± 3 °C-ra csökkentik három-hat óra alatt. A levegő relatív páratartalmát állandó 80 % feletti értéken kell tartani.

(10) A levegő hőmérsékletét + 25 ± 3 °C-on tartják a 7. fázis kezdetétől számított 24 órán át, miközben a levegő relatív páratartalma állandóan 95 % felett marad.

(11) A 7. fázis ismétlése.

(12) A 8. fázis ismétlése.

(13) A 12. fázis kezdetétől számítva legalább 10 óra múlva a mintadarab légkondicionáló berendezését bekacsolják. Amikor elérik a gyártó által a mintadarabra megjelölt klimatikus adatokat, a mintadarabot működésbe hozzák a gyártó utasításai és a fedélzeti hálózati névleges feszültség szerint, ± 3 %-os tűréshatárral.

(14) Miután a gyártó utasításai szerinti normál működés eléréséhez szükséges idő lejárt, ellenőrzik a funkciókat, majd rögzítik és lejegyzik a fedélzeten való használat szempontjából fontos üzemi adatokat. Ha e célból ki kell nyitni a kamrát, akkor azt a lehető leggyorsabban vissza kell zárni.

Ha a normál működés eléréséhez 30 percnél több időre van szükség, akkor ezt az időtartamot jelentősen meg kell hosszabbítani, hogy az üzemi állapot elérése után legalább 30 perc álljon rendelkezésre a funkciók megfigyelésére és az üzemi adatok mérésére.

(15) 1-3 órás időszakon belül, miközben a mintadarab újra üzemel, a levegő hőmérsékletét a környezeti hőmérsékletre csökkentik ± 3 °C-os tűréshatárral, a levegő relatív páratartalmát pedig 75 % alá.

(16) A kamrát kinyitják és a mintadarabot a környező levegő normál hőmérsékletének és páratartalmának teszik ki.

(17) 3 óra elteltével, amikor a mintadarabon látható minden nedvesség eltűnt, a mintadarab funkcióit újra ellenőrzik, majd rögzítik és lejegyzik a fedélzeten való használat szempontjából fontos üzemi adatokat.

(18) A mintadarabot szemrevételezéses ellenőrzésnek vetik alá. A lámpatestet kinyitják és megvizsgálják a belsejét, hogy észlelhető-e a klimatikus teszt bármilyen hatása vagy visszamaradó páralecsapódás.

2006. július 5., szerda

2.3 *Elérendő eredmények*

2.3.1 A mintadarabnak rendesen kell működnie a 12.-18. fázisban előírt körülmények között. Nem állhat elő észrevehető alakváltozás.

2.3.2 A 12. és 18. fázis üzemi adatainak a mintadarabra az ezen tesztelési és jóváhagyási feltételek alapján megengedett tűréshatárokon belül kell lenniük.

2.3.3 Nem lehet a lámpa belsejében olyan korrózió vagy visszamaradó páralecsapódás, amely üzemzavart okozhatna a nagy légköri páratartalom hosszú távú hatása következtében.

3. Hidegteszt

3.1 *Cél*

A teszt célja a hideg hatásának meghatározása működés közben vagy szállításközben, illetve tárolsá közben, a 3.01. cikk (8) és (10) bekezdése szerint. További információ a 68. sz. IEC kiadvány 3-1. részében található.

3.2 *Kivitelezés*

(1) A vizsgálatot egy tesztkamrában végzik, amelyben szükség esetén egy levegőkeringető berendezéssel a hőmérsékletet gyakorlatilag ugyanolyan értéken tartják. A levegő páratartalmának elég alacsonynak kell lennie annak biztosításához, hogy a mintadarabot egyik fázis során sem nedvesíti a páralecsapódás.

(2) A mintadarabot a kamrába helyezik a fedélzeten történő normál használatának megfelelő + 25 ± 10 °C-os hőmérsékletre.

(3) A kamra hőmérsékletét lehűtik – 25 ± 3 °C-ra legfeljebb óránként 45 °C-onként.

(4) A kamra hőmérsékletét – 25 ± 3 °C-on tartják, amíg a mintadarab el nem éri a hőmérsékletkiegyenlítődést, majd ez után még legalább két óráig.

(5) A kamra hőmérsékletét 0 ± 2 °C-ra legfeljebb óránként 45 °C-onként.

A 3.01. cikk (10) bekezdésének a) pontjában említett valamennyi mintadarabra vonatkoznak az alábbiak is:

(6) A 4. fázis utolsó órájában az X klimatikus osztálynál a mintadarabot a gyártó utasításai szerint üzembe helyezik a fedélzeti hálózati névleges feszültségen ± 3 %-os tűréshatárral. A mintadarabban levő hőforrásoknak működniük kell.

Miután a normál működés eléréséhez szükséges idő lejárt, ellenőrzik a funkciókat, majd rögzítik és lejegyzik a fedélzeten való használat szempontjából fontos üzemi adatokat.

(7) A kamra hőmérsékletét a környezet hőmérsékletére emelik legfeljebb óránként 45 °C-onként.

(8) Miután a mintadarab elérte a hőmérsékletkiegyenlítődést, a kamrát kinyitják.

(9) A mintadarab funkcióit újból ellenőrzik, majd rögzítik és lejegyzik a fedélzeten való használat szempontjából fontos üzemi adatokat.

3.3 *Elérendő eredmények*

A mintadarabnak rendesen kell működnie a 7., 8. és 9. fázisban előírt körülmények között. Nem állhat elő észrevehető alakváltozás.

A 7. és 9. fázis üzemi adatainak a mintadarabra az ezen tesztelési és jóváhagyási feltételek alapján megengedett tűréshatárokon belül kell lenniük.

2006. július 5., szerda

4. Melegítési teszt

4.1 *Cél és alkalmazás*

A teszt célja a hő hatásának meghatározása működés. szállítás és tárolás közben a 3.01. cikk (8) bekezdésének a) pontja és (10) bekezdésének a) pontja szerint. Az alábbi műszaki leírások a 68. sz. IEC kiadvány 2-2. részén alapulnak a 3.01. cikk (10) bekezdésének a) pontjával összefüggésben. További információ az IEC kiadványban található.

	Normál	Szélsőséges
	Környezeti tesztek	
X és S klimatikus osztály	+ 55 °C	+ 70 °C
	Megengedett tűréshatás ± 2 °C	

Először alapvetően a szélsőséges körülmények közötti tesztet kell elvégezni. Ha az üzemi adatok a normál környezeti körülményekre vonatkozó tűréshatárokon belül vannak, a normál környzeti tesztet el lehet hagyni.

4.2 *Kivitelezés*

(1) A vizsgálatot egy tesztkamrában végzik, melyben, szükség esetén egy levegőkeringető berendezés segítségével a hőmérsékletet minden ponton ugyanolyan értéken tartják. A légmozgás a tesztelt mintadarabot nem hűtheti le észrevehetően. A mintadarabot nem szabad a kamra fűtéséből származó sugárzó hőnek kitenni. A levegő páratartalmának elég alacsonynak kell lennie annak biztosításához, hogy a mintadarabot egyik fázis során sem nedvesíti a páralecsapódás.

(2) A mintadarabot a kamrába helyezik a fedélzeten történő normál használatának megfelelő + 25 ± 10 °C-os hőmérsékletre. A mintadarabot a gyártó utasításai szerint üzembe helyezik a fedélzeti hálózati névleges feszültségen ± 3 %-os tűréshatárral.

Miután a normál működés eléréséhez szükséges idő lejárt, ellenőrzik a funkciókat, majd rögzítik és lejegyzik a fedélzeten való használat szempontjából fontos üzemi adatokat.

(3) A kamra levegőjének hőmérsékletét a 3.01. cikk (10) bekezdésének a) pontjában említett tesztelési hőmérsékletre emelik legfeljebb óránként 45 °C-onként.

(4) A kamra hőmérsékletét tartják, amíg a mintadarab el nem éri a hőmérsékletkiegyenlítődést, majd ez után még két óráig.

Az utolsó két órában a funkciókat újból ellenőrzik, majd rögzítik és lejegyzik az üzemi adatokat.

(5) A hőmérsékletet a környezet hőmérsékletére csökkentik legalább egy órán át. A kamrát ezt követően kinyitják.

Miután a mintadarab elérte a környezeti hőmérsékletet, a funkciókat újra ellenőrzik, majd rögzítik és lejegyzik a fedélzeten való használat szempontjából fontos üzemi adatokat.

4.3 *Elérendő eredmények*

A mintadarabnak rendesen kell működnie a 2., 4. és 5. fázisban előírt körülmények között. Nem állhat elő észrevehető alakváltozás. A 2., 4. és 5. fázis üzemi adatainak a mintadarabra az ezen tesztelési és jóváhagyási feltételek alapján megengedett tűréshatárokon belül kell lenniük.

5. Rezgésteszt

5.1 *Cél és alkalmazás*

A teszt célja a 3.01. cikk (10) bekezdésének e) pontjában említett rezgések funkcionális és szerkezeti hatásainak meghatározása. A szerkezeti hatások a mechanikai alkatrészek teljesítményét érintik, különösen a rezonancia általi rezgések és az anyag-kifáradáshoz vezető behatások, anélkül, hogy közvetlen hatással lennének a működésre, vagy változásokat okoznának az üzemi adatokban.

2006. július 5., szerda

A funkcionális hatások közvetlenül a mintadarab működését és üzemi adatait érintik. Ezek kapcsolódhatnak a szerkezeti hatásokhoz.

Az alábbi műszaki leírások a 68. sz. IEC kiadvány 2-6. részén alapulnak a 3.01. cikk (10) bekezdésének e) pontjával összefüggésben. A fent említett rendelkezésekben említettektől eltérő értékek jelölése: „*”. További információ a 68. sz. IEC kiadvány 2-6. részében található.

Tesztelési követelmények:

A tesztet szinuszos rezgésekkel kell elvégezni, az alább megjelölt amplitúdókkal bíró frekvenciákon:

	Normál	Szélsőséges
	Környezeti tesztek	
V rezgésosztály:		
Frekvenciák	2 – 10 Hz	2 – 13,2 Hz*
Amplitúdó	± 1,6 mm	± 1,6 mm
Frekvenciák	10 – 100 Hz	13,2 – 100 Hz*
Gyorsulási amplitúdó	± 7 m/s^2	± 11 m/s^2

Először alapvetően a szélsőséges körülmények közötti tesztet kell elvégezni. Ha az üzemi adatok a normál környezeti körülményekre vonatkozó tűréshatárokon belül vannak, a normál környzeti tesztet el lehet hagyni. A lengéscsillapító berendezésekkel együtt használni kívánt mintadarabokat ezekkel a berendezésekkel együtt kell vizsgálni. Ha kivételes esetben nem lehetséges a normál használatra szánt lengéscsillapítókkal együtt történő vizsgálat, a készülékeket a lengéscsillapítók nélkül kell vizsgálni, az igénybevételt pedig úgy kell módosítani, hogy a lengéscsillapító hatása számításba legyen véve.

Lengéscsillapító nélküli teszt is elfogadható a jellemző frekvenciák meghatározásához.

A rezgéstesztet három, egymásra merőleges irányban kell elvégezni. Azon mintadarabok esetében, melyeket szerkezetüknél fogva a fő irányokhoz képest ferde szögből érnek különleges erőhatások, a tesztet a különleges érzékenységű irányokban kell elvégezni.

5.2 *Kivitelezés*

(1) A vizsgáló berendezés

A tesztet egy rázóasztal nevű rezgő berendezéssel végzik, amely lehetővé teszi, hogy a mintadarabot az alábbi feltételek szerint mechanikai rezgéseknek tegyék ki:

– Az alapvető szinuszos, és olyan, hogy a mintadarab rögzítési pontjai alapvetően fázisban és párhuzamos vonalak mentén mozognak.

– Bármely rögzítési pont oldalirányú mozgása rezgésének maximális amplitúdója nem lehet nagyobb, mint az alapvető mozgás meghatározott amplitúdójának 25 %-a.

– Az álrezgés relatív fontossága az alábbi képlettel kifejezve:

$$d = \frac{\sqrt{a_{tot}^2 - a_1^2}}{a_1} \cdot 100 \text{ (\%-ban)}$$

ahol a_1 az alkalmazott frekvencia által keltett gyorsulás tényleges értéke,

és ahol a_{tot} a teljes gyorsulás tényleges értéke, beleértve az a_1-et is, < 5 000 Hz frekvenciában mérve,

a gyorsulás mérésének referenciapontjaként vett rögzítési ponton nem lehet nagyobb mint 25 %.

2006. július 5., szerda

– A rezgési amplitúdó elméleti értékétől nem térhet el jobban mint:

± 15 % a referenciapontként vett rögzítési pontnál, és

± 25 % bármelyik másik rögzítési pontnál.

A jellemző frekvenciák meghatározása érdekében lehetővé kell tenni a rezgési amplitúdó nulla és az elméleti érték közötti kis szakaszonkénti állítását.

– A rezgési frekvencia elméleti értékétől nem térhet el jobban mint

± 0,05 Hz 0,25 Hz-ig terjedő frekvenciáknál,

± 20 % 0,25 Hz – 5 Hz közötti frekvenciáknál,

± 1 Hz 5 Hz – 50 Hz közötti frekvenciáknál,

± 2 % 50 Hz feletti frekvenciáknál,

A jellemző frekvenciák összahasonlítása érdekében lehetővé kell tenni azok beállítását a rezgésteszt elején és végén az alábbi értékek között::

± 0,05 Hz 0,5 Hz-ig terjedő frekvenciáknál,

± 10 % ± 0,5 Hz 5 Hz-ig terjedő frekvenciáknál,

± 0,5 Hz 5 Hz – 100 Hz közötti frekvenciáknál,

± 0,5 % 100 Hz feletti frekvenciáknál,

A frekvenciák leolvasása érdekében lehetővé kell tenni a rezgési frekvencia mindkét irányba való folyamatos és exponenciális változását az 5.1. szakaszban megjelölt frekvenciatartományok alsó és felső határértékei között, 1 oktáv/minute ± 10 % leolvasási sebességgel.

A jellemző frekvenciák meghatározása érdekében lehetővé kell tenni a rezgési frekvencia változási sebességének kívánság szerinti lassítását.

– A rezgő berendezés által a mintadarab közelében keltett mágneses mező erőssége nem lépheti túl a 20 kA/m-t. A vizsgáló hatóság kérhet alacsonyabb megengedett értékeket bizonyos mintadarabok esetében.

(2) Első ellenőrzés, felszerelés és üzembe helyezés

A mintadarabot szemrevételezéssel ellenőrzik annak igazolása végett, hogy az szemmel láthatóan kifogástalan állapotban van, és az alkatrészek és alkatrész-csoportok összeszerelése szempontjából a szerelés kifogástalan.

A mintadarabot rögzítik a rázóasztalon a fedélzeti felszerelésnek megfelelő rögzítési módon. Azokat a mintadarabokat, amelyek rezgés hatása közbeni működése és teljesítménye a függőlegeshez való helyzetétől függ, normál működési helyzetükben kell tesztelni. A rögzítéshez használt konzolok és eszközök nem módosíthatják észrevehetően a mintadarab tesztben alkalmazott amplitúdójának és mozgásának frekvenciatartományait.

A mintadarabot üzembe helyezik a gyártó utasításai szerint a fedélzeti hálózati névleges feszültségen ± 3 %-os tűréshatárral.

Miután a normál működés eléréséhez szükséges idő lejárt, ellenőrzik a funkciókat, majd rögzítik és lejegyzik a fedélzeten való használat szempontjából fontos üzemi adatokat.

(3) Előzetes teljesítmény-ellenőrzés rezgésnek kitéve

Ezt a tesztelési fázist minden mintadarabnál el kell végezni. Az olyan mintadarabok esetén, melyek különböző célokra használhatók változó rezgési hatásokkal, a tesztet a különféle használatok mindegyikére vagy azok közül néhányra el kell végezni.

2006. július 5., szerda

A frekvenciaciklust a rázóasztal úgy befolyásolja, hogy az 5.1. szakaszban megjelölt frekvenciatartomány a hozzá tartozó amplitúdókkal, lefedésre kerüljön a legalacsonyabb frekvenciától a legmagasabbig és fordítva, percenként egy oktávos aránnyal. A mintadarabot megfigyelik a művelet közben, megfelelő mérőeszközt használva, valamint szemrevételezéssel, szükség esetén stroboszkóppal, azért, hogy alaposan ellenőrizzenek minden működési problémát, az üzemi adatok és a mechanikai jelenségek változását, mint például a rezonancia által keltett rezgés, és bizonyos frekvenciákon előforduló csörgő hangok. Ezek a frekvenciák kerülnek leírásra „jellemzőként".

Szükség esetén, a jellemző frekvenciák és a rezgési hatások meghatározása érdekében a frekvenciaváltást lelassítják, megállítják vagy megfordítják, és csökkentik a rezgési amplitúdókat. Az üzemi adatok fokozatos módosítása alatt várni kell a végleges érték eléréséig, miközben a rezgési frekvenciát fenntartják, de ez legfeljebb öt perc lehet.

A frekvencia leolvasása során legalább a fedélzeti használat szempontjából fontos frekvenciák és üzemi adatok rögzítésre kerülnek, és valamennyi jellemző frekvenciát lejegyzik a hatásukkal együtt, a 7. fázisban történő későbbi összehasonlítás végett.

Ha a mintadarab mechanikai rezgésekre történő reakciója nem határozható meg megfelelően működés közben, egy további rezgési reakció-tesztet kell elvégezni a mintadarab bekötése nélkül.

Ha a frekvencia leolvasása során az üzemi adatok észrevehetően meghaladják a megengedett tűréshatárokat, a műveletet váratlanul megszakítják, illetve, ha a szerkezeti rezonancia rezgések károsodást okozhatnak a rezgésteszt folytatása esetén, a tesztet megszakítják.

(4) Kapcsolási funkciók ellenőrzése

Ezt a tesztelési fázist el kell végezni minden olyan mintadarabnál, melyek rezgési igénybevétele hatással lehet a kapcsolási funkciókra, például a relékre.

A mintadarabot az 5.1. szakaszban megjelölt rezgéseknek vetik alá, az E-12 sorozat ([1]) szerinti frekvenciaváltási lépésekkel és a megfelelő amplitúdókkal. Valamennyi olyan kapcsolási funkciót, amely érzékeny lehet a rezgésre, minden frekvenciaváltáskor, szükség esetén beleértve a bekapcsolást és kikapcsolást is, legalább kétszer el kell végezni.

A kapcsolási funkciók tesztelhetők az E-12 sorozat értékei között előforduló frekvenciákon is.

(5) Bővített teszt

Ezt a tesztelési fázist minden mintadarabra el kell végezni. Az olyan mintadarabok esetén, melyek különböző célokra használhatók változó rezgési hatásokkal, ennek a fázisnak az első része (amikor a mintadarab üzemel) többször elvégezhető, a különféle használatok mindegyikére, vagy azok közül néhányra.

Amikor a mintadarab üzemel a 2. fázisban leírtak szerint, öt ciklusnak teszik ki, melyek során az 5.1. szakaszban igénybevételt jelentő frekvenciatartományként megjelölteket, a megfelelő amplitúdókkal együtt minden alkalommal a legalacsonyabb frekvenciától a legmagasabbig és fordítva elvégzik, percenként egy oktávos arányban.

Az ötödik ciklus után a rázóasztal leállítható, a funkciókat ellenőrzik, majd rögzítik és lejegyzik a fedélzeten való használat szempontjából fontos üzemi adatokat.

(6) Rögzített frekvenciájú bővített teszt

Ezt a tesztet akkor kell elvégezni, ha a 3. fázisban a rezgési teljesítmény vizsgálata során olyan mechanikai rezonanciákat figyelnek meg az 5 Hz feletti frekvenciatartomány leolvasásakor, melyek a gyártó vagy képviselője szerint tartós fedélzeti használatnál elfogadhatók, de amelyeknél az érintett alkatrészek szilárdságát nem lehet egyértelműnek venni. Ez a fázis különösen azokra a készülékekre vonatkozik, melyeket az 5.1. szakaszban megjelölt frekvenciatartományon belüli és 5 Hz-en felüli rezonancia frekvenciával rendelkező lengéscsillapítókkal szereltek fel.

([1]) Az E-12 IEC sorozatok alapvető értékei: 1,0; 1,2; 1,5; 1,8; 2,2; 2,7; 3,3; 3,9; 4,7; 5,6; 6,8; 8,2.

Amikor a mintadarab üzemel a 2. fázisban leírtak szerint, minden érintett rezonancia frekvenciára két órás rezgésnek vetik alá, a szélsőséges környezeti tesztben előírt amplitúdókon, és az 5.1. szakaszban említett megfelelő frekvencián, a rezgés iránya az, ami normál használatkor a legnagyobb igénybevételt jelenti a szóban forgó alkatrészek számára. Szükség esetén az alkalmazott frekvenciát ki lehet igazítani, hogy a rezonancia rezgések a maximálsi amplitúdójuk legalább 70 %-án folytatódjanak, vagy a frekvenciát váltani kell a kezdetben megfigyelt rezonancia frekvencia alatti 2 %-os és feletti 2 %-os érték között, legalább 0,1-enként, de legfeljebb percenként egy oktávval. A rezgésteszt során a mintadarabot figyelik, amíg üzemzavarok nem adódnak, a mechanikai alkatrészek leválás vagy elmozdulása, illetve az elektromos kapcsolás megszakadása vagy rövidzárlat következtében.

Az olyan mintadarabok esetén, melyeknél ez a teszt kikapcsolt állapotban lényeges, abban az állapotban kell tesztelni, feltéve, hogy az érintett mechanikai alkatrészekre gyakorolt igénybevétel nem kisebb, mint normál használatkor.

(7) Végleges teljesítmény-ellenőrzés rezgésnek kitéve

Ezt a tesztelési fázist szükség szerint kell elvégezni.

A teljesítmény ellenőrzését a 3. fázisban említett rezgéseknek kitéve megismétlik, az abban a fázisban alkalmazott frekvenciákkal és amplitúdókkal. A megfigyelt jellemző frekvenciákat és a rezgési igénybevétel megfigyelt hatásait összehasonlítják a 3. fázis eredményeivel, annak érdekében, hogy meghatározzanak minden, a rezgésteszt során előforduló változást.

(8) Az ellenőrzés következtetései

A rázóasztal leállításakor és a rezgési igénybevétel nélküli üzemi állapot eléréséhez szükséges idő lejártakor, a funkciókat ellenőrzik, majd rögzítik és lejegyzik a fedélzeten való használat szempontjából fontos üzemi adatokat.

Végül, a mintadarabot szemrevételezik annak igazolása érdekében, hogy az kifogástalan állapotban van.

5.3 *Elérendő eredmények*

A mintadarab és alkatrészei vagy alkatrész-csoportjai nem mutathatnak semmilyen mechanikai rezonancia rezgést az 5.1. szakaszban megjelölt frekvenciatartományokban, Ha az ilyen rezonancia rezgések elkerülhetetlenek, intézkedni kell a szerkezetre vonatkozóan, hogy a mintadarab, annak alkatrészei és alkatrész-csoportjai ne sérülhessenek meg.

A rezgésteszt alatt és után nem fordulhatnak elő észrevehető hatásai a rezgési igénybevételnek, és különösen nem lehet különbség a 7. fázisban megfigyelt jellemző frekvenciák és a 3. fázisban meghatározott értékek között, továbbá nem lehet megfigyelhető sérülés vagy üzemzavar a tartós rezgésnek való alávetés eredményeként.

A normál környezeti teszt esetében a 3.-8. fázisban feljegyzett üzemi adatoknak az ezen tesztelési és jóváhagyási feltételek alapján megengedett tűréshatárokon belül kell maradniuk.

A 4. fázisban végzett kapcsolási funkciók ellenőrzésekor nem fordulhat elő kapcsolási zavar vagy leállás.

6. Gyorsított időjárás-állósági teszt

6.1 *Cél és alkalmazás*

A gyorsított időjárás-állósági tesztet (az elemeknek való expozíció szimulálása szűrőkkel ellátott xenonlámpák sugárzásának és fröccsenésnek való expozíció révén) a 68. sz. IEC kiadvány 2-3, 2-5 és 2-9 részei szerint, valamint az alábbi kiegészítések szerint végzik:

A kiadvány szerint a gyorsított időjárás-állósági teszt célja természetes időjárási körülmények szimulálása vizsgáló berendezés segítségével, meghatározott megismételhető körülmények között, hogy az anyagok jellemzőinek gyors változását idézzék elő.

2006. július 5., szerda

A gyorsított tesztet egy xenonlámpákból származó szűrt sugárzással és egy váltakozó permetezővel ellátott vizsgáló berendezésben végzik. Az elemeknek való expozíciót követően, a sugárzás erősségének és tartamának eredményével mérve, a mintadarabok egyezményes jellemzőit összehasonlítják azon mintadarabokéival, melyeket nem tettek ki az elemeknek. Elsőként a gyakorlati használat szempontjából alapvetően fontos jellemzőket kell meghatározni, úgymint szín, felületi minőség, lengéscsillapítás, szakítószilárdság és szilárdság.

Az eredményeknek a természetes időjárási körülményeknek való expozícióéval történő összehasonlítása érdekében feltételezik, hogy a jellemzők elemek általi változtatását különösen a természetes sugárzás és az oxigén, a víz és a hő anyagokra gyakorolt egyidejű tevékenysége idézi elő.

A gyorsított teszt esetében különösen figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a berendezésben a sugárzás nagyon közel van a természetes sugárzáshoz (lásd IEC kiadvány).

A különleges szűrővel ellátott xenonlámpa sugárzása természetes sugárzást szimulál.

A tapasztalatok szerint a megjelölt tesztelési körülmények mellett erős kapcsolat van a gyorsított teszt időjárás-állósága és a természetes időjárás-állóság között. A gyorsított tesztnek, amely független a helytől, a klímától és az évszaktól, megvan az az előnye a természetes időjárási viszonyokhoz képest, hogy megismételhető, és lehetővé teszi a teszt időtartamának csökkentését, mivel független a napszakok és az évszakok váltakozásától.

6.2 *Mintadarabok száma*

Az időjárás-állósági teszthez megfelelő számú mintadarabot használnak, hacsak erről másképpen nem egyeznek meg. Szükség van egy adott számú, időjárási körülményeknek nem kitett mintadarabra az összehasonlítás céljából.

6.3 *A mintadarabok előkészítése*

A vizsgálandó mintadarabokat abban az állapotban szállítják, ahogy vannak, hacsak erről másként nem egyeznek meg. Az összehasonlításra használt mintadarabokat sötét helyen, környezeti hőmérsékleten kell tartani az egész teszt folyamán.

6.4 *Vizsgáló berendezés*

A vizsgáló berendezés alapvetően egy szellőztetett tesztkamrából áll, melynek közepén sugárzó forrás van. A sugárzó forrás köré optikai szűrőket helyeznek. A mintadarabok rögzítését a rendszer hosszanti tengelye körül forgatják, a forrástól és a szűrőktől megfelelő távolságban, hogy elérjék az alábbi 6.4.1. szakaszban előírt sugárzási erősséget.

A sugárzás erőssége az exponált mintadarab teljes felületének egyetlen részén sem térhet el ± 10 %-nál többel a különböző felületekre gyakorolt sugárzási erősség számtani közepétől.

6.4.1 A sugárzás forrása

Sugárzási forrsáként xenonlámpát használnak. A sugárzási áramot úgy kell megválasztani, hogy a sugárzási erősség a mintadarab felületén 1 000 ± 200 $W \cdot m^{-2}$ legyen a 300 – 830 nm hullámsávban (lásd 6.9. szakasz alább, a besugárzás mérőeszköze).

Ha léghűtéses xenonlámpákat használnak, az ózont tartalmazó elhasznált levegő nem kerülhet a tesztkamrába, azt külön ki kell vonni.

A tapasztalt értékek azt mutatják, hogy a xenonlámpák sugárzási árama a kezdeti érték 80 %-ára esik vissza mintegy 1 500 üzemóra után; ez után az időszak után az ultraibolya sugárzás aránya is észrevehetően csökken a többi sugárzási formához képest. Ezért a xenonlámpát ki kell cserélni az után az időszak után (lásd még a xenonlámpa gyártója által rendelkezésre bocsátott adatokat).

6.4.2 Optikai szűrők

Az optikai szűrőket úgy kell elhelyezni a sugárzás forrása és a mintadarab rögzítése között, hogy a xenonlámpából származó szűrt sugárzás a természetes sugárzáshoz a lehető legközelebb legyen (lásd 68. sz. IEC kiadvány, 2.-9. rész).

Minden üvegszűrőt rendszeresen meg kell tisztítani a sugárzás erősségének bármilyen nem kívánt csökkenése elkerülése éredekében. A szűrőket ki kell cserélni, ha a természetes sugárzáshoz való hasonlatosságot már nem lehet elérni.

A megfelelő optikai szűrők tekintetében a vizsgáló berendezés gyártója által rendelkezésre bocsátott adatoknak meg kell felelni. A vizsgáló berendezés szállításakor a gyártónak garanciát kell vállalnia arra, hogy a berendezés megfelel a 6.4. szakaszban foglalt követelményeknek.

6.5 *Permetező és levegőpárásító készülék*

A mintadarabot úgy kell nedvesíteni, hogy a hatás ugyanolyan legyen, mint a természetes esőé vagy harmaté. A mintadarabot permetező eszközt úgy kell megépíteni, hogy permetezéskor a mintadarb minden külső felülete nedves legyen. Vezérlése olyan legyen, hogy a 6.10.3. potban előírt permetezési/száraz ciklusoknak megfeleljen. A tesztkamrában a levegőt párásítani kell, hogy fennmaradjon az alábbi 6.10.3. szakaszban előírt relatív páratartalom. A premetezésre és a levegő párásítására használt víz desztillált víz vagy teljesen sótalan víz legyen (vezetőképesség < 5 μS/cm).

A desztillált vagy teljesen sótalan víz tartályait, csöveit és szórófejeit korrózióálló anyagból kell készíteni. A kamra levegőjének relatív páratartalmát a permetezés és a közvetlen sugár ellen védett higrométerrel mérik, és annak segítségével állítják be.

Ha teljesen sótalan vizet vagy zártkörű vizet használnak, fennáll a veszély (mint a védőréteg tesztnél), hogy a mintadarab felületén lerakódás vagy kopás képződik az oldatban levő anyagokból.

6.6 *Szellőztetőberendezés*

Az alábbi 6.10.2. szakaszban leírt sugárelnyelő panel hőmérsékletét a kamrában a mintadarabok körül keringetett tiszta, szűrt, párásított, és szükség esetén hőmérséklet-ellenőrzött levegővel tartják fenn. A levegő áramlását és sebességét úgy kell megválasztani, hogy biztosítsa a rendszerben levő mintadarabok rögzítései valamennyi külső felületének temperálását.

6.7 *A mintadarabok rögzítése*

Minden, a mintadarabok alábbi 6.10.1. szakasz szerinti rögzítésére szolgáló rozsdamentes acél konzol használható.

6.8 *Sugárzáselnyelő hőmérő*

A sugárzáselnyelő panel hőmérsékletének a száraz ciklusban történő méréséhez sugárzáselnyelő hőmérő használnak. Ez a hőmérő a rögzítéstől hőszigetelt rozsdamentes acélpanelból áll, melynek mérete megegyezik a mintadarab rögzítésének méretével, és 0,9 ± 0,1 mm vastag. A panel két oldalát fényes fekete lakkréteg borítja, amely nagymértékben időjárás-álló, maximális visszatükröző ereje 5 % 780 nm feletti hullámhosszon. A panel hőmérsékletét egy kettősfémes hőmérővel mérik, amelynek érzékelője a panel közepén helyezkedik el, jó termikus kapcsolódással.

A hőmérőt nem ajánlatos az alábbi 6.10. szakaszban leírt vizsgálat teljes ideje alatt a brendezésben hagyni. Elegendő berakni a vizsgáló berendezésbe 250 óránként mintegy 30 percre, valamint a száraz ciklus alatt a sugárzáselnyelő panel hőmérsékletének mérésére.

6.9 *Besugárzásmérő készülék*

A besugárzás (mértékegysége: $W.sm^{-2}$) a besugárzás erősségének (egysége: $W.m^{-2}$) és a besugázás tartamának (egysége: s) eredménye. A vizsgálóberendezésben levő mintadarab felületeinek besugárzását egy megfelelő besugárzásmérő készülékkel mérik, melyet a sugárzási forrásból és a szűrőből álló rendszer sugárzási funkciójához igazítottak. A besugárzásmérő készüléket úgy kell beosztani vagy kalibrálni, hogy a 830 nm feletti infravörös sugárzást ne vegye figyelembe.

A besugárzásmérő készülék teljesítménye alapvetően attól függ, hogy érzékelője nagy mértékben ellenáll-e az időjárásnak és az elöregedésnek, valamint, hogy megfelelő-e a spektrum-érzékenysége a természetes sugárzáshoz.

A besugárzásmérő készülék például az alábbi összetevőket tartalmazhatja:

a) szilikon fotocella, mint sugárzásérzékelő;

b) optikai szűrő a fotocella elé helyezve; és

2006. július 5., szerda

c) voltaméter, amely a fotocellában keletkező feszültség erősségének eredményét méri (egység: C = A.s) a sugárzás erősségéhez (egység: A) és a sugárzás tartamához (egység: s) viszonyítva.

A besugárzásmérő készülék skáláját kalibrálni kell. A kalibrálást ellenőrizni kell egy év használat után, és szükség esetén javítani kell.

A besugárzás erőssége a mintadarabok felületén a sugárzási forrástól való távolságtól függ. Ezért a mintadarabok felületének, amennyire csak lehetséges, ugyanolyan távolságra kell lenniük a forrástól, mint a besugárzásmérő készülék érzékelőjének. Ha ez nem lehetséges, a besugárzásmérő készüléken leolvasott besugárzást egy korrekciós tényezővel meg kell szorozni.

6.10 *Kivitelezés*

6.10.1 A mintadarabokat úgy helyezik el a konzolokon, hogy a hátsó felületen ne gyűlhessen össze a víz. A mintadarabok konzoljai csak a lehető legkisebb mechanikai igénybevételt okozhatják. Annak biztosítása érdekében, hogy a besugárzás és a permetezés a lehető legegyenletesebben oszoljon el, a mintadarabokat a teszt alatt percenként 1-5 fordulatszámmal forgatják a forrás-szűrő rendszer és a permetező berendezés körül. Általában a mintadarabok egyetlen oldalát teszik ki az időjárási viszonyoknak. Az IEC kiadvány vonatkozó rendelkezéseitől függően, illetve, ha másként egyeznek meg, egyetlen mintadarab elülső és hátulsó felületét is exponálhatják. Ebben az esetben mindegyik felületet ugyanazon sugárzásnak és ugyanazon permetezésnek kell alávetni.

Egy adott mintadarab elülső és hátulsó felülete ugyanazon sugárzásnak és permetezésnek való alávetése a mintadarab periodikus forgatásával érhető el. Ez végezhető automatikusan, forgatóberendezések használatával, ha a konzol kerete nyitott formájú.

6.10.2 A sugárzáselnyelő panel hőmérsékletét azon a ponton, ahol a mintadarabok a száraz ciklus során elhelyezkednek, a szóban forgó berendezésre vonatkozó IEC kiadvány szerint állítják be. Hacsak másként nem egyeznek meg, a sugárzáselnyelő panel átlagos hőmérsékletét + 45 °C-on kell tartani. A sugárzáselnyelő panel átlagos hőmérséklete a sugárzáselnyelő panel által a száraz ciklus végén elért hőmérséklet számtani közepe. A száraz ciklus során ± 5 °C helyi eltérés megengedett, a határvonalak esetében pedig ± 3 °C.

A sugárzáselnyelő panel hőmérsékletének fenntartása, és ahol szükséges, a mintadarab elülső és hátulsó felületét érő sugárzás egyenlő erősségének biztosítása érdekében (lásd 6.10.1. szakasz fentebb), a mintadarabok automatikusan megfordíthatók 180°-kal minden forgatás után. Ebben az esetben a sugárzáselnyelő hőmérőt és a besugárzásmérő készüléket a forgatási mozgásba bele kell foglalni.

6.10.3 A konzolokra helyezett mintadarabokat és a 6.9. szakaszban említett besugárzásmérő készülék érzékelőjét egyenletesen kell alávetni a sugárzásnak és az alább meghatározott permetezési ciklusoknak, melyeket egymás után ismételnek:

Permetezés: 3 perc

Száraz ciklus: 17 perc

A száraz ciklus alatt a levegő relatív páratartalma 60–80 % között kell, hogy legyen.

6.11 *A teszt időtartama és eljárás*

A teszt a 68. sz. IEC kiadvány 2.-9. részének B eljárását követi. A teszt időtartama 720 óra, a 6.10.3. szakaszban megállapított permetezési ciklussal.

Az időjárás-állósági tesztet ajánlatos ugyanazzal a mintadarabbal elvégezni (a vizsgálandó jellemzők változásának roncsolásmentes tesztje esetén, mint például az időjárás-állósági teszt) illetve több mintadarabbal (roncsoló tesztek esetén, mint például a lengéscsillapítónál), különböző mértékű, megegyezés tárgyát képező besugárzással. A berendezés egy darabja jellemzőinek változása az időjárási teszt során ilyen módon meghatározható.

6.12 *Értékelés*

A rossz időjárásnak történő expozíció után a mintadarabot 24 óráig sötét helyen tartják, + 23 °C- os levegő hőmérsékleten, + 12 °C-os harmatponton, 50 %-os relatív levegő páratartalommal, 1 m/s-os sebességű levegőkeringetéssel, és 860–1 060 hPa légköri nyomáson. (A levegő hőmérséklete esetén ± 2 °C eltérés, a relatív páratartalom esetén ± 6 % eltérés megengedett.)

Ezeket a mintadarabokat, valamint a 6.2. és 6.3. szakaszban említett, összehasonlításra használtakat ellenőrzik, hogy meghatározzák a jellemzőket a 2.01. cikk (1) és (2) bekezdésében és a 3.01. cikk (12) bekezdésében megjelölt követelmények szerint.

7. Sós víz és időjárás-állósági teszt

(tengeri köd-teszt)

7.1 *Cél és alkalmazás*

A teszt célja a sós víz és a sós légkör hatásának meghatározása működés közben, szállítás közben és tárolás közben, a 3.01. cikk szerint.

A teszt korlátozható a használt anyagok mintadarabjaira vagy mintáira.

Az alábbi műszaki leírások a 68. sz. IEC kiadvány 2.-52. részén alapulnak. További információ a kiadványban található.

7.2 *Kivitelezés*

(1) Vizsgáló berendezés

A tesztet egy porlasztót és sós oldatot használó tesztkamrában végzik, amely megfelel az alábbi feltételeknek:

– A tesztkamra és a porlasztó anyaga nem befolyásolhatja a sós köd korrozív hatását.

– A kamra belsejében finom, egyenletes, nedves, vastag ködöt kell eloszlatni; az eloszlatást nem befolyásolhatja örvény vagy a mintadarab jelenléte. A sugár a mintadarabot nem érheti közvetlenül. A kamra belsejében képződő cseppek nem eshetnek a mintadarabra.

– A tesztkamrát megfelelően kell szellőztetni, a szellőztetés kimenetét pedig védeni kell a légmozgás hirtelen változása ellen, nehogy a kamrában erős légáramlat alakuljon ki.

– A használt sós oldat tömegét tekintve 5 ± 1 rész tiszta konyhasót – legfeljebb 0,1 % nátriumjodiddal és 0,3 % szennyeződéssel, száraz állapotban – 95 ± 1 rész desztillált vagy teljesen sótalan vizet tartalmaz. PH értéke 6,5 és 7,2 közötti + 20 ± 2 °C-on, és a művelet közben ezek között az értékek között kell tartani. A már kifröcskölt oldat nem használható fel újra.

– A fröcsköléshez használt sűrített levegőben nem lehetnek szennyeződések, mint például olaj vagy por, és legalább 85 %-os páratartalmú kell, hogy legyen a fúvókák eldugulásának elkerülése érdekében.

– A kamrában eloszlatott köd sűrűsége olyan legyen, hogy a kamrában bárhol elhelyezett, 80 cm^2 nyílt vízszintes felülettel rendelkező tiszta tartályban az egész idő alatti átlagos lecsapódás óránként 1,0 ml és 2,0 ml közötti lehet. A köd sűrűségének figyelése érdekében legalább két tartályt kell helyezni a kamrába, úgy, hogy a minta ne takarja, és ne eshessenek rá a páralecsapódás cseppjei. A fröcskölt oldat mennyiségének kalibrálásához a fröcskölés időtartama legalább 8 óra kell, hogy legyen.

A fröcskölési fázisok közötti nedvesedési időszakok egy légkondicionált kamrában telnek, ahol a levegőt + 40 ± 2 °C hőmérsékleten lehet tartani, a relatív páratartalom pedig 93 ± 3 %-on tartható.

(2) Előzetes ellenőrzés

A mintadarabot szemrevételezéssel ellenőrzik, annak igazolása érdekében, hogy kifogástalan állapotban van, és különösen, hogy hibátlanul van összerakva, és minden nyílás megfelelően zár. A zsírral, olajjal vagy sárral szennyezett külső felületeket megtisztítják. Minden kezelőszervet és mozgatható részt megmozgatnak és ellenőrzik azok megfelelő működését. Minden, a működés vagy a karbantartás céljából leszedhető vagy mozgatható nyílás mozgathatóságát és megfelelő visszahelyezését ellenőrzik.

2006. július 5., szerda

A mintadarabot üzembe helyezik a gyártó utasításai szerint a fedélzeti hálózati névleges feszültségen ± 3 %-os tűréshatárral.

Miután a normál működés eléréséhez szükséges idő lejárt, ellenőrzik a funkciókat, majd rögzítik és lejegyzik a fedélzeten való használat szempontjából fontos üzemi adatokat. Ezt követően a mintadarabot lekapcsolják a fröcskölési expozícióról.

(3) Fröcskölési fázis

A mintadarabot sós ködkamrába helyezik és két órán át kiteszik a sós ködnek + 15 °C – + 35 °C-os hőmérsékleten.

(4) Nedvesedési időszak

A mintadarabot légkondicionált kamrába helyezik, hogy a lehető legkevesebb mennyiségű sós oldat cseppenjen le róla. A légkondicionált kamrában hét napig tartják, + 40 ± 2 °C-os levegő hőmérsékleten és 93 ± 3 %-os relatív páratartalmon. A mintadarab nem kerülhet érintkezésbe másik mintadarabbal vagy fémes tárggyal. Ha több mintadarab van, azokat úgy kell elrendezni, hogy minden kölcsönhatás kizárható legyen.

(5) A tesztciklus megismétlése

A tesztciklust, beleértve a 3. és 4. fázist, háromszor ismétlik meg.

(6) Utólagos kezelés

A negyedik tesztciklus után a mintadarabot kiveszik a légkondicionált kamrából, azonnal mossák folyó csapvízben öt percig, majd leöblítik desztillált vagy sótalan vízzel. A mintadarabra ragadt cseppeket légfúvással vagy lerázással távolítják el.

A mintadarabot legalább három órára normál környezeti légkörbe helyezik, de mindenesetre elég hosszú időre ahhoz, hogy minden látható nedvesség elpárologjon, mielőtt a végleges ellenőrzést elvégzik. A mintadarabot egy órán át szárítják + 55 ± 2 °C-on az öblítést követően.

(7) Az ellenőrzés következtetései

A mintadarab külső megjelenését szemrevételezéssel ellenőrzik. Az eredeti állapothoz képest bekövetkezett eltérés jellegét és mértékét rögzítik a vizsgálati jelentésben, szükség esetén fényképekkel alátámasztva.

A mintadarabot üzembe helyezik a gyártó utasításai szerint a fedélzeti hálózati névleges feszültségen ± 3 %-os tűréshatárral.

Miután a normál működés eléréséhez szükséges idő lejárt, ellenőrzik a funkciókat, majd rögzítik és lejegyzik a fedélzeten való használat, és a sós köd légkör értékelése szempontjából fontos üzemi adatokat.

Minden kezelőszervet és mozgatható részt megmozgatnak és ellenőrzik azok megfelelő működését. Minden, a működés vagy a karbantartás céljából leszedhető vagy mozgatható nyílás mozgathatóságát és megfelelő visszahelyezését ellenőrzik.

7.3 *Elérendő eredmények*

A mintadarab nem mutathat semmilyen változást, amely:

– gátolhatja használatát és működését;

– jelentős mértékben megakadályozhatja a zárószerkezetek vagy fedelek eltávolítását, vagy a mozgó alkatrészek mozgását, amennyiben az szükséges a használathoz vagy a karbantartáshoz;

– ronthatja a burkolat időjárás-állóságát;

– várhatólag üzemzavart okozhat hosszú távon.

A 3. és 7. fázisban rögzített üzemi adatoknak az ezen tesztelési és jóváhagyási feltételekben meghatározott tűréshatárokon belül kell maradniuk.

2006. július 5., szerda

III. RÉSZ

BELVÍZI VÍZI UTAKON KÖZLEKEDŐ HAJÓKON HASZNÁLT RADARBERENDEZÉSEKRE VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK ÉS TESZTELÉSI FELTÉTELEK

Tartalom

1. fejezet: Általános rendelkezések
1.01. cikk Hatókör
1.02. cikk A radarberendezés célja
1.03. cikk Jóváhagyási vizsgálat
1.04. cikk Jóváhagyási vizsgálat iránti kérelem
1.05. cikk Típus-jóváhagyás
1.06. cikk A berendezés megjelölése és jóváhagyási szám
1.07. cikk Gyártói nyilatkozat
1.08. cikk Jóváhagyott berendezések módosítása
2. fejezet: A radarberendezésekre vonatkozó általános minimumkövetelmények
2.01. cikk Szerkezet, tervezés
2.02. cikk Zavaró sugárzások és elektromágneses kompatibilitás
2.03. cikk Működés
2.04. cikk Kezelési utasítások
2.05. cikk Beszerelés és üzemi próbák
3. fejezet: A radarberendezések működési minimumkövetelményei
3.01. cikk A radarberendezés üzemkész állapota
3.02. cikk Felbontás
3.03. cikk Tartományskálák
3.04. cikk Változó tartományjelző
3.05. cikk Kormányvonal
3.06. cikk Középpont-kihelyezés
3.07. cikk Vízszintes irányszögskála
3.08. cikk Vízszintes irányszögbeállító berendezések
3.09. cikk A tenger és az eső miatti zavaró visszaverődéseket csökkentő berendezések
3.10. cikk Másik radarberendezés általi interferencia csökkentése
3.11. cikk Kompatibilitás a radarmarkerekkel
3.12. cikk Erősítésvezérlés
3.13. cikk Frekvenciahangolás
3.14. cikk Hajótérképek és információk a képernyőn
3.15. cikk A rendszer érzékenysége
3.16. cikk Célkövetés
3.17. cikk Segédkijelzők
4. fejezet: A radarberendezésekre vonatkozó műszaki minimumkövetelmények
4.01. cikk Működés
4.02. cikk Kijelző
4.03. cikk A radarkép jellemzői
4.04. cikk A kijelző színe

2006. július 5., szerda

4.05. cikk Képfrissítési arány és utóvilágítás
4.06. cikk A kijelző linearitása
4.07. cikk A tartomány pontossága és azimutális mérések
4.08. cikk Az antenna jellemzői és sugárzási spektrum
5. fejezet: A radarberendezések tesztelési feltételei és tesztelési módszerei
5.01. cikk Biztonság, terhelési kapacitás és interferencia eloszlás
5.02. cikk Zavaró sugárzások és elektromágneses kompatibilitás
5.03. cikk Tesztelési eljárás
5.04. cikk Antenna mérések
1. függelék Szögfelosztás 1 200 m-ig, és 1 200 m-en
2. függelék A radarberendezés felosztása meghatározásának tesztelési mezői

1. fejezet

Általános rendelkezések

1.01. cikk
Hatókör

Ezek a rendelkezések a belvízi vízi utakon történő hajózásban használatos radarberendezésekre vonatkozó műszaki és működési minimumkövetelményeket, valamint az ezen minimumkövetelményeknek való tesztelési megfelelőséget határozzák meg. Az olyan belvízi ECDIS (elektronikus térképmegjelenítő és információs rendszer), amely a hajózásban használható, ezen rendelkezések értelmében hajózási radarberendezésnek tekintendő.

1.02. cikk
A radarberendezés célja

A radarberendezés segíti a hajó kormányzását azzal, hogy érthető radarképet ad annak helyzetéről, a bójákhoz, a partvonalhoz és a hajózási építményekhez viszonyítva, valamint lehetővé teszi más hajók vagy a víz felszíne fölé nyúló akadályok megbízható és időben történő felismerését.

1.03. cikk
Jóváhagyási vizsgálat

A radarberendezéseket a hajók fedélzetén addig nem lehet felszerelni, amíg típusteszttel nem igazolták, hogy a berendezés megfelel az e rendelkezésekben meghatározott minimumkövetelményeknek.

1.04. cikk
Jóváhagyási vizsgálat iránti kérelem

1. A radarberendezések típustesztje iránti kérelmet a tagállamok egyikében levő illetékes hatósághoz kell benyújtani.

   Az illetékes hatóságokról tájékoztatni kell az irányelv 19. cikkében előírt bizottságot.

2. Minden kérelemhez csatolni kell az alábbi dokumentumokat:

   a) részletes műszaki leírás két példányban;

   b) a beszerelési és szervízelési dokumetáció két teljes összeállításban;

   c) részletes kezelői kézikönyv két példányban; és

   d) a kezelői kézikönyv összegzése két példányban.

2006. július 5., szerda

3. A kérelmező tesztek segítségével igazolja, vagy igazoltatja, hogy a radarberendezés megfelel e rendelkezések minimumkövetelményeinek.

   A kérelemhez csatolni kell a tesztek eredményeit és az antenna vízszintes és függőleges sugárzási sémájának mérési jegyzőkönyveit.

   Ezeket a tesztelések során nyert dokumentumokat és információkat az illetékes vizsgáló hatóságnak meg kell őriznie.

4. A jóváhagyási kérelmek összefüggésében a „kérelmező" bármilyen jogi vagy természetes személy, akinek neve, márkaneve vagy bármilyen egyéb formájú azonosítója alatt a tesztelésre benyújtott berendezést gyártják, vagy forgalmazzák.

1.05. cikk

Típusjóváhagyás

1. Ha a berendezés megfelel a jóváhagyási teszten, az illetékes vizsgáló hatóság kiadja a megfelelőségi bizonyítványt.

   Ha a berendezés nem felel meg a minimumkövetelményeknek, a kérelmezőt írásban értesítik az elutasítás indokairól.

   A jóváhagyást illetékes hatóság adja meg.

   Az illetékes hatóság tájékoztatja az általa jóváhagyott berendezésekről az irányelv 19. cikkében előírt bizottságot.

2. Minden vizsgáló hatóság jogosult a gyártási sorozatból bármikor kiválasztani berendezést ellenőrzési célra.

   Amennyiben ez az ellenőrzés a berendezésben hibát talál, a típusjóváhagyás visszavonható.

   A típusjóváhagyást az a hatóság vonja be, amelyik kiadta.

3. A típusjóváhagyás 10 évig érvényes, és kérésre megújítható.

1.06. cikk

A berendezés megjelölése és jóváhagyási szám

1. A berendezés minden alkatrészén letörölhetetlenül fel kell tüntetni a gyártó nevét, a berendezés kereskedelmi célját, a berendezés típusát és sorozatszámát.

2. Az illetékes hatóság által kiadott jóváhagyási számot a kijelző egységre letörölhetetlenül rögzíteni kell, úgy, hogy a kijelző jól látható legyen a berendezés beszerelése után.

   A jóváhagyási szám összetétele:

   e-NN-NNN

   (e = Európai Unió

   NN = a jóváhagyás szerinti ország kódja, ahol

   1 = Németország
   2 = Franciaország
   3 = Olaszország
   4 = Hollandia
   5 = Svédország
   6 = Belgium
   7 = Magyarország
   8 = Cseh Köztársaság
   9 = Spanyolország
   11 = Egyesült Királyság
   12 = Ausztria
   13 = Luxemburg
   17 = Finnország
   18 = Dánia
   19 = Lengyelország
   21 = Portugália
   23 = Görögország
   24 = Írország
   26 = Szlovénia
   27 = Szlovákia
   29 = Észtország
   32 = Lettország
   36 = Litvánia
   49 = Ciprus
   50 = Málta

   NNN = az illetékes hatóság által meghatározott háromjegyű szám).

2006. július 5., szerda

3. A jóváhagyási szám csak a hozzá kapcsolódó jóváhagyással összefüggésben használható A jóváhagyási szám.

   A jóváhagyási szám előállítása és felhelyezése a kérelmező feladata.

4. A kiadott jóváhagyási számról az illetékes hatóság azonnal értesíti az irányelv 19. cikkében előírt bizottságot.

1.07. cikk

Gyártói nyilatkozat

Minden berendezéshez mellékelni kell a gyártó nyilatkozatát, miszerint a berendezés megfelel az érvényes minimumkövetelményeknek, és minden tekintetben azonos a tesztelésre benyújtott berendezéssel.

1.08. cikk

Jóváhagyott berendezés módosítása

1. A már jóváhagyott berendezéseken végzett módosítások a típusjóváhagyás visszavonásával járnak. Módosítások tervezése esetén a részleteket írásban el kell küldeni az illetékes hatóságnak.

2. Az illetékes hatóság dönti el, hogy a jóváhagyás továbbra is érvényes-e, vagy ellenőrzésre, illetve új típustesztre van-e szükség.

   Amennyiben új jóváhagyást adnak ki, abban az esetben új jóváhagyási számot kell kiadni.

2. fejezet

A radarberendezéskre vonatkozó általános minimumkövetelmények

2.01. cikk

Szerkezet, tervezés

1. A radarberendezéseknek meg kell felelniük a belvízi vízi utakon közlekedő hajók fedélzetén való működésnek.

2. A berendezés szerkezetének és tervezésének meg kell felelnie a technika legújabb állapotának, mind mechanikai, mind pedig villamossági szempontból.

3. Minden külön rendelkezés hiányában az irányelv II. mellékletét vagy e rendelkezéseket illetően, a 945. sz. „Tengeri hajózási berendezések általános követelményei" c. IEC kiadványban szereplő követelmények és tesztelési módszerek vonatkoznak a hajón levő berendezések áramforrására, biztonságára, kölcsönhatására, az iránytű biztonságos távolságára, a klimatikus hatásoknak való ellenállásra, a mechanikai szilárdságra, a környezeti hatásokra, a hallható zajkibocsátásokra és a berendezések jelölésére.

   Ezen kívül mérvadóak az ITU (Nemzetközi Távközlési Unió) rádiózási rendeletei. A berendezésnek teljesíteni kell valamennyi ezen rendelkezést a radarkijelzőkre vonatkozóan 0 °C és 40 °C közötti környezeti hőmérsékleten.

2.02. cikk

Zavaró sugárzások és elektromágneses kompatibilitás

1. A 30 – 2 000 MHz közötti frekvenciatartományban a zavaró sugárzások térerőssége nem haladhatja meg a 500 μV/m-t.

   A 156 – 165 MHz, 450 – 470 MHz és 1,53 – 1,544 GHz frekvencitartományokban a térerősség nem haladhatja meg a 15 μV/m-t. Ezek a térerősségek a tesztelt berendezéstől számított 3 méteres tesztelési távolságban érvényesek.

2. A berendezésnek meg kell felelnie a minimumkövetelményeknek a tesztelt berendezés közvetlen közelében mért 15 V/m-ig terjedő elektromágneses térerősségeken, a 30 – 2 000 MHz közötti frekvenciatartományban.

2.03. cikk

Működés

1. A berendezés nem rendelkezhet a megfelelő működéshez szükségesnél több kezelőszervvel.

2006. július 5., szerda

A kezelőszervek tervezése, jelölése és mozgatása egyszerű, egyértelmű és gyors műveleteket tegyen lehetővé. Elrendezésük révén a működési hibák legyenek a lehető legjobban elkerülhetők.

A normál működéshez nem szükséges kezelőszervek nem lehetnek közvetlenül hozzáférhetők.

2. Minden kezelőszervet és kijelzőt el kell látni jelekkel és/vagy angol nyelvű feliratozással. A jeleknek meg kell felelniük az IMO (Nemzetközi Tengerészeti Szervezet) A.278 (VIII). sz. „Kezelőszervek jelei a tengeri hajózási radarberendezéseken" c. követelményeinek, vagy az IEC 417. sz. kiadványában foglalt követelményeknek; minden számjegynek és betűnek legalább 4 mm magasnak kell lennie.

   Ha igazolható, hogy technikai okok miatt a 4 mm magas számok és betűk kivitelezése lehetetlen, és ha a működés céljára kisebb számok és betűk elfogadhatók, a 3 mm-re történő csökkentés megengedett.

3. A berendezést úgy kell megtervezni, hogy a működési hibák ne okozhassák a leállását.

4. Minden, a minimumkövetelményeken kívüli funkciót, mint például másik berendezéshez történő kapcsolás, úgy kell biztosítani, hogy a berendezés mindenkor feleljen meg a minimumkövetelményeknek.

2.04. cikk

Kezelési utasítások

1. Minden egységhez biztosítani kell részletes kezelői kézikönyvet. A kézikönyvnek angol, flamand, francia és nyelven kell hozzáférhetőnek lennie, és az alábbi információkat kell tartalmaznia:

   a) indítás és üzemeltetés;

   b) b karbantartás és szervízelés;

   c) általános biztonságtechnikai utasítások (egészségi veszélyek, pl. az elektromágneses sugárzás hatása a pacemakerekre, stb.);

   d) a helyes műszaki szerelésre vonatkozó utasítások.

2. Minden egységhez biztosítani kell tartós formában a kezelői kézikönyv összegzését.

   Ennek angol, flamand, francia és nyelven kell hozzáférhetőnek lennie.

2.05. cikk

Beszerelés és üzemi próbák

A beszerelési, csere és üzemi próbáknak összhangban kell lenniük az V. részben meghatározottakkal.

3. fejezet

A radarberendezések működési minimumkövetelményei

3.01. cikk

A radarberendezés üzemkész állapota

1. Hidegindítás után a radarberendezés négy percen belül teljesen üzemkész állapotban kell,hogy legyen. Ez után az időtartam után azonnal képesnek kell lenni a sugárzás megszakítására és indítására.

2. Lehetővé kell tenni, hogy egy személy egyidejűleg kezelhesse a radarberendezést és figyelhesse a kijelzőt.

   Ha a vezérlőpanel külön egység, annak tartalmaznia kell a radarhajózáshoz közvetlenül használt valamennyi kezelőszervet.

   Vezeték nélküli távirányítók nem megengedettek.

3. Lehetővé kell tenni a kijelző leolvasását akkor is, ha a környezetben jelentős ragyogás van. Szükség esetén hozzáférhetővé kell tenni megfelelő látást segítő eszközöket, melyek egyszerűen és könnyen illeszthetők és eltávolíthatók.

   A látás segítő eszközöknek használhatónak kell lenniük a szemüveget viselők számára.

2006. július 5., szerda

3.02. cikk

Felbontás

1. Szögfelbontás

   A szögfelbontás a tartományskálához és a távolsághoz kapcsolódik. A rövidebb, 1 200 m-ig terjedő és azt magában foglaló távolságok tartományainak megkívánt minimális szögfelbontása az 1. mellékletben látható.

   A minimális felbontás az a két álló sugárvető (lásd 5.03. cikk (2) bekezdés) közötti minimális azimutális távolság, amelyen egyértelműen elkülönülve látszanak a radarképen.

2. Minimális tartomány és tartományfelbontás

   1 200 m-ig terjedő és azt magában foglaló tartományskálákban minden 15 és 1 200 m közötti távolságon, egymástól 15 m-re levő, ugyanazon vízszintes irányszögön levő, álló sugárvetőnek egyértelműen elkülönülve kell látszania a radarképernyőn.

3. A felbontás torzulását okozó funkciókat 2 000 m-ig terjedő tartományokban nem szabad bekapcsolni.

3.03. cikk

Tartományskálák

1. A radarberendezést fel kell szerelni az alábbi sorozatban kapcsolható tartományskálákkal és körökkel:

   1. tartományskála: 500 m, 100 méterenként egy kör

   2. tartományskála: 800 m, 200 méterenként egy kör

   3. tartományskála: 1 200 m, 200 méterenként egy kör

   4. tartományskála: 1 600 m, 400 méterenként egy kör

   5. tartományskála: 2 000 m, 400 méterenként egy kör

2. További sorozatban kapcsolható tartományskálák megengedettek.

3. A kiválasztott tartományskálát, a tartománykörök közötti távolságot és a változó tartományjelző távolságát méterben vagy kilométerben kell megadni.

4. A tartománykörök és a változó tartományjelzők szélessége normál fénybeállítások mellett nem lépheti túl a 2 mm-t.

5. Az alszektorok kijelzése és nagyítás nem megengedett.

3.04. cikk

Változó tartományjelző

1. A radarberendezésnek rendelkeznie kell változó tartományjelzővel.

2. A tartományjelzőt nyolc másodpercen belül be kell tudni állítani bármilyen távolságra.

3. A tartományjelző beállított távolsága nem változhat másik tartományskálára történő átkapcsolást követően sem.

4. A tartományt három- vagy négyjegyű számként kell kijelezni. A pontosságnak 2 000 m-ig terjedő tartományokban 10 m-en belül kell lennie. A tartományjelző sugarának meg kell felelnie a digitális kijelzőnek.

3.05. cikk

Kormányvonal

1. A radarkijelző azon pontjától, amely az antenna helyét jelenti, egy kormányvonalnak kell kinyúlnia fel a radarképernyő széléig.

2. A kormányvonal szélessége a képernyő szélén nem lehet több, mint 0,5°.

2006. július 5., szerda

3. A radaregységnek rendelkeznie kell egy beállítóeszközzel az antenna rögzítésében levő bármilyen azimutális szöghiba korrigálása céljából.

4. A szöghiba kijavítását és a radaregység indítását követően a kormányvonal eltérése a gerincvonaltól nem haladhatja meg a 0,5°-ot.

3.06. cikk

Középpont-kihelyezés

1. A kiterjedt előrenézet lehetővé tétele érdekében a radarkép középpont-kihelyezésének lehetségesnek kell lennie a 3.03. cikk (1) bekezdésében meghatározott valamennyi tartományskálában. A középpont-kihelyezés kizárólag az előrenézet kiterjesztését eredményezi, legalább 0,25-re és legfeljebb 0,33-ra kell tudni beállítani a tényleges képernyőátmérőn.

2. A kiterjesztett előrenézeti tartományban a tartománykörököt ki kell terjeszteni és a változó tartományjelzőnek a kijelzett tartomány maximumáig kell beállíthatónak és leolvashatónak lennie.

3. Az 1. szakasz szerinti kijelzett rögzített előrenézeti tartománykiterjesztés megengedett, feltéve, hogy a kép középső része, a tényleges átmérő nem kisebb a 4.03. cikk (1) bekezdésében meghatározottnál, a vízszintes irányszög-tartomány pedig úgy van megtervezve, hogy a 3.08. cikk szerinti vízszintes irányszög figyelembe vehető.

   Ebben az esetben nincs szükség az 1. bekezdésben említett középpont-kihelyező berendezésre.

3.07. cikk

Vízszintes irányszög-skála

1. A radarberendezésnek rendelkeznie kell vízszintes irányszög-skálával a képernyő szélén.

2. A vízszintes irányszög-skálát legalább 75, egyenként 5 fokot jelentő részre kell felosztani. A 10 fokot jelölő fokbeosztásoknak egyértelműen hosszabbnak kell lenniük, mint az 5 fokot jelölőknek.

   A 000 jelzést a vízszintes irányszög-skálán a képernyő felső szélének közepén kell elhelyezni.

3. A vízszintes irányszög-skálát háromjegyű számokkal kell jelölni 000 és 360 fok között, az óramutató járásával egyező irányban. A számozás arab számokkal történik, 10 vagy 30 fokonként.

   A 000 szám helyettesíthető jól látható nyíllal.

3.08. cikk

Vízszintes irányszögbeállító berendezések

1. A célpontok vízszintes irányszögét felvevő berendezések megengedettek.

2. Ha rendelkezésre állnak ilyen berendezések, akkor azoknak bármilyen célpont vízszintes irányszögét körülbelül 5 másodpercen belül fel kell tudniuk venni, legfeljebb ± 1 fokos hibával.

3. Ha elektronikus vízszintes irányszögvonalat használnak, az:

   a) egyértelműen megkülönböztethető a kormányvonaltól;

   b) kvázifolytonosan van kijelezve;

   c) szabadon forgatható 360 fokban balra és jobbra;

   d) legfeljebb 0,5 fok széles a képernyő szélén;

   e) a kiindulóponttól a vízszintes irányszögskáláig nyúlik fel;

   f) leolvasása három vagy négy tizedesjegy pontosságú.

4. Ha mechanikus irányszögvonalat használnak, az:

   a) szabadon forgatható 360 fokban balra és jobbra;

   b) a megjelölt kiindulóponttól a vízszintes irányszögskáláig nyúlik;

   c) nem tartalmaz további jelöléseket; és

   d) úgy van megtervezve, hogy a visszajelzés leolvasása szükségtelenül ne legyen elhomályosítva.

2006. július 5., szerda

3.09. cikk

A vízhullámokról való és az eső miatti zavaró visszaverődéseket csökkentő berendezések

1. A radarberendezésnek rendelkeznie kell kézi vezérlésű berendezésekkel a vízhullámokról való és az eső miatti zavaró visszaverődések csökkentéséhez.
2. A vízhullámokról való visszaverődések kezelőszervének (érzékenységi időszabályozás – STC) maximális beállításánál mintegy 1 200 m távolságig hatékonynak kell lennie.
3. A radarberendezés nem szerelhető fel a tenger és az eső miatti zavaró visszaverődéseket automatikusan csökkentő berendezésekkel.

3.10. cikk

Másik radarberendezés általi interferencia csökkentése

1. Rendelkezni kell egy kapcsolható berendezéssel a másik radarberendezés által okozott interferencia csökkentéséhez.
2. E berendezés működése nem nyomhatja el a hasznos célpontok kijelzését.

3.11. cikk

Kompatibilitás a radarmarkerekkel

A radarmarkerek A.423 (XI) sz. IMO határozat szerinti jeleit jól láthatóan ki kell jelezni, miközben az eső miatti zavaró visszaverődések (gyors időszabályozás -FTC) tiltásának kikapcsolásával.

3.12. cikk

Erősítésvezérlés

Az erősítésvezérlés tartományának olyannak kell lennie, hogy a vízhullámokról való visszaverődések tiltásának minimum beállításánál a vízfelszín mozgása jól látható legyen, és az erős radarvisszajelzések 10 000 m^2-es területen bármilyen távolságban szelektíven behangolhatók legyenek.

3.13. cikk

Frekvenciahangolás

A kijelző egységet fel kell szerelni hangolásjelzővel. A hangolóskála legalább 30 mm hosszú legyen. A jelzőnek minden tartományban működnie kell, még radarvisszajelzés nélkül is. A jelzőnek akkor is ugyanolyan jól kell működnie, amikor a közeli visszajelzések erősítése vagy tiltása be van kapcsolva.

Rendelkezésre kell állnia a hangolást korrigáló kézi kezelőszervnek is.

3.14. cikk

Hajótérképek és információk a képernyőn

1. A radarképernyőn csak a kormányvonalat, a vízszintes irányszögvonalat és a tartománykörőket lehet szuperponálni.
2. A radarképtől eltekintve, és a radarberendezés működésével kapcsolatos információkon kívül csak hajózási információk jeleníthetők meg, az alábbiakban felsoroltak szerint:
   a) fordulásisebesség;
   b) a hajó sebessége;
   c) kormánypozíció;
   d) vízmélység;
   e) tájolós útirány.

3. A radarképen kívül minden információt kvázistatikusan kell megjeleníteni, a frissítési aránynak pedig meg kell felelnie a működési követelményeknek.

4. A kijelzésre és a hajózási információk pontosságára vonatkozó követelmények ugyanazok, mint amelyek a fő berendezésre vonatkoznak.

3.15. cikk

A rendszer érzékenysége

A rendszer érzékenysége olyan legyen, hogy egy 1 200 m-re levő álló sugárvető jól láthatóan megjelenjen a radarképen az antenna mindegyik fordulatánál. Ugyanilyen távolságban levő 1 m^2-es sugárvető esetében, az antennafordulat számhányadosa radarvisszajelzéssel egy adott időszak alatt, és az antennafordulatok összes száma ugyanabban az időszakban 100 fordulaton alapulva (visszavert jel-leolvasási arány) nem lehet kisebb mint 0,8.

3.16. cikk

Célkövetés

A célpontok korábbi helyzeteit célkövetővel kell megjeleníteni.

A célkövető megjelenítése kvázifolytonos legyen, a fénye pedig gyengébb, mint a hozzá tartozó célponté; a célkövető és a radarkép színe azonos. A célkövető utóvilágításának a működési követelményekhez igazíthatónak kell lennie, de tarthat tovább, mint 2 antennafordulat.

A célkövető nem ronthatja a radarképet.

3.17. cikk

Segédkijelzők

A segédkijelzőknek meg kell felelniük minden, a hajózási radarberendezésekre vonatkozó követelménynek.

4. fejezet

A radarberendezésekre vonatkozó műszaki minimumkövetelmények

4.01. cikk

Működés

1. Minden kezelőszervet úgy kell elrendezni, hogy működésük során semmilyen információ ne kerüljön takarásba, és radarhajózást ne rontsa.

2. Azokat a kezelőszerveket, melyek a berendezés kikapcsolására szolgálnak, illetve amikor az be van kapcsolva, hibás működést okozhatnak, védeni kell a véletlen működtetés ellen.

3. Minden kezelőszervet és kijelzőt el kell látni káprázásmentes fényforrással, amely megfelel minden külső környezeti fényviszonynál és nullára állítható egy független kapcsolóval.

4. Az alábbi funkcióknak közvetlenül hozzáférhető, saját kezelőszervvel kell rendelkezniük:

   a) Stand-by/be;

   b) Tartomány;

   c) Hangolás;

   d) Erősítés;

   e) Visszaverődés vízhullámokról (STC);

   f) Eső miatti visszaverődés (FTC);

   g) Változó tartományjelző (VRM);

2006. július 5., szerda

h) Kurzor vagy elektronikus vízszintes irányszögvonal (EBL) (ha be van szerelve);

i) A hajó északi irányjelzőjének letiltása (SHM).

Amennyiben a fenti funkciókhoz forgatógombokat használnak, a gombok egymás feletti koncentrikus elrendezése nem megengedett.

5. Legalább az erősítés, a vízhullámokról való visszaverődés és az eső miatti visszaverődés gombjainak forgathatónak kell lenniük, a forgatás szögével egyező hatást kifejtve.

6. A kezelőszervek beállításának olyannak kell lennie, hogy a jobbra vagy felfelé történő mozgatás pozitív hatással legyen a változóra, míg a balra vagy lefelé történő mozgatás negatív hatást fejtsen ki.

7. Amennyiben nyomógombokat használnak, lehetővé kell tenni érintéssel való állításukat és működtetésüket. A kapcsolás kioldásnak jól láthatónak kell lennie.

8. Az alábbi változók fényét külön állíthatóvá kell tenni nullától a működési célhoz megkívánt értékig:

a) radarkép;

b) rögzített tartománykörök;

c) változó tartománykörök;

d) vízszintes irányszög;

e) vízszintes irányszögvonal;

f) a 3.14. cikk (2) bekezdésében meghatározott hajózási információk.

9. Feltéve, hogy néhány megjelenített érték fénye között a különbség kicsi, és a rögzített tartománykörök, a változó tartománykörök és a vízszintes irányszögvonal egymástól függetlenül kikapcsolható, négy fényszabályozó lehet, az alábbi értékcsoportok mindegyikéhez egy-egy:

a) radarkép és kormányvonal;

b) rögzített tartománykörök;

c) változó tartománykörök;

d) a 3.14. cikk (2) bekezdésében meghatározott vízszintes irányszögvonalak és vízszintes irányszögtartományok, valamint hajózási információk.

10. A kormányvonal fénye állítható legyen, de nullára nem csökkenthető.

11. A kormányvonal kikapcsolásához legyen automatikusan újrakapcsolható kezelőszerv.

12. A visszaverődés-gátló berendezéseknek nullától folyamatosan állíthatónak kell lenniük.

4.02. cikk

Kijelző

1. „radarkép” a környezet és a hajó helyzetéhez viszonyított mozgások radarvisszajelzéseinek skálán való megjelenítése a kijelző egység képernyőjén, egy antennafordulattól, miközben a hajó gerincvonala és kormányvonala mindenkor egybeesik.

2. „kijelző egység” a berendezés képernyőt tartalmazó része.

3. „képernyő” a kijelző egység alacsony-viszaverődésű része, melyen vagy egyedül a radarkép, vagy a radarkép és a kiegészítő hajózási információk láthatók.

4. „a radarkép tényleges átmérője” a vízszintes irányszögskálán belül látható legnagyobb teljes körű radarkép átmérője.

5. „a rácsleolvasás megjelenítése” a radarkép kvázistatikus megjelenítése egy teljes antennafordulattól, televíziókép formájában.

2006. július 5., szerda

4.03. cikk

A radarkép jellemzői

1. A radarkép tényleges átmérője legalább 270 mm.
2. A 3.03. cikkben meghatározott tartományskálákban levő külső tartománykör átmérője a tényleges radarkép átmérőjének legalább 90 %-a.

   A radarképen az antenna helyzetének minden tartományskálán láthatónak kell lennie.

4.04. cikk

A kijelző színe

A kijelző színét a fiziológiai tényezők alapján kell megválasztani. Ha a képernyőn különböző színek jeleníthetők meg, a tényleges radarképnek egyszínűnek kell lennei. A különféle színek megjelenítése nem eredményezhet kevert színeket az átfedés miatt a képernyő egyik részén sem.

4.05. cikk

Képfrissítési arány és utóvilágítás

1. A képernyőn látható radarképet 2,5 másodpercen belül fel kell tudni váltani a frissített radarképpel.
2. A képernyőn minden visszajelzésnek legalább egy antennafordulatig látszania kell, de két antennafordulatnál nem hosszabb ideig.

   A radarkép utóvilágítása két módon érhető el: vagy folyamatos kijelzéssel, vagy periodikus képfrissítéssel. Ezt a periodikus képfrissítést legalább 50 Hz-en kell végrehajtani.
3. Egy visszajelzés fénye és utófényes közötti különbségnek egy antennafordulat alatt a lehető legkisebbnek kell lennie.

4.06. cikk

A kijelző linearitása

1. A radarkép linearitáshibája nem lépheti túl az 5 %-ot.
2. A 2 000 m-ig terjedő minden tartományban, a radarantennától 30 m távolságban egy rögzített egyenes partvonalat kell megjeleníteni folytonos egyenes visszajelzés-szerkezetként, melyen nincsenek látható torzulások.

4.07. cikk

A tartomány pontossága és azimutális mérések

1. A célpont távolságának a változó vagy rögzített tartománykörök segítségével történő meghatározása ± 10 m vagy ± 1,5 % pontosságú legyen, a nagyobb érték teljesüljön.
2. Egy tárgy vízszintes irányszögének szögértéke legfeljebb 1 fokkal térhet el a tényleges értéktől.

4.08. cikk

Az antenna jellemzői és sugárzási spektrum

1. Az antenna meghajtórendszerének és az antennának olyannak kell lennie, hogy lehetővé tegye a pontos működést 100 km/h-ig terjedő szélsebességnél.
2. Az antenna meghajtó rendszerén legyen biztonsági kapcsoló, mellyel a sugárzó és a forgató kikapcsolható.
3. Az antenna vízszintes sugárzásának egy irányban mérve, teljesítenie kell az alábbi követelményeket:

   a) – 3 dB, fő hurok szélessége: maximum 1,2 fok;

   b) – 20 dB, fő hurok szélessége: maximum 3,0 fok;

2006. július 5., szerda

c) oldalhurok csillapítás ± 10 fokon belül a fő hurok körül: legalább – 25 dB;

d) oldalhurok csillapítás ± 10 fokon kívül a fő hurok körül: legalább – 32 dB.

4. Az antenna függőleges sugárzásának egy irányban mérve, teljesítenie kell az alábbi követelményeket:

a) – 3 dB, fő hurok szélessége: maximum 30 fok;

b) a maximális főhurok a vízszintes tengelyben legyen;

c) oldalhurok csillapítás: legalább – 25 dB.

5. A sugárzott magasfrekvenciájú energiának vízszintesen polarizáltnak kell lennie.

6. A berendezés üzemi frekvenciája 9 GHz feletti tartományban kell, hogy legyen, melyet az érvényes ITU Rádiózási Rendeletek értelmében osztottak ki.

7. Az antenna által sugárzott magasfrekvenciájú energia frekvenciaspektrumának meg kell felelnie az ITU Rádiózási Rendeleteknek.

5. fejezet

A radarberendezések tesztelési feltételei és tesztelési módszerei

5.01. cikk

Biztonság, terhelési kapacitás és interferencia eloszlás

A hajón levő berendezések áramforrását, biztonságát, kölcsönhatását, az iránytű biztonságos távolságát, a klimatikus hatásoknak való ellenállást, a mechanikai szilárdságot, a környezeti hatásokat, a hallható zajkibocsátásokat és a berendezések jelölését a 945. sz. „Tengeri hajózási berendezések általános követelményei” c. IEC kiadványban szereplő követelmények szerint kell tesztelni.

5.02. cikk

Zavaró sugárzások és elektromágneses kompatibilitás

1. A zavaró sugárzásokat a 945. sz. „Tengeri hajózási berendezések általános követelményei” c. IEC kiadvány szerint kell mérni a 30 – 2 000 MHz frekvenciatartományban.

   A 2.02. cikk (1) bekezdésének követelményeit be kell tartani.

2. A 2.02. cikk (2) bekezdésének elektromágneses kompatibilitásra vonatkozó követelményeit be kell tartani.

5.03. cikk

Tesztelési eljárás

1. A 2. mellékletben látható tesztelési mezőt a radarberendezés teszteléséhez egy legalább 1,6 km hosszú és 0,3 km széles, nyugodt vízfelszínen, vagy ugyanolyan visszatükrözési jellemzőkkel rendelkező talajon kell elrendezni.

2. Az álló sugárvető egy radarreflektor, amelynek 3,2 cm-es hullámhosszon 10 m^2-es egyenértékű radar-keresztmetszete van.

   Egy háromszögletű felszínű, háromtengelyű radarreflektor egyenértékű radar- keresztmetszetét (szigma) 9 GHz (3,2 cm) frekvenciára az alábbi képlettel kell kiszámítani:

   $$\sigma = \frac{4 \cdot \pi \cdot a^4}{3 \cdot 0{,}032^2}$$

   a = szélhossz m-ben

   Háromszögletű felszínű álló sugárvetőknél a szélhossz a = 0,222 m.

   A 3,2 cm-es hullámhossz tartományának és felbontóképességének tesztelésére használt sugárvetők dimenzióit kell alkalmazni akkor is, amikor nem 3,2 cm-es hullámhosszon tesztelnek radar-berendezéseket.

2006. július 5., szerda

3. Az álló sugárvetőket az antenna helyétől 15 m, 30 m, 45 m, 60 m, 85 m, 300 m, 800 m, 1 170 m, 1 185 m és 1 200 m távolságra kell felállítani.

   A 85 m távolságban levő álló sugárvetők mellett mindkét oldalon 5 m-re, a vízszintes irányszögnek megfelelő szögben, álló sugárvetőket kell felállítani.

   A 300 m távolságban levő álló sugárvető mellett egy 300 m^2 egyenértékű radar-keresztmetszetű sugárvetőt kell felállítani 18 m távolságban, a vízszintes irányszögnek megfelelő szögben.

   További, 1 m^2 és 1 000 m^2 egyenértékű radar-keresztmetszetű sugárvetőket kell felállítani egymáshoz viszonyítva legalább 15 fokos azimutális szögben, ugyanolyan 300 m-es távolságban az antennától.

   Az 1 200 m távolságban levő álló sugárvető mellett további álló sugárvetőket és egy 1 m^2 radar-keresztmetszetű sugárvetőt kell felállítani mindkét oldalon 30 m-re, a vízszintes irányszögnek megfelelő szögben.

4. A radarberendezést a legjobb képminőségre kell beállítani. Az erősítőt úgy kell beállítani, hogy a visszaverődés-gátló vezérlő működési tartománya mögött közvetlenül elhelyezkedő területen ne legyen látható zavaró jel.

   A vízhullámokról való visszaverődést tiltó vezérlést (STC) minimumra kell állítani, az eső miatti visszaverődést tiltó vezérlést (FTC) pedig ki kell kapcsolni. Minden olyan kezelőszervet, amely a képminőséget befolyásolja, változatlanul kell hagyni a teszt időtartamára, adott antennamagasságban, és megfelelő módon rögzíteni kell.

5. Az antennát bármilyen kívánt magasságra be lehet állítani a víz vagy a talaj felszíne feletti 5 és 10 m között. A sugárvetőket a víz vagy a talaj feletti olyan magasságban kell felállítani, hogy tényleges radarválaszjelük megfeleljen a 2. bekezdésben meghatározott értéknek.

6. A kiválasztott tartományban, az 1 200 m-t is magában foglaló minden távolságban felállított valamennyi sugárvetőt egyidejűleg kell kijelezni a képernyőn, mint világosan elhatárolt célpontokat, tekintet nélkül a tesztelési mezőnek a kormányvonalhoz viszonyított azimutális helyzetére.

   A 3.11. cikkben leírt radarmarkerek jeleit tisztán kivehetőn ki kell jelezni.

   Az ezen rendelkezésekben meghatározott valamennyi követelményt teljesíteni kell minden 5 és 10 m közötti antennamagasságban, miközben csak a kezelőszervek alapvető beállításai vannak engedélyezve.

5.04. cikk

Antenna mérések

Az antenna jellemzőit a 936. sz. „Hajón levő radar” c. IEC kiadvány szerint kell mérni.

I. függelék

Szögfelosztás 1 200 m-ig, és 1 200 m-en

II. függelék

A radarberendezés felosztása meghatározásának tesztelési mezői

2006. július 5., szerda

IV. RÉSZ

BELVÍZI VÍZI UTAKON KÖZLEKEDŐ HAJÓKON HASZNÁLT FORDULÁSISEBESSÉG-KIJELZŐKRE VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK ÉS TESZTELÉSI FELTÉTELEK

Tartalom

1. fejezet: Általános rendelkezések
1.01. cikk Hatókör
1.02. cikk A fordulásisebesség-kijelző célja
1.03. cikk Jóváhagyási vizsgálat
1.04. cikk Jóváhagyási vizsgálat iránti kérelem
1.05. cikk Típusjóváhagyás
1.06. cikk A berendezés jelölése és jóváhagyási szám
1.07. cikk Gyártói nyilatkozat
1.08. cikk Jóváhagyott berendezés módosítása
2. fejezet: A fordulásisebesség-kijelzőkre vonatkozó általános minimumkövetelmények
2.01. cikk Szerkezet, tervezés
2.02. cikk Zavaró sugárzások és elektromágneses kompatibilitás
2.03. cikk Működés
2.04. cikk Kezelési utasítások
2.05. cikk Beszerelés és üzemi próbák
3. fejezet: A fordulásisebesség-kijelzők működési minimumkövetelményei
3.01. cikk A fordulásisebesség-kijelző üzemkész állapota
3.02. cikk A fordulásisebesség-kijelző jelölése
3.03. cikk Méréstartományok
3.04. cikk A kijelzett fordulásisebesség pontossága
3.05. cikk Érzékenység
3.06. cikk A működés figyelése
3.07. cikk A hajó egyéb normál mozgásai iránti érzéketlenség
3.08. cikk A mágneses mezők iránti érzéketlenség
3.09. cikk Segédkijelzők
4. fejezet: A fordulásisebesség-kijelzők műszaki minimumkövetelményei
4.01. cikk Működés
4.02. cikk Áramlásszabályozó berendezések
4.03. cikk Kapcsolás kiegészítő berendezéshez
5. fejezet: A fordulásisebesség-kijelzők teszteli feltételei és eljárásai
5.01. cikk Biztonság, terhelési kapacitás és interferencia eloszlás
5.02. cikk Zavaró sugárzások és elektromágneses kompatibilitás
5.03. cikk Tesztelési eljárás
Függelék A fordulásisebesség-kijelzők kijelzési hibáinak maximális tűréshatárai

1. fejezet

Általános rendelkezések

1.01. cikk

Hatókör

Ezek a rendelkezések a belvízi vízi utakon történő hajózásban használatos fordulásisebesség-kijelzőkre vonatkozó műszaki és működési minimumkövetelményeket, valamint az ezen minimumkövetelményeknek való tesztelési megfelelőséget határozzák meg.

2006. július 5., szerda

1.02. cikk

A fordulásisebesség-kijelző célja

A fordulásisebesség-kijelző célja segíteni radarhajózást, és mérni a hajó fordulási sebességét bal vagy jobb oldali irányba.

1.03. cikk

Jóváhagyási vizsgálat

A fordulásisebesség-kijelzőket a hajók fedélzetén addig nem lehet felszerelni, amíg típusteszttel nem igazolták, hogy a berendezés megfelel az e rendelkezésekben meghatározott minimumkövetelményeknek.

1.04. cikk

Jóváhagyási vizsgálatra irányuló kérelem

1. A fordulásisebesség-kijelzők típustesztje iránti kérelmet a tagállamok egyikében levő illetékes hatósághoz kell benyújtani.

   Az illetékes hatóságokról tájékoztatni kell a bizottságot.

2. Minden kérelemhez csatolni kell az alábbi dokumentumokat:

   a) részletes műszaki leírás két példányban;

   b) a beszerelési és szervízelési dokumetáció két teljes összeállításban;

   c) részletes kezelői kézikönyv két példányban.

3. A kérelmező tesztek segítségével igazolja, vagy igazoltatja, hogy a radarberendezés megfelel e rendelkezések minimumkövetelményeinek.

   A kérelemhez csatolni kell a tesztek eredményeit és a mérési jegyzőkönyveket.

   Ezeket a tesztelések során nyert dokumentumokat és információkat az illetékes vizsgáló hatóságnak meg kell őriznie.

4. A jóváhagyási kérelmek összefüggésében a „kérelmező” bármilyen jogi vagy természetes személy, akinek neve, márkaneve vagy bármilyen egyéb formájú azonosítója alatt a tesztelésre benyújtott berendezést gyártják vagy forgalmazzák.

1.05. cikk

Típusjóváhagyás

1. Ha a berendezés megfelel a jóváhagyási teszten, az illetékes vizsgáló hatóság kiadja a megfelelőségi bizonyítványt.

   Ha a berendezés nem felel meg a minimumkövetelményeknek, a kérelmezőt írásban értesítik az elutasítás indokairól.

   A jóváhagyást az illetékes hatóság adja meg.

   Az illetékes hatóság tájékoztatja az általa jóváhagyott berendezésekről a bizottságot.

2. Minden vizsgáló hatóság jogosult a gyártási sorozatból bármikor kiválasztani berendezést ellenőrzési célra.

   Amennyiben ez az ellenőrzés a berendezésben hibát talál, a típusjóváhagyás visszavonható.

   A típusjóváhagyást az a hatóság vonja be, amelyik kiadta.

3. A típusjóváhagyás 10 évig érvényes, és kérésre megújítható.

1.06. cikk

A berendezés megjelölése és jóváhagyási szám

1. A berendezés minden alkatrészén letörölhetetlenül fel kell tüntetni a gyártó nevét, a berendezés kereskedelmi célját, a berendezés típusát és sorozatszámát.

2006. július 5., szerda

2. Az illetékes hatóság által kiadott jóváhagyási számot a kijelző egységre letörölhetetlenül rögzíteni kell, úgy, hogy a kijelző jól látható legyen a berendezés beszerelése után.

   A jóváhagyási szám összetétele:

   e-NN-NNN

   (e = Európai Unió

   NN = a jóváhagyás szerinti ország, ahol

   1 = Németország
   2 = Franciaország
   3 = Olaszország
   4 = Hollandia
   5 = Svédország
   6 = Belgium
   7 = Magyarország
   8 = Cseh Köztársaság
   9 = Spanyolország
   11 = Egyesült Királyság
   12 = Ausztria
   13 = Luxemburg
   17 = Finnország
   18 = Dánia
   19 = Lengyelország
   21 = Portugália
   23 = Görögország
   24 = Írország
   26 = Szlovénia
   27 = Szlovákia
   29 = Észtország
   32 = Lettország
   36 = Litvánia
   49 = Ciprus
   50 = Málta

   NNN = az illetékes hatóság által meghatározott háromjegyű szám.)

3. A jóváhagyási szám csak a hozzá kapcsolódó jóváhagyással összefüggésben használható.

   A jóváhagyási szám előállítása és felhelyezése a kérelmező feladata.

4. A kiadott jóváhagyási számról az illetékes hatóság azonnal értesíti a bizottságot.

1.07. cikk

Gyártói nyilatkozat

Minden berendezéshez mellékelni kell a gyártó nyilatkozatát, miszerint a berendezés megfelel az érvényes minimumkövetelményeknek, és minden tekintetben azonos a tesztelésre benyújtott berendezéssel.

1.08. cikk

Jóváhagyott berendezések módosítása

1. A már jóváhagyott berendezéseken végzett módosítások a típusjóváhagyás visszavonásával járnak.

   Módosítások tervezése esetén a részleteket írásban el kell küldeni az illetékes hatóságnak.

2. Az illetékes hatóság dönti el, hogy a jóváhagyás továbbra is érvényes-e, vagy ellenőrzésre, illetve új típustesztre van-e szükség. Amennyiben új jóváhagyást adnak ki, abban az esetben új jóváhagyási számot kell kiadni.

2. fejezet

A fordulásisebesség-kijelzőkre vonatkozó általános minimumkövetelmények

2.01. cikk

Szerkezet, tervezés

1. A fordulásisebesség-kijelzőknek meg kell felelniük a belvízi vízi utakon közlekedő hajók fedélzetén való működésnek.

2006. július 5., szerda

2. A berendezés szerkezetének és tervezésének meg kell felelnie a technika legújabb állapotának, mind mechanikai, mind pedig villamossági szempontból.

3. Minden külön rendelkezés hiányában ezen irányelv II. mellékletét vagy ezen rendelkezéseket illetően, a 945. sz. „Tengeri hajózási berendezések általános követelményei" c. IEC kiadványban szereplő követelmények és tesztelési módszerek vonatkoznak a hajón levő berendezések áramforrására, biztonságára, kölcsönhatására, az iránytű biztonságos távolságára, a klimatikus hatásoknak való ellenállásra, a mechanikai szilárdságra, a környezeti hatásokra, a hallható zajkibocsátásokra és a berendezések jelölésére.

   Ezen kívül a berendezésnek teljesíteni kell valamennyi ezen rendelkezést 0 °C és 40 °C közötti környezeti hőmérsékleten.

2.02. cikk

Zavaró sugárzások és elektromágneses kompatibilitás

1. A 30 – 2 000 MHz közötti frekvenciatartományban a zavaró sugárzások térerőssége nem haladhatja meg a 500 μV/m-t.

   A 156 – 165 MHz, 450 – 470 MHz és 1,53 – 1,544 GHz frekvenciatartományokban a térerősség nem haladhatja meg a 15 μV/m-t. Ezek a térerősségek a tesztelt berendezéstől számított 3 méteres tesztelési távolságban érvényesek.

2. A berendezésnek meg kell felelnie a minimumkövetelményeknek a tesztelt berendezésközvetlen közelében mért 15 V/m-ig terjedő elektromágneses térerősségeken, a 30 – 2 000 MHz közötti frekvenciatartományban.

2.03. cikk

Működés

1. A berendezés nem rendelkezhet a megfelelő működéshez szükségesnél több kezelőszervvel.

   A kezelőszervek tervezése, jelölése és mozgatása egyszerű, egyértelmű és gyors műveleteket tegyen lehetővé. Elrendezésük révén a működési hibák legyenek a lehető legjobban elkerülhetők.

   A normál működéshez nem szükséges kezelőszervek nem lehetnek közvetlenül hozzáférhetők.

2. Minden kezelőszervet és kijelzőt el kell látni jelekkel és/vagy angol nyelvű feliratozással. A jeleknek meg kell felelniük az IMO (Nemzetközi Tengerészeti Szervezet) A.278 (VIII). sz. „Kezelőszervek jelei a tengeri hajózási radarberendezéseken" c. követelményeinek, vagy az IEC 417. sz. kiadványában foglalt követelményeknek; minden számjegynek és betűnek legalább 4 mm magasnak kell lennie.

   Ha igazolható, hogy technikai okok miatt a 4 mm magas számok és betűk kivitelezése lehetetlen, és ha a működés céljára kisebb számok és betűk elfogadhatók, a 3 mm-re történő csökkentés megengedett.

3. A berendezést úgy kell megtervezni, hogy a működési hibák ne okozhassák a leállását.

4. Minden, a minimumkövetelményeken kívüli funkciót, mint például másik berendezéshez történő kapcsolás, úgy kell biztosítani, hogy a berendezés mindenkor feleljen meg a minimumkövetelményeknek.

2.04. cikk

Kezelési utasítások

Minden egységhez biztosítani kell részletes kezelői kézikönyvet. A kézikönyvnek angol, flamand, francia és nyelven kell hozzáférhetőnek lennie, és az alábbi információkat kell tartalmaznia:

a) indítás és üzemeltetés;

b) karbantartás és szervízelés;

c) általános biztonságtechnikai utasítások (egészségi veszélyek, pl. az elektromágneses sugárzás hatása a pacemakerekre, stb.).

2006. július 5., szerda

2.05. cikk

Beszerelés és üzemi próbák

1. A beszerelési, csere és üzemi próbáknak összhangban kell lenniük az V. részben meghatározottakkal.
2. A beszerelés irányát a gerincvonalhoz képest jelölni kell a radarberendezés érzékelő egységén. Beszerelési útmutatót kell adni annak érdekében, hogy biztosítsák a hajó egyéb normál mozgásai iránti érzéketlenséget.

3. fejezet

A fordulásisebesség-kijelzők működési minimumkövetelményei

3.01. cikk

A fordulásisebesség-kijelző üzemkész állapota

1. Hidegindítás után a fordulásisebesség-kijelző négy percen belül teljesen üzemkész állapotban kell, hogy legyen, és a megkívánt pontossági tűréshatárokon belül kell működnie.
2. Figyelmeztető jelzéssel jelezni kell, hogy a jelzőberendezés be van kapcsolva. Lehetővé kell tenni a fordulásisebesség-kijelző egyidejű figyelését és kezelését.
3. Vezeték nélküli távirányítók nem megengedettek.

3.02. cikk

A fordulásisebesség kijelzése

1. A fordulásisebességet egy vonalakra osztott skálán kell kijelezni, amelynek nulla pontja középen helyezkedik el. Lehetővé kell tenni a fordulásisebesség irányának és mértékének a szükséges pontossággal való leolvasását. Mutatós műszerek és oszlopos diagramok megengedettek.
2. A kijelző skálája legalább 20 cm hosszú és lehet körkörös vagy egyenes vonalú.

   Az egyenes vonalú skálákat csak vízszintesen lehet elhelyezni.
3. Kizárólag digitális kijelzők nem megengedettek.

3.03. cikk

Mérési tartományok

A fordulásisebesség-kijelzők rendelkezhetnek egy vagy több mérési tartománnyal. Az alábbi mérési tartományok ajánlottak:

30°/perc

60°/perc

90°/perc

180°/perc

300°/perc.

3.04. cikk

A kijelzett fordulásisebesség pontossága

A kijelzett fordulásisebesség legfeljebb 2 %-kal térhet el a mérhető maximális értéktől, illetve legfeljebb 10 %-kal a tényleges értéktől, melyek közül a nagyobb érték mérvadó (lásd melléklet).

3.05. cikk

Érzékenység

Az üzemi küszöbértéknek egyenlőnek kell lennie a kijelzett érték 1 %-ával egyenértékű szögsebesség változásával, vagy annál alacsonyabbnak kell lennie.

2006. július 5., szerda

3.06. cikk

A működés figyelése

1. Ha a fordulásisebesség-kijelző nem a megkívánt pontossági tartományban üzemel, ezt jelezni kell.
2. Ha giroszkópot használnak, a giroszkóp forgásának sebességében bekövetkezett bármilyen kritikus esést jelezni kell. A giroszkóp forgásának sebességében bekövetkezett kritikus esés az, amelyik a pontosságot 10 %-kal csökkenti.

3.07. cikk

A hajó egyéb normál mozgásai iránti érzéketlenség

1. A hajó percenként 4°-ig terjedő fordulásisebességgel történő legfeljebb 10°-os dülöngélése nem okozhat mérési hibákat az előírt tűréshatárokon felül.
2. Az olyan hatások, mint amelyek például kikötéskor fordulhatnak elő, nem okozhatnak mérési hibákat az előírt tűréshatárokon felül.

3.08. cikk

A mágneses mezők iránti érzéketlenség

A fordulásisebesség-kijelzőnek nem szabad érzékelnie a hajó fedélzetén szokásosan előforduló mágneses mezőket.

3.09. cikk

Segédkijelzők

A segédkijelzőknek meg kell felelniük a fordulásisebesség-kijelzőkre vonatkozó valamennyi követelménynek.

4. fejezet

A fordulásisebesség-kijelzők műszaki minimumkövetelményei

4.01. cikk

Működés

1. Minden kezelőszervet úgy kell elrendezni, hogy működésük során semmilyen információ ne kerüljön takarásba, és radarhajózást ne rontsa.
2. Minden kezelőszervet és kijelzőt el kell látni káprázásmentes fényforrással, amely megfelel minden külső környezeti fényviszonynál és nullára állítható egy független kapcsolóval.
3. A kezelőszervek beállításának olyannak kell lennie, hogy a jobbra vagy felfelé történő mozgatás pozitív hatással legyen a változóra, míg a balra vagy lefelé történő mozgatás negatív hatást fejtsen ki.
4. Amennyiben nyomógombokat használnak, lehetővé kell tenni érintéssel való állításukat és működtetésüket. A kapcsolás kioldásnak jól láthatónak kell lennie.

4.02. cikk

Csillapítóberendezések

1. Az érzékelőrendszert a kritikus értékeknél csillapítani kell. A csillapítási tényező (a határérték 63 %-a) nem haladhatja meg a 0,4 másodpercet.
2. A kijelzőt csillapítani kell a kritikus értékeknél.

   A csillapítást növelő kezelőszervek megengedettek.

   A csillapítási tényező semmilyen körülmények között nem haladhatja meg az öt másodpercet.

2006. július 5., szerda

4.03. cikk

Kapcsolás kiegészítő berendezésekhez

1. Ha a fordulásisebesség-kijelző segédkijelzőkhöz, vagy hasonló berendezésekhez kapcsolható, a fordulásisebesség-kijelzőnek használhatónak kell maradnia elektromos jelzőként.

   A fordulásisebesség-kijelzőt továbbra is galván földelésszigeteléssel kell jelölni, 20 mV/fok ± 5 % analóg feszültséggel egyenértékűnek és maximum 100 ohm-os belső ellenállással.

   A polaritásnak pozitívnak kell lennie, amikor a hajó jobbra fordul, és negatívnak, amikor balra.

   Az üzemi küszöbérték nem haladhatja meg a 0,3°/percet.

   A nulla hiba nem haladhatja meg az 1°/percet 0 °C – 40 °C közötti hőmérsékleten.

   A kijelző bekapcsolt állapotában, miközben az érzékelő nincs kitéve a mozgás hatásainak, az álfeszültség nem lépheti túl a 10 mV-ot a kimeneti jelnél, 10 Hz-es átviteli sáv aluláteresztő szűrővel mérve.

   A fordulásisebesség jelet minden további csillapítás nélkül kell kapni a 4.02. cikk (1) bekezdésében említett határértékeken túl.

2. Biztosítani kell egy külső vészkapcsolót. A kapcsolót galvánszigeteléses megszakítóként kell beszerelni a kijelzőhöz.

   A külső vészjelzést az alábbi érintkezés-zárások oldják ki:

   a) ha a fordulásisebesség-kijelzőt kikötik; vagy

   b) ha a fordulásisebesség-kijelző nem üzemel; vagy

   c) ha a működésvezérlés súlyos hiba után reagált (3.06. cikk).

5. fejezet

A fordulásisebesség-kijelzők tesztelési feltételei és eljárásai

5.01. cikk

Biztonság, terhelési kapacitás és interferencia eloszlás

A hajón levő berendezések áramforrását, biztonságát, kölcsönhatását, az iránytű biztonságos távolságát, a klimatikus hatásoknak való ellenállást, a mechanikai szilárdságot, a környezeti hatásokat, a hallható zajkibocsátásokat és a berendezések jelölését a 945. sz. „Tengeri hajózási berendezések általános követelményei” c. IEC kiadványban szereplő követelmények szerint kell tesztelni.

5.02. cikk

Zavaró sugárzások és elektromágneses kompatibilitás

1. A zavaró sugárzásokat a 945. sz. „Tengeri hajózási berendezések általános követelményei” c. IEC kiadvány szerint kell mérni a 30 – 2 000 MHz frekvenciatartományban.

   A 2.02. cikk (1) bekezdésének követelményeit be kell tartani.

2. A 2.02. cikk (2) bekezdésének elektromágneses kompatibilitásra vonatkozó követelményeit be kell tartani.

5.03. cikk

Tesztelési eljárás

1. A fordulásisebesség-kijelzőket névleges és határfelület körülmények mellett kell üzembe helyezni. Ebben a tekintetben az üzemi feszültség és a környezeti hőmérséklet hatását az előírt határértékig tesztelni kell.

   Ezen kívül rádióadókat kell használni a maximális mágneses mező létrehozásához a kijelzők közelében.

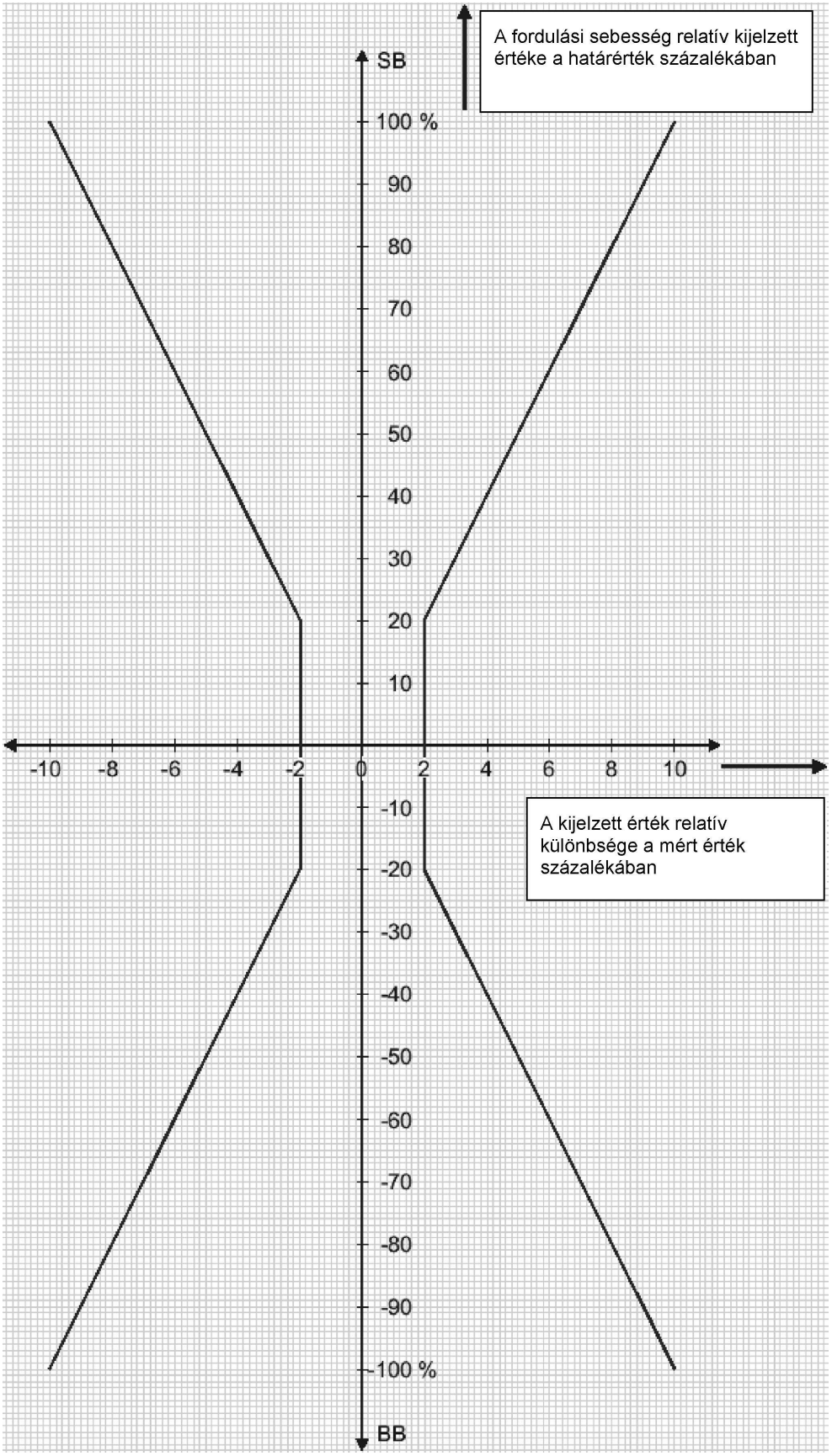
2. A fenti 1. bekezdésben leírt feltételek mellett a kijelzési hibáknak a függelékben megjelölt tűréshatárokon belül kell maradnia.

   Az összes többi követelménynek eleget kell tenni.

2006. július 5., szerda

Függelék

A fordulásisebesség-kijelzők kijelzési hibaértékeinek maximális tolerancia-szintje



2006. július 5., szerda

V. RÉSZ

A BELVÍZI VÍZI UTAKON KÖZLEKEDŐ HAJÓKON HASZNÁLT RADARBERENDEZÉSEK ÉS FORDULÁSISEBESSÉG-KIJELZŐK BESZERELÉSI KÖVETELMÉNYEI ÉS TELJESÍTMÉNYTESZTJEI

Tartalom

1. cikk Hatókör
2. cikk A berendezés jóváhagyása
3. cikk Jóváhagyott szakosodott cégek
4. cikk A fedélzeti áramforrásra vonatkozó követelmények
5. cikk A radarantenna felszerelése
6. cikk A kijelző egység és a vezérlő egység beszerelése
7. cikk A fordulásisebesség-kijelző beszerelése
8. cikk Beszerelés és teljesítményteszt
9. cikk Beszerelési és teljesítményigazoló bizonyítvány
10. cikk Beszerelési és teljesítményigazolási bizonyítvány
Függelék A radarberendezések és fordulásisebesség-kijelzők beszerelési és teljesítmény-bizonyítványának mintája

1. cikk

Hatókör

E követelmények célja annak biztosítása, hogy a Közösségben levő belvízi vízi utakon való biztonság és szabályos radarhajózás érdekében a hajózási radarberendezések és fordulásisebesség-kijelzők beszerelése az optimális műszaki és ergonómiai szabványok szerint történjen, és a beszerelést teljesítményteszt kövesse. A hajózási módban használható belföldi ECDIS berendezések e rendelkezések értelmében hajózási radarberendezéseknek tekintendők.

2. cikk

Berendezés jóváhagyása

A Közösség belvízi vízi útjain történő radarhajózáshoz csak az ezen irányelv vagy a Rajnai Hajózási Központi Bizottság vonatkozó rendelkezéseivel összhangban jóváhagyott, és jóváhagyási számmal ellátott berendezések beszerelése engedélyezett.

3. cikk

Jóváhagyott szakosodott cégek

1. A radarberendezések és fordulásisebesség-kijelzők beszerelését, cseréjét, javítását vagy karbantartását csak az illetékes hatóság által az 1. cikk szerint jóváhagyott, szakosodott cégek végezhetik.

2. Az illetékes hatóság a jóváhagyást korlátozott időtartamra adhatja, és bármikor visszavonhatja, ha az 1. cikkben foglalt feltételek már nem teljesülnek.

3. Az illetékes hatóság haladéktalanul értesíti az általa jóváhagyott szakosodott cégekről a bizottságot.

4. cikk

A fedélzeti áramforrásra vonatkozó követelmények

A radarberendezések és fordulásisebesség-kijelzők minden áramforrás-vezetékének rendelkeznie kell saját külön biztonsági berendezéssel, és lehetőleg teljesen üzembiztosnak kell lennie.

2006. július 5., szerda

5. cikk

A radarantenna felszerelése

1. A radarantennát a hosszanti vonalhoz a lehető legközelebb kell felszerelni. Az antenna közelében nem lehet olyan akadály, amely hamis visszajelzéseket vagy nem kívánt árnyékokat ad; szükség esetén az antenna felállítható a hajó előrészén. A radarantenna felszerelésének és rögzítésének üzemi helyzetében elég stabilnak kell lennie, hogy a radarberendezés az előírt pontossági határértékeken belül tudjon működni.

2. A rögzítési szöghiba kijavítása és a berendezés bekapcsolása után a kormányvonal és a hosszanti vonal közötti különbség nem lehet nagyobb 1 foknál.

6. cikk

A kijelző egység és a vezérlő egység beszerelése

1. A kijelző egységet és a vezérlő egységet a kormányállásban kell felszerelni úgy, hogy a radarkép értékelése és a berendezés üzemeltetése ne okozzon nehézséget. A radarkép azimutális irányának meg kell felelnie a környezet normál helyzetének. A csíptetőket és a beállítható konzolokat úgy kell megszerkeszteni, hogy bármilyen rezgésmentes helyzetben rögzíthetők legyenek.

2. Radarhajózás során a mesterséges megvilágítás nem tükröződhet vissza a radarkezelő irányába.

3. Ha a vezérlő egység nem része a kijelző egységnek, akkor azt egy burkolatban kell elhelyezni a kijelző egységtől 1 méterre. Vezeték nélküli távirányítók nem megengedettek.

4. Ha segédkijelzők vannak felszerelve, azoknak teljesíteniük kell a hajózási radarberendezésekre vonatkozó követelményeket.

7. cikk

A fordulásisebesség-kijelző beszerelése

1. Az érzékelőrendszert amennyire csak lehet, középen kell elhelyezni, és a hosszanti vonalhoz kell igazítani. A felszerelés helyének a lehető legteljesebben rezgésmentesnek kell lennie, és csak szerény mértékű hőmérsékletváltozások érhetik. A kijelző egységet lehetőleg a radarkijelző felett kell felszerelni.

2. Ha segédkijelzők vannak felszerelve, azoknak teljesíteniük kell a fordulásisebesség-kijelzőkre vonatkozó követelményeket.

8. cikk

A helyzetérzékelő beszerelése

A helyzetérzékelőt (pl. DGPS antenna) úgy kell felszerelni, hogy biztosítva legyen, hogy a lehető legnagyobb pontossággal működik, és nem gyakorolnak rá kedvezőtlen hatást a hajó fedélzetén levő felépítmények és sugárzó berendezések.

9. cikk

Beszerelés és teljesítménypróba

A berendezés felszerelés vagy a hajó szemlebizonyítványának megújítása illetve kiterjesztése utáni első bekapcsolása előtt (kivéve az irányelv II. melléklete 2.09. cikkének (2) bekezdése szerint), valamint a hajó minden olyan módosítását követően, amely hatással lehet a berendezés üzemi feltételeire, az illetékes hatóságnak vagy a 3. cikk szerinti felhatalmazott cégnek beszerelési és teljesítménypróbát kell elvégeznie. E célból az alábbi követelményeknek kell teljesülnie:

a) az áramforrásnak külön biztonsági berendezése van;

b) az üzemi feszültség a tűréshatárokon belül van (a III. rész 2.01. cikke);

2006. július 5., szerda

c) a kábelezés és szerelése megfelel az irányelv II. mellékletében foglalt rendelkezéseknek, és szükség esetén az ADNR rendeletnek;

d) az antennafordulatok száma percenként legalább 24;

e) az antenna közelében nincs a kormányzást rontó akadály;

f) az antenna bizonsági kapcsolója jó üzemi állapotban van;

g) a kijelző egységek, a fordulásisebesség-kijelzők és a vezérlő egységek elrendezése ergonomius és felhasználóbarát;

h) a radarberendezés kormányvonala legfeljebb 1 fokkal tér el a hajó hosszanti vonalától;

i) a tartomány- és az azimutális kijelzők pontossága megfelel a követelményeknek (ismert célpontokat alkalmazó mérések);

k) a linearitás a rövid tartományokban pontos (tolás és húzás);

l) a kijelzett minimális tartomány 15 méter, vagy kevesebb;

m) a kép közepe látható, átmérője nem haladja meg az 1 mm-t;

n) sugárvetők által keltett hamis visszajelzések és a kormányvonalon levő nem kívánt árnyékok nem fordulnak elő, vagy nem rontanak a kormányzás biztonságán;

o) a vízhullámokról való visszaverődés és az eső miatti visszaverődés tiltásai (STC és FTC beállítás), valamint a hozzájuk kapcsolódó kezelőszervek megfelelően működnek;

p) az erősítő beállítója megfelelő üzemi állapotban van;

q) a fókusz és a képmeghatározás pontos;

r) a hajó fordulási irányát kijelzi a fordulásisebesség-kijelző, és a nulla pont pontosan elöl helyes;

s) a radarberendezés nem érzékeny a hajó rádióberendezése általi sugárzásra, illetve a fedélzeten levő egyéb források interferenciáira;

t) a radarberendezés és/vagy a fordulásisebesség-kijelző nem léphet kölcsönhatásba más fedélzeti berendezésekkel.

Továbbá, belföldi ECDIS berendezés esetén:

u) a hajózási térképet befolyásoló statisztikai pozicionálási hiba nem haladja meg a 2 m-t;

v) a hajózási térképet befolyásoló statisztikai fázisszög-hiba nem haladhatja meg az 1 fokot.

10. cikk

Beszerelési és teljesítményigazolási bizonyítvány

A 8. cikk szerinti teszt sikeres teljesítése után az illetékes hatóság vagy a jóváhagyott cég kiadja a függelékben szereplő minta alapján a bizonyítványt. Ezt a bizonyítványt mindig a hajón kell tartani.

Ha a tesztelési feltételek nem teljesülnek, hiánylistát kell felvenni. Minden már meglevő bizonyítványt vissza kell vonni és azt a jóváhagyott cégnek el kell küldenie az illetékes hatósághoz.

2006. július 5., szerda

Függelék

A radarberendezések és fordulásisebesség-kijelzők beszerelési és teljesítményigazolási bizonyítványának mintája

A hajó típusa/neve: .....

A hajó hivatalos lajstromszáma: .....

A hajó tuladonosa

Neve: .....

Címe: .....

Telefonszáma: .....

Radarberendezések: ..... Szám: .....

Rendelési szám	Megnevezés	Típus	Jóváhagyási szám	Sorozatszám

Fordulásisebesség-kijelzők: ..... Szám: .....

Rendelési szám	Megnevezés	Típus	Jóváhagyási szám	Sorozatszám

Ezennel igazoljuk, hogy a fent említett hajó radarberendezése és fordulásisebesség-kijelzője megfelel a belvízi vízi utakon közlekedő hajók radarberendezéseire és fordulásisebesség-kijelzőire vonatkozó beszerelési és teljesítményteszt követelményeinek.

Jóváhagyott cég

Név: .....

Cím: .....

Telefonszám: .....

Bélyegző

Hely ..... Dátum .....

Aláírás: .....

Jóváhagyó hatóság

Név: .....

Cím: .....

Telefonszám: .....

2006. július 5., szerda

VI. RÉSZ

A VIZSGÁLÓ INTÉZMÉNYEK, JÓVÁHAGYOTT BERENDEZÉSEK ÉS JÓVÁHAGYOTT BESZERELŐ CÉGEK MINTA JEGYZÉKE

a IV. és V. részben említettek szerint.

A. ILLETÉKES VIZSGÁLÓ HATÓSÁGOK

az I. rész 1.04. cikke (1) bekezdésének megfelelően

B. JÓVÁHAGYOTT RADARBERENDEZÉS

a IV. rész 1.06. cikkének (4) bekezdésének megfelelően

Szám	Típus	Gyártó	Tulajdonos	Jóváhagyás dátuma és országa	Jóváhagyási szám	Dok. sz..

C. JÓVÁHAGYOTT FORDULÁSISEBESSÉG-KIJELZŐK

a IV. rész 1.06. cikke (4) bekezdésének megfelelően

No	Típus	Gyártó	Tulajdonos	Jóváhagyás dátuma és országa	Jóváhagyási szám	Dok. sz.

2006. július 5., szerda

D. A RADARBEREDEZÉSEK ÉS FORDULÁSISEBESSÉG-KIJELZŐK BESZERELÉSÉRE VAGY CSERÉJÉRE SZAKOSODOTT JÓVÁHAGYOTT CÉGEK

az V. rész 3. cikkének megfelelően

Megjegyzés: A 4. oszlopban látható betűk a fenti B. rész (radarberendezések) és C. rész (fordulásisebesség-kijelzők) 1. oszlopban levő megnevezésére utalnak.

	Cég	Cím	Az 1. oszlopban felsorolt elfogadott típusú berendezések

P6_TA(2006)0299

Polgári légi közlekedés (műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolása) ***II

Az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 3922/91/EGK tanácsi rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására irányuló tanácsi közös álláspontról (13376/1/2005 – C6-0090/2006 – 2000/0069(COD))

(Együttdöntési eljárás: második olvasat)

Az Európai Parlament,

– tekintettel a Tanács közös álláspontjára (13376/1/2005 – C6-0090/2006),

2006. július 5., szerda

– tekintettel az első olvasat során elfogadott álláspontjaira ([1]) a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett bizottsági javaslatról (COM(2000)0121) ([2]), valamint a módosított javaslatról (COM(2002)0030) ([3]),

– tekintettel a Bizottság módosított javaslatára (COM(2004)0073) ([4]),

– tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére,

– tekintettel eljárási szabályzata 62. cikkére,

– tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság második olvasatra vonatkozó ajánlására (A6-0212/2006);

1. jóváhagyja a közös álláspontot, annak módosított formájában;

2. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

([1]) HL C 262., 2001.9.18., 224. o. és HL C 272. E, 2003.11.13., 103. o.
([2]) HL C 311. E, 2000.10.31., 13. o.
([3]) HL C 227. E, 2002.9.24., 1. o.
([4]) A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

P6_TC2-COD(2000)0069

Az Európai Parlament álláspontja amely második olvasatban 2006. július 5-én került elfogadásra a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 3922/91/EGK tanácsi rendelet módosításáról szóló …/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([1]),

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ([2]),

mivel:

(1) A 3922/91/EGK rendelet ([3]) a rendelet a II. mellékletében felsorolt, közös biztonsági normákat *ír* elő különösen a légi járművek tervezésére, gyártására, üzemben tartására és karbantartására, valamint az e feladatokban résztvevő személyekre és szervezetekre. Ezen összehangolt biztonsági normákat alkalmazni *kell* a közösségi üzemben tartók által üzemben tartott valamennyi légi járműre, akár valamely tagállamban, akár harmadik országban lajstromozták azokat.

([1]) HL C 14., 2001.1.16., 33. o.
([2]) Az Európai Parlament 2002. szeptember 3-i *álláspontja* (HL C 272. E, 2003.11.13., 103. o.), a Tanács *2006. március 9-i közös* álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és az Európai Parlament *2006. július 5-i* álláspontja.
([3]) HL L 373., 1991.12.31., 4. o. A legutóbb az 1592/2002/EK rendelettel (HL L 240., 2002.9.7., 1. o.) módosított rendelet.

2006. július 5., szerda

(2) Az említett rendelet 4. cikkének (1) bekezdése közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások elfogadását írja elő a Szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján a rendelet II. mellékletében nem említett területekre.

(3) A légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet ([1]) 9. cikke előírja, hogy a működési engedély megadása vagy érvényessége annak függvénye, hogy rendelkeznek-e a működési engedélyben foglalt tevékenységi köröket megállapító és a tervezett rendeletben megállapított feltételeknek megfelelő érvényes üzemben tartási engedéllyel (AOC). Helyénvaló tehát ezeket a feltételeket most megállapítani.

(4) A Társult Légügyi Hatóságok (JAA) elfogadtak egy összehangolt szabálycsomagot a kereskedelmi célú repülőgépes légi közlekedésre Közös Légügyi Követelmények – Kereskedelmi célú légi közlekedés (repülőgépek) (JAR-OPS 1) néven. Ezek a szabályok (2005. január 1-jei 8. módosítás) előírják az ilyen típusú üzemben tartáshoz szükséges biztonsági szintet, és ezért jó alapot adnak a közösségi jogalkotáshoz a repülőgépek üzemben tartása terén. A JAR-OPS 1-t annak gazdasági és szociális téren gyakorolt számos következményét figyelembe véve módosítani kellett, hogy a közösségi jogszabályokkal és politikákkal összhangba kerüljön. Az új szöveg nem illeszthető be a közösségi jogba a JAR-OPS 1-re történő egyszerű hivatkozással a 3922/91/EGK *rendeletben*. Ennélfogva egy új, a közös szabályokat tartalmazó mellékletet kell beilleszteni az említett rendeletbe.

(5) A légijárművek üzemben tartóinak elegendő rugalmasságot kell biztosítani, hogy reagálni tudjanak az előre nem látott, sürgős üzemben tartási körülményekre vagy korlátozott ideig fennálló üzemben tartási igényekre, vagy hogy be tudják bizonyítani, hogy a mellékletben (a továbbiakban: III. melléklet) foglalt közös szabályok alkalmazásától eltérő eszközökkel egyenértékű biztonsági szintet tudnak elérni. A tagállamokat ezért fel kell hatalmazni, hogy kivételeket engedélyezzenek vagy eltéréseket vezessenek be a közös műszaki előírásokhoz és közigazgatási eljárásokhoz képest. Mivel az ilyen kivételek és eltérések bizonyos esetekben alááshatják a közös biztonsági standardokat vagy torzulásokat okozhatnak a piacon, ezért alkalmazási körüket szigorúan korlátozni kell, és engedélyezésüket megfelelő közösségi ellenőrzésnek kell alávetni. Ebben a tekintetben a Bizottságot kell felhatalmazni, hogy védintézkedéseket tegyen.

(6) Vannak olyan jól meghatározott esetek, amelyekben a tagállamok számára engedélyezni kell, hogy a repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások és a pihenési követelmények tekintetében nemzeti előírásokat fogadjanak el vagy tartsanak fenn, ha ezek megfelelnek a közösen megállapított eljárásoknak, és amíg a tudományos ismereteken és a legjobb gyakorlaton alapuló közösségi *szabályok* meg nem *születnek*.

(7) E rendelet célja magas szintű, harmonizált biztonsági előírások megállapítása, beleértve repülési és szolgálati idő korlátozását, és a pihenő idők meghatározását. Egyes tagállamokban léteznek kollektív munkaszerződések és/vagy jogszabályok, amelyek jobb feltételeket tartalmaznak a repülési és szolgálati idő korlátozása, valamint a légiutaskísérők munkakörülményei tekintetében. E rendelet értelmében semmi nem korlátozza ilyen szerződések kötésének vagy fenntartásának lehetőségét. A tagállamok fenntarthatják azon jogszabályaikat, amelyek az e rendeletben foglaltaknál kedvezőbb feltételeket tartalmaznak.

(8) A 3922/91/EGK rendelet bizottsági eljárásra vonatkozó rendelkezéseit a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatot ([2]) figyelembe véve kell módosítani.

([1]) HL L 240., 1992.8.24., 1. o.
([2]) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

2006. július 5., szerda

(9) A 3922/91/EGK rendeletnek az alkalmazási körre vonatkozó *rendelkezéseit* a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai *parlamenti* és tanácsi rendelet ([1]), valamint *végrehajtási* szabályai, azaz a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló, 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK bizottsági rendelet ([2]), továbbá a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-i 2042/2003/EK bizottsági rendelet ([3]) figyelembevételével kell módosítani.

(10) E rendelet – különösen a III. melléklet Q. részében lefektetett repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozásokról és pihenési követelményekről szóló rendelkezések – figyelembe veszi a 2000/79/EK irányelvben ([4]) már megállapított korlátokat és minimális szinteket. Az említett irányelvben megállapított korlátokat mindig be kell tartani a polgári légi közlekedésben foglalkoztatott utazó munkavállalókra. A III. melléklet Q. részének rendelkezései, vagy más, e rendeletnek megfelelően elfogadott *rendelkezések* semmilyen módon nem lehetnek tágabbak, és ezáltal nem nyújthatnak kisebb védelmet *e* munkavállalók részére.

(11) A tagállamoknak továbbra is lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a személyzet tagjainak repülési és szolgálati *idejével kapcsolatos korlátozásokra* és *a* pihenési követelményekre vonatkozó nemzeti *rendelkezéseket* tovább alkalmazzák, ha a nemzeti *rendelkezések* által megállapított korlátok a III. melléklet Q. részében megállapított felső korlátok alatt és alsó korlátok felett vannak.

(12) A tagállamoknak lehetőségük kell, hogy legyen arra, hogy a személyzet tagjainak repülési és szolgálati *idejével kapcsolatos korlátozásokra* és *a* pihenési követelményekre vonatkozó nemzeti *rendelkezéseket* tovább alkalmazzák olyan területeken, amelyeket jelenleg nem szabályoz a III. melléklet Q. része, azaz az egypilótás üzemeltetés és a vészhelyzeti egészségügyi üzemeltetés maximális napi repülési szolgálati időszakára, a több időzóna átutazása esetén alkalmazandó repülési szolgálati idő csökkentésére vagy a pihenési idő megnövelésére vonatkozó *rendelkezéseket*.

(13) Tudományos és egészségügyi értékelést kell végezni a repülési és szolgálati idő korlátaira és a pihenési követelményekre, valamint – ***adott esetben*** – a légiutas-kísérő személyzetre vonatkozó *rendelkezésekről* az e rendelet hatálybalépésétől számított ***két*** éven belül.

(14) E rendelet nem befolyásolja a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944-es chicagói egyezményben, *illetve* a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló, 2004. április 21-i 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ([5]) rögzített átvizsgálási *rendelkezések* alkalmazását.

(15) A gibraltári repülőtér használatát érintő fokozottabb együttműködésre vonatkozó szabályokról megállapodás született Londonban 1987. december 2-án a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság között a két ország külügyminiszterei által kiadott közös nyilatkozat formájában. E szabályok gyakorlati alkalmazása azonban még várat magára.

(16) Ezért a 3922/91/EGK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell,

---

([1]) HL L 240., 2002.9.7., 1. o. A legutóbb az 1701/2003/EK bizottsági rendelettel (HL L 243., 2003.9.27., 5. o.) módosított rendelet.

([2]) HL L 243., 2003.9.27., 6. o. *A 706/2006/EK rendelettel (HL L 122., 2006.5.9., 16. o.) módosított rendelet.*

([3]) HL L 315., 2003.11.28., 1. o. *A 707/2006/EK rendelettel (HL L 122., 2006.5.9., 17. o.) módosított rendelet.*

([4]) Az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA), az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF), az Európai Közforgalmi Pilóták Szövetsége (ECA), az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA) és a Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (IACA) által kötött, a polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalók munkaidejének szervezéséről szóló európai megállapodásról szóló, 2000. november 27-i 2000/79/EK tanácsi irányelv (HL L 302., 2000.12.1., 57. o.).

([5]) HL L 143., 2004.4.30., 76. o. *A 211/2005/EK rendelettel (HL L 344., 2005.12.27., 15. o.) módosított irányelv.*

2006. július 5., szerda

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 3922/91/EGK rendelet a következőknek megfelelően módosul:

1. A szöveg a (9) preambulumbekezdés után a következő preambulumbekezdéssel egészül ki:

„A repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozásokkal kapcsolatos rendelkezések alkalmazása jelentős zavarokat okozhat a szolgálati beosztási rendszerekben a kizárólag éjszakai üzemeltetésen alapuló üzemtípusoknál; mivel a Bizottságnak felmérést kellene végeznie az érintettek által szolgáltatott bizonyítékok alapján, továbbá javaslatot kellene tennie a repülési és szolgálati időkre vonatkozó korlátozásokkal kapcsolatos rendelkezések kiigazítására annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni ezeket a speciális üzemtípusokat is".

2. A szöveg a (10) preambulumbekezdés után a következő preambulumbekezdésekkel egészül ki:

„Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnek … (*)-ig be kell fejeznie a III. melléklet Q. és adott esetben O. részében meghatározott tudományos és egészségügyi értékelést. Ezen értékelés alapján, és a 12. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően a Bizottságnak szükség esetén haladéktalanul javaslatokat kell készítenie és benyújtania az adott technikai szabályozások módosítására;

A 8a. cikkben említett egyes rendelkezések értékelésével kapcsolatban további lépéseket kell tenni a légiutas-kísérő személyzet képzésének harmonizálása érdekében, hogy könnyebbé váljon a légiutaskísérők szabad mozgása a Közösségen belül; ennek során újra meg kell vizsgálni a légiutaskísérő személyzet képzése további harmonizációjának lehetőségét".

(*) ***Két évvel e rendelet hatálybalépését követően.***

3. Az utolsó preambulumbekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal (**) összhangban kell elfogadni.

(**) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.".

4. Az 1. cikk a következőknek megfelelően módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) E rendeletet kell alkalmazni a polgári légi közlekedés biztonsága területén a műszaki előírások és közigazgatási eljárások összehangolására, a légi járművek üzemben tartásával és karbantartásával, valamint az e feladatokban érintett személyekkel és szervezetekkel kapcsolatban.";

b) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3) E rendeletnek a gibraltári repülőtérre való alkalmazása nem sértheti a Spanyol Királyságnak, illetve az Egyesült Királyságnak a repülőteret is magában foglaló terület feletti szuverenitással kapcsolatos jogvitával kapcsolatban kialakított jogi álláspontját.

(4) E rendeletnek a gibraltári repülőtérre való alkalmazását a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság külügyminiszterei által 1987. december 2-án kiadott közös nyilatkozatban foglalt szabályok alkalmazásáig fel kell függeszteni. Spanyolország és az Egyesült Királyság kormánya tájékoztatja a Tanácsot az említett szabályok alkalmazása megkezdésének időpontjáról.".

5. A 2. cikk a következő fogalommeghatározással egészül ki:

„***i)*** **»a Hatóság« a III. mellékletben:** az az illetékes hatóság, amely a légijármű üzemben tartási engedélyét (AOC) kiadta.".

2006. július 5., szerda

6. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*3. cikk*

(1) A 11. cikk sérelme nélkül, a kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra a Közösségben alkalmazandó közös műszaki követelmények és közigazgatási eljárások a III. mellékletben foglalt követelmények és eljárások.

(2) A III. melléklet M. részére vagy annak bármely rendelkezésére történő hivatkozások a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-i 2042/2003/EK bizottsági rendelet (*) M. részére vagy annak megfelelő rendelkezéseire vonatkoznak.

(*) HL L 315., 2003.11.28., 1. o.”.

7. A 4. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A III. mellékletben nem említett területekre a közös műszaki előírásokat és közigazgatási eljárásokat a Szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján kell elfogadni. A Bizottság szükség esetén és a lehető legrövidebb időn belül megfelelő javaslatokat nyújt be e területekre vonatkozóan.”.

8. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*6. cikk*

Az egyik tagállam által a közös műszaki előírásokkal és közigazgatási eljárásokkal összhangban kiadott engedély alapján működő légi járművek ugyanazon feltételek mellett üzemben tarthatók a többi tagállamban, anélkül, hogy a többi tagállam további műszaki követelményeket alkalmazna vagy vizsgálatokat végezne.”.

9. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*7. cikk*

A tagállamok elismerik az olyan bizonyítványt, amelyet másik tagállam vagy a nevében eljáró *szerv* e rendelettel összhangban bocsátott ki olyan, a joghatósága vagy fennhatósága alá tartozó szervezetek vagy személyek részére, amelyek, illetve akik termékek karbantartásával és légi járművek üzemben tartásával foglalkoznak.”.

10. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*8. cikk*

(1) A 3-7. cikk rendelkezései nem akadályozzák a tagállamokat abban, hogy azonnal reagáljanak egy, az e rendelet hatálya alá tartozó termékkel, személlyel vagy szervezettel kapcsolatban felmerült biztonsági problémára.

Amennyiben a biztonsági probléma a közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások által előírt, nem megfelelő biztonsági szintből, vagy az ilyen előírásokban és eljárásokban rejlő hiányosságokból ered, akkor a tagállam köteles haladéktalanul értesíteni a Bizottságot és a többi tagállamot a meghozott intézkedésekről és azok indokáról.

A Bizottság a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően dönt arról, hogy a közös műszaki előírásokban és közigazgatási eljárásokban jelentkező elégtelen biztonsági szint vagy hiányosság indokolja-e az e bekezdés első albekezdése szerint elfogadott intézkedések alkalmazásának folytatását. Ebben az esetben a Bizottság megteszi a szükséges lépéseket, hogy módosítsák az érintett közös műszaki előírásokat és közigazgatási eljárásokat a 4. vagy a 11. cikkel összhangban. Ha a tagállam intézkedéseit nem találják indokoltnak, a tagállam köteles visszavonni a szóban forgó intézkedéseket.

2006. július 5., szerda

(2) A tagállamok kivételeket engedélyezhetnek az e rendelet által előírt műszaki követelmények és közigazgatási eljárások alól előre nem látható sürgős üzemeltetési körülmények vagy korlátozott ideig fennálló üzemeltetési igények esetén.

A Bizottságot és a többi tagállamot tájékoztatni kell az engedélyezett kivételekről, ha ezek ismétlődő jellegűek, vagy ha két hónapnál hosszabb időtartamra engedélyezték őket.

Amikor a Bizottságot és a többi tagállamot tájékoztatják arról, hogy egy tagállam a második albekezdés szerint engedélyezett kivételeket, a Bizottság megvizsgálja, hogy a kivételek megfelelnek-e e rendelet *vagy más irányadó* közösségi jogszabály biztonsági céljainak.

Ha a Bizottság úgy találja, hogy az engedélyezett kivételek nem felelnek meg e rendelet *vagy más irányadó* közösségi jogszabály biztonsági céljainak, a Bizottság a 12a. cikkben említett eljárás szerint dönt a védintézkedésekről.

Ebben az esetben az érintett tagállam visszavonja a kivételt.

(3) Azon esetekben, ha más eszközökkel a III. mellékletben foglalt közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások alkalmazásával elérttel egyenértékű biztonsági szintet tudnak elérni, a tagállamok a kérelmezők állampolgársága, illetve honossága szerinti megkülönböztetés nélkül és azon követelmény figyelembevételével, hogy a verseny ne torzuljon, engedélyezhetik az eltérést *e rendelkezésektől*.

Ezen esetekben az érintett tagállam értesíti a Bizottságot az engedélyezés szándékáról, annak indokairól, valamint azon feltételekről, amelyek *előírásával* biztosítani szándékozik, hogy egyenértékű biztonsági szintet érjenek el.

A Bizottság a tagállam általi értesítéstől számított 3 hónapon belül megindítja a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárást, hogy eldöntse, az intézkedésre vonatkozó javasolt engedély megadható-e.

Ilyen esetben a Bizottság döntéséről értesíti valamennyi tagállamot, amelyek mind jogosultak alkalmazni ezt az intézkedést. A III. melléklet megfelelő rendelkezései szintén módosíthatóak, hogy tükrözzék az intézkedésben foglaltakat.

Az adott intézkedésre a 6. és a 7. cikk alkalmazandó.

(4) Az (1), (2) és (3) *bekezdés rendelkezései* ellenére a tagállamok elfogadhatnak vagy fenntarthatnak *rendelkezéseket* az e rendelet III. mellékletének Q. részében található OPS 1.1105 6. pont, OPS 1.1110 1.3 és 1.4.1. pont, OPS 1.1115 és OPS 1.1125 2.1. pont vonatkozásában, amíg a tudományos ismereteken és a legjobb gyakorlaton alapuló közösségi *szabályok* meg nem *születnek*.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot azokról az rendelkezésekről, amelyek fenntartásáról döntenek.

Az első albekezdésben említett OPS 1 rendelkezésektől eltérő nemzeti rendelkezésekre, amelyeket a tagállamok a III. melléklet alkalmazásának időpontját követően kívánnak elfogadni, a Bizottság a tagállam általi értesítést követő három hónapon belül megindítja a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárást, hogy eldöntse, e rendelkezések megfelelnek-e e rendelet és más közösségi jogszabályok biztonsági céljainak, és hogy alkalmazhatóak-e.

Ilyen esetben a Bizottság az intézkedés engedélyezésére vonatkozó döntéséről valamennyi tagállamot értesíti, amelyek mind jogosultak lesznek az intézkedés alkalmazására. A III. melléklet rendelkezései szintén módosíthatóak, hogy tükrözzék az ezen intézkedésben foglaltakat.

Az adott intézkedésre a 6. és a 7. cikk alkalmazandó.”.

2006. július 5., szerda

11. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„8a. cikk

1) … (*) az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség elvégzi a III. melléklet Q. része és ***adott esetben*** O. része rendelkezéseinek tudományos és egészségügyi értékelését.

(2) A polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 7. cikkének serelme nélkül, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (**) segítséget nyújt a Bizottságnak azon javaslatok elkészítésében, amelyek a III. melléklet ***O. és*** Q. részében található alkalmazandó műszaki *előírások* módosítására irányulnak.”.

12. A 11. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerint elvégzi a III. mellékletben foglalt közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások tudományos és műszaki előrehaladás miatt szükségessé vált kiigazításait.”

13. A 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„12. cikk

(1) A Bizottságot a repülésbiztonsági bizottság (a továbbiakban: bizottság) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK *határozat* 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikke (6) bekezdésében említett határidő három hónap.

(3) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.”.

14. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„12a. cikk

Az e cikkre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 6. cikkében meghatározott védintézkedési eljárást kell alkalmazni.

Határozatának elfogadása előtt a Bizottság konzultál a bizottsággal.

Az 1999/468/EK határozat 6. cikkének b) pontjában említett határidő három hónap.

Ha egy tagállam a Tanács elé terjeszti *a Bizottság* valamely *határozatát*, a Tanács minősített többséggel, három hónapon belül attól eltérő döntést hozhat.”.

15. Az e rendelet mellékletébe foglalt szöveget III. mellékletként kell beilleszteni.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

A 3922/91/EGK rendelet 11. cikke rendelkezéseinek sérelme nélkül, a III. mellékletet …-tól/-től (***) kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt …, …

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

(*) ***Két*** évvel e rendelet hatálybalépését követően.
(**) HL L 240., 2002.9.7., 1. o. A legutóbb az 1701/2003/EK bizottsági rendelettel (HL L 243., 2003.9.27., 5. o.) módosított rendelet.
(***) 18 hónappal e rendelet hatálybalépését követően.

2006. július 5., szerda

MELLÉKLET

„III. MELLÉKLET

A KERESKEDELMI CÉLÚ REPÜLŐGÉPES KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSOKRA ALKALMAZANDÓ KÖZÖS MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK ÉS KÖZIGAZGATÁSI ELJÁRÁSOK

OPS 1: KERESKEDELMI CÉLÚ LÉGI KÖZLEKEDÉS (REPÜLŐGÉPEK)

Tartalom (Általános vázlat)

A. RÉSZ – Alkalmazhatóság és fogalommeghatározások
B. RÉSZ – Általános
C. RÉSZ – Üzemben tartók tanúsítása és felügyelete
D. RÉSZ – Üzemeltetési eljárások
E. RÉSZ – Üzemeltetés minden időjárásban
F. RÉSZ – Teljesítmény – Általános rész
G. RÉSZ – Teljesítmény – A osztály
H. RÉSZ – Teljesítmény – B osztály
I. RÉSZ – Teljesítmény – C osztály
J. RÉSZ – Tömeg és súlypont
K. RÉSZ – Eszközök és berendezések
L. RÉSZ – Kommunikációs és navigációs berendezések
M. RÉSZ – Repülőgépek karbantartása
N. RÉSZ – Hajózószemélyzet
O. RÉSZ – Légiutas kísérő személyzet
P. RÉSZ – Kézikönyvek, naplók és feljegyzések
Q. RÉSZ – Repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások és pihenési követelmények
R. RÉSZ – Veszélyes áruk légi szállítása
S. RÉSZ – Védelem

A. RÉSZ

ALKALMAZHATÓSÁG ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

OPS 1.001

Alkalmazhatóság

Az OPS 1. része előírja a követelményeket minden polgári repülőgép kereskedelmi célú légi közlekedési üzemeltetésére olyan üzemben tartó által, amely gazdasági tevékenységének székhelye, és, ha van, bejegyzett irodája egy tagállamban van (a továbbiakban: üzemben tartó). Az OPS 1 nem vonatkozik az alábbiakra:

1) repülőgépekre, ha azokat katonai, vámőrségi és rendőrségi szolgálatok használják; valamint

2) ejtőernyős ugrásokra és tűzoltásra szolgáló repülésekre, és az ezekhez kapcsolódó irányító és visszatérő repülésekre, amelyeken azokat a személyeket szállítják, akiket általában az ejtőernyős ugrások és tűzoltás repülései szállítanának; valamint

3) légijárművel folytatott munkavégzést közvetlenül megelőző, annak tartama alatti és azt közvetlenül követő repülésekre feltéve, hogy ezek a repülések közvetlenül kapcsolódnak ehhez a légijárművel folytatott munkavégzéshez és ezekben a személyzet tagjain kívül legfeljebb hat, a légijárművel folytatott munkavégzéshez elengedhetetlenül szükséges személyt szállítanak.

2006. július 5., szerda

OPS 1.003

Fogalommeghatározások

a) E melléklet alkalmazásában:

1. »Elfogadott/elfogadható«: a Hatóság részéről nem kifogásolt, mint amely a rendeltetésének megfelel.

2. »(a Hatóság által) jóváhagyott«: (a Hatóság részéről) rendeltetésének megfelelőként dokumentált.

3. »Minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL)«: egy összesítő lista (előszavával együtt) egy repülőgéptípushoz, amely meghatározza azokat a műszereket, felszerelési tárgyakat és funkciókat, amelyek – az alkalmazandó légiközlekedési alkalmassági bizonylatolási előírásokban rögzített biztonsági szint betartása mellett – ideiglenesen üzemképtelenek lehetnek kialakításukból eredő redundanciájuk és/vagy az előírt üzemeltetési és karbantartási eljárások, feltételek és korlátozások következtében és a folyamatos légialkalmasság alkalmazandó eljárásaival összhangban.

4. »Minimálisan szükséges berendezések listája (MEL)«: egy lista (előszavával együtt), amely előírja a repülőgép üzemeltetését meghatározott feltételek között bizonyos, a repülés megkezdésekor működésképtelen konkrét műszerekkel, felszerelési tárgyakkal vagy funkciókkal. Ezt a listát saját konkrét légijárművére az üzemben tartó készíti el, figyelembevéve légijárművének meghatározását és a vonatkozó üzemeltetési és karbantartási körülményeket, a Hatóság által jóváhagyott eljárással összhangban.

b) M. rész és 145. rész, az e mellékletben említettek szerint: a 2003. november 20-i 2042/2003/EK rendeletre vonatkozik.

B. RÉSZ

ÁLTALÁNOS

OPS 1.005

Általános

a) Egy üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet kereskdelemi célú légi közlekedés rendeltetéssel, ha betartja az OPS 1. részét. A »B« teljesítményosztályú repülőgépek üzemeltetésére vonatkozó könnyített követelmények az OPS 1.005(a) 1. függelékében találhatók.

b) Az üzemben tartó tartsa be a kereskedelmi célú légi közlekedésben üzemeltetett repülőgépekre visszamenőlegesen alkalmazandó légialkalmassági követelményeket.

c) Minden repülőgépet Légialkalmassági Bizonyítványának feltételei betartásával és a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvében foglalt korlátozások keretei között kell üzemben tartani.

d) Minden földi repülésggyakorló berendezést (STD), mint amilyenek a repülésszimulátorok vagy a repülésgyakorló berendezések (FTD), amelyek egy repülőgépet oktatás és/vagy számonkérés céljára helyettesítenek, a földi repülésggyakorló berendezésekre vonatkozó követelményeknek megfelelően minősíteni kell. Az ilyen STD-ket használni szándékozó üzemben tartóknak be kell szerezniük a Hatóság jóváhagyását.

OPS 1.020

Törvények, rendeletek és eljárások – Az üzemben tartó felelőssége

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy:

(1) minden alkalmazottban tudatosítsa, hogy kötelesek betartani azon államok törvényeit, rendeleteit és eljárásait, amelyekben az üzemeltetés történik és amelyek feladataik ellátására vonatkoznak; és

2006. július 5., szerda

(2) a személyzet minden tagja ismerje a feladataik ellátására vonatkozó törvényeket, rendeleteket és eljárásokat.

OPS 1.025

Közös nyelv

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a személyzet minden tagja képes legyen egy közös nyelven kommunikálni.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes üzemben tartó személyzet képes legyen megérteni a nyelvet, amelyen az Üzemben Tartási Kézikönyv feladataikra és felelősségeikre vonatkozó részeit írták.

OPS 1.030

Minimálisan szükséges berendezések listája – Az üzemben tartó felelőssége

(a) Az üzemben tartó minden repülőgépre elkészít egy, a Hatóság által jóváhagyott, a minimálisan szükséges berendezések listáját (MEL). Ennek a Hatóság által elfogadott vonatkozó, a minimálisan szükséges berendezések alaplistáján (MMEL) (ha ilyen van) kell alapulnia, de nem lehet annál kevésbé korlátozó.

(b) Az üzemben tartó a repülőgépet csak a MEL-lel összhangban üzemeltetheti, kivéve, ha a Hatóság engedélyezi az eltérést. Semmilyen körülmények között nem engedhet meg egy ilyen engedély az MMEL korlátozásait túllépő üzemeltetést.

OPS 1.035

Minőségügyi rendszer

(a) Az üzemben tartó állítson fel egy minőségügyi rendszert és jelöljön ki egy minőségügyi vezetőt, aki figyelemmel kíséri az eljárások helyességét, amelyek a biztonságos üzemeltetéshez és a repülőgépek légialkalmasságának biztosításához szükségesek. A betartás figyelemmel kísérésének tartalmaznia kell egy visszajelzési rendszert a felelős vezetőnek, hogy szükség esetén a javító lépéseket megtegye.

(b) A minőségügyi rendszer foglaljon magába egy minőségbiztosítási programot, amely eljárásokat tartalmaz annak ellenőrzésére, hogy minden műveletet az összes vonatkozó követelménnyel, szabvánnyal és eljárással összhangban végeznek.

(c) A minőségügyi rendszernek és a minőségügyi vezetőnek a Hatóság számára elfogadhatónak kell lennie.

(d) A minőségügyi rendszert a vonatkozó dokumentációban le kell írni.

(e) A fenti (a) albekezdés ellenére a Hatóság elfogadhatja két minőségügyi vezető kijelölését, egyet az üzemeltetésre és egyet a karbantartásra, ha az üzemben tartó kijelölt egy minőségirányítási szervezeti egységet annak biztosítására, hogy a minőségügyi rendszert a teljes üzemeltetés területén egységesen alkalmazzák.

OPS 1.037

Balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program

(a) Az üzemben tartó alakítson ki és tartson fenn egy balesetmegelőzési és repülésbiztonsági programot, amely integrálható a minőségügyi rendszerbe, és amely tartalmaz:

(1) programokat az üzemeltetésben részt vevő valamennyi személy kockázattudatának elérésére és fenntartására; és

(2) egy eseménybejelentő rendszert, amely lehetővé teszi a vonatkozó események és balesetek jelentéseinek összekapcsolását és kiértékelését, hogy azonosítani lehessen a kedvezőtlen tendenciákat vagy a hiányosságokat kezelni lehessen a repülésbiztonság érdekében. A rendszer védje meg a bejelentők személyazonosságát és tegye lehetővé a bejelentések névtelen megtételét; és

2006. július 5., szerda

(3) a balesetekre és eseményekre vonatkozó releváns információk kiértékelését és a releváns információ továbbadását, de nem a hibáztatást; és

(4) egy repülési adat monitoring programot a 27 000 kg feletti maximális felszálló tömegű (MTOM) repülőgépekre. A repülési adat monitoring (FDM) a rutin üzemből származó digitális repülési adatok proaktív felhasználása a repülésbiztonság javítására. A repülési adat monitoring program ne legyen számonkérő jellegű és megfelelő óvintézkedéseket tartalmazzon az adatok forrásainak védelmére; és

(5) a program irányításáért felelős személy kinevezését.

(b) A balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program által eredményezett javító intézkedésekre vonatkozó javaslatok megtétele a program irányításáért felelős személy feladata.

(c) A baleseti és repülés-biztonsági program alapján tett intézkedések hatékonyságát a minőségügyi vezető figyeli és értékeli.

OPS 1.040

A személyzet tagja

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó és légiutaskísérő-személyzet minden tagja szolgálati feladatainak végrehajtására képzett és alkalmas legyen.

(b) Ahol vannak olyan tagjai a személyzetnek, akik nem a légiutaskísérő-személyzet tagjai, akik feladataikat a repülőgép utasterében látják el, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ezek

(1) nem téveszthetők össze a légiutaskísérő-személyzet tagjaival az utasok által;

(2) nem foglalnak el helyeket, amelyeket a szükséges légiutaskísérő-személyzetnek jelöltek ki;

(3) nem akadályozzák a légiutaskísérő-személyzetet feladataik ellátásában.

OPS 1.050

Kutatási és mentési információk

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a tervezett repüléssel kapcsolatosan a kutatási és mentési szolgálatokkal összefüggő lényeges információk a fedélzeten könnyen hozzáférhetők legyenek.

OPS 1.055

Információ a fedélzeten lévő vészhelyzeti és életmentő eszközökről

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a mentést koordináló központokkal való azonnali közlésre rendelkezésre álljanak a valamennyi repülőgépén lévő vészhelyzeti és életmentő eszközökről információt tartalmazó listák. Ez az információ tartalmazza, amennyire értelmezhető, a mentőtutajok és pirotechnikai eszközök számát, színét és típusát, a vészmentő orvosi felszerelések és vízben használatos eszközök részletes ismertetését, valamint a hordozható vészrádió berendezések típusát és frekvenciáit.

OPS 1.060

Kényszerleszállás vízre

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 30 utasülést meghaladó jóváhagyott konfigurációjú repülőgépet olyan víz fölött történő repülés végrehajtására, amelynek távolsága a kényszerleszállás végrehajtását lehetővé tevő szárazföldtől több, mint 400 tengeri mérföld, vagy utazósebességgel több, mint 120 perces repülést igényel, – amelyik a kevesebb –, ha a repülőgép megfelel a vonatkozó légialkalmassági előírásban a vízre történő kényszerleszállásra megadott követelményeknek.

2006. július 5., szerda

OPS 1.065

Hadi fegyverek és lőszerek szállítása

(a) Az üzemben tartó nem szállíthat hadi fegyvereket és lőszereket, kivéve ha erre az összes érintett állam megadta a jóváhagyást.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hadi fegyverek és lőszerek:

(1) az utasok számára a repülés során hozzáférhetetlen helyen legyenek tárolva a repülőgépen; és

(2) tűzfegyverek esetén ne legyenek megtöltve, kivéve, ha a repülés megkezdése előtt az összes érintett állam hozzájárult ahhoz, hogy ezeket a hadi fegyvereket és lőszereket az ebben az albekezdésben megadottól részben vagy teljesen eltérő körülmények között szállítsák.

(c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a parancsnokot a repülés megkezdése előtt értesítsék a szállítani szándékozott összes hadi fegyver és lőszer részletes adatairól és elhelyezkedéséről a fedélzeten.

OPS 1.070

Sportfegyverek és –lőszerek szállítása

(a) Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy bejelentsék neki az összes légi szállításra szánt sportfegyvert.

(b) A sportfegyverek szállítását elvállaló üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ezek:

(1) az utasok számára a repülés során hozzáférhetetlen helyen legyenek tárolva a repülőgépen, – kivéve, ha a hatóság úgy döntött, hogy ezen rendelkezés teljesítése nem célszerű, és elfogadta, hogy más eljárásokat alkalmazzanak; és

(2) tűzfegyverek és más olyan fegyverek esetén, amelyek töltényeket tartalmaznak, ne legyenek megtöltve.

(c) A sportfegyverek lőszerei szállíthatók az utasok feladott csomagjaiban bizonyos korlátozások mellett, a műszaki utasításokkal összhangban (lásd OPS 1.1160 (b) pont (5) albekezdése), amint az az OPS 1.1150 (a) pont (15) albekezdésében meg van határozva.

OPS 1.075

Személyek szállításának módja

Az üzemben tartó tegyen meg minden intézkedést annak biztosítására, hogy a repülés során semmilyen személy ne legyen a repülőgép bármely olyan részében, amely nem személyek elhelyezésére van tervezve, kivéve, ha a parancsnok ideiglenes tartózkodást engedélyez a repülőgép valamely részén:

(1) abból a célból, hogy a repülőgép vagy az azon lévő személyek, állatok vagy rakományok biztonságához szükséges tevékenységek végrehajthatók legyenek; vagy

(2) melyben csomagot vagy rakományt szállítanak, amelyet oly módon terveztek, hogy repülés közben lehetséges legyen a személyek hozzáférése ezen részekhez.

OPS 1.080

Veszélyes áruk felajánlása repülőgépen történő szállításra

Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést annak biztosítására, hogy egyetlen személy se ajánljon fel, vagy vegyen át veszélyes árukat repülőgépen történő szállításra, kivéve, ha az érintett személy megfelelően képzett, az áruk pontos osztálybasorolása, dokumentálása, igazolása, leírása, csomagolása, megjelölése, címkézése megtörtént, továbbá azok a műszaki utasításokban és a vonatkozó közösségi jogszabályokban előírtak szerint a szállításhoz megfelelő állapotban vannak.

2006. július 5., szerda

OPS 1.085

A személyzet felelőssége

(a) A személyzet tagjai felelősek feladataik pontos végrehajtásáért, amelyek:

(1) a repülőgép és a rajta lévő személyek biztonságával kapcsolatosak; és

(2) elő vannak írva az Üzemben Tartási Kézikönyvben megadott utasításokban és eljárásokban.

(b) A személyzet tagja köteles:

(1) jelenteni a parancsnoknak minden olyan hibát, kiesést, rendellenességet vagy hiányosságot, amelyről úgy gondolja, hogy veszélyeztetheti a repülőgép, ideértve biztonsági rendszerek, légialkalmasságát vagy biztonságos működését.

(2) jelenteni a parancsnoknak minden olyan eseményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna az üzemeltetés biztonságát;

(3) használni az OPS 1.037 (a)(2) szerinti üzemben tartói esemény jelentési rendszereket. Minden ilyen esetben a jelentés(ek) egy példányát be kell mutatni az érintett parancsnoknak.

(c) A fenti (b) pont semmilyen módon nem kötelezi a személyzet egy tagját, hogy egy olyan eseményt jelentsen, amelyen a személyzet egy másik tagja már bejelentett.

(d) A személyzet tagja nem végezhet feladatokat a repülőgépen a következő esetekben:

(1) Ha olyan gyógyszer hatása alatt áll, amely a biztonságra káros módon befolyásolhatja képességeit.

(2) Mélyvízi merülést követően egy ésszerű időtartam elmúlásáig;

(3) Véradást követően egy ésszerű időtartam elmúlásáig;

(4) Ha nem teljesíti a vonatkozó egészségügyi követelményeket, vagy kételkedik abban, hogy képes feladatai ellátására; vagy

(5) Ha tudja vagy feltételezi, hogy kimerültségtől szenved, vagy úgy érzi, hogy olyan mértékben alkalmatlan, hogy veszélyeztetheti a repülést.

(e) A személyzet tagjaira az üzemben tartó által megállapított és a Hatóság számára elfogadható alkalmas követelményeket kell alkalmazni az alkoholfogyasztás tekintetében, amelyek nem lehetnek kevésbé korlátozóak az alábbiaknál:

(1) A repülési szolgálatra jelentkezésre vagy a készenlét megkezdésére előírt idő előtt 8 órán belül nem fogyasztható alkohol;

(2) A véralkoholszint nem lépheti túl a 0,2 ezreléket a repülési szolgálati idő kezdetekor;

(3) A repülési szolgálati és készenléti idő folyamán nem fogyasztható alkohol.

(f) A parancsnok:

(1) Felelős a fedélzeten a személyzet valamennyi tagjának, az utasoknak és a rakománynak a biztonságáért attól kezdve, hogy megérkezik a fedélzetre, mindaddig, amíg a repülés befejeztével elhagyja a repülőgépet;

(2) Felelős a repülőgép üzemeltetéséért és biztonságáért attól kezdve, hogy a repülőgép először áll készen a felszállás előtti kigurulásra mindaddig, amíg véglegesen le nem áll és az elsődleges hajtóműként használt hajtómű(vek) leállításra nem kerülnek;

(3) Jogosult minden olyan utasítás kiadására, amelyeket szükségesnek tart a repülőgép, valamint a repülőgépen lévő személyek és vagyontárgyak biztonságának megóvásához;

2006. július 5., szerda

(4) Jogosult bármely olyan személy kiszállítására, vagy a rakomány olyan részének eltávolítására, amely véleménye szerint potenciális veszélyt jelent a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonságára;

(5) Nem engedheti meg olyan személy szállítását a repülőgépen, aki olyan mértékű alkoholos vagy kábítószeres befolyásoltság alattinak látszik, hogy a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonsága veszélyben lehet;

(6) Jogosult megtagadni a nem befogadható utasok, kitoloncoltak, vagy őrizetben lévő személyek szállítását, amennyiben ezen személyek szállítása bármilyen veszélyt jelenthet a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonságára;

(7) Biztosítja, hogy megtörténjen minden utas tájékoztatása a vészkijáratok elhelyezéséről, valamint a releváns biztonsági és vészmentő felszerelés elhelyezéséről és használatáról;

(8) Biztosítja, hogy az összes üzemeltetési eljárást és az ellenőrző listákban (check list) foglaltakat az Üzemben Tartási Kézikönyv előírásai szerint teljesítik;

(9) Nem engedélyezi, hogy a személyzet bármely tagja bármilyen tevékenységet végezzen a felszállás, emelkedés kezdete, a megközelítés végső szakasza és a leszállás folyamán azon feladatok kivételével, amelyek a repülőgép biztonságos üzemben tartásához szükségesek;

(10) Nem engedi:

(i) a fedélzeti adatrögzítő üzemképtelenné tételét, kikapcsolását, törlését a repülés folyamán, vagy a felvett adatok törlését a repülést követően, ha olyan baleset vagy esemény történt, amelyet kötelező jelenteni;

(ii) a pilótafülke hangrögzítő üzemképtelenné tételét, kikapcsolását a repülés folyamán, kivéve, ha a felvett adatokat – amelyek egyébként automatikusan törlődnének – meg kell őrizni egy esemény vagy baleset kivizsgálásához, továbbá nem engedélyezi a felvett adatok kézi törlését a repülés folyamán, vagy után, ha olyan baleset vagy esemény történt, amelynek jelentése kötelező;

(11) Eldönti, hogy elfogadja-e vagy nem a repülőgépet olyan meghibásodásokkal, amelyek a CDL, illetve MEL szerint megengedettek; és

(12) Biztosítja, hogy a repülés előtti ellenőrzést végrehajtsák.

(g) A parancsnok olyan vészhelyzet esetén, amely azonnali döntést és cselekvést igényel, megtesz minden intézkedést, amit az adott körülmények között szükségesnek tart. Ilyen esetekben a biztonság érdekében eltérhet a szabályoktól, valamint az üzemeltetési eljárásoktól és módszerektől.

OPS 1.090

A parancsnok jogköre

Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést annak érdekében, hogy a repülőgépen szállított összes személy engedelmeskedjen a parancsnok által kiadott minden olyan jogszerű parancsnak, amelynek célja a repülőgép, valamint a repülőgépen szállított személyek és vagyontárgyak biztonságának megóvása.

OPS 1.095

Jogosultság a repülőgéppel való gurulásra

Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést annak biztosítására, hogy a felelősségi körébe tartozó repülőgéppel a repülőtér területén ne guruljon a hajózószemélyzet tagján kívül más, kivéve, ha a személy, aki a vezérlőszerveknél ül:

(1) megfelelő engedélyt kapott az üzemben tartótól vagy kijelölt ügynökétől és képes;

(i) a repülőgéppel gurulni;

(ii) a rádiótelefont használni; és

2006. július 5., szerda

(2) eligazításban részesült a repülőtér elrendezését, az útvonalakat, jeleket, fényeket, a légiirányítás jelzéseit és utasításait, kifejezéseit és eljárásait illetően, és képes megfelelni a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgatásához szükséges üzemeltetési standardoknak.

OPS 1.100

A pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a járatra kirendelt hajózószemélyzet tagjain kívül egyéb személyt ne engedjenek be vagy szállítsanak a pilótafülkében, kivéve, ha ez a személy:

(1) az üzemeltetést végző személyzet tagja;

(2) a Hatóság képviselője, aki felelős a bizonyítvány vagy engedély kiadásáért, vagy ellenőrzés végrehajtásáért, ha ez szükséges a szolgálati feladatai teljesítéséhez; vagy

(3) a pilótafülkébe történő beengedése és szállítása az Üzemben Tartási Kézikönyvben szereplő utasításokkal összhangban történik.

(b) A parancsnok gondoskodjon a következőkről:

(1) A biztonság érdekében a pilótafülkébe történő beengedés ne okozzon zavarokat és/vagy ne akadályozza a járat üzemeltetését; és

(2) A pilótafülkében szállított összes személy ismerje meg a vonatkozó biztonsági eljárásokat.

(c) A pilótafülkébe történő beengedésről a végső döntés a parancsnok felelőssége.

OPS 1.105

Engedély nélküli szállítás

Az üzemben tartó tegyen meg minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy titokban egyetlen személy se jusson vagy juttasson csomagot a repülőgép fedélzetére.

OPS 1.110

Hordozható elektronikus eszközök

Az üzemben tartó nem engedheti meg egyetlen személynek sem, hogy használjon, és meg kell tennie minden ésszerű intézkedést annak érdekében, hogy egyetlen személy se használjon a repülőgép fedélzetén olyan hordozható elektronikus eszközt, amely hátrányosan befolyásolhatja a repülőgép rendszereinek és berendezéseinek működését.

OPS 1.115

Alkohol és kábítószerek

Az üzemben tartó nem engedélyezheti egyetlen személynek sem, hogy a repülőgépre felszálljon vagy ott tartózkodjék és meg kell tennie minden ésszerű intézkedést, hogy egyetlen személy se szálljon fel vagy tartózkodjon a repülőgépen, ha alkoholos vagy kábítószeres befolyásoltsága olyan mértékű, hogy a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonsága veszélyben lehet.

OPS 1.120

A biztonság veszélyeztetése

Az üzemben tartónak meg kell tennie minden ésszerű intézkedést annak érdekében, hogy egyetlen személy se cselekedjen vagy mulasszon el egy cselekvést meggondolatlanságból vagy hanyagságból oly módon,

(1) hogy veszélyeztesse a repülőgépet vagy a rajta lévő személyeket;

(2) hogy azt okozza vagy lehetővé tegye, hogy a repülőgép bármely személyt vagy vagyontárgyat veszélyeztessen.

2006. július 5., szerda

OPS 1.125

A fedélzeten tartandó okmányok

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a következő okmányok vagy ezek másolatai minden egyes repülés alkalmával a fedélzeten legyenek:

(1) A Lajstromozási Bizonyítvány;

(2) A Légialkalmassági Bizonyítvány;

(3) A Zajbizonyítvány (amennyiben előírt) eredetije vagy másolata, beleértve egy angol fordítást, ha a Zajbizonyítvány kiállítására jogosult hatóság kiadott ilyet;

(4) A Légijármű üzemben tartási engedély (AOC) eredetije vagy másolata;

(5) A Repülőgép Rádióállomás engedély; és

(6) A felelősségbiztosítási igazolás(ok) eredetije vagy másolata.

(b) A hajózószemélyzet minden tagjának minden repülés alkalmával rendelkeznie kell egy érvényes szakszolgálati engedéllyel a repülés céljának megfelelő jogosítással.

OPS 1.130

A fedélzeten tartandó kézikönyvek

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) Az Üzemben Tartási Kézikönyv azon naprakész részei, amelyek a személyzet feladataira vonatkoznak, a fedélzeten legyenek minden egyes repülés alkalmával;

(2) Az Üzemben Tartási Kézikönyv azon részei, amelyek a repülés végrehajtásához szükségesek, a repülőgép fedélzetén könnyen hozzáférhetők legyenek a személyzet számára; és

(3) A repülőgép naprakész Üzemben Tartási Kézikönyve legyen a repülőgép fedélzetén – kivéve, ha a Hatóság elfogadta, hogy az OPS 1.1045, 1. függelék, B) rész előírásai szerinti Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza a repülőgépről a vonatkozó információkat.

OPS 1.135

A fedélzeten tartandó kiegészítő információk és nyomtatványok

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az OPS 1.125 és az OPS 1.130 által előírt okmányokon és kézikönyveken kívül az üzemeltetés típusára és területére vonatkozó következő információk és nyomtatványok a fedélzeten legyenek minden egyes repülés alkalmával:

(1) Operatív repülési terv, amely legalább az OPS 1.1060 által megkövetelt információkat tartalmazza;

(2) Repülőgép műszaki napló, amely legalább az M. rész (M. A. 306) bekezdése által megkövetelt információkat tartalmazza;

(3) Az irattározott ATS repülési terv részletei;

(4) A vonatkozó NOTAM/AIS tájékoztató dokumentációk;

(5) Megfelelő meteorológiai információ;

(6) Tömeg és súlypont számítási dokumentációk a J. részben előírtak szerint;

(7) Értesítés a speciális kategóriájú utasokról, mint a biztonsági alkalmazott (ha nem tekintik a személyzet tagjának), testi fogyatékos személyek, nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben lévő személyek;

2006. július 5., szerda

(8) Értesítés a speciális rakományokról, beleértve a veszélyes árukat, ideértve írásbeli információkat a parancsnok részére ezekről az árukról, az OPS 1.1215 d) által előírtak szerint;

(9) A naprakész térképek és táblázatok és a kapcsolódó dokumentumok az OPS 1.290 (b) pont (7) albekezdése által előírtak szerint;

(10) Minden egyéb olyan dokumentáció, amelyet az adott repüléssel érintett országok megkövetelhetnek, mint rakományjegyzék, utaslista stb.; és

(11) Nyomtatványok a Hatóság és az üzemben tartó jelentési követelményeinek teljesítéséhez.

(b) A Hatóság engedélyezheti, hogy a fenti (a) pontban megadott információk, vagy ezek részei a papírra nyomtatott megjelenítéstől eltérő módon is megjeleníthetők legyenek. Ilyen esetben biztosítani kell a hozzáférhetőség, a használhatóság és a megbízhatóság elfogadható színvonalát.

OPS 1.140

A földön megőrzendő információk

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről: Legalább minden egyes repülés vagy repüléssorozat időtartamára:

(i) a földön őrizzék meg a járatra és az üzemeltetés típusára vonatkozó információkat; és

(ii) az információkat addig őrizzék meg, amíg le nem másolják azon a helyen, ahol az OPS 1.1065 szerint őrizni fogják, vagy ha ez nem megvalósítható,

(iii) ugyanez az információ tűzálló tárolóban legyen tárolva a repülőgépen.

(b) A fenti (a) albekezdésben említett információ tartalmazza a következőket:

(1) az operatív repülési terv egy példányát, ahol ez értelmezhető;

(2) a repülőgép műszaki napló vonatkozó részeinek másolatát;

(3) az útvonalra szóló NOTAM dokumentációkat, ha az üzemben tartó ezeket külön szerkesztette;

(4) tömeg és súlyponti dokumentációkat, ha szükségesek (OPS 1.625 hivatkozik rájuk); és

(5) a speciális rakományokra vonatkozó értesítést.

OPS 1.145

Felhatalmazás ellenőrzésre

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Hatóság által felhatalmazott bármely személy részére engedélyezett legyen bármely időpontban a fedélzeten tartózkodás és a repülés azokon a repülőgépeken, amelyek üzemeltetése a Hatóság által kiadott AOC-nak megfelelően történik, valamint a pilótafülkébe való belépés és tartózkodás, azzal a feltétellel, hogy a parancsnok megtagadhatja a belépést a pilótafülkébe, ha megítélése szerint ez veszélyezteti a repülőgép biztonságát.

OPS 1.150

Dokumentációk és okmányok bemutatása

(a) Az üzemben tartó köteles a következőkre:

(1) A Hatóság által felhatalmazott bármely személy részére biztosítani a hozzáférést azon dokumentációkhoz és okmányokhoz, amelyek a járat üzemeltetésével és karbantartásával kapcsolatosak; és

(2) Amennyiben a hatóság által felhatalmazott személy kéri, ésszerű időtartamon belül bemutatni részére minden ilyen dokumentumot és feljegyzést.

2006. július 5., szerda

(b) Amennyiben a hatóság által felhatalmazott személy kéri, a parancsnok a kéréstől számított ésszerű időtartamon belül mutassa be részére a repülőgép fedélzetén megkövetelt dokumentációkat.

OPS 1.155

Dokumentációk megőrzése

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) Bármely olyan eredeti dokumentációt, vagy ezek másolatait, amelyek megőrzésére köteles, őrizzen meg az előírt időtartamig, még akkor is, ha megszűnt a repülőgép üzemben tartója lenni; és

(2) Abban az esetben, ha a személyzet egy tagja akiről az üzemben tartó repülési szolgálati, szolgálati és pihenőidő nyilvántartást vezet, egy másik üzemben tartónál lesz a személyzet tagja, ezt a nyilvántartást bocsássa az új üzemben tartó rendelkezésére.

OPS 1.160

A fedélzeti adatrögzítő által felvett adatok megőrzése, bemutatása és felhasználása

(a) A felvett adatok megőrzése

(1) Egy balesetet követően az olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, lehetőség szerint a balesettel kapcsolatos felvett eredeti adatokat 60 nap időtartamig őrizze meg, amennyiben a kivizsgálást végző hatóság nem rendelkezik ettől eltérően;

(2) Amennyiben a Hatóság nem adott előzetesen engedélyt, egy eseményt követően, amelynek jelentése kötelező, az olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, a lehetőség szerint az eseménnyel kapcsolatos felvett eredeti adatokat 60 nap időtartamig őrizze meg, amennyiben a kivizsgálást végző hatóság nem rendelkezik ettől eltérően;

(3) Ezen túlmenően, amennyiben a hatóság úgy rendelkezik, az olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, felvett eredeti adatokat 60 nap időtartamig őrizze meg, amennyiben a kivizsgálást végző hatóság nem rendelkezik ettől eltérően;

(4) Amennyiben követelmény, hogy a repülőgép fedélzetén vigyen magával fedélzeti adatrögzítőt, a repülőgép üzemben tartója köteles:

(i) Megőrizni a felvételeket az üzemeltetés időtartamára, az OPS 1.715; 1.720 és 1.725 előírásai szerint, – kivéve, hogy a fedélzeti adatrögzítők ellenőrzése és karbantartása céljából az ellenőrzés időpontjában a legrégebben felvett maximális 1 órás időtartamú anyag kitörölhető; és

(ii) Megőrizni egy dokumentumot, amelyek bemutatja azt az információt, amely a tárolt adatok visszanyeréséhez és műszaki mértékegységekre való átalakításához szükségesek.

(b) A felvett adatok bemutatása

Egy olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, köteles a Hatóság kérésétől számított ésszerű időtartamon belül bemutatni a fedélzeti adatrögzítő által felvett és hozzáférhető vagy megőrzött valamennyi felvett adatot.

(c) A felvett adatok felhasználása

(1) A pilótafülke hangrögzítő felvételei nem használhatók fel egyéb célokra, csak azon baleset vagy esemény kivizsgálásához, amelynek jelentése kötelező, kivéve, ha a felhasználáshoz a személyzet valamennyi érintett tagja hozzájárult.

2006. július 5., szerda

(2) A pilótafülke hangrögzítő felvételei nem használhatók fel egyéb célokra, csak azon baleset vagy esemény kivizsgálásához, amelynek jelentése kötelező, kivéve, ha ezen felvételeket:

(i) az üzemben tartó alkalmazza kizárólag a légialkalmasság biztosításához, vagy karbantartási célokra; vagy

(ii) személyek azonosítására alkalmatlanná tették; vagy

(iii) biztonságos eljárásokkal teszik közzé.

OPS 1.165

Bérlés

(a) Kifejezések

Az ebben a bekezdésben alkalmazott kifejezések jelentése a következő:

(1) Sima bérlet (dry leasing) – Ha a repülőgép üzemeltetése a bérbevevő AOC-jával történik.

(2) Teljes bérlés (wet lease) – Ha a repülőgép üzemeltetése a bérbeadó AOC-jával történik.

(b) Repülőgépek bérlése közösségi üzemben tartók között

(1) Teljes bérbeadás (Wet lease-out). Egy közösségi üzemben tartó rendelkezésre bocsát egy repülőgépet és teljes személyzetet a a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendeletnek [1] megfelelően egy másik közösségi üzemben tartó részére, és fenntartva a C) részben megadott összes funkcióját és felelősségét a repülőgép üzemben tartója marad.

(2) Az összes bérbeadás a teljes bérbeadás (wet lease-out) kivételével

(i) A fenti (b) pont (1) albekezdésében leírtak kivételével, ha egy közösségi üzemben tartó egy másik közösségi üzemben tartó repülőgépét használja, vagy repülőgépét annak rendelkezésre bocsátja, ehhez az illetékes hatóság előzetes jóváhagyását be kell szereznie. Az ennek a jóváhagyásnak a részét képező összes feltételt a bérleti szerződésnek tartalmaznia kell.

(ii) A bérleti szerződéseknek azok az elemei, amelyeket a hatóság jóváhagyott, ha a bérleti szerződések nem az érintett repülőgépre és teljes személyzetére vonatkoznak és nem célozzák funkciók és felelősségek átruházását, a bérelt repülőgép szempontjából úgy tekintendők mint azon AOC változásai, amely szerint a légiüzemeltetés történik.

(c) Repülőgépek bérlése egy közösségi üzemben tartó és egy nem közösségi üzemben tartó között

(1) Sima bérbevétel (Dry lease-in)

(i) Egy közösségi üzemben tartó csak a Hatóság engedélyével vegyen sima bérletbe repülőgépet egy olyan szervezettől, amely nem egy másik közösségi üzemben tartó. Az ennek a jóváhagyásnak a részét képező összes feltételt a bérleti szerződésnek tartalmaznia kell.

(ii) A közösségi üzemben tartó biztosítsa, hogy a sima bérletbe vett repülőgépek tekintetében minden eltérésről a K, L, részekben és/vagy az OPS 1.005 (b) bekezdésében leírt követelményektől értesítsék a Hatóságot és azok legyenek számára elfogadhatóak.

(2) Teljes bérbevétel (Wet lease-in)

(i) Egy közösségi üzemben tartó csak a Hatóság engedélyével vegyen teljes bérletbe repülőgépet egy olyan szervezettől, amely nem egy másik közösségi üzemben tartó.

[1] HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

2006. július 5., szerda

(ii) A közösségi üzemben tartó biztosítsa, hogy a teljes bérletbe vett repülőgépek tekintetében a következők teljesüljenek:

(A) A bérbeadó üzemeltetésre és karbantartásra vonatkozó biztonsági standardjai egyenértékűek a jelen rendelet által megállapítottakkal;

(B) A bérbeadó egy olyan üzemben tartó legyen, amely a Chicagoi Egyezményt aláíró egyik állam által kiadott AOC birtokosa:

(C) A repülőgép az ICAO VIII. melléklete szerint kiadott szabályos Légialkalmassági Bizonyítvánnyal rendelkezzen. Az AOC kiadásáért felelős államtól eltérő állam által kiadott Légialkalmassági Bizonyítványokat akkor fogadnak el minden további nélkül, ha a 21 résznek megfelelően adták ki őket; és

(D) Teljesítenek a bérbe vevő Hatósága által támasztott minden követelményt.

(3) Sima bérbeadás (Dry lease-out)

Egy közösségi üzemben tartó akkor adhat sima bérletbe egy repülőgépet a Chicagoi egyezményt aláíró állam valamely üzemben tartójának, ha a következő feltételeket betartják:

(A) A Közösségi Hatóság mentesíti a *közösségi* üzemben tartót az OPS 1. részének vonatkozó előírásai alól, és miután a külföldi szabályozó hatóság írásban felelősséget vállalt a repülőgép(ek) ellenőrzéséért és üzemeltetéséért, a közösségi Hatóság vagy a közösségi üzemben tartó törölte a repülőgépet saját AOC-jából; és

(B) A repülőgép karbantartása egy jóváhagyott karbantartási program szerint történik.

(4) Teljes bérletbe adás (Wet lease-out)

Egy közösségi üzemben tartó a 2407/92/EGK tanácsi rendeletnek megfelelően rendelkezésre bocsát egy repülőgépet és teljes személyzetet egy másik szervezet részére, és fenntartva a C részben megadott összes funkcióját és felelősségét a repülőgép üzemben tartója marad.

Az OPS 1.005(a) 1. függeléke

»B« teljesítményosztályú repülőgépek üzemeltetése

(a) Kifejezések

(1) A-A üzemeltetés – a fel- és leszállás ugyanazon a helyen történik.

(2) A-B üzemeltetés – a fel- és leszállás eltérő a helyen történik.

(3) Éjszaka – Az esti polgári szürkület vége és a reggeli polgári szürkület kezdete közötti vagy más, a napnyugta és napkelte közötti hasonló időszak, ahogy azt a megfelelő hatóság előírhatja.

(b) Az üzemeltetés, amelyre ez a melléklet alkalmazható, a következő könnyítéseknek megfelelően folytatható.

(1) OPS 1.035 Minőségügyi rendszer: Egy nagyon kis üzemben tartó esetén a minőségügyi vezető pozícióját egy kinevezett tisztségviselő is betöltheti, ha külső auditorokat alkalmaznak. Ez vonatkozik arra az esetre is, amikor a felelős vezető tölt be a megnevezett pozíciók közül egyet vagy többet.

(2) Fenntartva

(3) OPS 1.075 Személyek szállításának módja: Nem szükséges egy hajtóműves repülőgépek látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetése esetén.

2006. július 5., szerda

(4) OPS 1.100 A pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése:

(i) Az üzemben tartó határozzon meg szabályokat az utasoknak a pilótaülésben történő szállítására.

(ii) A parancsnok gondoskodjon a következőkről:

(A) utasoknak a pilótaülésben történő szállítása ne okozzon zavarokat és/vagy ne akadályozza a járat üzemeltetését; és

(B) A pilótaülést elfoglaló utas ismerje meg a vonatkozó korlátozásokat és biztonsági eljárásokat.

(5) OPS 1.105 Engedély nélküli szállítás: Nem szükséges egy hajtóműves repülőgépek látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetése esetén.

(6) OPS 1.135 A fedélzeten tartandó kiegészítő információk és nyomtatványok:

(i) Egy hajtóműves repülőgépek A-A VFR szerinti nappali üzemeltetésekor nem szükséges vinni az alábbi dokumentumokat:

(A) Operatív Repülési Terv;

(B) Repülőgép Műszaki Napló;

(C) NOTAM/AIS tájékoztató dokumentumok;

(D) Meteorológiai információ;

(E) Értesítés a speciális kategóriájú utasokról … stb.; és

(F) Értesítés a speciális rakományokról, beleértve a veszélyes árukat … stb.

(ii) Egy hajtóműves repülőgépek A-B VFR szerinti nappali üzemeltetésekor nem szükséges vinni az Értesítést a speciális kategóriájú utasokról, ahogy azt az OPS 1.135 (a) pont (7) albekezdése előírja.

(iii) A-B VFR szerinti nappali üzemeltetéskor az Operatív Repülési Terv lehet egyszerűsített formájú és teljesítenie kell az üzemeltetés típusának követelményeit.

(7) OPS 1.215 Légiforgalmi irányító szolgálatok használata: Egy hajtóműves repülőgépek VFR szerinti nappali üzemeltetésekor, a légiforgalmi irányító szolgálattal (ATS) egy nem kötelező szerződést kell az üzemeltetés jellegének megfelelő terjedelemben fenntartani. Biztosítani kell a kutatási és mentési szolgáltatásokat az OPS 1.300-nak megfelelően.

(8) OPS 1.225 Repülőtér üzemeltetési minimumok: VFR szerinti üzemeltetéskor a standard VFR minimumok rendszerint teljesítik ezt a követelményt. Ahol szükséges, az üzemben tartó további követelményeket ír elő figyelembe véve az olyan tényezőket, mint a rádió lefedettséget, terepet, a felszállás és leszállás helyeinek jellegét, repülési körülményeket és a légiforgalmi irányító szolgálat (ATS) kapacitását.

(9) OPS 1.235 Zajcsökkentési eljárások: Egy hajtóműves repülőgépek VFR szerinti üzemeltetésekor nem alkalmazandóak.

(10) OPS 1.240 Üzemeltetési útvonalak és területek:

Az (a) pont (1) albekezdése nem alkalmazandó egy hajtóműves repülőgépek A-A VFR szerinti nappali üzemeltetésére.

(11) OPS 1.250 Minimális repülési magasság megállapítása:

VFR szerinti nappali üzemeltetésre ezt a követelményt a következőképpen kell alkalmazni: Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemeltetés csak olyan útvonalakon vagy olyan területeken belül történik, amelyeken a tereptől való biztonságos távolság fenntartható és figyelembe veszi az olyan tényezőket, mint a hőmérséklet, a terep, a kedvezőtlen meteorológiai körülmények (pl. erős turbulencia és leszálló légáramlatok, a hőmérséklet és a nyomás standard körülményektől való eltérése miatti korrekciók).

2006. július 5., szerda

(12) OPS 1.255 Üzemanyag-gazdálkodás:

(i) A-A repülésekre – Az üzemben tartó írja elő azt a minimális üzemanyagkészletet, amelynél a repülést be kell fejezni. Ez a minimális, végső tartalék üzemanyag nem lehet kevesebb, mint a 45 perces repüléshez szükséges mennyiség.

(ii) A-B repülésekre – Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repüléshez szükséges kifogyasztható üzemanyag-mennyiség repülés előtti kiszámítása tartalmazza a következőket;

(A) Guruláshoz szükséges üzemanyag – felszállás előtt felhasznált üzemanyag, ha jelentős; és

(B) Útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag (a célállomás eléréséhez szükséges üzemanyag); és

(C) Tartalék üzemanyag –

(1) váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag – Üzemanyag, amely nem kevesebb, mint az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag 5 %-a vagy, a repülés során történő újratervezés esetén, a hátralévő útvonal végigrepüléséhez szükséges üzemanyag 5 %-a; és

(2) vésztartalék üzemanyag – Üzemanyag további 45 perces (dugattyús motorok esetén) vagy 30 perces (turbinás hajtóművek esetén) repüléshez; és

(D) Kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag – a kitérő célrepülőtérnek a célállomáson keresztüli eléréséhez szükséges üzemanyag, ha előírt a kitérő célrepülőtér; és

(E) Kiegészítő üzemanyag – Az az üzemanyag, amelyet a parancsnok igényelhet a fenti (A) – (D) albekezdések szerint.

(13) OPS 1.265 Nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben levő személyek szállítása: egy hajtóműves repülőgépek látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetés esetén és ahol nem szándékoznak nem befogadható utasokat, kitoloncoltakat és őrizetben levőket szállítani, az üzemben tartó nem köteles ilyen személyek szállítására eljárásokat kidolgozni.

(14) OPS 1.280 Utasok ültetési rendje: egy hajtóműves repülőgépek látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetésére nem alkalmazandó.

(15) OPS 1.285 Utasok tájékoztatása: Az üzemeltetés fajtájának megfelelő bemutatót és tájékoztatót kell tartani. Egy pilótával történő üzemeltetés esetén a pilótának nem adható ki olyan feladat, amely eltéríti őt repülési feladataitól.

(16) OPS 1.290 Repülés előkészítése:

(i) Operatív repülési terv A-A üzemeltetésre – nem szükséges.

(ii) A-B VFR szerinti nappali üzemeltetés – Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemeltetés típusához releváns egyszerűsített formájú operatív repülési tervet készítsenek minden egyes repüléshez.

(17) OPS 1.295 Repülőterek kiválasztása:

VFR szerinti üzemeltetésre nem alkalmazandó. A repülőterek és a felszállási és leszállási helyek használatához szükséges utasításokat az OPS 1.220-re hivatkozással kell kiadni.

(18) OPS 1.310 A személyzet tagjainak tartózkodása szolgálati helyeiken:

Látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetésre csak akkor szükségesek utasítások ebben a kérdésben, ha kétpilótás üzemeltetést folytatnak.

(19) OPS 1.375 Üzemanyag-gazdálkodás repülés közben:

Az OPS 1.375 1. függelékét nem szükséges alkalmazni egy hajtóműves repülőgépek VFR szerinti nappali üzemeltetésére.

(20) OPS 1.405 A megközelítés megkezdése és folytatása:

VFR szerinti üzemeltetésre nem alkalmazandó.

2006. július 5., szerda

(21) OPS 1.410 Üzemeltetési eljárások – Pályaküszöb átrepülési magasság:

VFR szerinti üzemeltetésre nem alkalmazandó.

(22) OPS 1.430-1.460, beleértve a függelékeket:

VFR szerinti üzemeltetésre nem alkalmazandó.

(23) OPS 1.530 Felszállás:

(i) Az (a) albekezdés a következő kiegészítéssel érvényes: A Hatóság esetenként elfogadhat az üzemben tartó által megadott és bemutatáson és/vagy dokumentált tapasztalaton alapuló más teljesítmény adatot is. A (b) és (c) albekezdések a következő kiegészítéssel érvényesek: Ahol ezen bekezdésnek a kifutópálya meghosszabbítására vonatkozó követelményei fizikai korlátok miatt nem teljesíthetők és az üzemeltetéshez világos közérdek és szükségesség fűződik, a Hatóság eseti alapon elfogadhat az üzemben tartó által megadott és bemutatáson és/vagy dokumentált tapasztalaton alapuló, speciális eljárásokhoz kapcsolódó más teljesítmény adatot is, amely nem áll ellentétben a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvvel.

(ii) Az (i) albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a légijármű üzemben tartási engedélyt (AOC-t) kiadó Hatóság előzetes jóváhagyásával. Ezen jóváhagyás:

(A) megadja a repülőgép típusát;

(B) megadja az üzemeltetés típusát;

(C) megadja az érintett repülőtere(ke)t és kifutópályákat;

(D) a felszállást a VMC üzemeltetésre korlátozza;

(E) megadja a személyzet képzettségét és

(F) olyan repülőgépekre korlátozódik, amelyek típusbizonyítványát először 2005. január 1-je előtt adták ki.

(iii) Az üzemeltetést el kell fogadnia annak az államnak, amelynek területén a repülőtér elhelyezkedik.

(24) OPS 1.535 A felszállás akadálymentessége – Többhajtóműves repülőgépek:

(i) Az (a) pont (3), (4), (5) albekezdései, a (b) pont (2), a (c) pont (1) és (2) albekezdései és a függelék VFR szerinti nappali üzemeltetésre nem érvényesek.

(ii) Nappali IFR (műszeres) vagy VFR szerinti üzemeltetésre a (b) és (c) albekezdések a következő eltérésekkel érvényesek:

(A) A látás utáni irányítást akkor tekintik lehetségesnek, ha a repülési látótávolság legalább 1 500 m.

(B) Ha a repülési látótávolság legalább 1 500 m, a szükséges legnagyobb folyosószélesség 300 m.

(25) OPS 1.545 Leszállási cél- és kitérő célrepülőterek:

(i) A pont a következő kiegészítéssel érvényes: Ahol ezen bekezdésnek a kifutópálya meghosszabbítására vonatkozó követelményei fizikai korlátok miatt nem teljesíthetők és az üzemeltetéshez világos közérdek és szükségesség fűződik, a Hatóság eseti alapon elfogadhat az üzemben tartó által megadott és bemutatáson és/vagy dokumentált tapasztalaton alapuló, speciális eljárásokhoz kapcsolódó más teljesítmény adatot is, amely nem áll ellentétben a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvvel.

2006. július 5., szerda

(ii) Az (i) albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a légijármű üzemben tartási engedélyt (AOC-t) kiadó Hatóság előzetes jóváhagyásával. Ezen jóváhagyás

(A) megadja a repülőgép típusát;

(B) megadja az üzemeltetés típusát;

(C) megadja az érintett repülőtere(ke)t és kifutópályákat;

(D) a felszállást a VMC üzemeltetésre korlátozza;

(E) megadja a személyzet képzettségét és

(F) olyan repülőgépekre korlátozódik, amelyek Típusalkalmassági Bizonyítványát először 2005. január 1-je előtt adták ki.

(iii) Az üzemeltetést el kell fogadnia annak az államnak, amelynek területén a repülőtér elhelyezkedik.

(26) OPS 1.550 Leszállás – Száraz kifutópálya:

(i) A bekezdés a következő kiegészítéssel érvényes: Ahol ezen bekezdésnek a kifutópálya meghosszabbítására vonatkozó követelményei fizikai korlátok miatt nem teljesíthetők és az üzemeltetéshez világos közérdek és szükségesség fűződik, a Hatóság eseti alapon elfogadhat az üzemben tartó által megadott és bemutatáson és/vagy dokumentált tapasztalaton alapuló, speciális eljárásokhoz kapcsolódó más teljesítmény adatot is, amely nem áll ellentétben a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvvel.

(ii) Az (i) albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a légijármű üzemben tartási engedélyt (AOC-t) kiadó Hatóság előzetes jóváhagyásával. Ezen jóváhagyás

(A) megadja a repülőgép típusát;

(B) megadja az üzemeltetés típusát;

(C) megadja az érintett repülőtere(ke)t és kifutópályákat;

(D) a felszállást a VMC üzemeltetésre korlátozza;

(E) megadja a személyzet képzettségét és

(F) olyan repülőgépekre korlátozódik, amelyek típusbizonyítványát először 2005. január 1-je előtt adták ki.

(iii) Az üzemeltetést el kell fogadnia annak az államnak, amelynek területén a repülőtér elhelyezkedik.

(27) Fenntartva

(28) OPS 1.650 VFR (látva repülési szabályok) szerinti nappali üzemeltetés:

Az 1.650 pont a következő kiegészítéssel érvényes: Azon egy hajtóműves repülőgépeket, amelyeket 1995. május 22-e előtt láttak el légialkalmassági bizonyítvánnyal, a Hatóság mentesítheti az (f), (g), (h) és (i) albekezdések követelményei alól, ha teljesítésük utólagos módosítást igényelne.

(29) M. rész (M.A.704) bekezdése, Folyamatos légialkalmasság fenntartás irányítási szabályzat

A folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzat adaptálható a folytatandó üzemeltetéshez;

(30) M. rész, (M. A. 306) bekezdés, Repülőgép műszaki napló:

A Hatóság jóváhagyhatja a műszaki napló rendszer egy rövidített formáját, amely a folytatandó üzemeltetés típusának megfelelő.

(31) OPS 1.940 A hajózószemélyzet összetétele:

Az (a)(2), (a)(4) és (b) albekezdések nem érvényesek VFR szerinti nappali üzemeltetésre azzal a kivétellel, hogy az (a)(4)-et teljes egészében alkalmazni kell ott, ahol az OPS 1 két pilótát tesz kötelezővé.

2006. július 5., szerda

(32) OPS 1.945 Típusátképzés és ellenőrzés:

(i) Az (a)(7) albekezdést – Felügyelet alatt történő útvonalrepülés (LIFUS) – bármely, a vonatkozó osztályba tartozó repülőgépen végre lehet hajtani. A LIFUS szükséges mennyisége függ a végrehajtandó műveletek bonyolultságától.

(ii) Az (a) pont (8) albekezdése nem szükséges.

(33) OPS 1.955 Parancsnoki kinevezés:

A (b) albekezdést a következőképpen kell alkalmazni: A Hatóság elfogadhat egy rövidített parancsnoki tanfolyamot, amely megfelel a folytatandó üzemeltetés típusának.

(34) OPS 1.960 Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező parancsnokok

Az (a) pont (1)(i) albekezdése nem érvényes VFR szerinti nappali üzemeltetésre.

(35) OPS 1.965 Időszakos oktatás és ellenőrzés:

(i) Az (a) pont (1) albekezdését a következőképpen kell alkalmazni VFR szerinti nappali üzemeltetésre: Minden képzésnek és ellenőrzésnek meg kell felelnie az üzemeltetés típusának és azon repülőgép osztályának, amelyen a hajózószemélyzet szolgál, megfelelően figyelembevéve valamennyi használt speciális felszerelést.

(ii) Az (a) pont (3)(ii) albekezdése a következőképpen alkalmazandó: A repülőgépen történő oktatást végezheti egy osztályminősítő vizsgáztató (CRE), egy repülési vizsgáztató (FE) vagy egy típusminősítő vizsgáztató (TRE).

(iii) Az (a) pont (4)(i) albekezdése a következőképpen alkalmazandó: Az üzemben tartói szakértelem ellenőrzést végezheti egy típusminősítő vizsgáztató (TRE), egy osztályminősítő vizsgáztató (CRE) vagy egy alkalmasan képzett parancsnok, akit az üzemben tartó nevez ki és aki a Hatóság számára elfogadható, aki a CRM elvek és a CRM készségek felmérése területén képzett.

(iv) A (b) pont (2) albekezdését VFR szerinti nappali üzemeltetésre a következőképpen kell alkalmazni: – Azon esetekben, amikor az üzemeltetést 8 egymást követő hónapnál nem hosszabb időszakokban folytatják, elegendő egy üzemben tartói szakértelem ellenőrzés. Ezt a szakértelem ellenőrzést a kereskedelmi célú légiszállítási üzemeltetés megkezdése előtt kell elvégezni.

(36) OPS 1.968 Pilótaképzés bármely pilótaülésből történő repülőgép-vezetéshez:

Az 1. függelék nem érvényes egy hajtóműves repülőgépek VFR szerinti nappali üzemeltetésére.

(37) OPS 1.975 Útvonal és repülőtér ismeret:

(i) A (b), (c) és (d) albekezdések VFR szerinti nappali üzemeltetésre nem vonatkoznak azzal a kivétellel, hogy az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy abban az esetben, ha a repülőtér államának speciális engedélye szükséges, betartják az ehhez kapcsolódó követelményeket.

(ii) IFR szerinti vagy VFR szerinti éjszakai üzemeltetéskor a (b)-(d) albekezdések alternatívájaként az útvonal és repülőtér ismeret a következőképpen érvényesíthető újra:

(A) A legigényesebb repülőterekre történő repülés kivételével legalább 10 szektor teljesítésével az üzemeltetés területén belül a megelőző 12 hónapon belül valamennyi megkívánt saját tájékozódáson túlmenően.

2006. július 5., szerda

(B) A legigényesebb repülőterekre csak akkor lehet repülni, ha:

(1) A parancsnokot a repülőtéren a megelőző 36 hónapon belül minősítették hajózószemélyzet szolgálatban lévő tagjaként vagy megfigyelőként odalátogatva.

(2) A megközelítést a vonatkozó minimális szektor magasságról VMC szerint (látás melletti meteorológiai körülmények között) hajtják végre és

(3) A repülés előtt megfelelő önálló tájékozódásra került sor.

(38) OPS 1.980 Egynél több típus vagy változat:

(i) Nem érvényes, ha az üzemeltetés dugattyús motorú repülőgépek egypilótás osztályaira korlátozódik VFR szerint nappal.

(ii) IFR szerinti és VFR szerinti éjszakai üzemeltetésekre az OPS 1.980 I. melléklet (d) pont (2) (i) albekezdése szerinti 500 óra eltöltése a megfelelő személyzeti pozícióban mielőtt 2 szakszolgálati engedély jogosultságait igénybe venné, 100 órára vagy szektorra csökken, ha ez engedélyek egyike egy osztályhoz kapcsolódik. Mielőtt a pilótának parancsnoki feladatok ellátását engedélyezik, egy ellenőrző repülést kell végrehajtani

(39) OPS 1.981 Helikopterek és repülőgépek üzemeltetése:

Az (a) pont (1) albekezdése nem érvényes, ha az üzemeltetés dugattyús motorú repülőgépek egypilótás osztályaira korlátozódik.

(40) Fenntartva

(41) OPS 1.1060 Operatív repülési terv:

Nem szükséges A – A VFR/nappali üzemeltetéshez. A – B VFR/nappali üzemeltetés esetén a követelmény érvényes, de a repülési terv lehet a végrehajtandó műveleteknek megfelelő egyszerűsített formájú. (ld. OPS 1.135).

(42) OPS 1.1070 Folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzat

A folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzat adaptálható a végrehajtani szándékozott üzemeltetéshez.

(43) OPS 1.1071 Repülőgép műszaki napló:

Az M. rész M.A. 306 bekezdésnél jelzett módon alkalmazandó.

(44) Fenntartva

(45) Fenntartva

(46) OPS 1.1240 Oktatási programok:

Az oktatási programokat adaptálni kell a végrehajtott műveletek fajtájához. VFR szerinti üzemeltetéshez elfogadható lehet egy önképzési program.

(47) OPS 1.1250 Repülőgép-átkutatási eljárás ellenőrző lista:

Nem érvényes VFR szerinti nappali üzemeltetésre.

Az OPS 1.125 1. függeléke

Fedélzeten tartandó dokumentumok

Lásd az OPS 1.125-öt

Az OPS 1.125 által előírt dokumentumok elveszése vagy ellopása esetén az üzemeltetés folytatható addig, amíg a járat eléri a bázist vagy egy olyan helyet, ahol helyettesítő dokumentumok biztosíthatóak.

2006. július 5., szerda

C. RÉSZ

ÜZEMBEN TARTÓK TANÚSÍTÁSA ÉS FELÜGYELETE

OPS 1.175

A légi-üzemben tartó tanúsításának általános szabályai

1. *megjegyzés:* Ezen pont 1. függeléke írja elő az AOC tartalmát és feltételeit.

2. *megjegyzés:* Ezen pont 2. függeléke írja elő az irányítási és szervezési követelményeket.

(a) Az üzemben tartó csak a légijármű üzemben tartási engedély (AOC) alapján és feltételeivel összhangban üzemeltethet repülőgépet kereskedelmi célú légi szállításra.

(b) Egy AOC-t vagy egy AOC módosítását kérelmező tegye lehetővé a Hatóság számára, hogy a javasolt üzemeltetés minden biztonsági szempontját megvizsgálja.

(c) Egy AOC-t kérelmező köteles az alábbiakra:

(1) Nem birtokolhat egy más Hatóság által kiadott AOC-t, kivéve, ha az érintett Hatóságok ezt külön jóváhagyták;

(2) Üzleti tevékenységének központja és, ha van, bejegyzett irodája az AOC kiadásáért felelős államban kell legyen;

(3) Meg kell győznie a Hatóságot a tekintetben, hogy képes biztonságos üzemeltetést folytatni.

(d) Ha egy üzemben tartónak különböző tagállamokban vannak bejegyezve repülőgépei, megfelelő intézkedéseket kell tenni a megfelelő biztonsági felügyelet biztosítására.

(e) Az üzemben tartó tegye lehetővé a Hatóság számára, hogy hozzáférjen szervezetéhez és repülőgépeihez és biztosítsa, hogy a karbantartás tekintetében hozzáférést biztosít valamennyi 145. rész szerinti társult karbantartási szervezethez, hogy meghatározható legyen az OPS 1 folyamatos betartása.

(f) Az AOC-t módosítják, felfüggesztik vagy visszavonják, ha a Hatóság nincs többé meggyőződve arról, hogy az üzemben tartó képes a biztonságos üzemeltetés fenntartására.

(g) Az üzemben tartónak meg kell győznie a Hatóságot a következők tekintetében:

(1) Szervezete és irányítása alkalmas és megfelelően illeszkedik az üzemeltetés nagyságrendjéhez és terjedelméhez; és

(2) Meg vannak határozva a felügyelet és üzemeltetés eljárásai.

(h) Az üzemben tartónak ki kell neveznie egy, a Hatóság számára elfogadható felelős vezetőt, akinek a cégen belül hatásköre van arra, hogy biztosítsa, hogy minden üzemeltetési és karbantartási műveletet a Hatóság által megkövetelt színvonalon lehet finanszírozni és végrehajtani.

(i) Az üzemben tartónak ki kell neveznie a Hatóság számára elfogadható tisztségviselőket, akik felelősek a következő területek irányításáért és felügyeletéért:

(1) repülési műveletek;

(2) a karbantartási rendszer;

(3) a személyzet oktatása és

(4) földi üzemeltetés.

2006. július 5., szerda

(j) Egy személy betölthet több kinevezett pozíciót, ha a Hatóság számára ez elfogadható, de a legalább 21 teljes munkaidős személyzetet alkalmazó üzemben tartóknál legalább két személy szükséges, hogy a négy felelősségi területet ellássa.

(k) Legfeljebb 20 teljes munkaidős személyzetet alkalmazó üzemben tartóknál a kinevezett pozíciók közül egyet vagy többet betölthet a felelős vezető, ha ez elfogadható a Hatóság számára.

(l) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden repülést az Üzemben Tartási Kézikönyv előírásaival összhangban hajtsanak végre.

(m) Az üzemben tartó köteles megfelelő földi kiszolgáló eszközökről gondoskodni, hogy biztosítsa járatai biztonságos kiszolgálását.

(n) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy repülőgépei az üzemeltetés területe és típusa által megkövetelt módon legyenek felszerelve és személyzetük ennek megfelelően képzett legyen.

(o) Az üzemben tartó az AOC feltételei szerint üzemeltetett valamennyi repülőgépre köteles betartani a karbantartási követelményeket az M. résszel összhangban.

(p) Az üzemben tartó köteles a hatóság számára átadni a P. részben előírt Üzemben Tartási Kézikönyv és valamennyi módosításának és változtatásának egy példányát.

(q) Az üzemben tartó köteles fő üzemeltetési bázisán az üzemeltetés területének és típusának megfelelő üzemeltetést támogató eszközöket fenntartani.

OPS 1.180

Az AOC kiadása, módosítása és érvényességének meghosszabbítása

(a) Az üzemben tartó csak akkor kap AOC-t vagy annak módosítását, és az AOC akkor marad érvényben, ha:

(1) Az üzemeltetett repülőgépek rendelkeznek standard Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, amelyet egy tagállam a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló 1702/2003/EGK rendelettel [1] összhangban adott ki. Egy, az AOC kiadásáért felelős tagállamtól eltérő tagállam által kiadott standard Légialkalmassági Bizonyítványt akkor fogadnak el további bemutatás nélkül, ha azt a 21. résznek megfelelően adták ki;

(2) A karbantartási rendszert a Hatóság az M rész G alrészével összhangban jóváhagyta; és

(3) A Hatóság meggyőződött arról, hogy képes a következőkre:

(i) megfelelő szervezetet felállítani és fenntartani;

(ii) az OPS 1.035-tel összhangban lévő minőségügyi rendszert felállítani és fenntartani;

(iii) betartani az előírt oktatási programokat;

(iv) betartani a leírt üzemeltetés jellegének és kiterjedésének megfelelő karbantartási előírásokat, beleértve az OPS 1.175 (g) – (o) bekezdésekben előírt vonatkozó pontokat; és

(v) betartani az OPS 1.175-öt.

(b) Az OPS 1.185 (f) pont előírásaitól eltérve, az üzemben tartó köteles a lehető leghamarabb értesíteni a Hatóságot a lenti OPS 1.185 (a) pont szerint megadott információ bármely változásáról.

(c) Ha a Hatóság nincs meggyőződve arról, hogy a fenti (a) albekezdés követelményeit teljesítik, a Hatóság megkövetelheti egy vagy több bemutató repülés végrehajtását, amelyeket úgy folytatnak, mintha *kereskedelmi* célú légiszállítási repülések lennének.

[1] HL L 243., 2003.9.27., 6. o.

2006. július 5., szerda

OPS 1.185

Adminisztratív követelmények

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az első AOC, és ahol értelmezhető, annak bármely módosítása vagy megújítása iránti kérelem tartalmazza az alábbi információkat:

(1) a kérelmező hivatalos és kereskedelmi nevét, címét és levelezési címét;

(2) A javasolt üzemeltetés leírását;

(3) Az irányító szervezet leírását;

(4) A felelős vezető nevét;

(5) A fő pozíciók betöltőinek nevét, beleértve a repülési műveletekért, a karbantartási rendszerért, a személyzet oktatásáért és a földi üzemeltetésért felelősök nevét, képzettségükkel és tapasztalatukkal; és

(6) az Üzemben Tartási Kézikönyvet.

(b) Kizárólag az üzemben tartó karbantartási rendszerének vonatkozásában és minden üzemeltetett repülőgéptípusra az első AOC, és ahol értelmezhető, annak bármely módosítása vagy megújítása iránti kérelem tartalmazza az alábbi információkat:

(1) az üzemben tartó folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzatát;

(2) az üzemben tartó repülőgép karbantartási programját (programjait);

(3) a repülőgép műszaki naplót;

(4) ahol értelmezhető. az üzemben tartó és valamennyi 145. rész szerinti jóváhagyott karbantartó szervezet közötti szerződés műszaki előírásá(ai)t;

(5) a repülőgépek számát.

(c) Az AOC első kiadása iránti kérelmet legalább 90 nappal a szándékolt üzemeltetésidőpontja előtt be kell nyújtani azzal a kivétellel, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyvet később, de legalább 60 nappal a szándékolt üzemeltetés időpontja előtt lehet benyújtani.

(d) Az AOC módosítása iránti kérelmet legalább 30 nappal vagy annyival, amennyiben másként megállapodtak, a szándékolt üzemeltetés időpontja előtt kel benyújtani.

(e) Az AOC meghosszabbítása iránti kérelmet legalább 30 nappal vagy annyival, amennyiben másként megállapodtak, a meglévő érvényességi időtartam lejárta előtt kell benyújtani.

(f) Ha nem állnak fel kivételes körülmények, a Hatóságot legalább 10 nappal megelőzően kell értesíteni egy pozíció kinevezett betöltőjének változásáról.

Az OPS 1.175 1. függeléke

A légijármű üzemben tartási engedély tartalma és feltételei

Az AOC a következőket írja elő:

(a) Az üzemben tartó neve és helye (üzleti tevékenységének központja);

(b) A kiadás időpontja és érvényesség időtartama;

(c) Az engedélyezett üzemeltetés típusának leírása;

(d) A használatra engedélyezett repülőgép(ek) típusa(i);

(e) Az engedélyezett repülőgép(ek) lajstromjelei azzal a kivétellel, hogy az üzemben tartók engedélyt kaphatnak egy rendszerre, ahogy a Hatóságot AOC-je alapján üzemben tartott repülőgépek lajstromjeleiről értesítik;

2006. július 5., szerda

(f) Az üzemeltetés engedélyezett területei;

(g) Speciális korlátozások; és

(h) Speciális engedélyek/jóváhagyások, pl.:

– II/III kategória (beleértve a jóváhagyott minimumokat)

– (MNPS) Minimális navigációs teljesítmény előírásai

– (ETOPS) Megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgépek

– (RNAV) Területi navigáció

– (RVSM) Csökkentett függőleges elkülönítési minimumok

– Veszélyes áruk szállítása.

– Engedély a légiutas-kísérő személyzet biztonsági alapoktatására és, ha értelmezhető, az O részben előírt igazolás kiadására azon üzemben tartóknak, akik ilyen oktatást közvetlenül vagy közvetve biztosítanak.

Az OPS 1.175 2. függeléke

Az AOC birtokosának irányítása és szervezete

(a) Általános

Az üzemben tartónak megbízható és hatékony vezetési rendszerrel kell rendelkeznie, hogy biztosítsa a légi üzemeltetés biztonságos lebonyolítását. A pozíciók kinevezett betöltőinek vezetői képességekkel és megfelelő műszaki/üzemeltetési képzettséggel kell rendelkezniük a repülés területén.

(b) A kinevezett tisztségviselők

(1) A kinevezett tisztségviselők feladatainak és felelősségeinek leírását, beleértve neveiket, az Üzemben Tartási Kézikönyvnek tartalmaznia kell és a Hatóságot írásban értesíteni kell valamennyi szándékolt vagy megtörtént változásról a kinevezésekben vagy feladatokban.

(2) Az üzemben tartó tegyen intézkedéseket, hogy biztosítsa a kinevezett tisztségviselők távollétében a felügyelet folyamatosságát.

(3) Egy AOC birtokosa által kinevezett tisztségviselő személy nem nevezhető ki egy tisztség betöltésére egy másik AOC birtokosa által, kivéve, ha ez az érintett Hatóságok számára elfogadható.

(4) A kinevezett tisztségviselő személyekkel olyan szerződést kell kötni, hogy elegendő időt dolgozzanak, hogy az üzemeltetés méretéhez és terjedelméhez mért irányítási feladataikat ellássák.

(c) A személyzet megfelelősége és felügyelete

(1) A személyzet tagjai. Az üzemben tartó a tervezett üzemeltetéshez elegendő létszámú, az N résszel és az O résszel összhangban – amelyik vonatkozik rájuk – képzett és ellenőrzött repülő és légiutas-kísérő személyzetet köteles alkalmazni.

(2) Földi személyzet

(i) A földi személyzet létszáma az üzemeltetés jellegétől és méretétől függ. Az üzemeltetési és földi kiszolgáló szervezeti egységeket különösen el kell látni olyan kiképzett személyzettel, akik alaposan értik felelősségeiket a szervezeten belül.

(ii) Más szervezetekkel bizonyos szolgáltatások nyújtására szerződő üzemben tartók felelősek maradnak a megfelelő színvonal fenntartásáért. Ilyen körülmények között a pozíció kinevezett betöltőjét meg kell bízni azzal a feladattal, hogy biztosítsa, hogy valamennyi alkalmazott alvállalkozó megfelel a megkövetelt színvonalnak.

2006. július 5., szerda

(3) Felügyelet

(i) A kinevezendő felügyelők száma az üzemben tartó szervezetétől és az alkalmazott létszámtól függ.

(ii) Ezen felügyelő kötelezettségeit és felelősségét meg kell határozni és minden repülési kötelezettségvállalást úgy kell elrendezni, hogy képesek legyenek felügyeleti feladataikat ellátni.

(iii) A személyzet tagjainak és a földi személyzetnek a felügyeletét az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt színvonal elérésére alkalmas tapasztalattal és személyes tulajdonságokkal rendelkező személyeknek kell ellátni.

(d) Elhelyezés

(1) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden üzemeltetési bázison a repülési biztonsághoz elegendő munkaterület áll a személyzet rendelkezésére. Figyelembe kell venni a földi személyzet, az üzemeltetés ellenőrzésével foglalkozók, az alapvető nyilvántartások és a személyzet általi repüléstervezés igényeit.

(2) Az irodai szolgáltatások legyenek képesek az operatív utasításokat és más információt késedelem nélkül eljuttatni az összes érintettnek.

(e) Dokumentáció

Az üzemben tartónak intézkednie kell a kézikönyvek, a módosítások és egyéb dokumentáció előállításáról.

D. RÉSZ

ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK

OPS 1.195

Az üzemeltetés irányítása

Az üzemben tartó köteles:

(a) A Hatóság által jóváhagyott operatív ellenőrzési rendszert felállítani és fenntartani; és

(b) Az AOC feltételei szerint üzemeltetett valamennyi járat felett operatív irányítást gyakorolni.

OPS 1.200

Üzemben Tartási Kézikönyv

Az üzemben tartó bocsásson az üzemeltető személyzet használatára és iránymutatásul egy Üzemben Tartási Kézikönyvet rendelkezésre a P résszel összhangban.

OPS 1.205

Az üzemeltető személyzet szakértelme

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes, a földi és repülési műveletekhez rendelt vagy abban közvetlenül részt vevő személyzet megfelelően el legyen igazítva, gyakorlatban bizonyítsa képességeit konkrét feladatai terén és legyen tudatában felelősségének és ezen kötelezettségek kapcsolatával az üzemeltetés egészével.

OPS 1.210

Eljárások bevezetése

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat és utasításokat minden egyes repülőgéptípushoz, amelyek tartalmazzák a földi személyzet és a repülőgép személyzeti tagjai kötelességeit a földi és légi üzemeltetés minden vonatkozásában.

2006. július 5., szerda

(b) Az üzemben tartó dolgozzon ki egy ellenőrző lista (check list) rendszert, amit a személyzet tagjai alkalmaznak a repülőgép üzemeltetés összes fázisában szabályos, rendkívüli és vészhelyzetekben, hogy biztosítsák az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt eljárások betartását.

(c) Az üzemben tartó nem kérheti a személyzet tagjától, hogy a repülés kritikus fázisainak folyamán a repülőgép biztonságos üzemeltetéshez előírtakon kívül egyéb tevékenységet végezzen.

OPS 1.215

Légiforgalmi irányító szolgálatok használata

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden járaton, ahol elérhető, használják a légiforgalmi irányító szolgálatokat.

OPS 1.216

Repülés közbeni operatív utasítások

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy repülés közbeni operatív utasításait, amelyek a légiforgalmi repülési terv változását tartalmazzák, koordinálják a légiforgalmi irányító szolgálat megfelelő egységével a repülőgéppel történő közlés előtt, ha ez megvalósítható.

OPS 1.220

A repülőterek üzemben tartó általi engedélyezése

Az üzemben tartó kizárólag azon repülőterek használatát engedélyezheti, amelyek megfelelőek az érintett repülőgéptípusokhoz és az üzemeltetés típusaihoz.

OPS 1.225

Repülőtér üzemeltetési minimumok

(a) Az üzemben tartó határozza meg az OPS 1.430-cal összhangban a repülőtér üzemeltetési minimumokat, minden, a OPS 1.220-szal összhangban engedélyezett kiinduló- és célállomásként, illetve kitérő célrepülőtérként engedélyezett repülőtérre.

(b) A fenti (a) pont szerint meghatározott minimumokhoz kötelező hozzáadni a Hatóság által előírt értéknöveléseket.

(c) Az adott típusú megközelítési és leszállási eljáráshoz a megadott minimum abban az esetben tekinthető érvényesnek, ha:

(1) a tervezett eljáráshoz előírt és az ábrán feltüntetett földi berendezések üzemképesek;

(2) az adott megközelítés-típushoz szükséges repülőgép rendszerek üzemképesek;

(3) a repülőgép teljesítménye megfelel az előírt feltételeknek; és

(4) a személyzet képesítése megfelelő.

OPS 1.230

Műszeres indulási és megközelítési eljárások

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az adott repülőtér elhelyezkedése szerinti állam által kidolgozott műszeres indulási és megközelítési eljárásokat használják.

(b) A fenti (a) bekezdésben leírtaktól eltérve a parancsnok elfogadhatja a légiforgalmi irányító szolgálat (ATS) engedélyét a közzétett indulási vagy megközelítési útvonaltól való eltéréshez, amennyiben biztosított az akadálymentesség kritériuma, valamint teljes mértékben számításba vették az üzemeltetési körülményeket. A megközelítés végső szakasza vizuális repüléssel, vagy a kidolgozott műszeres megközelítési eljárásnak megfelelően kell történjék.

2006. július 5., szerda

(c) A fenti (a) bekezdéssel összhangban megköveteltektől eltérő eljárásokat az üzemben tartó csak abban az esetben alkalmazhat, ha az adott repülőtér elhelyezkedése szerinti állam azokat – szükség esetén – jóváhagyta, valamint a Hatóság elfogadta.

OPS 1.235

Zajcsökkentési eljárások

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a műszeres repülés folyamán történő zajcsökkentéshez az ICAO PANC OPS 1. Kötet előírásainak betartásával (Dok.: 8168-OPS/6011).

(b) Az üzemben tartó által előírt felszálláskori zajcsökkentési eljárások bármely egyedi repülőgéptípusra legyenek azonosak az összes repülőtér esetén.

OPS 1.240

Üzemeltetési útvonalak és területek

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy repülőgép üzemeltetést csak olyan útvonalakon, illetve területeken folytassanak, ahol:

(1) a tervezett üzemeltetéshez megfelelő földi eszközöket és szolgáltatásokat biztosítanak, ideértve a meteorológiai szolgáltatásokat;

(2) a használni szándékozott repülőgép teljesítménye megfelelő ahhoz, hogy betarthassa a minimális repülési magassági követelményeket;

(3) a használni szándékozott repülőgép felszereltsége teljesíti a tervezett üzemeltetés minimális követelményeit;

(4) megfelelő térképek és ábrák állnak rendelkezésre (OPS 1.135 (a) pont (9) albekezdés hivatkozásai);

(5) ha két hajtóműves repülőgépeket használnak, az OPS 1.245 idő/távolság korlátain belül megfelelő repülőterek állnak rendelkezésre;

(6) Ha egy hajtóműves repülőgépeket használnak, biztonságos kényszerleszállást lehetővé tevő felületek állnak rendelkezésre.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemeltetést az üzemeltetési útvonalra vagy területre a Hatóság által előírt korlátozásokkal összhangban folytassák.

OPS 1.241

Üzemeltetés meghatározott, Csökkentett Függőleges Elkülönítési Minimumú (RVSM) légtérben

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a légtér azon meghatározott részein, ahol regionális léginavigációs megállapodás alapján 300 m (1 000 láb) függőleges elkülönítési minimum érvényes, ha azt a Hatóság engedélyezi (RVSM jóváhagyás). (Lásd az OPS 1.872-t is).

OPS 1.243

Üzemeltetés azokon a területeken, amelyekre speciális navigációs követelmények vonatkoznak

A Regionális Léginavigációs Egyezmények alapján az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet olyan területeken, illetve a légtér bizonyos részein, amelyekre minimális navigációs teljesítmény előírások vonatkoznak, ha a hatóság engedélyezi (MNPS/RNP/RNAN jóváhagyás) (Lásd az OPS 1.865 (c) pont (2) albekezdést és az OPS 1.870-t is).

2006. július 5., szerda

OPS 1.245

A megfelelő repülőtértől való maximális távolság az ETOPS engedéllyel nem rendelkező két hajtóműves repülőgépek esetén

(a) A Hatóságnak az OPS 1.246 (a) pontjával összhangban kiadott speciális engedélyének (ETOPS engedély) kivételével az üzemben tartó nem üzemeltethet kéthajtóműves repülőgépeket olyan útvonalon, amelynek van távolabbi pontja egy megfelelő repülőtértől a következőknél:

(1) A teljesítményosztályú repülőgépek esetén, ha vagy:

(i) a jóváhagyott utasférőhelyek legnagyobb száma legalább 20; vagy

(ii) a legnagyobb felszálló tömeg legalább 45 360 kg,

a 60 percen belül egy üzemképtelen hajtómű esetén utazósebességgel repült távolság, az alábbi (b) pont szerint meghatározva;

(2) A teljesítményosztályú repülőgépek esetén, ha:

(i) a jóváhagyott utasférőhelyek legnagyobb száma legfeljebb 19; és;

(ii) a legnagyobb felszálló tömeg kisebb. mint 45 360 kg, a 120 percen, vagy ha a Hatóság jóváhagyja, sugárhajtású repülőgépek esetén 180 percen belül egy üzemképtelen hajtómű esetén utazósebességgel repült távolság, az alábbi (b) pont szerint meghatározva;

(3) B vagy C teljesítményosztályú repülőgépek esetén az alábbiak közül a kisebbik:

(i) a 120 percen belül egy üzemképtelen hajtómű esetén utazósebességgel repült távolság, az alábbi (b) pont szerint meghatározva; vagy

(ii) 300 tengeri mérföld.

(b) Az üzemben tartó meghatároz egy sebességet, amely nem nagyobb a VMO sebességnél abból a célból, hogy kiszámítható legyen a legnagyobb távolság egy megfelelő repülőtértől minden kéthajtóműves repülőgéptípusra vagy -változatra azon tényleges sebességet alapul véve, amelyet a repülőgép egy üzemképtelen hajtóművel repülve fenn tud tartani az alábbi körülmények között:

(1) Nemzetközi egyezményes légkör (ISA);

(2) Vízszintes repülés:

(i) Sugárhajtású repülőgépek esetén az alábbiak közül a kisebb magasságon;

(A) FL 170; vagy

(B) azon maximális repülési magasság, amelyre a repülőgép egy üzemképtelen hajtóművel felemelkedhet és amelyet képes fenntartani az AFM-ben megadott teljes emelkedési sebességgel.

(ii) Légcsavaros repülőgépek esetén az alábbiak közül a kisebb magasságon;

(A) FL 80; vagy

(B) azon maximális repülési magasság, amelyre a repülőgép egy üzemképtelen hajtóművel felemelkedhet és amelyet képes fenntartani az AFM-ben megadott teljes emelkedési sebességgel.

(3) A megmaradt üzemelő hajtómű maximális állandó tolóereje vagy teljesítménye;

2006. július 5., szerda

(4) Az alábbiakból eredőnél nem kisebb repülőgép tömeg:

(i) felszállás tengerszintről a legnagyobb felszállási tömeggel; és

(ii) felemelkedés minden hajtóművel az optimális hosszútávú utazómagasságra; és

(iii) repülés minden hajtóművel a hosszútávú utazósebességgel ezen a magasságon, amíg a felszállástól eltelt idő nem egyenlő a fenti (a) albekezdésben előírt alkalmazandó távolsági küszöbértékkel.

(c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza a minden egyes repülőgép típusra vagy változatra jellemző következő adatokat:

(1) az utazósebességet egy üzemképtelen hajtóművel, a fenti (b) bekezdéssel összhangban meghatározva; és

(2) a maximális távolságot egy megfelelő repülőtértől, a fenti (a) és (b) bekezdésekkel összhangban meghatározva.

Megjegyzés: A fent meghatározott sebességek és magasságok (repülési szintek) használatának célja csak a megfelelő repülőtértől mért legnagyobb távolság meghatározása.

OPS 1.246

Megnövelt hatótávolságú üzemeltetés (ETOPS) kéthajtóműves repülőgépekkel

(a) Az üzemben tartó csak akkor folytasson üzemeltetést az OPS 1.245-tel összhangban meghatározott távolsági küszöbértéket túllépve, ha arra a Hatóság engedélyt ad (ETOPS jóváhagyás).

(b) Az ETOPS repülés megkezdése előtt az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy rendelkezésre áll egy megfelelő ETOPS útvonal alternatíva az engedélyezett eltérési időn belül, vagy a repülőgép üzemképességi állapotából eredően a MEL alapján meghatározott eltérési időn belül – amelyik rövidebb. (Lásd az OPS 1.297 (d) pontját is)

OPS 1.250

Minimális repülési magasságok megállapítása

(a) Az üzemben tartó határozza meg a minimális repülési magasságokat, valamint ezen magasságok meghatározásának módszereit az összes repülési útvonalszakasz vonatkozásában, amelyek biztosítják a terepszint feletti minimális magasságokat az F)-I) részek követelményeinek figyelembevételével.

(b) A minimális repülési magasságok meghatározásának összes módszerét jóvá kell hagyja a Hatóság.

(c) Amennyiben az átrepült államok által meghatározott minimális repülési magasságok meghaladják az üzemben tartó által megadottakat, a nagyobb értékek érvényesek.

(d) Az üzemben tartó a következő tényezőket vegye figyelembe a minimális repülési magasságok meghatározásakor:

(1) a repülőgép helyzetmegállapításának elérhető pontossága;

(2) a használt magasságmérő műszerek által jelzett értékek valószínű pontatlansága;

(3) a megteendő üzemeltetési útvonalak, illetve területek mentén a terep jellemzői (pl. a magasság hirtelen változásai);

4) a kedvezőtlen időjárási körülmények (pl. erős turbulencia és leszálló légáramlatok) előfordulásának valószínűsége; és

(5) a léginavigációs térképek lehetséges pontatlanságai.

(e) A fenti (d) albekezdés követelményeinek teljesítése során kellő figyelmet kell fordítani a következőkre:

(1) a hőmérséklet és a nyomás standard körülményektől való eltérése miatti korrekciók;

(2) az ATC követelményei; és

(3) bármely előre nem látható esemény a tervezett útvonalon.

2006. július 5., szerda

OPS 1.255

Üzemanyag-gazdálkodás

(a) Az üzemben tartó dolgozza ki üzemanyag-gazdálkodási politikáját a repüléstervezéshez és a repülés közbeni újratervezéshez, hogy biztosítsa, hogy minden repülőgépben elegendő mennyiségű üzemanyag legyen a tervezett repüléshez, valamint tartalék üzemanyag a tervezett repüléstől való eltérések esetére.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülések tervezése legalább az alábbi (1) és (2) bekezdéseken alapul:

(1) Az Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt eljárások és az alábbiakból származó adatok:

(i) a repülőgépgyártó által megadott adatok, vagy

(ii) az üzemanyagfogyasztás-követő rendszerből nyert, a repülőgépre jellemző aktuális adatok.

(2) Az üzemeltetési körülmények, amelyekben a repülés végrehajtása történik, beleértve a következőket:

(i) a repülőgép valós üzemanyagfogyasztási adatait;

(ii) az előrejelzett tömegeket;

(iii) a várható meteorológiai körülményeket; és

(iv) a légiirányító szolgálatok eljárásait és korlátozásait.

(c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repüléshez szükséges kifogyasztható üzemanyag-mennyiség repülés előtti kiszámítása tartalmazza a következőket:

(1) guruláshoz szükséges üzemanyag;

(2) útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag;

(3) tartaléküzemanyag, amely az alábbiakat tartalmazza:

(i) váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag;

(ii) kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag, ha előírt a kitérő célrepülőtér. (Ez nem zárja ki a kiinduló repülőtér kiválasztását alternatív célrepülőtérként);

(iii) vésztartalék üzemanyag; és

(iv) kiegészítő üzemanyag, ha előírt az üzemeltetés típusához (pl. ETOPS); és

(4) többlet üzemanyag, ha a parancsnok igényli.

(d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a kifogyasztható üzemanyag kiszámítására szolgáló repülés közbeni újratervezési eljárás, ha a repülést az eredetileg tervezettől eltérő útvonalon vagy célállomásra kell folytatni, a következőket tartalmazza:

(1) útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag a repülés hátralévő szakaszára;

(2) tartaléküzemanyag, amely az alábbiakat tartalmazza:

(i) váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag;

(ii) kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag, ha előírt a kitérő célrepülőtér. (Ez nem zárja ki a kiinduló repülőgép kiválasztását alternatív célrepülőtérként);

(iii) vésztartalék üzemanyag; és

(iv) kiegészítő üzemanyag, ha előírt az üzemeltetés típusához (pl. ETOPS); és

(3) többlet üzemanyag, ha a parancsnok igényli.

2006. július 5., szerda

OPS 1.260

Mozgáskorlátozott személyek szállítása

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a mozgáskorlátozott személyek (PRM-ek) szállítására.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy mozgáskorlátozott személy (PRM) számára ne jelölhessenek ki, illetve ne foglalhasson el olyan ülést, amelyen jelenlétével:

(1) akadályozza a személyzetet feladatai teljesítésében;

(2) gátolja a vészmentő berendezésekhez való hozzáférést; vagy

(3) akadályozza a repülőgép vészkiürítését.

(c) A parancsnokot értesíteni kell, ha a fedélzeten PRM-eket szállítanak.

OPS 1.265

Nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben levő személyek szállítása

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a be nem fogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben lévő személyek szállítására, hogy biztosítsa a repülőgép és a repülőgépen lévő személyek biztonságát. A parancsnokot kötelező tájékoztatni, ha a fedélzeten a fenti kategóriába tartozó személyeket kívánnak szállítani.

OPS 1.270

Poggyász és rakomány elhelyezése

(Lásd az OPS 1.270 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy az utastérbe csak olyan kézipogyászt vigyenek be, amelyek megfelelően és biztonságosan el lehet helyezni.

(b) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy minden olyan, a fedélzeten lévő csomagot és rakományt, amely sérülést vagy kárt okozhat, vagy eltorlaszolhatja a folyosókat vagy a kijáratokat, ha helyet változtat, mozgásukat megakadályozó tárolóhelyekre helyezzék el.

OPS 1.275

Szándékosan üres

OPS 1.280

Utasok ültetési rendje

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy az utasokat olyan helyre ültessék, ahol, ha vészkiürítésre van szükség, a legjobban segítik és nem gátolják a repülőgép kiürítését.

OPS 1.285

Az utasok tájékoztatása

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(a) Általános

(1) Az utasok kapjanak szóbeli tájékoztatást a biztonsági kérdésekről. A tájékoztatás része vagy egésze adható audio-vizuális prezentáció útján.

(2) Az utasok kapjanak olyan biztonsági tájékoztató kártyákat, amelyek ábrákkal illusztrálják az utasok által valószínűleg használt vészmentő eszközök és vészkijáratok működését.

2006. július 5., szerda

(b) Felszállás előtt

(1) Az utasokat a következőkről tájékoztatják, ha értelmezhető:

(i) dohányzási szabályok;

(ii) az üléstámlák legyenek függőleges helyzetben és a tálcák alap (visszacsukott) helyzetbe állítva

(iii) a vészkijáratok elhelyezkedése;

(iv) a padlón lévő menekülési útvonaljelzések elhelyezése és alkalmazása;

(v) a kézipoggyász elhelyezése;

(vi) a hordozható elektromos eszközök használatára vonatkozó korlátozások; és

(vii) a biztonsági tájékoztató kártyák elhelyezése és tartalma, és

(2) Az utasok a következőkről kapjanak bemutatót:

(i) biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek használata, beleértve a biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek becsatolását és kinyitását;

(ii) az oxigénes légzőberendezések elhelyezkedése és használata, ha szükséges (OPS 1.770 és OPS 1.775 hivatkozásai). Az utasokat arról is tájékoztatni kell, hogy oxigénes berendezések használata esetén oltsanak el minden dohányzó eszközt; és

(iii) a mentőmellények elhelyezkedése és használata, ha szükséges (OPS 1.825 hivatkozása).

(c) Felszállás után

(1) Az utasokat a következőkre kell emlékeztetni, ha értelmezhető:

(i) dohányzási szabályok; és

(ii) biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek használata, beleértve annak biztonsági előnyeit, hogy a biztonsági öveket ülve a biztonsági öv jelzés kigyulladásától függetlenül becsatolt állapotban tartják.

(d) Leszállás előtt

(1) Az utasokat a következőkre emlékeztetik, ha értelmezhető:

(i) dohányzási szabályok;

(ii) biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek használata;

(iii) az üléstámlák legyenek függőleges helyzetben és a tálcák alap (visszacsukott) helyzetbe állítva;

(iv) a kézipoggyász ismételt elzárása; és

(v) a hordozható elektromos eszközök használatára vonatkozó korlátozások.

(e) Leszállás után

(1) Az utasokat a következőkre emlékeztetik:

(i) dohányzási szabályok; és

(ii) biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek használata.

(f) Repülés közbeni vészhelyzet esetén az utasokat utasítják azon vészmentő tevékenységek végrehajtására, amelyek megfelelnek a körülményeknek.

OPS 1.290

A repülés előkészítése

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden szándékolt repülésre készüljön egy operatív repülési terv.

(b) A parancsnok ne kezdjen meg egy repülést, amíg nem győződött meg arról, hogy:

(1) A repülőgép légialkalmas állapotban van;

(2) A repülőgépet nem üzemeltetik a Konfigurációtól való eltérések jegyzéke (CDL) előírásaival ellentétes módon;

(3) A szándékolt repüléshez előírt műszerek és berendezések a K) és L) részekkel összhangban rendelkezésre állnak;

2006. július 5., szerda

(4) A műszerek és berendezések a MEL által előírt eltérések kivételével üzemképes állapotban vannak;

(5) Rendelkezésre állnak az Üzemben Tartási Kézikönyv azon részei, amelyek a repülés végrehajtásához szükségesek;

(6) Az OPS 1.125 és OPS 1.135 által előírt dokumentumok, kiegészítő információ és űrlapok a fedélzeten vannak;

(7) Rendelkezésre állnak a naprakész térképek, táblázatok és kapcsolódó dokumentáció, vagy azzal egyenértékű adatok a repülőgép tervezett repülésének végrehajtásához, beleértve az indokoltan várható kitérőket is. Ez foglaljon magába minden szükséges átszámítási táblázatot, amely szükséges azon üzemeltetés támogatásához, ahol metrikus magasság-, terepmagasság- és repülési szint adatokat kell használni;

(8) A tervezett repüléshez előírt földi berendezések és szolgáltatások rendelkezésre állnak és megfelelőek;

(9) Az Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott előírások az üzemanyag-, olaj-, oxigénszükséglet, valamint a minimális biztonságos magasságok, repülőtér üzemeltetési minimum és a kitérő célrepülőterek elérhetősége tekintetében betarthatók a tervezett repülés során;

(10) A teher elosztása megfelelő és a rögzítése biztonságos;

(11) A repülőgép tömege a felszálláshoz való gurulás megkezdésekor a repülésnek az F)-I) részekben foglaltakkal, ahogy azok rá vonatkoznak, összhangban történő végrehajtásához megfelelő; és

(12) A (9) és (11) bekezdésekben szereplőkön túli valamennyi egyéb üzemeltetési korlátozást is be lehet tartani.

OPS 1.295

Repülőterek kiválasztása

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a cél- és/vagy kitérő repülőtereknek az OPS 1.220-szal összhangban történő kiválasztásához repüléstervezéskor.

(b) Az üzemben tartónak az operatív repülési tervben ki kell választania és meg kell határoznia egy felszálló kitérő repülőteret arra az esetre, ha a kiinduló repülőtérre való visszatérés időjárási, vagy teljesítményi okok miatt nem lehetséges. A felszálló kitérő repülőtér az alábbi távolságokon belül legyen:

(1) Kéthajtóműves repülőgépek esetén vagy:

(i) egy óra repülési idő az az AFM-ben (Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben) egy üzemképtelen hajtóműre megadott utazósebességen szabványos csendes légköri körülmények között, a tényleges felszálló tömeget alapul véve; vagy

(ii) az üzemben tartó jóváhagyott ETOPS kitérési ideje, a MEL valamennyi korlátozását figyelembe véve, de legfeljebb két óra, az egy üzemképtelen hajtóműre az AFM-ben (Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben) megadott utazósebességen szabványos csendes légköri körülmények között a tényleges felszállási tömeg alapján az ETOPS-ra engedélyezett repülőgépekre és személyzetre; vagy

(2) két óra repülési idő az egy üzemképtelen hajtóműre az AFM-ben (Repülőgép Légiüzemeltetési Utasításban) megadott utazósebességen szabványos csendes légköri körülmények között, a tényleges felszálló tömeget alapul véve három- és négyhajtóműves repülőgépekre; és

(3) ha az AFM nem tartalmaz utazósebességet egy üzemképtelen hajtóműre, a számításhoz használt sebesség a megmaradó hajtómű(vek) által maximális folyamatos teljesítményre állítva elért sebesség legyen.

2006. július 5., szerda

(c) Az üzemben tartónak legalább egy kitérő célrepülőteret ki kell választania minden IFR szerinti repülésre, kivéve, ha:

(1) mindkét alábbi feltétel teljesül:

(i) a tervezett repülés időtartama felszállástól leszállásig nem haladja meg a 6 órát; és

(ii) a célrepülőtéren két kifutópálya áll rendelkezésre és használható, és a vonatkozó időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja a célrepülőtérre azt jelzi, hogy a célrepülőtérre érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban a felhőalap legalább 2 000 láb vagy a körözési magasság + 500 láb közül a nagyobb, és a látótávolság legalább 5 km lesz;

vagy

(2) a célállomás elszigetelt helyen van, s nincs megfelelő alternatív célállomás.

(d) Az üzemben tartónak két kitérő célrepülőteret kell kiválasztania, ha:

(1) a vonatkozó időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja a célrepülőtérre azt jelzi, hogy az érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban az időjárási körülmények az érvényes tervezési minimumok alatt lesznek; vagy

(2) nem áll rendelkezésre meteorológiai információ

(e) Az üzemben tartó valamennyi szükséges kitérő repülőteret az operatív repülési tervben írja elő.

OPS 1.297

Tervezési minimumok a műszeres repülési szabályok (IFR) szerinti repülésekhez

(a) Tervezési minimumok felszálló kitérő repülőterekhez. Az üzemben tartó csak akkor válasszon ki egy repülőteret felszálló kitérő repülőtérnek, ha a vonatkozó időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a repülőtérre érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban az időjárási körülmények az OPS 1.225-tel összhangban meghatározott érvényes leszállási minimummal azonosak vagy azoknál jobbak lesznek. A felhőalapot akkor kell figyelembe venni, ha csak nem precíziós és körözéses megközelítési módok állnak rendelkezésre. Az egy üzemképtelen hajtóművel való repülésre megadott összes korlátozást figyelembe kell venni.

(b) Tervezési minimumok a célrepülőterekre és a kitérő célrepülőterekre. Az üzemben tartó csak akkor válasszon ki egy repülőteret célrepülőtérnek vagy kitérő célrepülőtérnek, ha a vonatkozó időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a repülőtérre érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban az időjárási körülmények a következő érvényes leszállási minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak lesznek:

(1) Tervezési minimumok egy célrepülőtérre, kivéve az elszigetelt célrepülőtereket:

(i) RVR/látótávolság az OPS 1.225-tel összhangban meghatározva; és

(ii) nem precíziós vagy körözéses megközelítés esetén, a felhőalap az MDH-n vagy felette; és

(2) Tervezési minimumok (egy) kitérő célrepülőtérre (célrepülőterekre) és elszigetelt célrepülőterekre az alábbi 1. táblázat szerintiek lesznek:

2006. július 5., szerda

1. táblázat

Tervezési minimumok – Útvonali és célállomás kitérő repülőterek – Elszigetelt célrepülőterek

Megközelítés típusa	Tervezési minimumok
II és III kategória	I kategória (1. megjegyzés)
I kategória	Nem precíziós (1. és 2. megjegyzések)
Nem precíziós	Nem precíziós (1. és 2. megjegyzések) plusz 200 láb/1 000 m
Körözéses	Körözéses (2. és 3. megjegyzések)

1. megjegyzés: RVR.

2. megjegyzés: A felhőalap legalább az MDH legyen.

3. megjegyzés: Látótávolság.

(c) Tervezési minimumok útvonali kitérő repülőterekre. Az üzemben tartó csak akkor válasszon ki egy repülőteret útvonali kitérő repülőtérként, ha a vonatkozó időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a repülőtérre érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban az időjárási körülmények a fenti 1. táblázat szerinti érvényes leszállási minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak lesznek.

(d) tervezési minimumok egy ETOPS útvonali kitérő repülőtérre. Az üzemben tartó csak akkor válasszon ki egy repülőteret ETOPS útvonali kitérő repülőtérként, ha a vonatkozó időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a repülőtérre érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban az időjárási körülmények a következő 2. táblázat szerinti érvényes leszállási minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak lesznek, és ha összhangban van az üzemben tartó ETOPS jóváhagyásával.

2. táblázat

Tervezési minimumok – ETOPS

Megközelítés típusa	Tervezési minimumok	
(szükséges RVR/látótávolság és felhőalap, ha értelmezhető)		
A repülőtér rendelkezik		
	legalább két, 2 külön segítségen alapuló, 2 külön kifutópályát kiszolgáló külön megközelítési eljárással	legalább két, 2 külön segítségen alapuló, egy kifutópályát kiszolgáló külön megközelítési eljárással vagy legalább egy, egy segítségen alapuló, egy kifutópályát kiszolgáló megközelítési eljárással
II, III kat. (ILS, MLS) precíziós megközelítés	I kat. precíziós megközelítési minimumok	Nem precíziós megközelítési minimumok
I. kat. precíziós megközelítés (ILS, MLS)	Nem precíziós megközelítési minimumok	Körözési minimumok, vagy ha nem értelmezhetők, nem precíziós megközelítési minimumok plusz 200 láb/1 000 m

2006. július 5., szerda

Megközelítés típusa	Tervezési minimumok	
(szükséges RVR/látótávolság és felhőalap, ha értelmezhető)		
A repülőtér rendelkezik		
Nem precíziós megközelítés	Nem precíziós megközelítési minimumok plusz 200 láb/1 000 m vagy körözéses minimumok közül a kisebb	Körözéses minimumok és nem precíziós megközelítési minimumok plusz 200 láb/1 000 m közül a nagyobb
Körözéses megközelítés	Körözéses minimumok	

OPS 1.300

ATS repülési terv benyújtása

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy egy repülést csak akkor kezdjenek meg, ha benyújtottak egy ATS repülési tervet, vagy megfelelő információt helyeztek letétbe, hogy lehetővé tegyék szükség esetén a riasztó szolgálatok aktiválását.

OPS 1.305

Üzemanyag-feltöltés/-leeresztés az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor

(Lásd az OPS 1.305 1. függelékét)

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ne történjék a repülőgép üzemanyag-feltöltése/-leeresztése Avgas, vagy »wide-cut« típusú (pl. Jet-B, vagy ezzel egyenértékű) üzemanyaggal, vagy ezen típusú tüzelőanyagok keverékével az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor. Minden egyéb esetben tartsák be a szükséges óvórendszabályokat, valamint a repülőgépen megfelelően képesített személyzet teljesítsen szolgálatot, akik felkészültek a repülőgép kiürítésének kezdeményezésére és irányítására a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon.

OPS 1.307

Üzemanyag-feltöltés/-leeresztés wide-cut típusú üzemanyaggal

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a »wide cut« típusú üzemanyaggal (pl. Jet B vagy ezzel egyenértékű) történő feltöltésre/leeresztésre, ha ez szükséges.

OPS 1.308

Tolatás és vontatás

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden tolatási és vontatási eljárás feleljen meg a vonatkozó repülési szabványoknak és eljárásoknak.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépek gurulás előtti vagy utáni helyváltoztatása csak akkor történik vonórúd nélkül, ha:

(1) a repülőgépet kialakítása megóvja az első kerék kormányzási rendszer károsodásától vonórúd nélküli vontatáskor, vagy

(2) egy rendszer vagy eljárás figyelmezteti a hajózószemélyzetet, hogy egy ilyen károsodás történhetett vagy történt, vagy

(3) a vonórúd nélküli vontatójármű kialakítása megakadályozza a repülőgéptípus károsodását.

2006. július 5., szerda

OPS 1.310

A személyzet tagjainak tartózkodása szolgálati helyeiken

(a) A hajózószemélyzet tagjai

(1) A felszállás és leszállás folyamán a hajózószemélyzet minden egyes pilótafülkei szolgálatot teljesítő tagja köteles szolgálati helyén tartózkodni.

(2) A repülés minden szakasza során a hajózószemélyzet minden egyes pilótafülkei feladatot ellátó tagja köteles szolgálati helyén tartózkodni, kivéve, ha távolléte feladatainak ellátásához vagy élettani szükségletek miatt szükséges, feltéve, hogy ezen időszakok alatt is legalább egy megfelelően képesített pilóta marad a repülőgép vezérlőszerveinél.

(3) A repülés minden szakasza során a hajózószemélyzet minden egyes pilótafülkei feladatot ellátó tagja maradjon éber. Ha az éberség hiányát észlelik, megfelelő ellenintézkedéseket kell tenni. Ha váratlan fáradtságot észlelnek, a parancsnok által szervezett szabályozott pihenési eljárás használható, ha a munkaterhelés lehetővé teszi. Az ilyen módon igénybevett szabályozott pihenés semmiképpen nem tekinthető a repülési idő korlátainak számításában pihenési időnek, se nem indokol bármely szolgálati időt.

(b) Légiutas-kísérő személyzet. A repülőgép összes olyan fedélzetén, amelyet utasok foglalnak el, a légiutas-kísérő személyzet oda rendelt tagjai a repülés kritikus fázisaiban üljenek kijelölt szolgálati helyeiken.

OPS 1.315

Vészkiürítés segédeszközei

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy a gurulás, felszállás és leszállás előtt, valamint ha biztonságos és célszerű, a vészkiürítéshez automatikusan működésbe lépő segédeszköz legyen aktiválva.

OPS 1.320

Ülések, biztonsági övek és hevederek

(a) A személyzet tagjai

(1) Felszállás és leszállás folyamán, és amikor a parancsnok biztonsági szempontból szükségesnek tartja, a személyzet minden tagja legyen megfelelően biztosítva az összes rendelkezésre álló biztonsági övvel és hevederrel.

(2) A repülés minden más fázisában a hajózószemélyzet minden tagja tartsa biztonsági övét becsatolva, míg szolgálati helyén tartózkodik.

(b) Utasok

(1) Felszállás és leszállás előtt és gurulás közben, és amikor biztonsági szempontból szükségesnek tartja, a parancsnok gondoskodjon arról, hogy a fedélzeten lévő valamennyi utas egy ülésben vagy fekhelyen tartózkodjon megfelelően becsatolt biztonsági övvel vagy hevederrel, ahol az rendelkezésre áll.

(2) Az üzemben tartó dolgozzon ki rendelkezést, és a parancsnok gondoskodjon arról, hogy csak az erre előírt repülőgépülések legyenek több személy által elfoglalhatók, és ezen ülésekben csak egy felnőtt és egy csecsemő tartózkodhat, akit megfelelően rögzíteni kell a kiegészítő hevederrel, vagy más rögzítő eszközzel.

OPS 1.325

Utastér és konyha(ák) biztosítása

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy a gurulás, felszállás és leszállás előtt az összes kijárat és menekülési útvonal akadályoktól mentes legyen.

(b) A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a felszállás és leszállás előtt, valamint mindenkor, ha biztonsági szempontból szükséges, az összes felszerelés és poggyász biztonságosan rögzített legyen.

2006. július 5., szerda

OPS 1.330

Vészmentő felszerelések hozzáférhetősége

A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a vészmentő felszerelések az azonnali használathoz könnyen hozzáférhetők maradjanak.

OPS 1.335

Dohányzás a fedélzeten

(a) A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a fedélzeten senki se dohányozhasson, ha:

(1) biztonsági szempontból szükségesnek tartja;

(2) amíg a repülőgép a földön tartózkodik, kivéve, ha az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott eljárásokkal összhangban külön meg van engedve;

(3) a kijelölt dohányzó területeken kívül, a folyosókon és a mellékhelyiség(ek)ben;

(4) a csomagterekben és/vagy az egyéb olyan területeken, ahol az elhelyezett csomagok tárolása nem lángálló konténerekben vagy lángálló vászonburkolattal befedve történik; és

(5) az utastér azon részeiben, ahol oxigénellátás történik.

OPS 1.340

Meteorológiai körülmények

(a) Egy IFR szerinti repülés során a parancsnok:

(1) csak akkor kezdje meg a felszállást; és

(2) csak akkor folytassa a repülést azon a ponton túl, ahol egy módosított repülési terv érvényes repülés közbeni újratervezés esetén, ha rendelkezésre áll az információ, hogy a célrepülőtereken és/vagy az OPS 1.295-ben előírt kitérő repülőter(ek)en várható időjárási feltételek az OPS 1.297-ben előírt tervezési minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak.

(b) Egy IFR repüléskor a parancsnok csak akkor folytathatja tovább a repülést az alábbi pontokon túl:

(1) az elhatározási ponton, ha az elhatározási pont eljárást alkalmazza; vagy

(2) az előre meghatározott ponton, ha az előre meghatározott pont eljárást alkalmazza, ha rendelkezésre áll az információ, hogy a célrepülőtereken és/vagy az OPS 1.295-ben előírt kitérő repülőter(ek)en várható időjárási feltételek az OPS 1.297-ben előírt tervezési minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak.

(c) Egy IFR szerinti repüléskor a parancsnok csak akkor folytassa a repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legújabb információ azt jelzi, hogy az érkezés várható időpontjában a célrepülőtéren vagy legalább egy kitérő célrepülőtéren az időjárási feltételek az érvényes repülőtéri tervezési minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak.

(d) Egy VFR szerinti repülés során a parancsnok csak akkor kezdje meg a felszállást, ha az aktuális meteorológiai jelentések vagy az aktuális jelentések és előrejelzések kombinációja azt jelzi, hogy az útvonalon vagy az útvonal azon részén, amelyen VFR szerint repülnek, a megfelelő időben a meteorológiai feltételek olyanok, hogy lehetővé teszik az ezen szabályok betartását.

2006. július 5., szerda

OPS 1.345

Jég és egyéb szennyezőanyagok – Földi eljárások

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat. amelyeket követni kell, ha a repülőgép földi jégmentesítése és jegesedésgátlása és ehhez kapcsolódó felülvizsgálata szükséges.

(b) A parancsnok csak akkor kezdje meg a felszállást, ha a külső felületeken nincs olyan lerakódás, amely kedvezőtlenül befolyásolhatja a teljesítményt és/vagy az irányíthatóságot, kivéve az Üzemben Tartási Kézikönyvben megengedett mértéket.

OPS 1.346

Jég és egyéb szennyezőanyagok – Repülés közbeni eljárások

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a várható vagy tényleges jegesedési körülmények közötti repülésekre.

(b) A parancsnok csak akkor kezdje meg a repülést és csak akkor repüljön szándékosan várható vagy tényleges jegesedési körülmények között, ha a repülőgép ilyen feltételek közötti megfelelésre bizonylatolva van és fel van szerelve.

OPS 1.350

Üzemanyag- és olajellátás

A parancsnok csak akkor kezdje meg a repülést, ha meggyőződött arról, hogy a repülőgép legalább a repülés biztonságos végrehajtásához tervezett mennyiségű üzemanyagot és olajat magával viszi, figyelembe véve a várható üzemeltetési feltételeket.

OPS 1.355

Felszállás körülményei

A felszállás megkezdése előtt a parancsnok győződjön meg arról, hogy a rendelkezésére álló információk szerint az időjárás a repülőtéren és a használandó kifutópálya állapota nem akadályozza a biztonságos felszállást és indulást.

OPS 1.360

A felszállási minimumok alkalmazása

A felszállás megkezdése előtt a parancsnok győződjön meg arról, hogy a futópályamenti látótávolság (RVR), vagy a repülőgép felszállásának irányában a látótávolság az érvényes minimumokkal azonos, vagy azoknál jobb.

OPS 1.365

Minimális repülési magasságok

A parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés vezetését bízták, csak akkor repüljön az előírt repülési magasság alatt, ha az a felszálláshoz vagy leszálláshoz szükséges.

OPS 1.370

Szimulált rendellenes helyzetek repülés közben

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy a kereskedelmi célú légiszállító repülések végrehajtása során ne kerüljön sor vészhelyzeti eljárások részbeni, vagy teljes alkalmazását igénylő rendellenességek, vészhelyzetek, valamint mesterségesen előidézett IMC (műszeres meteorológiai körülmények) szerinti repülés szimulációjára.

2006. július 5., szerda

OPS 1.375

Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás

(lásd az OPS 1.375 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárást annak biztosítására, hogy a repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzésekre és üzemanyag-gazdálkodásra sor kerül.

(b) A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a repülés közben megmaradó kifogyasztható üzemanyag mennyisége ne legyen kevesebb, mint amennyi a vésztartalék-üzemanyag megmaradása mellett szükséges egy olyan repülőtérig történő repüléshez, amelyen biztonságosan le lehet szállni.

(c) A parancsnok jelentsen be kényszerhelyzetet, ha a leszálláskorra számítottan megmaradó kifogyasztható üzemanyag kevesebb, mint a vésztartalék-üzemanyag kell legyen.

OPS 1.380

Szándékosan üres

OPS 1.385

Kiegészítő oxigén használata

A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a személyzetnek a repülés során a repülőgép biztonságos üzemeltetése szempontjából létfontosságú feladatot végző tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a kabinmagasság 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, valamint ha a kabinmagasság meghaladja a 13 000 lábat.

OPS 1.390

Kozmikus sugárzás

(a) Az üzemben tartó vegye figyelembe a személyzet tagjainak szolgálat közbeni expozícióját a kozmikus sugárzásnak (beleértve elhelyezkedésüket) és tegye meg a következő intézkedéseket a személyzet azon tagjaira, akik évente 1 mSv-nél nagyobb sugárzásnak vannak kitéve:

(1) mérje fel expozíciójukat;

(2) vegye figyelembe a felmért expozíciót munkarendjük megszervezésekor, hogy csökkentse a személyzet nagymértékben kitett tagjainak dózisait;

(3) Tájékoztassa a személyzet érintett tagjait a munkájukkal járó egészségügyi kockázatról;

(4) Gondoskodjon arról, hogy a személyzet női tagjainak munkarendje, mihelyt értesítették az üzemben tartót, hogy terhesek, a magzat egyenértékű dózisát olyan alacsonyan tartsa, ahogy az ésszerűen megvalósítható és mindenképpen gondoskodjon arról, hogy a dózis ne haladja meg az 1 mSv-t a terhesség hátralévő időtartama alatt;

(5) Gondoskodjon arról, hogy egyedi nyilvántartást vezessenek a személyzet azon tagjaira, akiknél nagy expozíció fordulhat elő. Ezen expozícióról az egyént évente és az üzemben tartó elhagyásakor is értesíteni kell.

(b) (1) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet 15 000 m (49 000 láb) felett, ha az OPS 1.680-ban előírt felszerelés üzemképes, vagy az OPS 1.680-ban előírt eljárást betartják.

(2) A parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés vezetését bízták, kezdeményezze az ereszkedést mihelyt megvalósítható, ha a kozmikus sugárzási dózisnak az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott határértékét túllépték.

2006. július 5., szerda

OPS 1.395

Földfelszín közelségének észlelése

Amennyiben a hajózószemélyzet bármely tagja vagy a földközelségjelző rendszer a föld indokolatlan közelségét észleli, a parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés vezetését bízták, gondoskodjon arról, hogy azonnal megkezdjék a korrekciót a biztonságos repülési helyzet elérése érdekében.

OPS 1.398

Összeütközés-elhárító fedélzeti rendszer (ACAS) használata

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy:

(a) Ha az ACAS fel van szerelve és működőképes, olyan üzemmódban kell használni repülés során, amely lehetővé teszi, hogy elkerülési javaslatokat (RA) tegyen, kivéve, ha ez az adott időben fennálló körülményeknek nem felelne meg.

(b) Ha az ACAS egy másik repülőgéphez való indokolatlan közelséget (RA) jelez, a parancsnok vagy a pilóta, akire a repülőgép irányítását bízták, gondoskodjon arról, hogy azonnal megkezdjék a korrekciót a biztonságos elkülönítés érdekében, kivéve, ha a behatolót vizuálisan azonosították és megállapították, hogy nem jelent fenyegetést.

OPS 1.400

Megközelítés és leszállás körülményei

A leszálláshoz történő megközelítés elkezdése előtt a parancsnok győződjön meg arról, hogy a repülőtéren az időjárás, valamint a használandó kifutópálya állapota a rendelkezésre álló információk szerint lehetővé teszi a biztonságos megközelítést, leszállást, illetve a megszakított megközelítést, figyelembe véve az Üzemben Tartási Kézikönyvben a teljesítményre vonatkozó információkat.

OPS 1.405

A megközelítés megkezdése és folytatása

(a) A parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés vezetését bízták, megkezdheti a műszeres megközelítést függetlenül a jelentett RVR/látótávolságtól, de a megközelítést ne folytassa a külső markeren vagy az azzal egyenértékű ponton túl, ha a jelentett RVR/látótávolság az érvényes minimumok alatt van.

(b) Amennyiben az RVR nem áll rendelkezésre, az RVR értékek levezethetők a jelentett látótávolságból az OPS 1.430 1. függelékének (h) albekezdése szerint.

(c) Amennyiben a külső marker, vagy ezzel egyenértékű pontnak a fenti (a) pont szerinti elhagyása után a jelentett RVR/látótávolság az érvényes minimumnál kevesebbre csökken, a megközelítés folytatható az elhatározási magasság (DA/H) vagy a süllyedés minimális magassága (MDA/H) eléréséig.

(d) Amennyiben nincs külső marker, vagy ezzel egyenértékű pont, a parancsnoknak vagy a pilótának, akire a repülés vezetését bízták, akkor kell határoznia a megközelítés folytatásáról vagy megszakításáról, mielőtt a megközelítés végső szakaszában a repülőtér fölött 1 000 láb alá süllyed. Ha az MDA/H a repülőtér fölött legalább 1 000 láb, az üzemben tartó határozzon meg minden megközelítési eljárásra egy magasságot, amely alatt a megközelítést nem szabad folytatni, ha az RVR/látótávolság az érvényes minimumnál kisebb.

(e) A megközelítés folytatható az elhatározási magasság (DA/H) vagy a süllyedés minimális magassága (MDA/H) alatt is, majd elvégezhető a leszállás, amennyiben a vizuális referenciák azonosíthatók és fenntarthatók a DA/H vagy MDA/H elérésekor.

2006. július 5., szerda

(f) A földetérési zóna RVR értéke mindig irányadó. Ha jelentik és relevánsak, a félúti és a megállási végponti RVR szintén irányadó A minimális félúti RVR érték 125 m vagy a földetérési zónára előírt RVR, ha az kevesebb, és 75 m a megállási végpontra. Kigurulási iránymutató vagy vezérlő rendszerrel ellátott repülőgépekre a minimális RVR érték 75 m.

Megjegyzés: »releváns« ebben az összefüggésben azt jelenti, hogy az a kifutópályának a leszállás nagysebességű, körülbelül 60 csomóra csökkenő szakaszában használt része.

OPS 1.410

Üzemeltetési eljárások – Pályaküszöb átrepülési magasság

Az üzemben tartó dolgozzon ki üzemeltetési eljárásokat annak biztosítására, hogy a precíziós megközelítést végző repülőgép a pályaküszöb átrepülését megfelelő biztonsági tűréssel (safe margin) végezze oly módon, hogy a repülőgép leszállási konfigurációban legyen.

OPS 1.415

Fedélzeti (repülési) napló

A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a fedélzeti (repülési) naplót kitöltsék.

OPS 1.420

Események jelentése

(a) Terminológia

(1) Esemény: egy, a légijármű üzemeltetésével kapcsolatos eset, amely nem baleset, és hatással van vagy lehet az üzemeltetés biztonságára.

(2) Súlyos esemény: egy olyan eset, amelyben olyan körülmények jelentkeznek, amelyek azt jelzik, hogy majdnem baleset történt.

(3) Baleset: Egy légijármű üzemeltetésével kapcsolatos olyan eset, amely aközött a két időpont között történik, amikor bármely személy repülési céllal felszáll a repülőgépre és amikor minden ilyen személy leszállt, amelyben:

(i) egy személy halálosan vagy súlyosan megsebesült annak következtében, hogy:

(A) a légijárművön tartózkodott;

(B) közvetlen kapcsolatba került a légijármű bármelyik részével, beleértve azokat is, amelyek leváltak a légijárműről; vagy

(C) közvetlenül kapcsolatba került a hajtómű gázáramával; kivéve, ha a sérülés természetes okok eredménye, vagy a személy saját maga okozta vagy más személyek okozták, vagy ha a sérülést olyan potyautasok szenvedték el, akik az utasok és személyzet számára rendesen hozzáférhető területeken kívül rejtőzködtek; vagy

(ii) a légijármű károsodást vagy szerkezeti meghibásodást szenved, amely károsan befolyásolja a légijármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit, és rendes körülmények között a károsodott alkatrész nagyjavítását vagy cseréjét igényelné; kivéve a hajtóműhiba vagy károsodás esetét, amikor a károsodás csak a hajtóműre, burkolatára vagy tartozékaira korlátozódik; illetve kivéve, ha a károsodás csak a légcsavarokra, forgószárnylapátokra, szárnyvégekre, antennákra, gumikra, áramvonalazó burkolatokra, vagy a légijármű borításán történt kisebb horpadásokra vagy szúrt lyukakra korlátozódik; vagy

(iii) a légijármű eltűnt vagy teljesen megközelíthetetlen.

2006. július 5., szerda

(b) Események jelentése. Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat az események jelentésére, figyelembe véve az alábbiakban leírt kötelezettségeket és az alábbi (d) albekezdésben leírt körülményeket.

(1) Az OPS 1.085 (b) pontja meghatározza a személyzet tagjainak kötelezettségeit olyan események jelentésében, amelyek veszélyeztetik vagy veszélyeztethetik az üzemeltetés biztonságát.

(2) A repülőgép parancsnoka vagy üzemben tartója küldjön jelentést a Hatóság részére minden olyan eseményről, amely veszélyeztette vagy veszélyeztetheti a repülés biztonságos végrehajtását.

(3) A jelentéseket az esemény azonosításától számított 72 órán belül kell feladni, kivéve ha ezt kivételes körülmények gátolják.

(4) A parancsnok gondoskodjon arról, hogy minden ismert vagy feltételezett műszaki meghibásodást és műszaki határérték túllépést bejegyezzenek a repülőgép műszaki naplójába, amelyek azalatt történtek, hogy ő volt felelős a repülésért. Ha a meghibásodás vagy a műszaki határérték túllépése veszélyezteti vagy veszélyeztetheti a biztonságos üzemeltetést, a parancsnok ezen kívül kezdeményezze jelentés adását a Hatóság részére a fenti (b) pont (2) albekezdésével összhangban.

(5) A (b) pont fenti (1), (2) és (3) albekezdéseivel összhangban jelentett eseményekről, amelyek a repülőgép, felszerelése vagy földi kiszolgáló berendezés meghibásodásából, működési hibájából vagy hiányosságából erednek vagy azzal kapcsolatosak, és amelyek a repülőgép folyamatos légialkalmasságára kedvezőtlen hatással vannak vagy lehetnek, az üzemben tartó köteles tájékoztatni a jelentés Hatóságnak történő benyújtásával egyidejűleg a tervezésért felelős szervezetet vagy a szállítót, vagy ha van ilyen, a folyamatos légialkalmasságért felelős szervezetet.

(c) Balesetek és súlyos események jelentése.

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a balesetek és súlyos események jelentésére, figyelembe véve az alábbiakban leírt kötelezettségeket és az alábbi (d) albekezdésben leírt körülményeket.

(1) A parancsnok értesítse az üzemben tartót valamennyi balesetről vagy súlyos eseményről, amely azalatt történt, hogy ő volt felelős a repülésért. Ha a parancsnok nem képes erre az értesítésre, feladatát a személyzet bármely más tagja vegye át, ha erre képes, figyelembe véve az üzemben tartó által meghatározott hierarchiát.

(2) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemben tartó államának Hatóságát, a legközelebbi megfelelő hatóságot (ha nem az üzemben tartó államának Hatósága) és az üzemben tartó állama által értesíteni megkövetelt valamennyi más szervezetet a rendelkezésre álló leggyorsabb eszközzel és – csak balesetek esetén – legkésőbb mielőtt a repülőgépet elmozdítják, értesítsenek bármely balesetről vagy súlyos eseményről, kivéve ha ezt kivételes körülmények akadályozzák.

(3) A repülőgép parancsnoka vagy üzemben tartója az üzemben tartó államának Hatósága számára adjon jelentést a baleset vagy súlyos esemény bekövetkezésétől számított 72 órán belül.

(d) Specális jelentések.

Alábbiakban írjuk le azokat az eseteket, amelyek esetén speciális értesítési és jelentési módszereket kell alkalmazni:

(1) Légiforgalmi események. A parancsnok késedelem nélkül értesítse az érintett légiforgalmi irányító szolgálati egységet az eseményről és tájékoztassa szándékáról, hogy egy légiforgalmi esemény jelentést nyújtson be, miután a repülést befejezték, ha a repülést a következők veszélyeztették:

(i) összeütközést megközelítő helyzet bármely egyéb repülő eszközzel;

2006. július 5., szerda

(ii) hibás légiforgalmi eljárások, vagy ha a légiforgalmi irányító szolgálat vagy a hajózószemélyzet nem tartotta be a megfelelő eljárásokat;

(iii) a légiforgalmi irányító szolgálat berendezéseinek meghibásodása.

A parancsnok ezen kívül a Hatóságot is tájékoztassa az eseményről.

(2) Összeütközés elhárító fedélzeti rendszer elkerülési javaslat (RA). A parancsnok értesítse az érintett légiforgalmi irányító szolgálati egységet és nyújtson be egy ACAS jelentést a Hatóságnak, ha egy repülés közben egy légijármű egy ACAS elkerülési javaslat alapján manőverezett.

(3) Madarak által okozott veszélyhelyzetek és ütközések

(i) A parancsnok azonnal tájékoztassa a helyi légiforgalmi irányító szolgálati egységet, ha potenciális madárveszélyt észlel.

(ii) Ha tudomással bír arról, hogy madárral ütközött, a parancsnok leszállás után nyújtson be írásban egy madárral ütközési jelentést a Hatóságnak, ha a légijármű, amelyért felelős, a légijármű jelentős károsodásával vagy valamely fontos szolgáltatás kiesésével vagy meghibásodásával járó ütközést szenvedett egy madárral. Ha a madárral ütközést akkor fedezték fel, amikor a parancsnok nincs szolgálatban, az üzemben tartó felelős a jelentés benyújtásáért.

(4) Vészhelyzetek repülés közben a fedélzeten lévő veszélyes áru mellett. Ha repülés közben vészhelyzet következik be és a helyzet lehetővé teszi, a parancsnok tájékoztassa a megfelelő légiforgalmi irányító szolgálati egységet a fedélzeten lévő valamennyi veszélyes áruról. Miután a légijármű leszállt, a parancsnok, ha az eset kapcsolatban volt a veszélyes áruk szállításával, tartsa be az OPS 1.1225-ben előírt jelentési kötelezettségeket is.

(5) Jogellenes beavatkozás. A repülőgép fedélzetén történt jogellenes beavatkozást követően a parancsnok vagy távollétében az üzemben tartó a lehető leghamarabb nyújtson be jelentést a helyi Hatóság és az üzemben tartó államának Hatósága részére. (Lásd az OPS 1.1245-öt is)

(6) Potenciális veszélyt jelentő körülmények észlelése. A parancsnok a lehető leghamarabb értesítse a megfelelő légiforgalmi irányító szolgálati egységet, ha repülés közben egy potenciális veszélyt jelentő körülményt, mint a terep vagy a navigációs berendezés szabálytalanságát, egy meteorológiai jelenséget vagy egy vulkáni hamufelhőt észlelt.

OPS 1.425

Fenntartva

Az OPS 1.270 1. függeléke

Poggyász és rakomány elhelyezése

Az üzemben tartó által annak biztosítására kidolgozott eljárások, hogy a kézipoggyászt és a rakományt megfelelően és biztonságosan elhelyezzék, vegye figyelembe a következőket:

(1) Az utastérben szállított minden tárgyat csak olyan helyen szabad elhelyezni, amely képes azt megtartani;

(2) A tárolóhelyeken és mellettük kiírt tömegkorlátozásokat nem szabad túllépni;

(3) Az ülés alatti elhelyezés csak akkor használható, ha az ülés rögzítő rúddal rendelkezik és a poggyász méretei lehetővé teszik a megfelelő rögzítést ezzel a rúddal;

(4) Csak akkor tárolhatók tárgyak a WC-ben vagy olyan válaszfalaknak támasztva, amelyek alkalmatlanok az előre, oldalt, vagy felfelé irányuló mozgás elleni rögzítésre, ha a válaszfalakon van olyan tábla, amely meghatározza az itt elhelyezhető maximális tömeget;

2006. július 5., szerda

(5) A zárható rekeszekbe helyezett poggyász és rakomány nem lehet olyan méretű, hogy akadályozza a rekeszajtók biztonságos bezárását;

(6) Poggyász és rakomány elhelyezése tilos olyan helyen, ahol gátolhatja a hozzáférést a vészmentő felszereléshez; és

(7) A felszállás és leszállás előtt, valamint a »Biztonsági öveket becsatolni« jelzések meggyulladása alkalmával vagy más ilyen irányú utasítás esetén ellenőrzést kell végezni annak biztosítására, hogy a poggyászok olyan helyen vannak elhelyezve, ahol nem akadályozhatják a repülőgép kiürítését, illetve nem idéznek elő sérülést leesés (vagy egyéb elmozdulás) esetén, amely a repülés ezen szakaszain lehetséges.

Az OPS 1.305 1. függeléke

Üzemanyag-feltöltés/-leeresztés az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor

Az üzemben tartó dolgozzon ki üzemeltetési eljárásokat az üzemanyaggal történő feltöltésre/leeresztésre az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor a következő elővigyázatossági intézkedések megtételének biztosítására:

(1) Egy képesített személynek egy előírt helyen kell maradnia az utasokkal a fedélzeten végzett üzemanyagellátási műveletek során. Ez a képesített személy képes kell legyen a tűzvédelmi és tűzoltási, kommunikációs és a repülőgép kiürítésének kezdeményezésével és irányításával kapcsolatos vészhelyzeti eljárások végrehajtására;

(2) A repülőgép belső kommunikációs rendszerében vagy más alkalmas eszközzel létre kell hozni és rendelkezésre kell tartani egy kétirányú kapcsolatot az üzemanyagfeltöltést felügyelő földi személyzet és a fedélzeten tartózkodó képesített személyzet között;

(3) A személyzetet, alkalmazottakat és utasokat figyelmeztetni kell, hogy üzemanyag-feltöltés/-leeresztés fog történni;

(4) A »Biztonsági öveket becsatolni« jelzés nem világíthat;

(5) A »Dohányozni tilos« jelzések és a belső világítás, amely lehetővé teszi a vészkijáratok azonosítását, legyen bekapcsolva;

(6) Az utasokat utasítani kell a biztonsági övek kikapcsolására és dohányzás mellőzésére;

(7) Elegendő számú képesített személy legyen a fedélzeten és legyen felkészülve egy azonnali vészkiürítésre;

(8) Amennyiben a repülőgépben üzemanyag-gőz észlelhető, vagy egyéb veszély keletkezik az üzemanyagfeltöltés/-leeresztés folyamán, kötelező az üzemanyagáramlás azonnali leállítása;

(9) Szabadon kell hagyni a kijáratok alatt a terep azon területeit, amelyekre az esetleges vészkiürítés és csúszdakibocsátás történhet; és

(10) Fel kell készülni a biztonságos és gyors kiürítésre.

Az OPS 1.375 1. függeléke

Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás

(a) Repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzések

(1) A parancsnok gondoskodjon arról, hogy repülés során rendszeres időközönként üzemanyag-ellenőrzéseket végeznek. A megmaradt üzemanyagot fel kell jegyezni és ki kell értékelni a következőképpen:

(i) összehasonlítva a tényleges fogyasztást a tervezett fogyasztással;

(ii) ellenőrizve, hogy a megmaradt üzemanyag elegendő-e a repülés befejezésére; és

(iii) meghatározva a célállomásra történő megérkezéskor várhatóan megmaradó üzemanyagot.

(2) A vonatkozó üzemanyag-adatokat fel kell jegyezni.

2006. július 5., szerda

(b) Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás.

(1) Ha egy repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzés azt eredményezi, hogy a célállomásra érkezéskor megmaradó számított üzemanyag kevesebb, mint a szükséges kitérő üzemanyag plusz a vésztartalék üzemanyag, a parancsnoknak figyelembe kell vennie a célrepülőtéren, a kitérő repülőtérre vezető kitérő útvonalon és a kitérő célrepülőtéren fennálló forgalmi és üzemeltetési feltételeket, hogy eldöntse, hogy folytassa-e az utat a célrepülőtérre vagy kitérjen-e, hogy a vésztartaléknál ne szálljon le kevesebb üzemanyaggal.

(2) Egy elszigetelt repülőtérre való repülésnél: Meg kell határozni a lehető legutolsó kitérési pontot valamely rendelkezésre álló útbaeső kitérő repülőtérre. Ezen pont elérése előtt a parancsnok mérje fel az elszigetelt repülőtér fölött várhatóan megmaradó üzemanyagot, az időjárási feltételeket, az elszigetelt repülőtéren és valamennyi útbaeső repülőtéren az üzemeltetési feltételeket, mielőtt ledönti, hogy folytatja-e az utat az elszigetelt repülőtérre vagy kitér egy útbaeső repülőtérre.

E. RÉSZ

ÜZEMELTETÉS MINDEN IDŐJÁRÁSBAN

OPS 1.430

Repülőtér üzemeltetési minimumok – Általános rendelkezések

(lásd az OPS 1.430 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó minden használni szándékozott repülőtérre alakítson ki repülőtér üzemeltetési minimumokat, amelyek nem kisebbek az 1. függelékben megadott értékeknél. Az ilyen minimumok meghatározási módszerei a Hatóság számára elfogadhatóak legyenek. Ezek a minimumok ne legyenek alacsonyabbak, mint amelyeket a repülőtér elhelyezkedése szerinti állam állapít meg, kivéve, ha ezt ez az állam külön jóváhagyta.

Megjegyzés: A fenti pont nem tiltja a nem tervezett kitérő repülőtérre a minimumok repülés közbeni kiszámítását, ha az egy jóváhagyott módszerrel összhangban történik.

(b) Egy adott üzemeltetésre vonatkozó repülőtér üzemeltetési minimumok meghatározásakor az üzemben tartó teljes mértékben vegye figyelembe a következőket:

(1) a repülőgép típusát, teljesítményét és kezelési jellemzőit;

(2) a hajózószemélyzet összetételét, szakértelmüket és tapasztalatukat;

(3) a használatra kiválasztható kifutópályák méreteit és jellemzőit;

(4) a rendelkezésre álló vizuális és nem vizuális földi segítségek megfelelőségét és teljesítményét

(5) a repülőgépen a felszállás, megközelítés, kilebegtetés, leszállás, gurulás és megszakított megközelítés során történő navigáció és/vagy (ahogy arra vonatkozik) a repülési út meghatározása céljára rendelkezésre álló berendezéseket;

(6) Az akadályokat azokon a megközelítési, megszakított megközelítési és emelkedési területeken, amelyek a váratlan helyzetekben végrehajtandó eljárások alkalmával szükségesek, valamint a szükséges térközt;

(7) Az akadályoktól mentes magasságot műszeres megközelítési eljárások esetén; és

(8) A meteorológiai körülmények meghatározásának és jelentésének eszközeit.

(c) Az ebben a részben hivatkozott repülőgép-kategóriákat az OPS 1.430 (c) pont 2. függelékében megadott módszerrel összhangban kell meghatározni.

2006. július 5., szerda

OPS 1.435

Terminológia

A jelen részben használatos kifejezések jelentése a következő:

(1) Körözés. A műszeres megközelítés vizuális szakasza a repülőgép helyzetének leszálláshoz történő beállítására olyan kifutópálya esetén, amelynek elhelyezése nem megfelelő az egyenes megközelítéshez.

(2) Eljárások kis látótávolság esetén (LVP). A biztonságos üzemeltetés biztosítása céljából a repülőtéren alkalmazott eljárások a II és III kategóriájú (CAT II és III) megközelítések és a kis látótávolságon történő felszállások alkalmával.

(3) Felszállás kis látótávolságon (LVTO). Felszállás, ha a futópályamenti látótávolság (RVR) kevesebb, mint 400 m.

(4) Repülésvezérlő rendszer Automatikus és/vagy vegyes leszállási rendszert magába foglaló rendszer.

(5) Hibára nem reagáló (Fail-Passive) repülésvezérlő rendszer. A repülésvezérlő rendszer abban az esetben hibára nem reagáló, ha meghibásodása esetén nincs jelentős irányeltérés vagy letérés a repülési útvonalról vagy magasságról, a leszállás azonban nem automatikusan történik. Egy hibára nem reagáló repülésvezérlő rendszer esetén a pilóta a meghibásodást követően átveszi a repülőgép irányítását.

(6) Hiba esetén is működő (Fail-Operational) repülésvezérlő rendszer. A repülésvezérlő rendszer abban az esetben hiba esetén is működő, ha a riasztási magasság alatt bekövetkező meghibásodás ellenére a megközelítés, kilebegtetés és leszállás automatikusan végrehajtható. Meghibásodás esetén az automatikus leszállási rendszer hibára nem reagáló rendszerként működik.

(7) Hiba esetén is működő (Fail-Operational) vegyes leszállási rendszer. Egy hibára nem reagáló elsődleges automatikus leszállási rendszert és egy másodlagos független irányító rendszert tartalmazó rendszer, amely utóbbi lehetővé teszi a pilóta számára a kézi leszállást az elsődleges rendszer meghibásodása után.

Megjegyzés: Egy tipikus másodlagos független irányító rendszer magába foglal egy felső útmutató monitort (head up display), amely rendszerint a vezérlési parancs információt mutatja, előfordulhat azonban alternatívaként a helyzet (vagy eltérés) jelzése is.

(8) Látással történő megközelítés. Megközelítési eljárás, amelyben a műszeres megközelítés egy részét vagy egészét nem hajtják végre, és a megközelítés a terep vizuális észlelésével történik.

OPS 1.440

Üzemeltetés kis látótávolságnál – Általános üzemeltetési szabályok

(Lásd az OPS 1.440 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó csak akkor folytasson II vagy III kategóriájú üzemeltetést, ha:

(1) minden érintett repülőgép rendelkezik bizonyítvánnyal arról, hogy üzemelhet 200 láb alatti elhatározási magasságokon, vagy elhatározási magasság nélkül, valamint a minden időjárásra vonatkozó CS-AWO-nak megfelelő, vagy a Hatóság által ezzel egyenértékűként elfogadott berendezésekkel felszerelt;

(2) megfelelő rendszer van kiépítve és fenntartva a megközelítés és/vagy automatikus leszállás sikeres és hibás végrehajtásának rögzítésére és az üzemeltetés teljeskörű biztonságának monitorolására;

(3) az üzemeltetést a Hatóság jóváhagyta;

(4) a hajózószemélyzet legalább két pilótából áll; és

(5) az elhatározási magasságot rádiós magasságmérővel határozzák meg.

(b) Az üzemben tartó csak akkor végezzen felszállásokat kis látótávolságon, ahol a futópályamenti látótávolság (RVR) kevesebb, mint 150 m (A, B és C kategóriájú repülőgépek) vagy kevesebb mint 200 m (D kategóriájú repülőgépek), ha a Hatóság azt engedélyezte.

2006. július 5., szerda

OPS 1.445

Üzemeltetés kis látótávolságnál – repülőtéri feltételek

(a) Az üzemben tartó csak akkor használjon egy repülőteret II vagy III kategóriájú üzemeltetésre, ha a repülőteret az állam, amelynek területén elhelyezkedik, ilyen üzemeltetésre jóváhagyta.

(b) Az üzemben tartó győződjön meg arról, hogy a kis látótávolság eljárásainak (LVP) a kidolgozása megtörtént és ezeket betartják azokon a repülőtereken, amelyeken kis látótávolság esetén történő üzemeltetést szándékoznak folytatni.

OPS 1.450

Üzemeltetés kis látótávolságnál – Oktatás és minősítések

(Lásd az OPS 1.450 1. függelékét)

Az üzemben tartó kis látótávolságon történő felszállás, II és III kategóriájú üzemeltetés előtt gondoskodjon a következőkről:

(1) A hajózószemélyzet minden tagja:

(i) teljesítse az 1. függelékben előírt oktatási és ellenőrzési követelményeket, beleértve a repülőgépszimulátoros oktatást az RVR-nek és elhatározási magasságnak az üzemben tartó II/III kategóriára szóló jóváhagyásának megfelelő korlátozó értékei közötti üzemeltetésben; és

(ii) legyen az 1. függelékkel összhangban minősítve;

(2) Az oktatást és ellenőrzést a Hatóság által jóváhagyott és az Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt tanmenetnek megfelelően végezzék. Ez az oktatás az N részben leírton túlmenően szükséges; és

(3) A hajózószemélyzet képzettsége az üzemeltetésnek és a repülőgéptípusnak megfelelő.

OPS 1.455

Üzemeltetés kis látótávolságnál – Üzemeltetési eljárások

(Lásd az OPS 1.455 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat és utasításokat a kis látótávolságnál történő felszállásra és a II és III kategóriájú üzemeltetésre. Ezeket az eljárásokat az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza és foglalják magukba a hajózószemélyzet tagjainak feladatait a gurulás, felszállás, kilebegtetés, leszállás, kigurulás és megszakított megközelítés esetére, ahogy az értelmezhető.

(b) A parancsnok győződjön meg a következőkről:

(1) A kis látótávolságon történő felszállás, illetve a CAT II vagy III megközelítés megkezdése előtt a vizuális és nem vizuális eszközök állapota megfelelő;

(2) Megfelelő kis látótávolság eljárások (LVP-k) vannak hatályban a légiforgalmi irányító szolgálattól a kis látótávolságon történő felszállás vagy egy II vagy III kategóriájú megközelítés megkezdése előtt kapott információk szerint; és

(3) A hajózószemélyzet tagjai megfelelően képzettek egy 150 m (A, B és C kategóriájú repülőgépek) vagy 200 m (D kategóriájú repülőgépek) alatti RVR-nél kis látótávolságon történő felszállás megkezdése előtt.

OPS 1.460

Üzemeltetés kis látótávolságnál – Minimális felszerelés

(a) Az üzemben tartó szerepeltesse az Üzemben Tartási Kézikönyvben azt a minimális felszerelést, amelynek üzemképesnek kell lennie egy kis látótávolságon történő felszálllás vagy egy II vagy III kategóriájú megközelítés megkezdésekor az AMF-fel vagy más jóváhagyott dokumentummal összhangban.

2006. július 5., szerda

(b) A parancsnok győződjön meg arról, hogy a repülőgép és a releváns fedélzeti rendszerek állapota megfelelő a folytatandó speciális művelethez.

OPS 1.465

VFR üzemeltetési minimumok

(Lásd az OPS 1.465 1. függelékét)

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) A VFR szerinti repüléseket a látva repülési szabályokkal összhangban és az OPS 1.465 1. függelékének táblázatával összhangban folytassák.

(2) Ne kezdjenek meg speciális VFR szerinti repüléseket, ha a látótávolság kisebb 3 km-nél, és ne folytassák, ha a látótávolság kisebb 1,5 km-nél.

Az OPS 1.430 1. függeléke

Repülőtér üzemeltetési minimumok

(a) Felszállási minimumok

(1) Általános

(i) Az üzemben tartó által meghatározott felszállási minimumokat látótávolsági vagy RVR határértékként kell meghatározni, figyelembe véve minden releváns tényezőt minden használni tervezett repülőtérre és a repülőgép jellemzőit. Ha induláskor és/vagy kényszerleszálláskor külön igény van akadályok látására és elkerülésére, további feltételeket (pl. felhőalapot) kell előírni.

(ii) A parancsnok csak akkor kezdje meg a felszállást, ha az indulási repülőtéren az időjárási feltételek legalább elérik az arra a repülőtérre érvényes leszállási minimumokat, kivéve, ha egy alkalmas kitérő felszállási repülőtér áll (kényszerleszállásra) rendelkezésre.

(iii) Ha a jelentett meteorológiai látótávolság a felszálláshoz szükséges alatt van és az RVR-t nem jelentik, csak akkor lehet megkezdeni a felszállást, ha a parancsnok meg tudja határozni, hogy az RVR/látótávolság a felszállási kifutópálya hosszában legalább az előírt minimum érték.

(iv) Ha nem áll rendelkezésre jelentett meteorológiai látótávolság vagy RVR, a felszállás csak akkor kezdhető meg, ha a parancsnok meg tudja határozni, hogy az RVR/látótávolság a felszállási kifutópálya hosszában legalább az előírt minimum érték.

(2) Vizuális referencia. A felszállási minimumokat úgy kell megválasztani, hogy kielégítő tájékozódást biztosítsanak a repülőgép irányításához mind a kedvezőtlen körülmények között megszakított felszállás, mind a kritikus hajtómű kiesése esetén tovább folytatott felszállás esetére.

(3) Szükséges RVR/látótávolság

(i) Többhajtóműves repülőgépek esetén – amelyek teljesítménye lehetővé teszi, hogy a kritikus hajtómű meghibásodásakor a felszállás bármely szakaszában a repülőgép megállhasson, vagy folytassa a felszállást a repülőtér fölött 1 500 m magasságig, miközben az akadályokat az előírt biztonsági tűrésekkel el tudja kerülni – az üzemben tartó által meghatározott felszállási minimum RVR/látótávolság értékek nem lehetnek alacsonyabbak, mint az alábbi 1. táblázatban megadottak –, kivéve a következő (4) bekezdésben előírt eseteket:

2006. július 5., szerda

1. táblázat

RVR/látótávolság felszálláshoz

Felszállási RVR/látótávolság	
Eszközök	RVR/látótávolság (3. megjegyzés)
Nincs (csak nappal)	500 m
Kifutópálya széle kivilágítva és/vagy középvonala jelezve	250/300 m (1. és 2. megjegyzés)
Kifutópálya széle és középvonala kivilágítva	200/250 m (1. megjegyzés)
Kifutópálya széle és középvonala kivilágítva és többszörös RVR információ	150/200 m (1. és 4. megjegyzés)

1. *megjegyzés:* D kategóriájú repülőgépekre a magasabb értékek érvényesek.

2. *megjegyzés:* Éjjeli üzemeltetéshez legalább a kifutópálya szélén és végén szükséges kivilágítás.

3. *megjegyzés:* A felszállási nekifutás kezdeti szakaszára jellemző jelentett RVR/látótávolság helyettesíthető a pilóta értékelésével.

4. *megjegyzés:* A szükséges RVR értéket az összes releváns RVR jelentési ponton el kell érni a fenti 3. megjegyzésben szereplő kivétellel.

(ii) Azon többhajtóműves repülőgépek esetén, amelyek teljesítménye olyan, hogy a kritikus hajtóműegység meghibásodása esetén nem felelnek meg a fenti (a) pont (3) (i) albekezdésében szereplő teljesítmény-feltételeknek, szükségessé válhat az újra-leszállás, melynek során szükséges lehet a felszállási területen lévő akadályok látása és elkerülése. Ezen repülőgépek üzemeltethetők a következőkben megadott felszállási minimummal, amennyiben alkalmasak a vonatkozó akadály elkerülési követelmények teljesítésére az adott magasságon bekövetkező hajtómű meghibásodás esetén. Az üzemben tartó a felszállási minimum meghatározásakor azt a magasságot vegye alapul, amelyre egy üzemképtelen hajtómű esetén a nettó felszállási útvonal létrehozható. Az alkalmazott RVR érték nem lehet kisebb mint a fenti 1. táblázatban vagy a lenti 2. táblázatban megadottnál.

2. táblázat

A feltételezett hajtómű meghibásodási magasság a kifutópálya fölött és a hozzátartozó RVR/látótávolság

Felszállási RVR/látótávolság – repülési útvonal	
A feltételezett hajtómű meghibásodási magasság a felszálló kifutópálya fölött	RVR/látótávolság (2. megjegyzés)
< 50 láb	200 m
51 – 100 láb	300 m
101 – 150 láb	400 m
151 – 200 láb	500 m
201 – 300 láb	1 000 m
> 300 láb	1 500 m (1. megjegyzés)

1. *megjegyzés:* Az 1 500 m akkor is érvényes, ha nem lehet pozitív felszállási repülési útvonalat létrehozni.

2. *megjegyzés:* A felszállási nekifutás kezdeti szakaszára jellemző jelentett RVR/látótávolság helyettesíthető a pilóta értékelésével.

2006. július 5., szerda

(iii) Ha nem áll rendelkezésre jelentett RVR vagy meteorológiai látótávolság, a parancsnok csak akkor kezdje meg a felszállást, ha meg tudja határozni, hogy a tényleges körülmények kielégítik az vonatkozó felszállási minimumokat.

(4) Kivételek a fenti (a) pont (3)(i) albekezdése alól:

(i) A hatóság jóváhagyása esetén és ha az alábbi (A)-(E) bekezdések követelményei teljesültek, az üzemben tartó szűkítheti a felszállási minimumokat 125 m (A, B és C kategóriájú repülőgépekre) vagy 150 m RVR-re (D kategóriájú repülőgépekre), ha:

(A) kis látótávolsági eljárások vannak hatályban;

(B) egymástól legfeljebb 15 m-re lévő nagy erősségű kifutópálya középvonal fények és egymástól legfeljebb 60 m távolságra lévő nagy erősségű szegélyfények üzemelnek;

(C) a hajózószemélyzet tagjai kielégítően elvégezték az oktatást a repülőgépszimulátoron;

(D) a pilótafülkéből 90 m látótér látható a felszálláshoz történő nekifutás megkezdésekor; és

(E) a szükséges RVR értéket az összes releváns RVR jelentési pontra elérték.

(ii) A hatóság jóváhagyása esetén, ha a repülőgép üzemben tartója a felszálláshoz egy jóváhagyott oldalirányú irányító rendszert alkalmaz, a felszállási minimum lecsökkenthető 125 m alatti (A, B és C kategóriájú repülőgépekre) vagy 150 m RVR-re (D kategóriájú repülőgépekre); de 75 m-nél nem kisebbre, ha III kategóriájú leszállásnak megfelelő kifutópálya védelem és berendezések állnak rendelkezésre.

(b) Nem precíziós megközelítés

(1) Rendszer minimumok

(i) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a nem precíziós megközelítési eljárásokra a rendszer minimumok, – amelyek alapja az ILS (Siklópálya nélkül) (csak LLZ), VOR, NDB, SRA és VDF – ne legyenek alacsonyabbak, mint az alábbi 3. táblázatban megadott MDH (süllyedés minimális magassága) értékek.

3. táblázat

Rendszer minimumok nem precíziós megközelítés kiszolgáló berendezéseihez

Rendszer minimumok	
Eszköz	Legalacsonyabb MDH
ILS (silópálya nélkül – LLZ)	250 láb
SRA (½ NM-nél végződve)	250 láb
SRA (1 NM-nél végződve)	300 láb
SRA (2 NM-nél végződve)	350 láb
VOR	300 láb
VOR/DME	250 láb
NDB	300 láb
VDF (QDM és QGH)	300 láb
SRA (½ NM-nél végződve)	250 láb

2006. július 5., szerda

(2) Süllyedés minimális magassága. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a nem precíziós megközelítéskor a süllyedés minimális magassága nem alacsonyabb, mint vagy:

(i) a repülőgépkategória OCH/OCL értéke; vagy

(ii) a rendszer minimum.

(3) Vizuális. A pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést MDA/MDH alatt, ha az alkalmazandó futópályára a következőkben megadott vizuális referenciák legalább egyikét tisztán látja és azonosítani tudja:

(i) a bevezető fényrendszer elemei;

(ii) a pályaküszöb;

(iii) a pályaküszöb jelzések;

(iv) a pályaküszöb fények;

(v) a pályaküszöb azonosító fények;

(vi) az optikai siklópálya jelzés;

(vii) a földetérési zóna, vagy a földetérési zóna jelzések;

(viii) a földetérési zóna fények;

(ix) a kifutópálya szegélyfények; vagy

(x) más, a Hatóság által elfogadott vizuális referenciák.

(4) Szükséges RVR. Az üzemben tartó által nem precíziós megközelítés esetén használandó legkisebb minimumok a következők:

4a. táblázat

RVR nem precíziós megközelítésre – teljes jelzésrendszer

Nem-precíziós megközelítés minimumok Teljes jelzésrendszer ((1), (5), (6) és (7) megjegyzések)				
MDH	RVR/repülőgépkategória			
	A	B	C	D
250 – 299 láb	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300 – 449 láb	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450 – 649 láb	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 láb és több	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

4b. táblázat

RVR nem precíziós megközelítésre – közepes jelzésrendszer

Nem-precíziós megközelítés minimumok Közepes jelzésrendszer ((2), (5), (6) és (7) megjegyzések)				
MDH	RVR/repülőgépkategória			
	A	B	C	D
250 – 299 láb	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300 – 449 láb	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450 – 649 láb	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 láb és több	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

2006. július 5., szerda

4c táblázat

RVR nem precíziós megközelítésre – alapszintű jelzésrendszer

Nem-precíziós megközelítés minimumok Alapszintű jelzésrendszer ((3), (5), (6) és (7) megjegyzések)				
MDH	RVR/repülőgépkategória			
	A	B	C	D
250 – 299 láb	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300 – 449 láb	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450 – 649 láb	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 láb és több	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

4d táblázat

RVR nem precíziós megközelítésre – nincs bevezető jelzésrendszer

Nem-precíziós megközelítés minimumok Nincs bevezető jelzőrendszer ((4), (5), (6) és (7) megjegyzések)				
MDH	RVR/repülőgépkategória			
	A	B	C	D
250 – 299 láb	1 000 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300 – 449 láb	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450 – 649 láb	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 láb és több	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

1. *megjegyzés:* A teljes jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 720 m vagy több HI/MI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.

2. *megjegyzés:* A közepes jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 420 és 719 m közötti HI/MI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll.

3. *megjegyzés:* Az alapszintű jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 420 m-nél kevesebb HI/MI bevezető fényből, bármennyi LI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.

4. *megjegyzés:* Ha nincs bevezető jelzésrendszer, az a kifutópálya jelzéseiből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll. vagy nincs semmilyen fény.

5. *megjegyzés:* A táblázatok csak azon hagyományos megközelítési eljárásokhoz alkalmazhatók, amelyek névleges süllyedési meredeksége 4°-nál nem nagyobb. Az ennél nagyobb süllyedési meredekség szükségessé teszi, hogy az optikai siklópálya jelzés (pl. PAPI) is látható legyen a süllyedés minimális magasságánál.

6. *megjegyzés:* A fenti számok vagy jelentett RVR értékek vagy az alábbi (h) albekezdésben foglalt módon RVR-re konvertált meteorológiai látótávolság értékek.

7. *megjegyzés:* A 4a., 4b., 4c. és 4d. táblázatban szereplő MDH az MDH kezdeti számítására vonatkozik. A kapcsolódó RVR kiválasztásakor nem szükséges figyelembe venni a tíz lábra történő felkerekítést, amelyet üzemeltetési célokból, például az MDA-ra történő konverzióhoz, végeznek.

2006. július 5., szerda

(5) Éjszakai üzemeltetés. Az éjszakai üzemeltetéshez legalább a kifutópálya szegély- pályaküszöb- és a kifutópálya végét jelző fényeknek világítaniuk kell.

(c) Precíziós megközelítés – I kategóriájú üzemeltetés

(1) Általános. Az I kategóriájú üzemeltetés a precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS, MLS vagy PAR alkalmazásával, 200 lábnál nem kisebb elhatározási magassággal, valamint legalább 550 m futópályamenti látótávolsággal.

(2) Elhatározási magasság. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az I kategóriájú precíziós leszálláskor alkalmazott elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:

(i) a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvében előírt legkisebb elhatározási magasság, ha elő van írva;

(ii) az a legkisebb magasság, amíg a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül;

(iii) a repülőgép kategóriájához tartozó OCH/OCL; vagy

(iv) 200 láb.

(3) Vizuális referencia. A pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést a fenti (c) (2) albekezdés szerint meghatározott I kategóriájú elhatározási magasság alatt, ha az alkalmazandó kifutópályára a következőkben megadott vizuális referenciák legalább egyikét tisztán látja és azonosítani tudja:

(i) a bevezető fényrendszer elemei;

(ii) a pályaküszöb;

(iii) a pályaküszöb jelzések;

(iv) a pályaküszöb fények;

(v) a pályaküszöb azonosító fények;

(vi) az optikai siklópálya jelzés;

(vii) a földetérési zóna, vagy a földetérési zóna jelzések;

(viii) a földetérési zóna fények; vagy

(ix) a kifutópálya szegélyfények.

(4) Szükséges RVR. Az üzemben tartó által az I kategóriájú üzemeltetésre használandó legkisebb minimumok a következők:

5. táblázat

RVR I kategóriájú megközelítésre az eszközök és a DH függvényében

I kategória minimumok				
Elhatározási magasság (7. megjegyzés)	Eszközök/RVR (5. megjegyzés)			
	Teljes (1. és 6. megj.)	Közepes (2. és 6. megj.)	Alapszint (3. és 6. megj.)	Nincs (4. és 6. megj.)
200 láb	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201 – 250 láb	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251 – 300 láb	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 láb vagy több	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

1. *megjegyzés:* A teljes jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 720 m vagy több HI/MI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.

2006. július 5., szerda

2. *megjegyzés:* A közepes jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 420 és 719 m közötti HI/MI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll.

3. *megjegyzés:* Az alapszintű jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 420 m-nél kevesebb HI/MI bevezető fényből, bármennyi LI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.

4. *megjegyzés:* Ha nincs bevezető jelzésrendszer, az a kifutópálya jelzéseiből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll. vagy nincs semmilyen fény.

5. *megjegyzés:* A fenti számok vagy jelentett RVR értékek vagy az alábbi (h) albekezdésben foglalt módon RVR-re konvertált meteorológiai látótávolság értékek.

6. *megjegyzés:* A táblázatok csak azon hagyományos megközelítési eljárásokhoz alkalmazhatók, amelyek névleges süllyedési meredeksége 4° (fok)-nál nem nagyobb.

7. *megjegyzés:* Az 5. táblázatban szereplő MDH az MDH kezdeti számítására vonatkozik. A kapcsolódó RVR kiválasztásakor nem szükséges figyelembe venni a tíz lábra történő felkerekítést, amelyet üzemeltetési célokból, például a DA-ra történő konverzióhoz, végeznek.

(5) Egypilótás üzemeltetés. Egy pilótával történő üzemeltetés esetén az üzemben tartó az összes megközelítési eljáráshoz köteles kiszámítani a minimális RVR-t az OPS 1.430 és a jelen függelék szerint. 800 méternél rövidebb RVR nem megengedett, kivéve az ILS-hez, vagy MLS-hez kapcsolt megfelelő robotpilóta használatakor, amely esetekre a normál minimum érték érvényes. Az alkalmazott elhatározási magasság nem lehet kevesebb, mint a robotpilóta minimális használati magasságának 1,25-szöröse.

(6) Éjszakai üzemeltetés. Éjszakai üzemeltetéshez legalább a kifutópálya szegélyfények, pályaküszöb fények és a kifutópálya végét jelző fények legyenek bekapcsolva.

(d) Precíziós megközelítés – II kategóriájú üzemeltetés

(1) Általános. A II kategóriájú üzemeltetés a precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS vagy MLS alkalmazásával:

(i) 200 lábnál kisebb, de legalább 100 láb elhatározási magassággal; és

(ii) legalább 300 m futópályamenti látótávolsággal.

(2) Elhatározási magasság. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a II kategóriájú üzemeltetéskor alkalmazott elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:

(i) a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvében előírt legkisebb elhatározási magasság, ha elő van írva;

(ii) az a legkisebb magasság, amíg a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül;

(iii) a repülőgép kategóriájához tartozó OCH/OCL;

(iv) az az elhatározási magasság, amelyik a hajózószemélyzetnek üzemeltetni engedélye van; vagy

(v) 100 láb.

2006. július 5., szerda

(3) Vizuális referencia. A pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést a fenti (d) pont (2) albekezdése szerint meghatározott II kategóriájú elhatározási magasság alatt, ha az alkalmazandó kifutópályára egy legalább három egymást követő fényből álló vizuális referencia elérhető és fenntartható, amelyek a bevezető fények középső fénye, vagy a földetérési zóna fényei, vagy a kifutópálya középvonalának fényei, vagy a kifutópálya szegélyfényei, vagy ezek kombinációja. Ennek a vizuális referenciának a földi minta egy oldalirányú elemét tartalmaznia kell, pl. a bevezető fények egy keresztfényét vagy a leszállási pályaküszöböt vagy a földetérési zóna fényeinek egy oldalhatárolóját.

(4) Szükséges RVR. Az üzemben tartó által a II kategóriájú üzemeltetésre alkalmazandó legkisebb minimumok a következők:

6. táblázat

RVR II kategóriájú megközelítésre a DH függvényében

II kategóriájú minimumok		
Elhatározási magasság	Automatikusan kapcsolva DH alattig (lásd az 1. megjegyzést)	
	RVR/A, B és C repülőgépkategória	RVR/D repülőgépkategória
100 láb – 120 láb	300 m	300 m (2. megj.)/350 m
121 láb – 140 láb	400 m	400 m
141 láb és több	450 m	450 m

1. megjegyzés: Ebben a táblázatban az »automatikusan kapcsolva DH alattig« az automatikus repülésirányító rendszer folyamatos használatát jelenti olyan magasságig, amely legfeljebb a vonatkozó DH 80 %-a. Ezért a légialkalmassági követelmények az automatikus repülésirányító rendszer legkisebb bekapcsolási magasságán keresztül befolyásolhatják az alkalmazandó DH-t.

2. megjegyzés: 300 m használható automatikusan leszálló D kategóriájú repülőgépre.

(e) Precíziós megközelítés – III kategóriájú üzemeltetés

(1) Általános. A III kategóriájú üzemeltetést az alábbi alcsoportokra osztjuk:

(i) III A kategóriájú üzemeltetés. Precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS vagy MLS alkalmazásával:

(A) 100 lábnál kisebb elhatározási magassággal; és

(B) legalább 200 m futópályamenti látótávolsággal.

(ii) III B kategóriájú üzemeltetés. Precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS vagy MLS alkalmazásával:

(A) 50 lábnál kisebb elhatározási magassággal vagy elhatározási magasság nélkül; és

(B) 200 m-nél kisebb, de legalább 75 m futópályamenti látótávolsággal.

Megjegyzés: Ha az elhatározási magasság (DH) és a kifutópálya menti látótávolság (RVR) nem esnek ugyanabba a kategóriába, az RVR fogja meghatározni, hogy az üzemeltetést melyik kategóriában kell figyelembe venni.

2006. július 5., szerda

(2) Elhatározási magasság. Azon üzemeltetésre, ahol elhatározási magasságot használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:

(i) az AFM-ben előírt legkisebb elhatározási magasság, ha elő van írva;

(ii) az a legkisebb magasság, amíg a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül; vagy

(iii) az az elhatározási magasság, amelyig a hajózószemélyzetnek üzemeltetni engedélye van.

(3) Elhatározási magasság nélküli üzemeltetés. Elhatározási magasság nélküli üzemeltetés csak akkor folytatható, ha:

(i) az elhatározási magasság nélküli üzemeltetést az AFM engedélyezi;

(ii) a megközelítési eszközei és a repülőtér berendezései támogatni tudják az elhatározási magasság nélküli üzemeltetést; és

(iii) az üzemben tartó rendelkezik engedéllyel az elhatározási magasság nélküli III kategóriájú üzemeltetésre.

Megjegyzés: III kategóriájú kifutópálya esetén feltételezhető, hogy elhatározási magasság nélküli üzemeltetést támogatni tudnak, kivéve ha külön korlátozva van, ahogy az AIP-ben vagy a NOTAM-ban közzé van téve.

(4) Vizuális referencia

(i) III A kategóriájú üzemeltetés vagy hibára nem reagáló repülésvezérlő rendszerrel folytatott III B kategóriájú üzemeltetés esetén a pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést a fenti (e) pont (2) albekezdésével összhangban meghatározott elhatározási magasság alatt, ha legalább három egymást követő fényből álló vizuális referencia elérhető és fenntartható, amelyek a bevezető fények középső fénye, vagy a földetérési zóna fényei, vagy a kifutópálya középvonalának fényei, vagy a kifutópálya szegélyfényei, vagy ezek kombinációja.

(ii) Hiba esetén is működő repülésvezérlő rendszerrel folytatott, elhatározási magasságot alkalmazó III B kategóriájú üzemeltetés esetén a pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést a fenti (e) pont (2) albekezdésével összhangban meghatározott elhatározási magasság alatt, ha legalább egy középvonali fényt tartalmazó vizuális referencia elérhető és fenntartható.

(iii) Elhatározási magasság nélküli III kategóriájú üzemeltetés esetén nem követelmény a vizuális kapcsolat a kifutópályával földetérés előtt.

(5) Szükséges RVR. Az üzemben tartó által III kategóriájú üzemeltetés esetén használandó legkisebb minimumok a következők:

7. táblázat

RVR III kategóriájú megközelítés esetére a DH és a kigurulási vezérlő/irányító rendszer függvényében

III kategória minimumai			
Megközelítés kategóriája	Elhatározási magasság (láb) (2. megj.)	Kigurulás vezérlő/irányító rendszer	RVR (m)
III A	100 láb alatt	Nem szükséges	200 m
III B	100 láb alatt	Hibára nem reagáló	150 m (Note 1)
III B	50 láb alatt	Hibára nem reagáló	125 m
III B	50 láb alatt vagy elhatározási magasság nélkül	Hiba esetén is működő	75 m

1. megjegyzés: A minden időjárásra vonatkozó CS-AWO 321(b)(3)-mal összhangban lévő igazolással rendelkező repülőgépekre.

2. megjegyzés: A repülésirányító rendszer redundanciáját a minden időjárásra vonatkozó CS-AWO szerint a minimális igazolt elhatározási magasság határozza meg.

2006. július 5., szerda

(f) Körözés

(1) Az üzemben tartó által a körözésre alkalmazandó legalacsonyabb minimumok a következők:

8. táblázat

Láthatóság és MDH körözésre a repülőgép kategóriája függvényében

	Repülőgép kategóriája			
	A	B	C	D
MDH	400 láb	500 láb	600 láb	700 láb
Minimális meteorológiai látótávolság	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

(2) Az előírt pályán történő körözés ennek az (f), körözés c. bekezdésnek az értelmezésében elfogadott eljárás

(g) Látással történő megközelítés. Az üzemben tartó ne alkalmazzon egy 800 m vagy azalatti RVR-t látással történő megközelítésre.

(h) A jelentett meteorológiai látótávolság konverziója RVR-ré

(1) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a meteorológiai látótávolság konverzióját RVR-re nem használják a felszállási minimumok, a II vagy III kategóriájú minimumok kiszámítására, vagy ha egy jelentett RVR rendelkezésre áll.

Megjegyzés: Ha az RVR-t mint a repülőtér üzemben tartója által becsült maximális érték fölötti értéket jelentik, (pl. »RVR 1 500 méter« felett), ez nem tekinthető ebben az összefüggésben jelentett RVR-nek és a átszámítási táblázat használható.

(2) Ha a meteorológiai látótávolságot a fenti (h) pont (1) albekezdésében szereplő körülmények kivételével bármikor máskor RVR-ré konvertálják, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a következő táblázatot használják:

9. táblázat

Látótávolság konverziója RVR-ré

Világítás működő elemei	RVR = Jelentett meteorológiai látótávolság (x)	
	Nappal	Éjszaka
HI megközelítési és kifutópálya fények	1,5	2,0
Bármely a fentitől eltérő fényberendezés	1,0	1,5
Nincs világítás	1,0	Nem alkalmazható

2006. július 5., szerda

Az OPS 1.430 (c) pontjának 2. függeléke

Repülőgép kategóriák – Üzemeltetés minden időjárásban

(a) Repülőgépek osztálybasorolása

A repülőgépek kategóriák szerinti osztálybasorolásához figyelembe vett kritériumok a repülőgép sebessége a pályaküszöbnél (V_{AT}), amely egyenlő az átesési sebesség (V_{SO}) szorozva 1,3-del vagy a V_{SIG} szorozva 1,23-dal leszállási konfigurációban, a maximális engedélyezett leszálló tömeg mellett. Amennyiben mind a V_{SO}, mind a VSIG rendelkezésre áll, a nagyobb kapott V_{AT} sebességet kell alkalmazni. A V_{AT} értékeknek megfelelő repülőgép kategóriákat az alábbi táblázat tartalmazza:

Repülőgép kategóriája	V_{AT}
A	91 csomó alatt
B	91–120 csomó
C	121–140 csomó
D	141–165 csomó
E	166–210 csomó

A figyelembe veendő leszállási konfigurációt az üzemben tartó vagy a repülőgép gyártója határozza meg.

(b) Kategória (legnagyobb leszálló tömeg) tartós változása

(1) Az üzemben tartó tartósan alacsonyabb leszálló tömeget határozhat meg és használhat a V_{AT} meghatározásához, ha a Hatóság jóváhagyja.

(2) Az egy adott repülőgépre meghatározott kategória tartós és így a változó folyamatos napi üzemeltetési feltételektől független érték legyen.

Az OPS 1.440 1. függeléke

Üzemeltetés kis látótávolságnál – Általános üzemeltetési szabályok

(a) Általános. A kis látótávolságnál történő üzemeltetés bevezetésére és jóváhagyására a következő eljárásokat kell alkalmazni.

(b) Üzemi bemutató. Az üzemi bemutató célja a jóváhagyandó II/III kategóriájú programban alkalmazandó repülőgép repülésirányító rendszerek, oktatási, hajózószemélyzeti eljárások, karbantartási program és kézikönyvek használatának és hatékonyságának meghatározása vagy validálása.

(1) Minden egyes repülőgéptípusra felszerelt rendszer használatával legalább 30 megközelítést és leszállást kell megvalósítani a II/III kategóriájú üzemeltetésben, ha az igényelt DH legalább 50 láb. Ha a DH 50 lábnál kisebb, legalább 100 megközelítést és leszállást kell végrehajtani, kivéve, ha a Hatóság mást hagy jóvá.

(2) Ha az üzemben tartó ugyanazon légijármű-típus eltérő változatain ugyanazokat az alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használja, vagy eltérő alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használ ugyanazon légijármű-típuson, be kell mutatnia, hogy a különböző változatok kielégítő teljesítményűek, de nem szükséges teljes üzemi bemutatót végrehajtania minden változatra. A Hatóság elfogadhatja a megközelítések és leszállások számának csökkentését egy másik üzemben tartó által az OPS 1-gyel összhangban kiadott AOC-vel ugyanazon repülőgéptípus vagy változat és eljárások használatával szerzett tapasztalat elismerése alapján is.

2006. július 5., szerda

(3) Ha a sikertelen megközelítések száma meghaladja az összes 5 %-át (pl. nem kielégítő leszállások, rendszer lekapcsolódások), a kiértékelési programot legalább 10 megközelítést és leszállást tartalmazó lépésekben meg kell hosszabbítani, amíg a teljes hibahányad 5 % alatt nem marad.

(c) Adatgyűjtés az üzemi bemutatóhoz. Minden kérelmező ki kell fejlesszen egy adatgyűjtési módszert (pl. egy, a hajózószemélyzet által használandó űrlapot) a megközelítési és leszállási teljesítmény feljegyzésére. A kapott adatokat és a bemutató adatainak egy összefoglalóját a Hatóság részére elérhetővé kell tenni kiértékelés céljából.

(d) Adatok elemzése. A nem kielégítő megközelítéseket és/vagy automatikus leszállásokat dokumentálni és elemezni kell.

(e) Folyamatos monitorolás

(1) Az első engedély megszerzését követően az üzemben tartó folyamatosan monitorolja az üzemeltetést, hogy feltárjon minden nemkívánatos tendenciát, mielőtt az veszélyessé válna. A hajózószemélyzet jelentéseit lehet használni erre a célra.

(2) Az alábbi információt 12 hónapig meg kell őrizni:

(i) repülőgép-típusonként az olyan megközelítések összes száma, amelyekben II vagy III kategóriájú fedélzeti felszerelést használtak kielégítő valóságos vagy gyakorló megközelítésekhez az érvényes II vagy III kategóriájú minimumok mellett; és

(ii) a nem kielégítő megközelítések és/vagy automatikus leszállások száma repülőterenként és repülőgép lajstromozásonként, a következő kategóriákban:

(A) fedélzeti berendezések hibái;

(B) nehézségek földi eszközökkel;

(C) megszakított megközelítések az ATC utasításai miatt; vagy

(D) egyéb okok.

(3) Az üzemben tartó dolgozzon ki egy eljárást minden repülőgép automatikus leszálló rendszere teljesítményének monitorolására.

(f) Átmeneti időszakok

(1) Megelőző II vagy III kategóriás gyakorlat nélküli üzemben tartók

(i) Korábbi II vagy III kategóriás üzemeltetési gyakorlattal nem rendelkező üzemben tartók számára abban az esetben engedélyezhető a II vagy IIIA kategóriájú üzemeltetés, ha az adott repülőgép típuson minimum 6 hónapos I kategóriás üzemeltetési gyakorlatot szereznek.

(ii) Az adott repülőgéptípuson a 6 hónapos II vagy IIIB kategóriájú üzemeltetés teljesítését követően az üzemben tartó számára engedélyezhető a IIIB kategóriás üzemeltetés. Ezen engedély megadásakor a hatóság előírhat a legalacsonyabbnál magasabb minimumokat is egy további időszakra. A minimum megnövelése rendszerint csak az RVR-re és/vagy az elhatározási magasság nélküli üzemeltetés korlátozására vonatkozik, és úgy kell megválasztani, hogy ne tegye szükségessé az üzemeltetési eljárások semmilyen megváltoztatását.

(2) Megelőző II vagy III kategóriás gyakorlattal rendelkező üzemben tartók. A megelőző II vagy III kategóriás gyakorlattal rendelkező üzemben tartó kérésére a Hatóságtól engedélyt kaphat egy csökkentett átmeneti időszakra.

2006. július 5., szerda

(g) II és III kategóriájú és LVTO berendezések karbantartása. Az üzemben tartó dolgozza ki a fedélzeti irányító rendszerek karbantartási utasítását a gyártóval kapcsolatot tartva és azt beépíteni az OPS 1.910-ben előírt repülőgép karbantartási programjába, amelyet a Hatóságnak kell jóváhagynia.

(h) Kiválasztható repülőterek és kifutópályák

(1) Minden repülőgéptípus-fedélzeti felszerelés-kifutópálya kombinációt verifikálni kell legalább egy II kategóriájú vagy jobb feltételekkel végrehajtott sikeres megközelítéssel és leszállással a III kategóriás üzemeltetés megkezdése előtt.

(2) Szabálytalan pályaküszöb előtti tereppel vagy más előrelátható vagy ismert hiányosságokkal rendelkező kifutópályára minden repülőgéptípus-fedélzeti felszerelés-kifutópálya kombinációt verifikálni kell I kategóriájú vagy jobb körülmények között a II vagy III kategóriájú üzemeltetés megkezdése előtt.

(3) Ha az üzemben tartó ugyanazon légijármű-típus eltérő változatain ugyanazokat az alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használja, vagy eltérő alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használ ugyanazon légijármű-típuson, be kell mutatnia, hogy a különböző változatok kielégítő teljesítményűek, de nem szükséges teljes üzemi bemutatót végrehajtania minden változat/kifutópálya kombinációra.

(4) Az ugyanazon repülőgéptípus/változat és fedélzeti felszerelés kombinációt használó üzemben tartók ennek a bekezdésnek a teljesítése során felhasználhatják egymás tapasztalatait és nyilvántartásait.

Az OPS 1.450 1. függeléke

Üzemeltetés kis látótávolságnál – Oktatás és minősítések

(a) Általános: Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagjainak oktatása kis látótávolságnál történő üzemeltetésre foglaljon magába strukturált földi tanfolyamokat, repülőgépszimulátoros és/vagy repülőgépes oktatást. Az üzemben tartó az alábbi (2) és (3) albekezdésekben előírt módon szűkítheti a tanfolyam tartalmát, ha a szűkített tanfolyam tartalma a Hatóság számára elfogadható.

(1) A hajózószemélyzet II vagy III kategóriás gyakorlat nélküli tagjai végezzék el az alábbi (b), (c) és (d) albekezdésekben leírt teljes oktatási programot.

(2) A hajózószemélyzet más üzemben tartónál II vagy III kategóriás gyakorlatot szerzett tagjai rövidített földi tanfolyamot végezhetnek.

(3) A hajózószemélyzetnek az üzemben tartónál II vagy III kategóriás gyakorlatot szerzett tagjai rövidített földi, repülőgépszimulátoros és/vagy repülőgépes tanfolyamot végezhetnek. A rövidített tanfolyam tartalmazza legalább a (d) pont (1) albekezdésének, valamint alkalmazhatóságuk szerint a (d) pont(2)(i) vagy (ii) és (3)(i) albekezdéseinek követelményeit.

(b) Földi oktatás. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a kis látótávolságú üzemeltetés földi tanfolyama legalább a következőket tárgyalja:

(1) az ILS és/vagy MLS jellemzői és korlátai;

(2) a vizuális kisegítő eszközök jellemzői;

(3) a köd jellemzői;

(4) a konkrét fedélzeti rendszer üzemeltetési képességei és korlátai;

(5) a csapadék, jéglerakódás, alacsony szintű szélnyírás és a turbulencia hatásai;

(6) a speciális repülőgép-meghibásodások hatásai;

2006. július 5., szerda

(7) az RVR mérő rendszerek használata és korlátai;

(8) az akadályok elkerülési követelményeinek elvei;

(9) a földi eszközök meghibásodásának felismerése és az ekkor végrehajtandó tevékenységek;

(10) a földi mozgások alkalmával végrehajtandó eljárások és betartandó óvórendszabályok, amikor az RVR legfeljebb 400 méter, valamint a további előírt tevékenységek a felszálláshoz 150 méter (D kategóriájú repülőgépek esetén 200 m) alatti körülmények között;

(11) a rádió-magasságmérő alapján meghatározott elhatározási magasságok jelentősége, valamint a megközelítési szakasz terep-kontúrjának hatása a rádió-magasságmérőn jelzett értékekre és az automatikus megközelítési/leszállási rendszerekre;

(12) a riasztási magasság fontossága és jelentősége, valamint a meghibásodások esetén végrehajtandó tevékenységek a riasztási magasság felett és alatt;

(13) a pilóták képzettségi követelményei ahhoz, hogy jóváhagyást kapjanak kis látótávolság melletti felszállások és II vagy III kategóriájú üzemeltetés végrehajtására; és

(14) a helyes ülés és szemmagasság-beállítás fontossága.

(c) Repülőgépszimulátoros oktatás és/vagy repülőgépes oktatás

(1) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a kis látótávolságú üzemeltetés repülőgépszimulátoros és/vagy repülőgépes oktatása tartalmazza a következőket:

(i) a berendezések kielégítő működésének ellenőrzése mind a földön mind repülés közben;

(ii) a földi eszközök állapotában bekövetkezett változások hatása a minimumokra;

(iii) automatikus repülésvezérlő rendszerek és automatikus leszállási állapotközlők monitorolása, hangsúlyt fektetve a ezen rendszerek meghibásodása esetén végrehajtandó tevékenységekre;

(iv) meghibásodás – mint a hajtóművek, elektromos rendszerek, hidraulikák vagy repülésvezérlő rendszerek hibái – esetén végrehajtandó tevékenységek;

(v) az ismert működésképtelenségek hatásai és a minimális felszerelési lista használata;

(vi) a Légialkalmassági Bizonyítványból eredő üzemeltetési korlátozások;

(vii) eligazítás az elhatározási magasságban szükséges vizuális útmutatókról és információ a siklópályától vagy az iránysávtól történő maximális megengedett eltérésről; és

(viii) a riasztási magasság fontossága és jelentősége, valamint a meghibásodások esetén végrehajtandó tevékenységek a riasztási magasság felett és alatt.

(2) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagját kiképzi feladatai ellátására és utasítja a személyzet többi tagjával szükséges koordinációra. A repülőgépszimulátorokat a lehető legnagyobb mértékben használni kell.

(3) Az oktatást szakaszokra kell osztani, amelyek átfogják a szabályos üzemeltetést repülőgép, illetve berendezés meghibásodása nélkül, de minden várhatóan előforduló időjárási körülmény között és azon repülőgép és berendezés meghibásodások részletes ismertetését, amelyek hatással lehetnek a II vagy III kategóriájú üzemeltetésre. Amennyiben a repülőgép rendszerei között vannak hibrid vagy egyéb speciális rendszerek (mint pl. head up display vagy a látásjavító eszközök), a hajózószemélyzet tagjai kötelesek gyakorolni ezek használatát szabályos és rendellenes helyzetek esetén az oktatás repülőgépszimulátoros periódusában.

2006. július 5., szerda

(4) Gyakorolni kell a cselekvésképtelenség esetére kis látótávolságon történő felszálláshoz és II és III kategóriájú üzemeltetéshez megfelelő eljárásokat.

(5) A repülőgépszimulátor nélküli repülőgépekre az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépes oktatás azon szakaszának teljesítése, amely a II kategóriájú üzemeltetés vizuális eseteire specializált, egy külön erre a célra jóváhagyott repülőgépszimulátoron történjen. Ezen oktatás legalább 4 megközelítést foglaljon magában. A típusra jellemző oktatás és eljárások gyakorlása a repülőgépen történjen.

(6) A II és III kategóriájú alaptanfolyam legalább a következő gyakorlatokat tartalmazza:

(i) megközelítés a repülőgépbe beszerelt megfelelő repülésirányítási, robotpilóta és vezérlő rendszerek mellett a megfelelő elhatározási magasságig és tartalmazza az átmenetet a vizuális repülésre és leszállásra;

(ii) megközelítés az összes hajtómű működtetésével a repülőgépbe beszerelt megfelelő repülésirányítási, robotpilóta és vezérlő rendszerek mellett a megfelelő elhatározási magasságig és utána egy megszakított megközelítés, mindezt külső referencia nélkül;

(iii) ahol értelmezhető, automatikus kilebegtetést, leszállást és kigurulást biztosító automatikus repülési rendszereket használó megközelítések; és

(iv) az alkalmazandó rendszerek normális üzemeltetése az elhatározási magasságon a vizuális útmutatók beszerzésével és azok nélkül.

(7) Az oktatás további szakaszai legalább tartalmazzák a következőket:

(i) megközelítéseket hajtómű meghibásodás esetén a megközelítés különböző fázisaiban;

(ii) megközelítéseket a kritikus berendezések (pl. elektromos rendszerek, automatikus repülési rendszerek, földi vagy fedélzeti ILS/MLS rendszerek és állapotjelzők) meghibásodása esetén;

(iii) megközelítéseket, ahol az automatikus repülési berendezés meghibásodása alacsony magasságon a következők egyikét igényli;

(A) visszatérés kézi repülésre a kilebegtetés, leszállás és kigurulás vagy megszakított megközelítés irányítására; vagy

(B) visszatérés kézi repülésre vagy korlátozott automatikus vezérlési módra az elhatározási magasságról, azon vagy az alatt megszakított megközelítések irányítására, ideértve azokat is, amelyek a kifutópályára történő leszállásra vezethetnek;

(iv) rendszerek olyan meghibásodása, amely az iránysávtól vagy a siklópályától történő nagymértékű eltéréshez vezet, mind az elhatározási magasság felett, mind az alatt az üzemeltetésre engedélyezett minimális láthatósági feltételek mellett. Ezenkívül gyakorolni kell a kézi leszállással történő folytatást, ha a felső útmutató monitor (head up display) jelenti az automatikus rendszer korlátozott üzemmódját vagy a felső útmutató monitor az egyetlen kilebegtetési mód; és

(v) a repülőgép-típusra vagy változatra jellemző meghibásodások és eljárások.

(8) Az oktatási program biztosítsa azon hibák kezelésének gyakorlását, amelyek nagyobb minimumokhoz való visszatérést tesznek szükségessé.

(9) Az oktatási program tartalmazza a repülőgép kezelését abban az esetben, amikor egy hibára nem reagáló III kategóriájú megközelítés esetén a hiba a robotpilóta lekapcsolódását okozza az elhatározási magasságon vagy az alatt amikor a legutolsó jelentett RVR 300 m vagy annál kevesebb.

(10) Ha legfeljebb 400 m-es RVR mellett végeznek felszállást, oktatást kell tartani a folytatott és megszakított felszállást eredményező rendszer- és hajtóműmeghibásodásokról is.

2006. július 5., szerda

(d) Típusátképzési követelmények kis látótávolság melletti felszállások és II és III kategóriájú üzemeltetés folytatásához. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja elvégezze az alábbi oktatást a kis látótávolság eljárásairól, ha átkerül egy új típusra vagy változatra, amelyen alacsony látótávolság melletti felszállást vagy II és III kategóriájú üzemeltetést fognak végrehajtani. A hajózószemélyzet tagjainak a rövidített tanfolyam végzéséhez szükséges gyakorlatával szembeni követelményeket a fenti (a) pont (2) és (3) albekezdései tartalmazzák:

(1) Földi oktatás. A fenti (b) albekezdésben előírt követelmények, figyelembe véve a hajózószemélyzet tagjának II és III kategóriás képzettségét és gyakorlatát.

(2) Repülőgépszimulátor oktatás és/vagy repülőgépes oktatás.

(i) legalább 8 megközelítés és leszállás egy repülőgépszimulátorban.

(ii) ahol nincs az adott repülőgépet reprezentáló repülőgépszimulátor, legalább 3 megközelítés, ezen belül legalább egy átstartolás szükséges a repülőgépen.

(iii) megfelelő további oktatás, ha bármely speciális berendezésre van szükség, mint a felső útmutató monitor vagy látásjavító berendezés.

(3) A hajózószemélyzet minősítése. A hajózószemélyzet minősítésének követelményei az üzemben tartóhoz és az üzemeltetett repülőgéptípushoz adaptáltak.

(i) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőszemélyzet minden tagja ellenőrzésen esik át, mielőtt II vagy III kategóriájú üzemeltetést végez.

(ii) A fenti (i) albekezdésben leírt ellenőrzés helyettesíthető a fenti (d) pont (2) albekezdése szerinti szimulátoros és/vagy repülőgépes oktatás sikeres elvégzésével.

(4) Felügyelet alatti útvonalrepülés. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja részt vesz a következő felügyelet alatti útvonalrepülésen:

(i) A II kategóriára, ha kézi leszállás szükséges, legalább 3 leszállás kikapcsolt robotpilótával;

(ii) A III kategóriára legalább 3 automatikus leszállás, kivéve, hogy csak 1 automatikus leszállás szükséges, ha elvégezték a fenti (d) pont (2) albekezdésében foglalt oktatást egy nulla repült idő melletti típusátképzésre alkalmas repülőgépszimulátoron.

(e) Típus- és parancsnoki gyakorlat. A II/III kategóriájú üzemeltetés megkezdése előtt a következő további követelmények vonatkoznak a parancsnokokra vagy pilótákra, akikre a repülés vezetését bízzák, és akik újak az adott repülőgéptípuson:

(1) 50 óra vagy 20 szektor az adott típuson, a felügyelet alatti útvonalrepülést beleértve; és

(2) 100 m-re meg kell növelni az érvényes II vagy III kategóriájú RVR minimumot, kivéve ha előtte egy üzemben tartónál II vagy III kategóriájú üzemeltetésre minősítve lettek, amíg a típuson el nem érték az összesen 100 órát vagy 40 szektort, a felügyelet alatti útvonalrepülést beleértve.

(3) A Hatóság engedélyezheti a fenti parancsnoki gyakorlati követelmények csökkentését a hajózószemélyzet azon tagjai számára, akiknek van II vagy III kategóriás parancsnoki gyakorlatuk.

(f) Alacsony látótávolság melletti felszállás 150/200 m alatti RVR-nél

(1) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy 150 m alatti (D kategóriájú repülőgépek esetén 200 m alatti) RVR-nél történő felszállások engedélyezése előtt az alábbi oktatásra kerül sor:

(i) Normál felszállás minimális engedélyezett RVR feltételek között;

2006. július 5., szerda

(ii) Felszállás minimális engedélyezett RVR feltételek között egy hajtómű meghibásodásával V_1 és V_2 között, mihelyt azt a biztonsági megfontolások megengedik; és

(iii) Felszállás minimális engedélyezett RVR feltételek között egy hajtómű meghibásodásával a V_1 előtt, ami visszautasított felszálláshoz vezet.

(2) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a fenti (1) albekezdés által előírt oktatást egy repülőgépszimulátorban végezzék. Ennek az oktatásnak ki kell terjednie valamennyi speciális eljárás és berendezés használatára. Ahol nincs az adott repülőgépet reprezentáló repülőgépszimulátor, a Hatóság engedélyezheti, hogy ezt az oktatást egy repülőgépen végezzék el a minimális RVR feltételek követelménye nélkül. (Lásd az OPS 1.965. 1. függelékét)

(3) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagja ellenőrzésen essen át, mielőtt kis látótávolság melletti felszállásokat végezne 150 m alatti (D kategóriájú repülőgépek esetén 200 m alatti) RVR-ek mellett, ha vonatkozik rá. A fenti (i) albekezdésben leírt ellenőrzés helyettesíthető a fenti (f) pont (1) albekezdésében előírt repülőgépes típusátképzési oktatással.

(g) Felfrissítő oktatás és ellenőrzés – Kis látótávolság melletti üzemeltetés

(1) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a normál felfrissítő oktatáshoz és az üzemben tartó szakértelem-ellenőrzéséhez kapcsolódva ellenőrizzék a pilóta tudását és képességét azon típusú üzemeltetés folytatására, amelyre engedéllyel rendelkezik és ellenőrzésen esett át. Az OPS 1.965 (b) pontjában előírt üzemeltetői szakértelem-ellenőrzés érvényességi idején belül szükséges megközelítések száma legalább három, amelyek egyike helyettesíthető egy jóváhagyott II és III kategóriájú eljárásokat alkalmazó megközelítéssel és leszállással a repülőgépen. Az üzemben tartó szakértelem-ellenőrzése során egy megszakított megközelítést kell teljesíteni. Ha az üzemben tartó jogosult felszállást végrehajtani 150/200 m alatti RVR-en, legalább egy LVTO-t kell repülni az érvényes legalkalmasabb minimumokon az üzemben tartó szakértelem-ellenőrzése során.

(2) A III kategóriájú üzemeltetéshez az üzemben tartó használjon egy repülőgépszimulátort.

(3) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy hibára nem reagáló repülésvezérlő rendszerrel ellátott repülőgépek III kategóriájú üzemeltetésekor legalább egyszer három egymást követő üzemben tartói szakértelem-ellenőrzés során egy, a robotpilóta elhatározási magasságon vagy az alatt bekövetkezett meghibásodása következtében megszakított megközelítést hajtsanak végre legfeljebb 300 m utolsó jelentett RVR-nél.

(4) A Hatóság engedélyezhet felfrissítő oktatást és ellenőrzést azon II kategóriájú és LVTO üzemeltetés esetén, ahol nincs az adott repülőgépet reprezentáló repülőgépszimulátor vagy annak elfogadható helyettesítője.

Megjegyzés: Az LTVO és II/III kategóriájú repülések automatikus megközelítésen alapuló közelmúltbeli gyakorlati követelményeit az ebben a bekezdésben előírt időszakos oktatással és ellenőrzéssel kell fenntartani.

Az OPS 1.455 1. függeléke

Üzemeltetés kis látótávolságnál – Üzemeltetési eljárások

(a) Általános. Az üzemeltetés kis látótávolságnál kiterjed a következőkre:

(1) kézi felszállás (elektronikus irányító rendszerrel vagy anélkül);

(2) automatikusba kapcsolt üzemmódú megközelítés a DH alattig, kézi kilebegtetéssel, leszállással és kigurulással;

(3) automatikusba kapcsolt üzemmódú megközelítés a DH alattig, automatikus kilebegtetéssel, leszállással és kézi kigurulással; és

2006. július 5., szerda

(4) automatikusba kapcsolt üzemmódú megközelítés a DH alattig, automatikus kilebegtetéssel, leszállással és kigurulással, ha az érvényes RVR legalább 400 m.

1. megjegyzés: Ezen üzemmódok bármelyikénél vegyes rendszer használható.

2. megjegyzés: Más irányító rendszerek vagy kijelzők igazolhatók és jóváhagyhatók.

(b) Eljárások és üzemeltetési utasítások

(1) Az eljárások és adott utasítások pontos jellege és terjedelme a használt fedélzeti berendezésektől és a követett fedélzeti repülési eljárásoktól függ. Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben világosan határozza meg a hajózószemélyzet tagjainak feladatait a felszállás, megközelítés, kilebegtetés, kigurulás és megszakított megközelítés során. Különös hangsúlyt kell helyezni a hajózószemélyzet felelősségére a nem vizuális feltételekről a vizuális feltételekre történő áttérés során és a romló láthatóság vagy meghibásodások előfordulása esetén alkalmazandó eljárásokra. Különös figyelmet kell fordítani a repülési fedélzeti feladatok olyan megosztására, amely biztosítja hogy a leszállásról vagy megszakított megközelítésről döntő pilóta munkaterhelése lehetővé tegye számára, hogy a felügyeleti és döntési folyamatra koncentrálhasson.

(2) Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben határozza meg a részletes üzemeltetési feladatokat és utasításokat. Az utasítások legyenek összhangban a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott korlátozásokkal és kötelező eljárásokkal és különösen terjedjenek ki az alábbiakra:

(i) a repülőgép berendezései kielégítő működésének ellenőrzése mind indulás előtt, mind repülés közben;

(ii) a földi eszközök és a fedélzeti berendezések állapotában bekövetkezett változások hatása a minimumokra;

(iii) eljárások a felszállásra, megközelítésre, kilebegtetésre, leszállásra, kigurulásra és megszakított megközelítésre;

(iv) a meghibásodások, figyelmeztető jelzések és más rendellenes helyzetekben követendő eljárások;

(v) a szükséges minimális vizuális referencia;

(vi) a helyes ülés és szemmagasság-beállítás fontossága;

(vii) a vizuális referencia romlása folytán szükségessé váló tevékenység;

(viii) a személyzet feladatainak megosztása a fenti (i)-(iv) és (vi) albekezdéseknek megfelelő eljárások végrehajtásában, hogy a parancsnok főleg a felügyeletre és döntéshozatalra koncentrálhasson;

(ix) az a követelmény, hogy minden magassági figyelmeztetés 200 láb alatt a rádiós magasságmérőn alapuljon és hogy egy pilóta folyamatosan figyelje a repülőgép műszereit, amíg a leszállást be nem fejezték;

(x) az iránysávadó érzékenységi területének (Localiser Sensitive Area) megóvása;

(xi) a szélsebességre, szélnyírásra, turbulenciára, a kifutópálya szennyezettségére vonatkozó információk és több RVR megállapítás használata;

(xii) gyakorló megközelítések és leszállás eljárásai olyan kifutópályákon, ahol a teljes II és III kategóriájú repülőtéri eljárások nincsenek hatályban;

(xiii) a Légialkalmassági Bizonyítványból eredő üzemeltetési korlátozások; és

(xiv) információ az ILS siklópályától és/vagy iránysávtól megengedett legnagyobb eltérésről.

2006. július 5., szerda

Az OPS 1.465 1. függeléke

Minimális látótávolságok VFR üzemeltetésre

Légtér osztálya		A B C D E (1. megjegyzés)	F G	
			900 m (3 000 láb) AMSL felett vagy több mint 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett, amelyik magasabb	Legfeljebb 900 m (3 000 láb) AMSL-en vagy 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett, amelyik magasabb
Távolság a felhőtől		1 500 m vízszintesen 300 m (1 000 láb) függőlegesen		Felhőmentes és a felület látható
Repülési látótávolság	8 km legalább 3 050 m (10 000 láb) AMSL-en (2. megjegyzés) 5 km 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt			5 km (3. megjegyzés)

1. *megjegyzés:* VMC minimumok az A osztályú légtérre tájékoztató jelleggel vannak megadva, de nem jelentik a VFR repülések elfogadását az A osztályú légtérben

2. *megjegyzés:* Ha az átmeneti magasság 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt van, FL 100 használandó a 10 000 láb helyett.

3. *megjegyzés:* A és B kategóriájú repülőgépek üzemeltethetők 3 000 m-ig terjedő repülési látástávolságokig, ha a megfelelő ATS hatóság engedélyezi az 5 km-nél kisebb repülési látótávolságot, és a körülmények olyanok, hogy a találkozás valószínűsége más forgalommal alacsony és az IAS legfeljebb 140 kt.

F. RÉSZ

TELJESÍTMÉNY – ÁLTALÁNOS RÉSZ

OPS 1.470

Alkalmazhatóság

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a 9-nél nagyobb engedélyezett maximális utasülésszámú vagy 5 700 kg feletti maximális felszálló tömegű többhajtóműves turbólégcsavaros repülőgépeket és valamennyi többhajtóműves sugárhajtású repülőgépet a G résszel (»A« teljesítményosztály) összhangban üzemeltessenek.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a legfeljebb 9 engedélyezett maximális utasülésszámú és legfeljebb 5 700 kg maximális felszállótömegű légcsavaros repülőgépeket a H résszel (»B« teljesítményosztály) összhangban üzemeltessék.

(c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a dugattyús motorokkal hajtott, 9-nél több engedélyezett maximális utasülésszámú vagy 5 700 kg-ot meghaladó maximális felszálló tömegű repülőgépeket az I résszel (»C« teljesítményosztály) összhangban üzemeltessék.

(d) Ahol az egyedi tervezési jellemzők miatt nem mutatható ki teljes megfelelés a vonatkozó résznek (pl. szuperszónikus repülőgépek vagy hidroplánok), az üzemben tartó alkalmazzon elfogadott teljesítmény színvonalakat, amelyek a megfelelő résszel egyenértékű biztonsági szintet biztosítanak.

OPS 1.475

Általános

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép tömege:

(1) a felszállás megkezdésekor; vagy repülés közbeni újratervezés esetén

(2) azon a ponton, ahonnan a módosított repülési terv alkalmazandó, nem nagyobb mint az a tömeg, amellyel betarthatók a megfelelő rész rendelkezései a folytatandó repülésre, figyelembe véve a tömeg várható csökkenését, ahogy a repülés folytatódik, és a speciális követelményben előírt üzemanyageldobást.

2006. július 5., szerda

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben szereplő teljesítményadatokat használják a megfelelő rész követelményei betartásának meghatározásakor, szükség szerint a megfelelő részben leírt módon kiegészítve más adatokkal, amelyek a Hatóság számára elfogadhatóak. A megfelelő részben előírt tényezők használatakor figyelembe vehető valamennyi, a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben már szereplő teljesítmény tényező, hogy a tényezők kétszeres alkalmazását elkerüljék.

(c) A megfelelő rész követelményeinek való megfelelés alkalmazásakor megfelelően figyelembe kell venni a repülőgép konfigurációját, a környezeti feltételeket és a teljesítményre kedvezőtlen hatással lévő rendszerek üzemeltetését.

(d) A teljesítmény szempontjából egy nedves kifutópálya, amely nem füves kifutópálya, száraznak tekinthető.

(e) Az üzemben tartó vegye figyelembe az ábrázolási pontosságot, amikor a vonatkozó rész felszállási követelményeinek való megfelelést értékeli.

OPS 1.480

Terminológia

(a) Az F, G, H, I és J részekben használt következő kifejezéseknek a következő a jelentése:

(1) A rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolság (ASDA). A felszállási nekifutás rendelkezésre álló hossza plusz a végbiztonsági pálya (stopway) hosszúsága, ha ilyen végbiztonsági pályát a megfelelő Hatóság rendelkezésre állónak nyilvánított és az képes a repülőgépnek a fennálló üzemi körülmények közötti tömegét elbírni.

(2) Szennyezett kifutópálya. Egy kifutópálya akkor tekinthető szennyezettnek, ha a használt szükséges hosszon és szélességen a kifutópálya felületének több mint 25 %-át (elkülönült vagy egybefüggő területeken) a következők borítják:

(i) Több mint 3 mm (0,125 hüvelyk) mély vízfelület vagy latyak vagy laza hó, amely több mint 3 mm (0,125 hüvelyk) vízzel egyenértékű;

(ii) Szilárd tömeggé összenyomódott hó, amely ellenáll a további nyomásnak és felszedéskor egyben marad vagy nagyobb darabokra törik (tömörített hó); vagy

(iii) Jég, ideértve a nedves jeget.

(3) Nyirkos kifutópálya. Egy kifutópálya akkor tekinthető nyirkosnak, ha a felülete nem száraz, de a nedvesség nem mutat fényes képet.

(4) Száraz kifutópálya. Egy száraz kifutópálya az, amely nem nedves és nem szennyezett, és idetartoznak azok a kifutópályák is, amelyeket speciálisan bordákkal vagy porózus burkolattal láttak el és »gyakorlatilag száraz« fékhatást nyújtó állapotban tartanak akkor is, ha nedvesség van jelen.

(5) Rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA). A kifutópálya azon hossza, amelyet a megfelelő Hatóság rendelkezésre állónak nyilvánított és amely alkalmas egy repülőgép leszállásának földi kifutására.

(6) Engedélyezett maximális utasülésszám. Egy adott repülőgép maximális utasférőhely-kapacitása, pilótaülések és a pilótafülkében lévő ülések, valamint légiutaskísérő ülések kivételével, ha azok vannak, amelyet az üzemben tartó használ, a Hatóság jóváhagyott és amely az Üzemben Tartási Kézikönyvben elő van írva.

2006. július 5., szerda

(7) Rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODA). A rendelkezésre álló felszállási nekifutás hosszúsága, valamint a rendelkezésre álló felszállási biztonsági sáv hosszúsága.

(8) Felszálló tömeg. A repülőgép felszálló tömege a felszállási nekifutás megkezdésekor szállított összes tárgyat és személyt beleszámítva vett tömege.

(9) Rendelkezésre álló felszállási nekifutás hossza (TORA). A kifutópálya azon hosszúsága, amelyet a Hatóság rendelkezésre állónak nyilvánított és amely alkalmas a repülőgép felszálláshoz történő nekifutására.

(10) Nedves kifutópálya. Egy kifutópályát akkor tekintenek nedvesnek, ha a kifutópálya felületét a fenti (a) pont (2) albekezdésében leírtnál kevesebb víz vagy azzal egyenértékű közeg borítja vagy ha elegendő nedvesség van a kifutópályán, hogy fényvisszaverőnek látsszék, de nincsenek jelentős területek álló vízzel borítva.

(b) A »gyorsulási-megállási távolság«, a »felszállási úthossz«, »felszálló pálya«, »nettó felszállási repülési pálya«, »nettó repülési útvonal útközben egy üzemképtelen hajtóművel« és a »nettó repülési útvonal útközben két üzemképtelen hajtóművel« jelentését a repülőgép vonatkozásában azon légialkalmassági követelmények határozzák meg, amelyek keretében a repülőgépet bizonyítvánnyal ellátták, vagy ahogy azokat a Hatóság előírja, ha úgy találja, hogy a definíció nem megfelelő a teljesítményhez kapcsolódó üzemeltetési korlátozásoknak.

G. RÉSZ

»A« TELJESÍTMÉNYOSZTÁLY

OPS 1.485

Általános

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott teljesítményadatokat az ezen rész követelményei betartásának meghatározásakor szükség szerint egészítsék ki a megfelelő részben leírt módon a Hatóság számára elfogadható más adatokkal, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott teljesítmény adatok nem elegendőek az alábbiakhoz hasonló tételek tekintetében:

(1) számolva az ésszerűen várható kedvezőtlen üzemeltetési körülményekkel, mint a fel- és leszállás szennyezett kifutópályákon; és

(2) a hajtómű meghibásodásának figyelembe vétele a repülés összes fázisában.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy nedves és szennyezett kifutópálya esetében a Hatóság számára elfogadható, a nagy repülőgépek Légialkalmassági Bizonyítvánnyal való ellátására vonatkozó követelményeivel összhangban meghatározott vagy azokkal egyenértékű teljesítmény adatokat használjanak.

OPS 1.490

Felszállás

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben a felszállásra kijelölt repülőtér barometrikus/nyomás magasságára és az ottani környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb felszálló tömeget.

(b) Az üzemben tartó a legnagyobb engedélyezett felszálló tömeg meghatározásakor tartsa be a következő előírásokat:

(1) A gyorsulási-megállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságot;

(2) A felszállási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási úthosszat, és a felszállási biztonsági sáv hossza nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszálló pálya felét;

(3) A nekifutás hossza nem haladhatja meg a rendelkezésre álló nekifutási hosszat;

(4) A jelen bekezdés alkalmazásával kell bemutatni, hogy azonos V_1 értéket használnak megszakított és folytatott felszállás esetén; és

(5) Egy nedves vagy szennyezett kifutópályán a felszálló tömeg nem haladhatja meg a száraz kifutópályára ugyanolyan körülmények közötti felszállásra engedélyezettet.

2006. július 5., szerda

(c) A fenti (b) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

(1) a repülőtér barometrikus/nyomás magasságát;

(2) a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet;

(3) a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát;

(4) a kifutópálya lejtését a felszállás irányába;

(5) a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át; és

(6) a kifutópályahossz elvesztését a repülőgép felszállás előtti egyenesbe állítása miatt, ha felmerül.

OPS 1.495

Felszállási akadálymentesség

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a nettó felszállási repülési útvonal legalább 35 láb függőleges távolsággal vagy legalább 90 m plusz 0.125*D vízszintes távolsággal elkerül minden akadályt, ahol D az a vízszintes távolság, amelyet a repülőgép megtett a rendelkezésre álló felszállási úthossz végétől vagy a felszállási úthossz végétől ha a rendelkezésre álló felszállási úthossz vége előtt egy fordulót terveznek. 60 m-nél kisebb szárny-fesztávolságú repülőgépek esetén használható a repülőgép fél szárny-fesztávolsága plusz 60 m plusz 0,125*D vízszintes akadálymentesség távolsága.

(b) A fenti (a) albekezdés alkalmazásának bemutatásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

(1) a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;

(2) a repülőtér barometrikus/nyomás magasságát;

(3) a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és

(4) a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.

(c) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor:

(1) a pálya változtatásai (track) nem engedélyezettek addig a pontig, amíg a nettó felszállási repülési útvonal el nem éri a szárny-fesztávolság felének megfelelő magasságot és legalább 50 lábat a rendelkezésre álló felszállási pálya magassága felett. Ezután 400 láb magasságig feltételezendő, hogy a repülőgép dőlésszöge nem lesz 15°-nál több. 400 láb felett 15°-nál nagyobb, de legfeljebb 25°-os dőlésszög tervezhető;

(2) a nettó felszállási repülési pálya bármely pontjának, amelyen a repülőgép dőlésszöge 15°-nál nagyobb, minden, ennek a pontnak az (a), (d) és (e) albekezdéseiben előírt vízszintes távolságokon belüli akadályt legalább 50 áb függőleges térközzel kell elkerülnie; és

(3) az üzemben tartónak alkalmaznia kell a Hatóság által jóváhagyott speciális eljárásokat 200 láb és 400 láb között 20°, és 400 láb felett legfeljebb 30°-os megnövelt dőlésszögek használata esetén (Lásd az OPS 1.495 (c) pont (3) albekezdésének 1. függelékét).

(4) Megfelelő tartalékot kell biztosítani a dőlésszögnek az üzemi sebességre és a repülési útvonalra gyakorolt hatására, beleértve a megnövekedett üzemi sebesség miatti távolságnöveléseket.

2006. július 5., szerda

(d) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal nem igényel 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat (track), az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

(1) 300 m, ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításba vételi körzetében; vagy

(2) 600 m az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

(e) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal (track) 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat igényel, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

(1) 600 m, ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításba vételi körzetében; vagy

(2) 900 m az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

(f) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat az előre nem látható körülményekre, hogy megfeleljen az OPS 1.495 követelményeinek és biztonságos útvonalat biztosítson, amely elkerüli az akadályokat, hogy a repülőgép vagy be tudja tartani az OPS 1.500 repülés közbeni előírásait, vagy szálljon le a kiinduló repülőtéren, vagy egy felszállási kitérő repülőtéren.

OPS 1.500

Útközben – Egy hajtómű üzemképtelensége

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülés közben várható meteorológiai körülményeknek megfelelő, a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott, útközben egy üzemképtelen hajtóművel teljesítendő nettó repülési útvonal adatai teljesítsék vagy a (b) vagy a (c) albekezdés követelményeit az útvonal minden pontján. A nettó repülési útvonal gradiense legyen pozitív 1 500 lábbal azon repülőtér fölött, ahol a hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik. A jégtelenítő rendszerek működését igénylő meteorológiai körülmények között figyelembe kell venni használatuk hatását a nettó repülési útvonalra.

(b) A nettó repülési útvonal gradiense legyen pozitív legalább 1 000 m magasságon a terep és az útvonal mentén a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadály fölött.

(c) A nettó repülési útvonal biztosítsa a repülőgép számára a repülés folytatását az utazórepülés magasságáról arra a repülőtérre, ahol a leszállás végrehajtható az OPS 1.515 és 1.520 közül az alkalmazható előírásai szerint úgy, hogy a nettó repülési útvonal legalább 2 000 láb függőleges távolságra elkerülje a terepet és az útvonal mentén a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadályt, az alábbi (1)-(4) pontokban leírtakkal összhangban:

(1) A hajtómű meghibásodását az útvonal legkritikusabb pontján kell feltételezni;

(2) Figyelembe kell venni a szél hatását a repülési útvonalra;

(3) Az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges üzemanyagtartalékkal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén; és

(4) A repülőtér, ahol a hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik, feleljen meg a következő feltételeknek:

(i) Teljesítik a várható leszállási tömeghez tartozó teljesítménykövetelményeket; és

(ii) Az időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok bármely kombinációja és a repülőtéri állapotjelentések azt jelzik, hogy a leszállás becsült időpontjában biztonságos leszállást lehet végrehajtani.

(d) Az OPS 1.500-nak való megfelelés alkalmazásakor az üzemben tartó növelje meg a fenti (b) és (c) albekezdések szélességi határait 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre), ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet.

2006. július 5., szerda

OPS 1.505

Útközben – Három vagy több hajtóműves repülőgépek, két hajtómű üzemképtelen

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy egy három vagy több hajtóművel rendelkező repülőgép szándékolt pályáján sehol sem lesz az összes hajtóművel standard hőmérsékleten szélcsendben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb egy olyan repülőtértől, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek, kivéve, ha megfelel az alábbi (b)-(f) albekezdéseknek.

(b) A nettó repülési útvonal szakaszának két üzemképtelen hajtóművel adatai tegyék lehetővé, hogy a repülőgép folytassa a repülést a várható meteorológiai körülmények között attól a ponttól, ahol a két hajtómű egyszerre jelentkező meghibásodását feltételezik, egy olyan repülőtérre, ahol le lehet szállni és teljesen meg lehet állni a két üzemképtelen hajtóművel történő leszállásra előírt eljárás használatával. A nettó repülési útvonal legalább 2 000 láb függőleges távolságra kerülje el a terepet és az útvonal mentén a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadályt. A jégtelenítő rendszerek működését igénylő meteorológiai körülmények között és magasságokon figyelembe kell venni használatuk hatását a nettó repülési útvonalra. Ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet, az üzemben tartó növelje meg a fenti szélességi határokat 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre).

(c) A két hajtómű meghibásodását az útvonal azon szakaszának a legkritikusabb pontján kell feltételezni, amelyen a repülőgép az összes hajtóművel standard hőmérsékleten szélcsendben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb egy olyan repülőtértől, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek.

(d) A nettó repülési útvonal gradiense legyen pozitív 1 500 lábbal azon repülőtér fölött, ahol a két hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik.

(e) Az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges üzemanyagtartalékkal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén.

(f) A repülőgép várható tömege azon a helyen, ahol a két hajtómű meghibásodását feltételezik, nem lehet kevesebb annál, ami tartalmazza a repülés folytatásához elegendő üzemanyagot azon repülőtérig, ahol a leszállás végrehajtása várható, valamint a megérkezéshez közvetlenül a leszállási hely fölé legalább 1 500 lábra, majd ezt követően vízszintes repüléshez 15 percig.

OPS 1.510

Leszállás – Cél- és kitérő repülőterek

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek az OPS 1.475 (a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege ne haladja meg a cél- és kitérő repülőtéren történő becsült leszállási időpontban várható magasságra és környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb leszálló tömeget.

(b) 2,5 %-nál nagyobb megszakított megközelítési gradienssel történő műszeres megközelítések esetén az üzemben tartó győződjön meg arról, hogy a repülőgép várható leszálló tömege lehetővé tesz egy megszakított megközelítést legalább az egy üzemképtelen hajtóművel végzett megszakított megközelítés konfigurációjának és sebességének (lásd a nagy repülőgépek Légialkalmassági Bizonyítvánnyal történő ellátására vonatkozó követelményeit) gradiensével azonos emelkedési gradienssel. Egy alternatív módszer használatát a Hatóságnak kell jóváhagynia.

(c) 200 láb alatti elhatározási magasságú műszeres megközelítésekre az üzemben tartó ellenőrizze, hogy a repülőgép várható leszálló tömege lehetővé tesz-e üzemképtelen kritikus hajtóművel és az átstartoláshoz használt sebességel és konfigurációban egy legalább 2,5 %-os vagy a közzétett mértékű megszakított megközelítés emelkedési gradienst, amelyik nagyobb (lásd a CS AWO 243-at). Egy alternatív módszer használatát a Hatóságnak kell jóváhagynia.

2006. július 5., szerda

OPS 1.515

Leszállás – Száraz kifutópályák

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek a cél- és kitérő repülőtéren történő becsült leszállási időpontban az OPS 1.475 (a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege tegyen lehetővé egy teljes megállásos leszállást (full stop landing)a pályaküszöb fölött 50 lábról:

(1) sugárhajtású repülőgépekre a rendelkezésre álló leszállási úthossz 60 %-án belül; vagy

(2) turbólégcsavaros repülőgépekre a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül;

(3) Meredek megközelítési eljárások esetén a Hatóság engedélyezheti a fenti (a) pont (1) és (2) albekezdései közül a megfelelővel összhangban meghatározott leszállási úthossz adatok alkalmazását, 50 láb alatti, de legalább 35 láb ablakmagasságot (screen height) alapul véve. (Lásd az OPS 1.515 (a) pont (3) bekezdésének 1. függelékét);

(4) A fenti (a) pont (1) és (2) albekezdései betartásának alkalmazásához a Hatóság kivételesen engedélyezheti, ha meggyőződött szükségességéről (lásd az 1. függeléket), rövid leszállási úthossz üzemeltetés használatát az 1. és 2. függelékkel és valamennyi olyan további feltétellel összhangban, amelyeket a Hatóság szükségesnek ítél az adott esetben egy elfogadható biztonsági szint eléréséhez.

(b) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

(1) A magasságot a repülőtéren;

(2) A szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a hátszél összetevő legalább 150 %-át; és

(3) A kifutópálya lejtését a leszállás irányába, ha +/– 2 %-nál nagyobb.

(c) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor a következőket kell feltételezni:

(1) a repülőgép a legkedvezőbb kifutópályán fog leszállni szélcsendben; és

(2) a repülőgép azon a kifutópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a várható szélsebességet és -irányt és a repülőgép földi kiszolgálási jellemzőit és más tényezőket, mint a leszállást segítő eszközöket és a terepet figyelembe véve.

(d) Ha az üzemben tartó nem tudja betartani a fenti (c) pont (1) albekezdését egy egy kifutópályával rendelkező repülőtérre, ahol a leszállás egy adott szélösszetevőtől függ, egy repülőgép akkor indítható el, ha 2 olyan kitérő repülőtér van kijelölve, amelyek az (a), (b) és (c) albekezdések teljes betartását teszik lehetővé. A megközelítés megkezdése előtt a célrepülőtéren való leszálláshoz a parancsnok győződjön meg arról, hogy a leszállás az OPS 1.510-nek és a fenti (a) és (b) albekezdéseknek teljesen megfelelően hajtható végre.

(e) Ha az üzemben tartó nem képes batartani a fenti (c) pont (2) albekezdését a célrepülőtérre, a repülőgép akkor indítható el, ha egy olyan kitérő repülőtér van kijelölve, amely az (a), (b) és (c) albekezdéseknek való teljes megfelelést tesz lehetővé.

OPS 1.520

Leszállás – Nedves és szennyezett kifutópályák

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a kifutópálya nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossz az OPS 1.515-tel összhangban meghatározott előírt leszállási úthossznak legalább 115 %-a legyen.

2006. július 5., szerda

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a kifutópálya szennyezett lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossz legalább a fenti (a) albekezdéssel összhangban megállapított és a jóváhagyott szennyezett leszállási úthossz adatokkal vagy a Hatóság által jóváhagyott egyenértékesükkel megállapított leszállási úthossz legalább 115 %-a közül a nagyobbik legyen.

(c) Használható a fenti (a) albekezdés által előírtnál rövidebb, de legalább az OPS 1.515 (a) pontja által szükséges leszállási úthossz egy nedves kifutópályán, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv specifikus további információt tartalmaz a leszállási úthosszakról nedves kifutópályákra.

(d) Használható a fenti (b) albekezdés által előírtnál rövidebb, de legalább az OPS 1.515 (a) pontja által szükséges leszállási úthossz egy szennyezett kifutópályán, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv specifikus további információt tartalmaz a leszállási úthosszakról szennyezett kifutópályákra.

(e) A fenti (a), (b) és (c) albekezdések betartásának alkalmazásakor az OPS 1.515 kritériumait kell megfelelően alkalmazni, kivéve, hogy a fenti (b) albekezdésre nem kell alkalmazni az OPS 1.515 (a) pont (1) és (2) albekezdéseit.

Az OPS 1.495 (c) pont (3) albekezdés 1. függeléke

Megnövelt dőlésszögek jóváhagyása

(a) Külön jóváhagyást igénylő megnövelt dőlésszögek használatához a következő feltételeknek kell megfelelni:

(1) A Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazzon jóváhagyott adatokat az üzemi sebesség és adatok szükséges növelésére, hogy lehetővé tegye a repülési útvonal megszerkesztését a megnövelt dőlésszögek és sebességek figyelembevételével.

(2) Vizuális útmutatás álljon rendelkezésre a navigálás pontosságához.

(3) Az időjárási minimumokat és szél határértékeket elő kell írni és a Hatóságnak jóvá kell hagyni minden kifutópályára.

(4) Oktatás az OPS 1.975-tel összhangban.

Az OPS 1.515 (a) pont (3) albekezdés 1. függeléke

Meredek megközelítési eljárások

(a) A hatóság jóváhagyhatja meredek megközelítési eljárások alkalmazását 4,5°-os, vagy ennél nagyobb siklópálya szögekkel, 50 láb alatti de legalább 35 láb ablakmagasság (screen height) esetén ha a következő feltételek teljesülnek:

(1) A repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv írja elő a legnagyobb jóváhagyott siklópálya szöget, valamennyi többi korlátozást, a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat a meredek megközelítéshez úgy mint a repülőtér hosszadatainak a módosításait meredek megközelítési feltételek alkalmazásakor;

(2) Legalább vizuális siklópálya jelző rendszert magába foglaló alkalmas siklópálya referenciák rendszerének kell rendelkezésre állnia minden repülőtéren, amelyen meredek megközelítési eljárásokat szándékoznak alkalmazni; és

(3) Elő kell írni és jóvá kell hagyni az időjárási minimumokat minden meredek megközelítéshez használandó kifutópályára. A következőket kell figyelembe venni:

(i) az akadályok helyzetét;

(ii) a siklópálya referencia és a kifutópálya útmutatások (guidance) típusát, mint amilyenek a vizuális segédeszközök, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

(iii) a DH-n és MDA-n szükséges minimális vizuális referenciát;

2006. július 5., szerda

(iv) a rendelkezésre álló fedélzeti berendezéseket;

(v) a pilóták minősítését és speciális szoktatását a repülőtérhez (special aerodrome familiarisation);

(vi) a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásait és eljárásait; és

(vii) a megszakított megközelítés kritériumait.

Az OPS 1.515 (a) pont (4) albekezdés 1. függeléke

Rövid leszállási úthossz üzemeltetés

(a) A OPS 1. 515 (a)(4) albekezdésének alkalmazásában az engedélyezett leszálló tömeg kiszámításához használt távolság a biztonságosnak nyilvánított terület használható hosszát plusz a rendelkezésre álló közölt leszállási úthosszat tartalmazza. A Hatóság a következő feltételekkel összhangban engedélyezheti ezt az üzemeltetést:

(1) A rövid úthosszú leszállási üzemeltetés szükségességének bemutatása. Az üzemeltetésre világos közérdeknek és üzemeltetési szükségességnek kell fennállnia, vagy a repülőtér távoli volta, vagy a kifutópálya meghosszabbításának fizikai korlátai miatt.

(2) Repülőgép és üzemeltetési fetételek.

(i) A rövid úthosszú leszállási üzemeltetést csak olyan repülőgépekre hagyják jóvá, amelyeken a függőleges távolság a pilóta szemének látósugara és a kerekek legalacsonyabb részének pályája között a repülőgép normál siklópályáján nem haladja meg a 3 métert.

(ii) A repülőtéri üzemeltetési minimumok megállapításakor a látótávolság/RVR nem lehet 1,5 km-nél kisebb. Emellett a szélre vonatkozó korlátozásokat elő kell írni az Üzemben Tartási Kézikönyvben.

(iii) A pilóták minimális gyakorlatát, az oktatási követelményeket és a speciális szoktatást a repülőtérhez (special aerodrome familiarisation) ilyen üzemeltetésre az Üzemben Tartási Kézikönyvben kell előírni.

(3) Feltételezendő, hogy a biztonságosnak nyilvánított terület kezdete fölötti keresztezési magasság 50 láb.

(4) További feltételek. A Hatóság előírhat olyan további feltételeket, amelyeket szükségesnek ítél meg a biztonságos üzemeltetéshez figyelembe véve a repülőgéptípus jellemzőit, a megközelítési terület domborzati jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítési segédeszközöket és a megszakított megközelítés/meggátolt leszállás (baulked landing) megfontolásait. Ilyen további feltétel lehet például a VASI/PAPI típusú vizuális lejtésjelző rendszer (slope indicator system) előírása.

Az OPS 1.515 (a) pont (4) albekezdés 2. függeléke

Repülőtér kritériumai a rövid úthosszú leszálláshoz

(a) A biztonságos terület használatát a repülőtéri hatóságnak jóvá kell hagynia.

(b) Az 1.515 (a) pont (4) albekezdés és ezen függelék előírásai szerint a biztonságosnak nyilvánított terület használható hossza nem haladhatja meg a 90 métert.

(c) A biztonságosnak nyilvánított terület szélessége legalább a kifutópálya szélességének kétszerese és a szárnyfesztávolság kétszerese közül a nagyobbik legyen a meghosszabbított kifutópálya középvonalától számítva.

(d) A biztonságosnak nyilvánított területnek mentesnek kell lennie az akadályoktól és bemélyedésektől, amelyek veszélyeztetnének egy, a kifutópályát alácélzó (undershooting) repülőgépet és a biztonságosnak nyilvánított területen nem lehet semmilyen mozgó tárgy amíg a kifutópályát rövid úthosszú leszállási üzemeltetésre használják.

(e) A biztonságosnak nyilvánított terület lejtése nem haladhatja meg felfelé az 5 %-ot és lefelé a 2 %-ot a leszállás irányában.

(f) Ennek az üzemeltetésnek a céljaira az OPS 1.480 (a) pont (5) albekezdésének nyomószilárdsági követelményét nem kell alkalmazni a biztonságosnak nyilvánított területre.

H. RÉSZ

»B« TELJESÍTMÉNYOSZTÁLY

OPS 1.525

Általános

(a) Az üzemben tartó ne üzemeltessen egy hajtóműves repülőgépet:

(1) éjszaka; vagy

(2) műszeres meteorológiai körülmények között, csak a speciális látva repülési szabályok szerint.

Megjegyzés: Az egy hajtóműves repülőgépek üzemeltetésének korlátozásait az OPS 1.240 (a) pont (6) albekezdése tárgyalja.

(b) Az üzemben tartó egy hajtóműves repülőgépként kezelje azokat a két hajtóműves repülőgépeket, amelyek nem felelnek meg az OPS 1.525 (b) pont 1. függeléke szerinti emelkedési követelményeinek.

OPS 1.530

Felszállás

(a) Az üzemben tartó biztosítsa, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben a felszálláshoz használni szándékozott repülőtér nyomásmagasságára és az ottani környezeti hőmérsékletre előírt maximális felszálló tömeget.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt módosítatlan (unfactored) felszállási úthossz ne haladja meg a következőket:

(1) Ha egy 1,25-ös tényezővel szorozzák, a rendelkezésre álló nekifutás hosszát; vagy

(2) Ha végbiztonsági pálya (stop way) és/vagy leszállási biztonsági sáv áll rendelkezésre, a következőt:

(i) a rendelkezésre álló nekifutás hosszát;

(ii) ha egy 1,15-ös tényezővel szorozzák, a rendelkezésre álló felszállási úthosszat; és

(iii) ha egy 1.3-as tényezővel szorozzák, a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságot.

(c) A fenti (b) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

(1) a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;

(2) a repülőtér barometrikus/nyomás magasságát;

(3) a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet;

(4) a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát

(5) a kifutópálya lejtését a felszállás irányába és

(6) a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.

2006. július 5., szerda

OPS 1.535

Akadálymentesség felszálláskor – Több hajtóműves repülőgépek

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a két vagy több hajtóművel rendelkező repülőgépek jelen albekezdéssel összhangban meghatározott felszállási repülési útvonala függőlegesen legalább 50 láb távolságban vagy vízszintesen legalább 90 m plusz 0.125*D távolságban elkerül minden akadályt, ahol D az a vízszintes távolság, amelyet a repülőgép megtett a rendelkezésre álló felszállási úthossz végétől vagy a felszállási úthossz végétől, ha a rendelkezésre álló felszállási úthossz vége előtt egy fordulást terveznek, kivéve az alábbi (b) és (c) albekezdések előírásait. 60 m-nél kisebb szárny-fesztávolságú repülőgépek esetén használható a repülőgép fél szárny-fesztávolsága plusz 60 m plusz 0.125*D vízszintes akadály elkerülési távolság. A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor a következőket kell feltételezni:

(1) a felszállási repülési útvonal az OPS 1.530 (b) pontja által szükséges felszállási úthossz végén 50 lábbal kezdődik a talajfelszín felett és 1 500 láb magasságban a talajfelszín felett ér véget;

(2) a repülőgép nem dönthető be, mielőtt a repülőgép el nem érte az 50 láb magasságot e talajfelszín felett és utána a dőlésszög nem haladja meg a 15°-ot;

(3) a kritikus hajtómű meghibásodása az összes hajtóművel végzett felszállás repülési útvonalának azon pontján következik be, ahol az akadályok elkerülését szolgáló vizuális referenciák elvesztése várható;

(4) a felszállási repülési útvonal gradiense 50 lábtól a feltételezett hajtómű meghibásodásig egyenlő az összes hajtóművel végzett emelkedés és az repülés közbeni konfigurációra történő átmenet átlagos gradiensének 0,77-es tényezővel megszorzott értékével; és

(5) a felszállási repülési útvonal gradiense a fenti (4) albekezdéssel összhangban elért magasságtól a felszállási repülési útvonal végéig egyenlő az egy üzemképtelen hajtóművel végzett útközbeni emelkedés Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jelzett gradiensével.

(b) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal nem igényel 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

(1) 300 m, ha a repülést vizuális útvonalnavigációt lehetővé tevő feltételek között végzik, vagy ha rendelkezésre állnak olyan navigációs segédeszközök, amelyek lehetővé teszik a pilótának, hogy a tervezett repülési útvonalat ugyanazon pontossággal tartsa (Lásd az OPS 1.535 (b) pont (1) és (c) pont (1) albekezdések 1. függelékét); vagy

(2) 600 m, az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

(c) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat igényel, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

(1) 600 m vizuális útvonalnavigációt lehetővé tevő feltételek közötti repülés esetén (Lásd az OPS 1.535 (b) pont (1) és (c) pont (1) albekezdések 1. függelékét);

(2) 900 m az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

(d) A fenti (a), (b) és (c) albekezdéseknek való megfelelés alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

(1) a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;

(2) a repülőtér barometrikus/nyomás magasságát;

(3) a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és

(4) a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.

2006. július 5., szerda

OPS 1.540

Útvonal – Több hajtóműves repülőgépek

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép képes a repülésre várható meteorológiai körülmények között és egy hajtómű meghibásodása esetén folytatni a repülést a többi hajtómű legnagyobb előírt folyamatos teljesítménye mellett az Üzemben Tartási Kézikönyvben a biztonságos repülésre előírt vonatkozó legkisebb magasságok felett 1 000 láb magasságig egy olyan repülőtér felett, amelyen a teljesíteni tudják a teljesítménykövetelményeket.

(b) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor:

(1) Nem szabad feltételezni, hogy a repülőgép magasabban repül annál a magasságnál, ahol az emelkedési sebesség 300 láb/perc valamennyi hajtómű előírt legnagyobb folyamatos teljesítményen történő működésekor; és

(2) a feltételezett repülés közbeni gradiens egy üzemképtelen hajtóművel való süllyedés vagy emelkedés bruttó gradiense legyen, amelyiket végzik, megnövelve, illetve lecsökkentve egy 0,5 %-os gradienssel.

OPS 1.542

Útvonal – Egy hajtóműves repülőgépek

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép képes legyen a repülésre várható meteorológiai körülmények között és a hajtómű meghibásodása esetén elérni egy olyan helyre, ahol biztonságos kényszerleszállást lehet végrehajtani. Szárazföldi repülőgépekre egy szárazföldi hely szükséges, kivéve, ha a Hatóság mást hagyott jóvá.

(b) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor:

(1) nem szabad feltételezni, hogy a repülőgép magasabban repül annál a magasságnál, ahol az emelkedési sebesség 300 láb/perc a hajtómű előírt legnagyobb folyamatos teljesítményen történő működésekor; és

(2) a feltételezett repülés közbeni gradiens a süllyedés bruttó gradiense legyen, megnövelve egy 0,5 %-os gradienssel.

OPS 1.545

Leszállás – Cél- és kitérő repülőterek

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek az OPS 1.475 (a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege ne haladja meg a cél- és kitérő repülőtéren történő várható leszállási időpontban várható magasságra és környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb leszálló tömeget.

OPS 1.550

Leszállás – Száraz kifutópálya

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek a várható leszállási időpontra az OPS 1.475 (a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege tegyen lehetővé egy teljes megállásos leszállást a pályaküszöb fölött 50 lábról a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül a cél- és kitérő repülőtéren.

(1) A Hatóság engedélyezheti ezzel a bekezdéssel összhangban meghatározott leszállási úthossz adatok alkalmazását, 50 láb alatti, de legalább 35 láb ablakmagasságot (screen height) alapul véve. (Lásd az OPS 1.550 (a) pontjának 1. függelékét);

(2) A Hatóság engedélyezhet rövid leszállási úthosszú üzemeltetést az OPS 1.550 (a) bekezdése 2. függelékének feltételeivel összhangban.

2006. július 5., szerda

(b) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

(1) a repülőtér magasságát;

(2) az szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a hátszél összetevő legalább 150 %-át.

(3) a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát; és

(4) a kifutópálya lejtését a leszállás irányába;

(c) Egy repülőgépnek a fenti (a) albekezdéssel összhangban történő elindításához fel kell tételezni a következőket:

(1) a repülőgép a legkedvezőbb kifutópályán fog leszállni szélcsendben; és

(2) a repülőgép azon a kifutópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a valószínű szélsebességet és -irányt és a repülőgép földi kiszolgálási jellemzőit és más tényezőket, mint a leszállást segítő eszközöket és a terepet figyelembe véve.

(d) Ha az üzemben tartó nem képes batartani a fenti (c) pont (2) albekezdését a célrepülőtérre, a repülőgép akkor indítható el, ha egy olyan kitérő repülőtér van kijelölve, amely az (a), (b) és (c) albekezdéseknek való teljes megfelelést tesz lehetővé.

OPS 1.555

Leszállás – Nedves és szennyezett kifutópályák

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a várható érkezési időpontban a kifutópálya nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossz legalább az OPS 1.550-nel összhangban meghatározott szükséges leszállási úthossz 1,15-ös tényezővel szorzott értéke legyen.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a kifutópálya szennyezett lehet, a Hatóság számára ezen körülményekre elfogadható adatok használatával meghatározott leszállási úthossz ne haladja meg a rendelkezésre álló leszállási úthosszat.

(c) Használható a fenti (a) albekezdés által előírtnál rövidebb, de legalább az OPS 1.550 (a) által szükséges leszállási úthossz egy nedves kifutópályán, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv specifikus további információt tartalmaz a leszállási úthosszakról nedves kifutópályákra.

Az OPS 1.525 (b) pontjának 1. függeléke

Általános – Felszálló és leszállási emelkedés

(Ennek a függeléknek a követelményei az 1994. március 11-én hatályos JAR-23.63 (c)(1) albekezdésén és a JAR-23.63 (c)(2) albekezdésén alapulnak)

(a) Felszálló emelkedés

(1) Minden hajtómű működik

(i) A felszállás után az emelkedés állandó gradiense legyen legalább 4 % a következők mellett:

(A) minden hajtómű felszálló teljesítményen;

(B) a futómű kibocsátva, kivéve, ha a futómű legfeljebb 7 másodperc alatt behúzható, ekkor feltételezhető, hogy be van húzva;

(C) a fékszárnyak felszálló helyzetben; és

(D) az emelkedési sebesség legalább az 1,1 V_{MC} és 1,2 V_{S1} közül a nagyobb.

2006. július 5., szerda

(2) Egy üzemképtelen hajtóművel

(i) A folyamatos emelkedési gradiens legyen mérhetően pozitív 400 lábbal a felszálló talajfelszín felett a következők mellett:

(A) a kritikus hajtómű üzemképtelen és légcsavarja minimális ellenállású (vitorla) helyzetben;

(B) a megmaradt hajtómű felszálló teljesítményen;

(C) a futómű behúzva;

(D) a fékszárnyak felszálló helyzetben; és

(E) az emelkedési sebesség egyenlő az 50 lábnál elérttel.

(ii) A folyamatos emelkedési gradiens legalább 0,75 % legyen 1 500 lábbal a felszálló talajfelszín felett a következők mellett:

(A) a kritikus hajtómű üzemképtelen és légcsavarja minimális ellenállású helyzetben;

(B) a megmaradt hajtómű legfeljebb maximális folyamatos teljesítményen;

(C) a futómű behúzva;

(D) a fékszárnyak behúzva; és

(E) az emelkedési sebesség legalább 1,2 V_{S1}.

(b) Leszállási emelkedés

(1) Minden hajtómű működik

(i) A folyamatos emelkedési gradiens legyen legalább 2,5 % a következők mellett:

(A) nem nagyobb tolóerő vagy teljesítmény, mint amely 8 másodperccel a teljesítményszabályozóknak a minimális repülési alapteljesítmény-helyzetből történő elmozdításának megkezdése után rendelkezésre áll;

(B) a futómű kibocsátott helyzetben;

(C) a fékszárnyak leszállási helyzetben; és

(D) az emelkedési sebesség egyenlő V_{REF}-fel.

(2) Egy hajtómű üzemképtelen

(i) a folyamatos emelkedési gradiens legalább 0,75 % legyen 1 500 lábbal a felszállási talajfelszín felett a következők mellett:

(A) a kritikus hajtómű üzemképtelen és légcsavarja minimális ellenállású (vitorla) helyzetben;

(B) a megmaradt hajtómű legfeljebb maximális folyamatos teljesítményen;

(C) a futómű behúzva;

(D) a fékszárnyak behúzva; és

(E) az emelkedési sebesség legalább 1,2 V_{S1}.

2006. július 5., szerda

Az OPS 1.535 (b) pont (1) és (c) pont (1) albekezdései 1. függeléke

Felszállási repülési útvonal – Vizuális útvonal navigáció

A vizuális útvonal navigáció lehetővé tételéhez az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemeltetéskor fennálló időjárási körülmények, ideértve a felhőalapot és a látótávolságot, olyanok legyenek, hogy az akadályok és/vagy föld referenciapontjai láthatóak és azonosíthatóak legyenek. Az Üzemben Tartási Kézikönyv írja elő az érintett repülőterekre a minimális időjárási feltételeket, amelyek lehetővé teszik, hogy a hajózószemélyzet folyamatosan meghatározza a repülési útvonalat a földi referenciapontokhoz képest, hogy az akadályok és a terep biztonságos elkerülését biztosítsa a következőképpen:

(a) Az eljárást jól meg kell határozni a földi referenciapontok vonatkozásában, hogy a repült pályát elemezni lehessen az akadálymentességi követelmények szempontjából;

(b) Az eljárásnak a repülőgép képességeinek keretein belül kell lennie az előrehaladási sebesség, a dőlésszög és a szélhatások tekintetében;

(c) Az eljárás írott és ábrás leírását biztosítani kell a hajózószemélyzet használatára; és

(d) Elő kell írni a korlátozó környezeti feltételeket (pl. szél, felhő, látótávolság, nappal/éjszaka, környezeti világítás, akadályok kivilágítása).

Az OPS 1.550 (a) pontjának 1. függeléke

Meredek megközelítési eljárások

(a) A hatóság jóváhagyhatja meredek megközelítési eljárások alkalmazását 4,5°-os, vagy ennél nagyobb siklópálya szögekkel, 50 láb alatti, de legalább 35*láb ablakmagasság (screen height) esetén ha a következő feltételek teljesülnek:

(1) A repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv írja elő a legnagyobb jóváhagyott siklópálya szöget, valamennyi többi korlátozást, a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat a meredek megközelítéshez és a repülőtéri hosszúsági adatok módosítását a meredek megközelítés feltételeinek alkalmazásakor;

(2) Legalább vizuális siklópálya jelző rendszert magába foglaló alkalmas siklópálya referenciák rendszerének kell rendelkezésre állnia minden repülőtéren, amelyen meredek megközelítési eljárásokat szándékoznak alkalmazni; és

(3) Elő kell írni és jóvá kell hagyni az időjárási minimumokat minden meredek megközelítéshez használatos kifutópályára. A következőket kell figyelembe venni:

(i) az akadályok helyzetét;

(ii) a siklópálya referencia és a kifutópálya útmutatások (guidance) típusát, mint amilyenek a vizuális segédeszközök, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

(iii) a DH-n és MDA-n szükséges minimális vizuális referenciát;

(iv) a rendelkezésre álló fedélzeti berendezéseket;

(v) a pilóták minősítését és speciális szoktatását a repülőtérhez (special aerodrome familiarisation);

(vi) a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásait és eljárásait; és

(vii) a megszakított megközelítés kritériumait.

2006. július 5., szerda

Az OPS 1. 550 (a) pontjának 2. függeléke

Rövid leszállási úthossz üzemeltetés

(a) Az OPS 1.550 (a) pont (2) albekezdésének alkalmazásában az engedélyezett leszálló tömeg kiszámításához használt távolság a biztonságosnak nyilvánított terület használható hosszát plusz a rendelkezésre álló közölt leszállási úthosszat tartalmazza. A Hatóság a következő feltételekkelösszhangban engedélyezheti ezt az üzemeltetést:

(1) A biztonságosnak nyilvánított terület használatát a repülőtéri hatóságnak jóvá kell hagynia;

(2) A biztonságosnak nyilvánított területnek mentesnek kell lennie az akadályoktól és bemélyedésektől, amelyek veszélyeztetnének egy, a kifutópályát alácélzó (undershooting) repülőgépet és a biztonságosnak nyilvánított területen nem lehet semmilyen mozgó tárgy amíg a kifutópályát rövid úthosszú leszállási üzemeltetésre használják;

(3) A biztonságosnak nyilvánított terület lejtése nem haladhatja meg felfelé az 5 %-ot és lefelé a 2 %-ot a leszállás irányában;

(4) A e melléklet előírásai szerint biztonságosnak nyilvánított terület használható hossza nem haladhatja meg a 90 métert;

(5) A biztonságosnak nyilvánított terület szélessége legalább a kifutópálya szélességének kétszerese legyen a meghosszabbított kifutópálya középvonalától számítva;

(6) Feltételezendő, hogy a biztonságosnak nyilvánított terület használható hosszának kezdete fölötti keresztezési magasság legalább 50 láb.

(7) Ennek az üzemeltetésnek a céljaira az OPS 1.480 (a) pont (5) albekezdésének nyomószilárdsági követelményét nem kell alkalmazni a biztonságosnak nyilvánított területre.

(8) Elő kell írni és jóvá kell hagyni az időjárási minimumokat minden használandó kifutópályára és ezek nem lehetnek kisebbek, mint a VFR és a nem precíziós megközelítés minimumai közül a nagyobbak;

(9) Elő kell írni a pilótákkal szembeni követelményeket (OPS 1.975 (a) pont hivatkozása);

(10) A Hatóság előírhat olyan további feltételeket, amelyek szükségesek a biztonságos üzemeltetéshez figyelembe véve a repülőgéptípus jellemzőit, a megközelítési segédeszközöket és a megszakított megközelítés/meggátolt leszállás (baulked landing) megfontolásait.

I. RÉSZ

»C« TELJESÍTMÉNYOSZTÁLY

OPS 1.560

Általános

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott teljesítményadatokat az ezen rész követelményeinek való megfelelés meghatározásakor szükség szerint egészítsék ki a Hatóság számára elfogadható más adatokkal, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben szereplő jóváhagyott teljesítmény adatok nem elegendőek.

OPS 1.565

Felszállás

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben a felszállásra kijelölt repülőtér barometrikus/nyomás magasságára és az ottani környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb felszálló tömeget.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy azokra a repülőgépekre, amelyek Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyve olyan felszállási úthossz adatokat tartalmaz, amelyek nem tartalmazzák a hajtóművek meghibásodásának számbavételét, a repülőgép által az 50 láb talajfelszín feletti magasság eléréséhez a felszállási nekifutás kezdetétől minden hajtóműnek a maximális előírt felszállási teljesítményen való működése mellett szükséges távolság, megszorozva a következő tényezők egyikével:

(1) 1,33 két hajtóműves repülőgépekre; vagy

2006. július 5., szerda

(2) 1,25 három hajtóműves repülőgépekre; vagy

(3) 1,18 négy hajtóműves repülőgépekre, ne haladja meg az azon a repülőtéren rendelkezésre álló felszállási pályát, amelyen a felszállást végre kívánják hajtani.

(c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy azon repülőgépekre, amelyek Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyve olyan felszállási pályahossz adatokat tartalmaz, amelyek figyelembe veszik a hajtómű-meghibásodást, a következő követelmények teljesüljenek a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv előírásaival összhangban:

(1) A gyorsulási-megállási távolság nem haladja meg a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságot;

(2) A felszállási úthossz nem haladja meg a rendelkezésre álló felszállási úthosszat, és emellett a biztonsági sáv hossza nem haladja meg a rendelkezésre álló pályahossz felét;

(3) A nekifutás hossza nem haladja meg a rendelkezésre álló nekifutáshosszat;

(4) A jelen bekezdés betartását azonos V_1 értéket használva kell bemutatni a megszakított és a folytatott felszállás esetére; és

(5) Egy nedves vagy szennyezett kifutópályán a felszálló tömeg nem haladhatja meg a száraz kifutópályára ugyanolyan körülmények közötti felszállásra engedélyezettet.

(d) A fenti (b) és (c) albekezdések betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

(1) a repülőtér barometrikus/nyomás magasságát;

(2) a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet;

(3) a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát;

(4) a kifutópálya lejtését a felszállás irányába;

(5) a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át; és

(6) a kifutópályahossz bármilyen mértékű elvesztését a repülőgép felszállás előtti egyenesbe állítása miatt, ha felmerül.

OPS 1.570

Felszállási akadálymentesség

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felszállási repülési útvonal egy üzemképtelen hajtóművel legalább 50 láb plusz 0,01*D függőleges távolsággal vagy legalább 90 m plusz 0,125*D vízszintes távolsággal elkerüljön minden akadályt, ahol D az a vízszintes távolság, amelyet a repülőgép megtett a rendelkezésre álló felszállási úthossz végétől. 60 m-nél kisebb szárny-fesztávolságú repülőgépek esetén használható a repülőgép fél szárny-fesztávolsága plusz 60 m plusz 0,125*D vízszintes akadály elkerülési távolság.

(b) A felszállási repülési útvonal az OPS 1.530 (b) vagy (c) pontja közül a vonatkozó által szükséges felszállási úthossz végén 50 lábbal kezdődik a talajfelszín felett és 1 500 láb magasságban a talajfelszín felett ér véget.

(c) Az (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

(1) a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;

(2) a repülőtér barometrikus/nyomás magasságát;

(3) a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és

(4) a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.

2006. július 5., szerda

(d) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor a pálya változtatásai nem engedélyezettek a felszállási repülési útvonal azon pontjáig, amíg el nem érik az 50 lábat a talajfelszín felett. Ezután 400 láb magasságig feltételezendő, hogy a repülőgép dőlésszöge nem lesz 15°-nál több. 400 láb felett 15°-nál nagyobb, de legfeljebb 25°-os dőlésszög engedélyezhető. Megfelelő tartalékot kell biztosítani a dőlésszögnek az üzemi sebességre és repülési útvonalra gyakorolt hatására, beleértve a megnövekedett üzemi sebesség miatti távolságnöveléseket.

(e) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal nem igényel 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

(1) 300 m, ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításba vételi körzetében; vagy

(2) 600 m, az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

(f) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat (track) igényel, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

(1) 600 m,ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításba vételi körzetében; vagy

(2) 900 m az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

(g) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat az előre nem látható körülményekre, hogy megfeleljen az OPS 1.570 követelményeinek és biztonságos útvonalat biztosítson, amely elkerüli az akadályokat, vagy hogy a repülőgép vagy meg tudjon felelni az OPS 1.580 repülés közbeni előírásainak, vagy szálljon le a kiinduló repülőtéren, vagy egy felszállási kitérő repülőtéren.

OPS 1.575

Útvonal – Minden hajtómű működik

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép a repülésre várható meteorológiai körülmények között útvonalának vagy az attól tervezett bármely eltérésnek minden pontján képes lesz legalább 300 láb/perc sebességgel emelkedni minden hajtóműnek a következő feltételek között előírt maximális teljesítménye mellett:

(1) a berepülendő útvonal vagy az attól tervezett bármely eltérésnek a biztonságos repüléshez szükséges, az Üzemben Tartási Kézikönyvben a repülőgépre vonatkozóan előírt vagy az abban szereplő információ alapján kiszámított minimális magasságán; és

(2) az OPS 1.580 és az 1.585 közül az alkalmazható feltételeinek megfelelő minimális magasságokon.

OPS 1.580

Útvonal – Egy hajtómű üzemképtelensége

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülésre várható meteorológiai körülmények között bármelyik hajtómű meghibásodásakor útvonalának vagy az attól tervezett bármely eltérésnek minden pontján a repülőgép képes lesz a másik vagy a többi hajtómű maximális folyamatos teljesítménnyel történő működése mellett folytatni a repülést az utazórepülés magasságáról azon repülőtérre, ahol a leszállás végrehajtható az OPS 1.595 és OPS 1.600 közül az alkalmazható előírásai szerint úgy, hogy legalább az alábbi függőleges távolságra elkerülje az útvonal mentén a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadályt:

(1) 1 000 láb, ha az emelkedési sebesség legalább nulla vagy nagyobb; vagy

(2) 2 000 láb, ha az emelkedési sebesség nullánál kisebb.

2006. július 5., szerda

(b) A nettó repülési útvonal lejtése legyen pozitív 450 m-rel (1 500 lábbal) azon repülőtér fölött, ahol egy hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik.

(c) Ennek az albekezdésnek az alkalmazásában a rendelkezésre álló emelkedési sebességet az előírt bruttó emelkedési sebességnél 150 láb/perccel kevesebbnek kell venni.

(d) Az ezen bekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó növelje meg a fenti (a) albekezdés szélességi határait 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre), ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet.

(e) Az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges tartalék üzemanyaggal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén.

OPS 1.585

Útvonal – Három vagy több hajtóműves repülőgépek, két hajtómű üzemképtelen

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy egy három vagy több hajtóművel rendelkező repülőgép szándékolt pályáján sehol sem lesz az összes hajtóművel standard hőmérsékleten szélcsendben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb egy olyan repülőtértől, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek, kivéve, ha megfelel az alábbi (b)-(e) albekezdéseknek.

(b) A repülési útvonalnak két üzemképtelen hajtóművel lehetővé kell tennie a repülőgép repülésének folytatását a várható meteorológiai körülmények között, a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadályt legalább 2 000 láb függőleges távolságra elkerülve egy olyan repülőtérig, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek.

(c) A két hajtómű meghibásodását az útvonal azon szakaszának a legkritikusabb pontján kell feltételezni, amelyen a repülőgép az összes hajtóművel standard hőmérsékleten szélcsendben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb egy olyan repülőtértől, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek.

(d) A repülőgép várható tömege azon a helyen, ahol a két hajtómű meghibásodását feltételezik, nem lehet kevesebb annál, ami tartalmazza a repülés folytatásához elegendő üzemanyagot azon repülőtérig, ahol a leszállás végrehajtása várható, valamint a megérkezéshez közvetlenül a leszállási hely fölé legalább 450 m-re (1 500 lábra), majd ezt követően vízszintes repüléshez 15 percig.

(e) Ennek az albekezdésnek az alkalmazásában a rendelkezésre álló emelkedési sebességet az előírtnál 150 láb/perccel kevesebbnek kell venni.

(f) Az ezen bekezdésnek való megfelelés alkalmazásakor az üzemben tartó növelje meg a fenti (a) albekezdés szélességi határait 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre), ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet.

(g) Az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges tartalék üzemanyaggal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén.

OPS 1.590

Leszállás – Cél- és kitérő repülőterek

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek az OPS 1.475 (a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege ne haladja meg a cél- és kitérő repülőtéren történő várható leszállási időpontban várható magasságra és, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben számolnak vele, a cél- és kitérő repülőtéren a leszállás várható idején várható környezeti hőmérsékletre a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt legnagyobb leszálló tömeget.

2006. július 5., szerda

OPS 1.595

Leszállás – Száraz kifutópályák

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek a várható leszállási időpontra az OPS 1.475 (a)-val összhangban meghatározott leszálló tömege tegyen lehetővé egy teljes megállásos leszállást a pályaküszöb fölött 50 lábról a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül a cél- és bármely kitérő repülőtéren.

(b) A fenti (a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

(1) a repülőtér magasságát;

(2) az szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a hátszél összetevő legalább 150 %-át;

(3) a kifutópálya felületének típusát; és

(4) a kifutópálya lejtését a leszállás irányába.

(c) Egy repülőgépnek a fenti (a) albekezdéssel összhangban történő elindításához fel kell tételezni a következőket:

(1) a repülőgép a legkedvezőbb kifutópályán fog leszállni szélcsendben; és

(2) a repülőgép azon a kifutópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a valószínű szélsebességet és -irányt és a repülőgép földi kiszolgálási jellemzőit és más tényezőket, mint a leszállást segítő eszközöket és a terepet figyelembe véve.

(d) Ha az üzemben tartó nem képes betartani a fenti (c) pont (2) albekezdését a célrepülőtérre, a repülőgép akkor indítható el, ha egy olyan kitérő repülőtér van kijelölve, amely az (a), (b) és (c) albekezdéseknek való teljes megfelelést tesz lehetővé.

OPS 1.600

Leszállás – Nedves és szennyezett kifutópályák

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a várható érkezési időpontban a kifutópálya nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossz legalább az OPS 1.595-nel összhangban meghatározott szükséges leszállási úthossz 1,15-ös tényezővel szorzott értéke legyen.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a várható érkezési időpontban a kifutópálya szennyezett lehet, a Hatóság számára ezen körülményekre elfogadható adatok használatával meghatározott leszállási úthossz ne haladja meg a rendelkezésre álló leszállási úthosszat.

J. RÉSZ

TÖMEG ÉS SÚLYPONT

OPS 1.605

Általános

(Lásd az OPS 1.605 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép terhelése, tömege és tömegközéppontja az üzemeltetés minden fázisában megfeleljen a jóváhagyott Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt korlátozásoknak, vagy az Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásainak, ha azok szigorúbbak.

2006. július 5., szerda

(b) Az üzemben tartó tényleges súlyméréssel határozza meg a repülőgép tömegét és tömegközéppontját a repülőgép üzemeltetésének megkezdése előtt, majd ezt követően 4 évenként, ha egyedi tömegértéket alkalmaz, vagy pedig 9 évenként, ha a repülőgép flotta tömegértékét alkalmazza. A módosítások és javítások összesített hatásait a tömegre és egyensúlyra számításba kell venni és pontosan dokumentálni. Továbbá, ha a módosítások hatása a tömegre és a tömegközéppont számításra nem pontosan ismert, kötelező a repülőgép újbóli súlymérése.

(c) Az üzemben tartó határozza meg a repülőgép száraz üzemeltetési tömegében foglalt összes üzemeltetéssel kapcsolatos tárgy és személyzeti tag tömegét súlyméréssel vagy szabványos tömegértékek alkalmazásával. Ezenkívül kötelező meghatározni, hogy ezek elhelyezése hogyan befolyásolja a repülőgép tömegközéppontját.

(d) Az üzemben tartó határozza meg a forgalmi terhelés tömegét, beleértve bármely ballasztot, tényleges súlyméréssel vagy az OPS 1.620-ban előírt szabványos utas és poggyász tömegek alkalmazásával.

(e) Az üzemben tartó határozza meg az üzemanyag tömegét a tényleges fajsúly alapján, vagy ha ez nem ismert, az Üzemben Tartási Kézikönyvben megadott módszerrel összhangban számított fajsúly alapján.

OPS 1.607

Terminológia

(a) Száraz üzemeltetési tömeg. Egy adott üzemeltetési típusra készen álló repülőgép összes tömege az összes felhasználható üzemanyag és forgalmi terhelés nélkül. Ez a tömeg a következőkhöz hasonló tételeket tartalmaz:

(1) személyzet és a személyzet poggyásza;

(2) Élelmezési és elmozdítható utaskiszolgálási berendezések; és

(3) ivóvíz és a mellékhelyiségben használatos vegyszerek.

(b) Maximális üzemanyag nélküli tömeg. Egy repülőgép legnagyobb engedélyezett tömege felhasználható üzemanyag nélkül. Az egyes tartályokban lévő üzemanyag tömegét akkor kell az üzemanyag nélküli tömegbe beszállítani, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásai kifejezetten megemlítik.

(c) Maximális szerkezeti leszálló tömeg. A repülőgép engedélyezett legnagyobb össztömege normál körülmények közötti leszállásra.

(d) Maximális szerkezeti felszálló tömeg. A repülőgép engedélyezett legnagyobb össztömege a felszállási nekifutás megkezdésekor.

(e) Az utasok kategorizálása.

(1) Felnőttek, férfiak és nők meghatározása: 12 éves korú személyek és e kor feletteik.

(2) Gyermekek meghatározása: olyan személyek, akik legalább két évesek, de 12 éves kor alattiak.

(3) Csecsemők a 2 évesnél fiatalabb személyek.

(f) Forgalmi terhelés. Az utasok, a poggyász és rakomány összes tömege, beleértve valamennyi nem fizető rakományt.

2006. július 5., szerda

OPS 1.610

Terhelés, tömeg és súlypont

Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben határozza meg a terhelés és a tömeg és súlypont rendszerek alapelveit és módszereit, amelyek teljesítik az OPS 1.605 követelményeit. Ezen rendszer vonatkozzon az összes alkalmazni tervezett üzemeltetési típusra.

OPS 1.615

Személyzet tömegének értékei

(a) Az üzemben tartó a száraz üzemeltetési tömeg meghatározásához a következő tömegértékeket alkalmazza:

(1) a tényleges tömegeket, a személyzet valamennyi poggyászát beleértve; vagy

(2) standard tömegeket, a kézipoggyászt beleértve 85 kg-ot a hajózószemélyzet és 75 kg-ot a légiutaskísérő személyzet tagjaira; vagy

(3) más, a Hatóság számára elfogadható standard tömegeket.

(b) Az üzemben tartó korrigálja a száraz üzemeltetési tömeget a további poggyászok számításba vételéhez. Ezen további poggyászok elhelyezését figyelembe kell venni a repülőgép tömegközéppontjának meghatározásakor.

OPS 1.620

Utasok és poggyász tömegének értéke

(a) Az üzemben tartó vagy tényleges súlyméréssel állapítsa meg az utasok és a feladott poggyászok tömegét, megmérve minden egyes személy és poggyász tömegét, vagy pedig az alábbi 1-3. táblázatokban megadott standard tömegértékek alkalmazásával, kivéve, ha a rendelkezésre álló utasülések száma 10-nél kisebb. Ilyen esetekben az utasok tömegértéke meghatározható az utasok által vagy nevükben tett nyilatkozat alkalmazásával, hozzáadva egy előre meghatározott állandó értéket a kézipoggyász és az öltözék figyelembevételéhez. (Az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza az eljárást, hogy mely esetekben választják a tényleges vagy a standard tömegértékeket, valamint a szóbeli nyilatkozatok alkalmazásakor követendő eljárásokat).

(b) Amennyiben a tömegértéket tényleges súlyméréssel határozza meg, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a súlymérés terjedjen ki az utasok személyes tárgyaira és kézipoggyászára is. Ezen súlymérés végrehajtása közvetlenül a beszállás előtt történjen egy közeli helyszínen.

(c) Amennyiben az utasok tömegértékének meghatározásához szabványos tömegértékeket alkalmaznak, az alábbi 1. és 2. táblázatokban megadott standard tömegértékeket kell alkalmazni. A standard tömegértékek magukba foglalják a kézipoggyászt, valamint az utasülésen a felnőtt személlyel együtt tartózkodó 2 évesnél fiatalabb csecsemőt is. A külön utasüléseken helyet foglaló csecsemőket a jelen albekezdés szempontjából gyermekekként kell figyelembe venni.

(d) Utasok tömegének értéke – 20 vagy több ülés

(1) Ha a repülőgépen rendelkezésre álló összes utasülés száma legalább 20, az 1. táblázatban található női és férfi standard tömegeket kell használni. Alternatívaként olyan esetekben, amikor a rendelkezésre álló összes utasülés száma legalább 30, az 1. táblázatban »minden felnőtt«-re vonatkozó tömegeket lehet használni.

(2) Az 1. táblázat alkalmazásában az üdülési charter egy olyan charter járat, amelyet kizárólag egy üdülési csomag elemének szántak. Az üdülési charter tömegek akkor használhatóak, ha a repülőgépen lévő utasülések legfeljebb 5 %-át használják bizonyos utaskategóriák nem-fizető szállítására.

2006. július 5., szerda

1. táblázat

Utasülések száma	Legalább 20		Legalább 30 Összes felnőtt
	Női	Férfi	
Minden járat üdülési charter kivételével	88 kg	70 kg	84 kg
Üdülési charter	83 kg	69 kg	76 kg
Gyermekek	35 kg	35 kg	35 kg

(e) Utasok tömegének értéke – legfeljebb 19 ülés.

(1) Ha a repülőgépen rendelkezésre álló összes utasülés száma legfeljebb 19, a 2. táblázatban található standard tömegeket kell használni.

(2) Azokon a járatokon, ahol az utastérbe nem visznek kézipoggyászt vagy a kézipoggyászt külön veszik számításba, a fenti női és férfi tömegekből 6 kg levonható. Olyan cikkek, mint egy felöltő, egy esernyő, egy kis kézitáska vagy erszény, olvasmány vagy kis fényképezőgép ezen albekezdés alkalmazásában nem számít kézipoggyásznak.

2. táblázat

Utasülések száma	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Férfi	104 kg	96 kg	92 kg
Női	86 kg	78 kg	74 kg
Gyermek	35 kg	35 kg	35 kg

(f) Poggyász tömeg értékei

(1) Ha a repülőgépen rendelkezésre álló összes utasülés száma legalább 20, a 3. táblázatban található standard értékeket kell használni a feladott poggyász minden darabjára. Legfeljebb 19 utasüléssel rendelkező repülőgépek esetén a feladott poggyász súlyméréssel meghatározott tényleges súlyát kell használni.

(2) A 3. táblázat alkalmazásában:

(i) Belföldi járat azt a járatot jelenti, amelynek indulási és célállomása egy állam határain belülre esik;

(ii) Az európai régión belüli járatok olyan nem belföldi járatok, amelyek indulási és célállomása az OPS 1.620 (f) pont 1. függelékében leírt területen belülre esik; és

(iii) Interkontinentális járat egy olyan nem európai régión belüli járat, amelynek indulási és célállomása eltérő földrészen van.

3. táblázat

20 vagy több ülés

Járat típusa	Poggyász standard tömege
Belföldi	11 kg
Európai régión belüli	13 kg
Interkontinentális	15 kg
Minden egyéb	13 kg

2006. július 5., szerda

(g) Ha egy üzemben tartó az 1-3. táblázatokban szereplő standard tömeg értékektől eltérő értékeket kíván használni, indokait közölnie kell a Hatósággal és előzetes jóváhagyást kell szereznie. Be kell nyújtania jóváhagyásra egy részletes súlymérési felülvizsgálati programot és az OPS 1.620 (g) pontjának 1. függelékében megadott statisztikai elemzési módszert kell használnia. A súlymérés felülvizsgálati program eredményeinek Hatóság általi felülvizsgálata és jóváhagyása után a módosított standard tömeg értékek csak erre az üzemben tartóra lesznek érvényesek. A módosított standard tömeg értékek csak a felmérés elvégzésének körülményeivel azonos körülmények között használhatók. Ahol a módosított standard tömeg értékek meghaladják az 1-3. táblázatban szereplő értékeket, ezen magasabb értékeket kell használni.

(h) Valamennyi olyan járaton, amelyet jelentős számú olyan utast szállítóként azonosítanak, akiknek a kézipoggyászt is magába foglaló tömege várhatóan meghaladja a standard utas-tömeget, az üzemben tartó súlyméréssel vagy egy megfelelő tömegnövelés hozzáadásával határozza meg az ilyen utasok tényleges tömegét.

(i) Ha standard tömeg értékeket használnak a feladott poggyászra és utasok jelentős száma ad fel olyan poggyászt, amelynek tömege várhatóan meghaladja a standard tömeget, az üzemben tartó súlyméréssel vagy egy megfelelő tömegnövelés hozzáadásával határozza meg az ilyen poggyász tényleges tömegét.

(j) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a parancsnokot értesítik, ha a rakomány tömegének meghatározására nem standard módszert használtak és hogy ezt a módszert ismertessék a tömeg és súlypont dokumentációban.

OPS 1.625

Tömeg és súlypont dokumentáció

(Lásd az OPS 1.625 1- függelékét)

(a) Az üzemben tartó minden egyes repülés megkezdése előtt készítse el a tömeg és súlypont dokumentációt, meghatározva a terhelést, valamint a terhelés elosztását. A tömeg és súlypont dokumentáció tegye lehetővé a parancsnok számára, hogy meggyőződjön arról, hogy a terhelés, valamint a terhelés elosztása által nem történhet meg a repülőgép tömeg és súlypont határértékeinek túllépése. A tömeg és súlypont dokumentációt készítő személy nevét a dokumentumon jelezni kell. A repülőgép rakodását felügyelő személy az aláírásával köteles igazolni, hogy a terhelés és annak elosztása a tömeg és súlypont dokumentáció szerint történt. Ezen dokumentáció a parancsnok által elfogadható legyen, s ezt a parancsnok ellenjegyzésével vagy azzal egyenértékű módon jelezze. (Lásd az OPS 1.1055 (a) pont (12) albekezdését is).

(b) Az üzemben tartó határozza meg az eljárásokat a terhelés utolsó pillanatban történő megváltoztatásához.

(c) A Hatóság jóváhagyásától függően az üzemben tartó használhatja a fenti (a) és (b) bekezdésekben szükséges eljárás egy alternatíváját is.

Az OPS 1.605 1. függeléke

Tömeg és súlypont – Általános

(Lásd az OPS 1.605-öt)

(a) Egy repülőgép száraz üzemeltetési tömegének meghatározása

(1) Egy repülőgép súlymérése

(i) Az új repülőgépek súlyát rendszerint lemérik a gyárban, s ez elegendő az üzembe állításhoz újbóli súlymérés nélkül, ha megtörténik a tömeg és tömegközéppont számítás dokumentációk korrigálása a repülőgép módosításainak megfelelően. Nem szükséges súlymérést végezni az átvevő üzemben tartó általi használatba vétel előtt a repülőgép átruházásakor egy jóváhagyott tömegérték ellenőrzési programmal rendelkező üzemben tartótól egy másik, jóváhagyott tömegérték ellenőrzési programmal rendelkező üzemben tartó részére, kivéve, ha a legutóbbi súlymérés óta több mint 4 év eltelt.

2006. július 5., szerda

(ii) Minden repülőgép tömegét és a tömegközéppontjának (CG) helyzetét rendszeresen újra meg kell határozni. A két súlymérés közötti maximális időtartamot az üzemben tartó határozza meg, és az feleljen meg az OPS 1.605 (b) pontja előírásainak. Ezenkívül minden egyes repülőgép esetében kötelező végrehajtani a tömeg és tömegközéppont helyzet (CG) újbóli meghatározását az alábbi módok egyikével:

(A) súlyméréssel; vagy

(B) számítással, ha az üzemben tartó a választott számítási módszer érvényességét indokolni tudja, minden alkalommal, ha a száraz üzemeltetési tömeg összesített változása meghaladja a maximális leszálló tömeg 0,5 %-át vagy a tömegközéppont helyzet teljes változása meghaladja a átlagos aerodinamikai húrhossz 0,5 %-át.

(2) Flotta tömege és tömegközéppont (CG) helyzete

(i) Azonos repülőgéptípusból és konfigurációból álló flotta, vagy csoport esetében az átlagos száraz üzemeltetési tömeg és CG helyzet használható a flotta tömegértékeként és CG helyzeteként, amennyiben minden egyes repülőgép száraz üzemeltetési tömege és CG helyzete megfelel az alábbi (ii) albekezdésben megadott tűréshatároknak. Ezenkívül alkalmazni kell az alábbi (iii), (iv) és (a)(3) albekezdésekben megadott kritériumokat is.

(ii) Tűréshatárok

(A) Ha egy flottából egy repülőgép megmért vagy kiszámított száraz üzemeltetési tömege a maximális leszálló tömeg ± 0,5 %-ánál nagyobb mértékben eltér a megállapított száraz üzemeltetési tömegtől, vagy a CG helyzet a átlagos aerodinamikai húrhossz ± 0,5 %-ánál nagyobb mértékben eltér a flotta CG helyzetétől, ezen repülőgépet törölni kell a flottából. Összeállíthatók különböző flották, mindegyik külön közepes tömegértékkel.

(B) Azokban az esetekben, amikor egy repülőgép tömege belül van a flotta száraz üzemeltetési tömegének tűréshatárán, de CG helyzete a flotta megengedett tűréshatárán kívül esik, a repülőgép még üzemeltethető a vonatkozó flotta száraz üzemeltetési tömege szerint, de egyedi CG helyzettel.

(C) Ha egy repülőgép a flotta többi repülőgépével összehasonlítva fizikai, pontosan számbavehető módon tér el a flotta más repülőgépeitől (például a konyha vagy az ülések konfigurációjában), amely a flotta tűréshatárainak túllépését okozza, ez a repülőgép megtartható a flottában, ha a tömeget és/vagy a CG helyzetét ezen repülőgépre megfelelően korrigálják.

(D) Azokat a repülőgépeket, amelyekre nem tettek közzé átlagos aerodinamikai húrhosszat, egyedi tömeg és CG helyzet értékeikkel kell üzemeltetni vagy külön tanulmányozásnak és jóváhagyásnak kell őket alávetni.

(iii) A flotta értékek használata

(A) Egy repülőgép súlyának megmérését követően, vagy ha a repülőgép felszereltségében vagy konfigurációjában bármilyen változás történik, az üzemben tartó felülvizsgálja, hogy ez a repülőgép a fenti (2) pont (ii) albekezdésében előírt tűréshatárokon belülre esik.

(B) Azok a repülőgépek, amelyek súlya a flotta tömegének legutolsó kiértékelése óta nem lett megmérve, a flottában tarthatók és a flotta értékeivel üzemeltethetők, ha az egyedi értékeiket számítással felülvizsgálják és azok a fenti (2) pont (ii) albekezdésében meghatározott tűréshatárokon belülre esnek. Ha ezek az értékek már nem esnek a megengedett tűréshatárokon belülre, az üzemben tartó vagy határozzon meg új flotta értékeket, amelyek teljesítik a fenti (2) pont (i) és (ii) albekezdéseinek követelményeit, vagy a határokon kívül eső repülőgépeket saját egyedi értékeikkel üzemeltesse.

2006. július 5., szerda

(C) Egy repülőgépnek a flotta értékekkel üzemeltetett flottához való hozzáadásához az üzemben tartó vizsgálja felül súlyméréssel vagy számítással, hogy tényleges értékei a fenti (2) pont (ii) albekezdése tűréshatárain belül vannak.

(iv) A fenti (2) pont (i) albekezdés betartásához a flotta értékeket legalább minden flottatömeg-kiértékelés végén aktualizálni kell.

(3) A flottaérték megállapításához lemérendő repülőgépek száma

(i) Ha »n« a flotta értékeket használó flotta repülőgépeinek száma, az üzemben tartónak két flottatömeg-kiértékelés közötti időszakban legalább az alábbi táblázatban meghatározott számú repülőgépet kell lemérnie:

A flotta repülőgépeinek száma	Mérések minimális száma
2 vagy 3	N
4–9	(n + 3)/2
10 vagy több	(n + 51)/10

(ii) A lemérendő repülőgépek kiválasztásakor a flotta azon repülőgépeit kell kiválasztani, amelyeket a leghosszabb ideje nem mértek le.

(iii) A 2 flottatömeg-kiértékelés közötti időtartam nem haladhatja meg a 48 hónapot.

(4) Súlymérési eljárás

(i) A mérést vagy a gyártónak vagy egy elfogadott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.

(ii) Az elfogadott gyakorlatnak megfelelő normál óvintézkedéseket kell foganatosítani, mint amilyenek:

(A) a repülőgép és felszerelése teljességének ellenőrzése;

(B) annak meghatározása, hogy a folyadékokat korrektül számbaveszik;

(C) annak biztosítása, hogy a repülőgép tiszta; és

(D) annak biztosítása, hogy a súlymérés egy zárt épületben történjék.

(iii) A súlyméréshez használt valamennyi berendezést korrektül hitelesíteni és nullázni kell és a gyártó utasításaival összhangban kell használni. Minden mérleget vagy a gyártó, egy polgári súly- és mértékhitelesítő vagy egy szabályosan felhatalmazott szervezet két éven vagy a mérőberendezés gyártója által meghatározott időn belül hitelesítsen, amelyik kevesebb. A berendezés tegye lehetővé a repülőgép súlyának pontos megállapítását.

(b) Speciális standard tömegek a forgalmi terheléshez. Az utasok és a feladott poggyász tömegén kívül az üzemben tartó a Hatósághoz a rakomány más tételeire is benyújthat standard tömegeket jóváhagyásra.

(c) A repülőgép berakodása

(1) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy repülőgépeinek berakodását képzett személyzet felügyeletével végzik.

(2) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a rakomány berakodása a repülőgép tömegének és egyensúlyának kiszámításához használt adatokkal összhangban történjen.

(3) Az üzemben tartó tartsa be a többi szerkezeti korlátozást, mint a padló teherbírásának, a folyóméterenkénti terhelésnek, az adott csomagtérben elhelyezhető maximális tömegnek és/vagy a maximális ülésszámnak a korlátozásait.

2006. július 5., szerda

(d) Tömegközéppont tűrés értékek

(1) Üzemeltetési CG burkológörbe. Amennyiben az egyensúlyszámításban nincs pontosan számításba véve az alkalmazott üléselosztás, valamint a széksoronkénti utasok számának hatása, az egyes csomagterekben lévő rakomány és az egyes tartályokban lévő üzemanyag hatása, a engedélyezett CG-burkológörbét egy üzemeltetési tűréssel kell bővíteni. A tömegközéppont tűrés meghatározásakor figyelembe kell venni a lehetséges eltéréseket a feltételezett terheléselosztástól. Szabad ülésválasztás esetén az üzemben tartó vezessen be eljárásokat annak biztosítására, hogy szélsőséges hosszirányú üléselosztás esetén a hajózószemélyzet vagy a légiutas-kísérők elvégezzék a korrekciót. A tömegközéppont tűrés és az ehhez kapcsolódó üzemeltetési eljárások, beleértve az utasok elhelyezésére vonatkozó feltételezéseket, legyenek elfogadhatóak a Hatóság számára.

(2) Repülés közbeni tömegközéppont. A fenti (d) pont (1) albekezdésén túlmenően az üzemben győződjön meg arról, hogy az eljárások teljes mértékben számításba veszik a tömegközéppont repülés közbeni szélsőséges változásait is, amelyeket az utasok/személyzet mozgása és az üzemanyag fogyasztás/áttáplálás okoz.

Az OPS 1.620 (f) pontjának 1. függeléke

Az európai régión belüli járatok területének meghatározása

Az OPS 1.620 (f) bekezdésének alkalmazásában az európai régión belüli járatok olyan nem belföldi repülések, amelyeket a következő pontokat összekötő állandó irányszögű vonalakon belül végeznek:

— N7200 E04500

— N4000 E04500

— N3500 E03700

— N3000 E03700

— N3000 W00600

— N2700 W00900

— N2700 W03000

— N6700 W03000

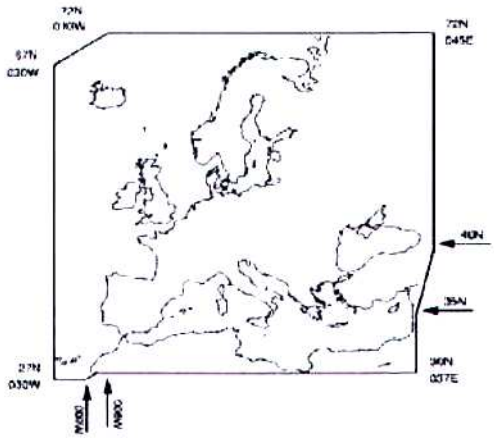
— N7200 W01000

— N7200 E04500

amint az az alábbi 1. ábrán látható:

1. ábra

Európai régió



2006. július 5., szerda

Az OPS 1.620 (g) pontjának 1. függeléke

Eljárás az utasok és poggyász felülvizsgált standard tömegértékeinek megállapításához

(a) Utasok

(1) Súly mintavételi módszer. Az utasok és kézipoggyászuk átlagos tömegét súlyméréssel kell megállapítani, véletlen mintákat véve. A véletlen minták vétele legyen jellegénél és terjedelménél fogva reprezentatív az utastömegre, figyelembe véve az üzemeltetés típusát, a járatok gyakoriságát a különböző útvonalakon, az oda és vissza járatokat, a vonatkozó szezont és a repülőgép üléskapacitását.

(2) Mintanagyság. A vizsgálati program legalább a következő létszámok lemérését tartalmazza:

(i) Egy kísérleti mintából normál statisztikai eljárásokat használva az összes felnőttre 1 %, a külön női és férfi tömegekre 2 % relatív konfidenciaintervallumot (pontosságot) alapul véve kiszámolt utasszámot; és

(ii) repülőgépekre, amelyek:

(A) utasülés kapacitása legalább 40, összesen 2 000 utas; vagy

(B) amelyek utasülés kapacitása 40-nél kevesebb, az utasülés kapacitás 50-szeresét.

(3) Utasok tömege. Az utasok tömege tartalmazza a repülőgépre felszálláskor magukkal vitt személyes tárgyaik tömegét is. A véletlen utastömeg mintavétel során a csecsemőket az őket kísérő felnőttekkel együtt kell mérni (Lásd az OPS 1.620 (c), (d) és (e) pontjait is).

(4) Súlymérés helye. Az utasok mérésének helyét a repülőgéphez a lehető legközelebb kell megválasztani, olyan helyen, ahol az utasok tömegének megváltozása személyes tárgyaktól való megszabadulás vagy új személyes tárgyak magukhoz vétele miatt a repülőgépre szállás előtt nem valószínű.

(5) Súlymérő eszköz. Az utasok mérésére szolgáló eszköz méréshatára legalább 150 kg legyen. A tömegeket legalább 500 g-os lépésekben mutassa. A mérőeszköz pontossága legalább 0,5 % és 200 g közül a nagyobbik legyen.

(6) A tömeg értékek feljegyzése. Az utastömeg-felmérésben részt vevő minden járatra a tömegeket, a hozzájuk tartozó utaskategóriát (pl.: nő/férfi/gyermek) és a járatszámot fel kell jegyezni.

(b) Feladott csomag. A minimális szükséges mintanagyság az átlagos poggyásztömegen alapuló felülvizsgált standard poggyásztömeg értékek meghatározásának eljárásában alapvetően azonos az utasokra alkalmazott és az (a) pont (1) albekezdésében leírt eljárással. A poggyászra a relatív konfidenciaintervallum (pontosság) 1 %. Legalább 2 000 darab feladott poggyászt le kell mérni.

(c) Az utasok és a feladott poggyász felülvizsgált standard tömegértékeinek meghatározása

(1) Annak biztosítására, hogy az utasokra és a feladott poggyászra a méréssel megállapított tényleges tömeg helyett a felülvizsgált standard tömegértékek használata ne hasson hátrányosan az üzemeltetési biztonságra, statisztikai elemzést kell végezni. Ezen elemzés az utasok és a poggyász standard tömegértékeit és más adatokat is eredményez.

2006. július 5., szerda

(2) Legalább 20 utasüléssel rendelkező repülőgépeken ezek az átlagos felülvizsgált férfi és női tömegértékek alkalmazhatók.

(3) Kisebb repülőgépeken a következő növelő tényezőket kell az átlagos utastömeghez hozzáadni, hogy a felülvizsgált standard tömegértékeket megkapjuk:

Utasülések száma	Szükséges hozzáadandó tömeg
1–5	16 kg
6–9	8 kg
10–19	4 kg

Alternatívaként az összes felnőttre vonatkozó felülvizsgált (átlagos) standard tömegértékek használhatók legalább 30 utasüléssel rendelkező repülőgépekre. Felülvizsgált (átlagos) standard feladott poggyász tömegértékek legalább 20 utasüléssel rendelkező repülőgépekre használhatók.

(4) Az üzemben tartók választhatják részletes felmérési program benyújtását jóváhagyásra a Hatósághoz és ezt követően az eltérést a felülvizsgált standard tömegértéktől, ha ezt az eltérő értéket az ebben a függelékben részletezett eljárással határozzák meg. Ezeket az eltéréseket 5 évnél nem hosszabb időközönként felül kell vizsgálni.

(5) Az összes felnőttre vonatkozó felülvizsgált standard tömegértékeket 80/20 %-os férfi/nő arányra kell alapozni minden járatnál, kivéve az üdülési charterjáratokat, ahol az arány 50/50. Ha egy üzemben tartó bizonyos útvonalakon vagy járatokon eltérő arány alkalmazására kíván jóváhagyást kapni, akkor a Hatósághoz olyan adatokat kell benyújtania, amelyek bemutatják, hogy az alternatív férfi/nő arány óvatos és a legalább 100 reprezentatív járat férfi/nő arányának legalább 84 %-át lefedi.

(6) A megállapított átlagos tömegértékeket a következő egész kg-ra kell kerekíteni. A feladott poggyász tömegértékeit a következő 0,5 kg-ra kell kerekíteni, ha így jön ki.

Az OPS 1.625 1. függeléke

Tömeg és súlypont dokumentáció

(a) Tömeg és súlypont dokumentáció

(1) Tartalom

(i) A tömeg és súlypont dokumentáció a következő információt tartalmazza:

(A) repülőgép lajtstromjel és típus;

(B) a járat azonosító száma és dátuma;

(C) a parancsnok személye;

(D) a dokumentumot elkészítő személye;

(E) a repülőgép száraz üzemeltetési tömege és az ennek megfelelő CG;

(F) az üzemanyag tömege felszálláskor és az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag tömege;

(G) az üzemanyagon kívüli egyéb fogyó anyagok tömege;

(H) a rakomány összetevői, beleértve az utasokat, poggyászt, szállított árut és ballasztot;

(I) a felszállási tömeg, leszállási tömeg és üzemanyag nélküli tömeg;

(J) a rakomány elosztása;

(K) a repülőgép vonatkozó CG helyzete; és

(L) a korlátozó tömeg és CG értékek.

(ii) A Hatóság jóváhagyása esetén az üzemben tartó ezen adatok némelyikét elhagyhatja a tömeg és súlypont dokumentációból.

(2) Változások az utolsó pillanatban. Ha a tömeg és súlypont dokumentáció elkészülte után bármely változás történik utolsó pillanatban, ezt a parancsnok tudomására kell hozni és az utolsó pillanatban történt változást be kell vezetni a tömeg és súlypont dokumentációba. Az utasok számában vagy a csomagtér terhelésében az utolsó pillanatban megengedhető legnagyobb változást az Üzemben Tartási Kézikönyvben kell előírni. Ha ezt az értéket túllépik, új tömeg és súlypont dokumentációt kell készíteni.

(b) Számítógépes rendszerek. Ha a tömeg és súlypont dokumentációt egy számítógépes tömeg és súlypont rendszer állítja elő, az üzemben tartónak felül kell vizsgálnia a kimenő adatok teljességét. Fel kell állítania egy rendszert, amely a kimenő adatok legfeljebb 6 havonkénti felülvizsgálatával ellenőrzi, hogy a bemenő adatok változását helyesen veszi-e be a rendszer és hogy a rendszer folyamatosan helyesen működik-e.

(c) Fedélzeti tömeg és súlypont rendszerek. Az üzemben tartó szerezze be a Hatóság jóváhagyását, ha az indítás elsődleges eszközeként számítógépes fedélzeti tömeg és súlypont rendszert kíván alkalmazni.

(d) Adatkapcsolat. Ha a tömeg és súlypont dokumentációt adatkapcsolat útján küldik a repülőgépeknek, a parancsnok által elfogadott végleges tömeg és súlypont dokumentáció egy példánya álljon a földön rendelkezésre.

K. RÉSZ

MŰSZEREK ÉS BERENDEZÉSEK

OPS 1.630

Általános bevezetés

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy egy járat nem indul el, mielőtt a jelen rész által előírt műszerek és eszközök nincsenek:

(1) jóváhagyva, a (c) albekezdésben foglalt kivétellel, és a rájuk vonatkozó követelményekkel összhangban beszerelve, beleértve a minimális teljesítményszintet és az üzemeltetési és légialkalmassági követelményeket; és

(2) üzemképes állapotban a folytatandó üzemeltetéshez, a MEL-ben foglalt kivételekkel (OPS 1.030 hivatkozása).

(b) A műszerek és berendezések minimális teljesítményszintjei az alkalmazandó Európai Műszaki Szabvány Utasítások (ETSO) Leírásaiban (CS-TSO) megadott vonatkozó Európai Műszaki Szabvány Utasításokban (ETSO) előírtak, kivéve, ha az üzemeltetési vagy légialkalmassági szabályok más teljesítményszinteket írnak elő. A OPS kiadásakor az ETSO-tól eltérő tervezési és teljesítmény-előírásoknak megfelelő műszerek és berendezések használatban vagy felszerelve maradhatnak, kivéve ha ez a rész további követelményeket ír elő. A már jóváhagyott műszereknek és berendezéseknek nem kell megfelelniük a felülvizsgált ETSO-nak vagy egy, az ETSO-tól eltérő felülvizsgált előírásnak, kivéve, ha egy visszamenőleges hatályú követelmény van előírva.

2006. július 5., szerda

(c) A következőknek nincs szükségük berendezés-jóváhagyásra:

(1) az OPS 1.635-ban hivatkozott biztosítékok;

(2) az OPS 1.640 (a) pont (4) albekezdésében hivatkozott elektromos kézi lámpák;

(3) az OPS 1.650 (b) és 1.652 (b) pontjaiban hivatkozott pontos időmérők;

(4) Az OPS 1.652 (n) pontjában hivatkozott térképtartó.

(5) Az OPS 1.745-ben hivatkozott elsősegélynyújtó készletek;

(6) Az OPS 1.755-ben hivatkozott egészségügyi vészmentő dobozok;

(7) Az OPS 1.810-ben hivatkozott hangosbeszélők;

(8) Az OPS 1.835 (a) és (c) pontjaiban hivatkozott életmentő és pirotechnikai jelzőberendezések; és

(9) Az OPS 1.840-ben hivatkozott horgonyok és felszerelések vízi repülőgépek és kétéltű repülőgépek vízi nyűgözésére, lehorgonyzására és manőverezésére.

(d) Ha egy berendezést a hajózószemélyzet egy tagjának repülés közben szolgálati helyén kell használnia, az legyen szolgálati helyéről könnyen kezelhető. Ha egy példányt a hajózószemélyzet több tagjának kell használnia, azt úgy kell felszerelni, hogy valamennyi olyan szolgálati helyről könnyen kezelhető legyen, amelyről működtetni kell.

(e) Azokat a műszereket, amelyeket a hajózószemélyzet valamelyik tagjának kell használnia, úgy kell elhelyezni, hogy a hajózószemélyzet ezen tagja szolgálati helyéről jól lássa kijelzését a lehető legkisebb eltérést igényelve a repülési útvonal mentén előre tekintve szokásosan felvett helyzetétől és látásirányától. Ha egy több hajózószemélyzeti tag által üzemeltetett repülőgépen egy műszer egyetlen példányára van szükség, azt úgy kell felszerelni, hogy minden szükséges hajózószemélyzeti szolgálati helyről látható legyen.

OPS 1.635

Túláramvédelmi eszközök

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyen biztosítékokat használnak, ha a repülés közben használatra rendelkezésre álló tartalék biztosítékok száma a biztosítékok számának legalább 10 %-a minden egyes teljesítményfokozatban, vagy teljesítményfokozatonként három, ha az több.

OPS 1.640

A repülőgép üzemi fényei

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az fel van szerelve a következőkkel:

(a) Nappali repülésre:

(1) ütközéselhárító fényrendszer;

(2) a repülőgép villamos rendszeréről ellátott világítás, amely elegendő világítást biztosít minden műszer és berendezés számára, amely a repülőgép biztonságos üzemeltetéséhez szükséges;

(3) a repülőgép villamos rendszeréről ellátott világítás, amely minden utasfülkében biztosítja a világítást; és

(4) a hajózószemélyzet minden előírt tagja részére egy elektromos kézilámpa, amely kijelölt szolgálati helyükön ülve könnyen elérhető a hajózószemélyzet tagjai számára.

2006. július 5., szerda

(b) Éjszakai repüléshez a fenti (a) pontban előírtakon kívül a következők:

(1) navigációs/helyzetjelző fények; és

(2) két leszállófény vagy egy, két külön energiaellátással rendelkező világítótesttel rendelkező fény; és

(3) a Tengeren történő ütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi szabályok által előírt világítás, ha a repülőgép vízi vagy kétéltű repülőgép.

OPS 1.645

Ablaktörlők

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 5 700 kg-nál több legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet, ha minden pilótaülés fel van szerelve egy ablaktörlővel vagy azzal egyenértékű eszközzel, amely tisztán tartja a szélvédőt csapadék esetén.

OPS 1.650

VFR szerinti nappali üzemeltetés – Repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet nappal és látva repülési szabályok (VFR) szerint repülőgépet, ha fel van szerelve a következő albekezdésekben előírt repülési és navigációs műszerekkel és kapcsolódó felszereléssel és – ha értelmezhető – ezek feltételei között:

(a) egy mágnesen iránytű;

(b) egy pontos időmérő, amely órában, percben és másodpercben mutatja az időt;

(c) egy érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített mellékskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez;

(d) egy csomóban hitelesített repülési sebesség mérő;

(e) egy függőleges sebesség mérő (variométer);

(f) egy fordulás- és csúszásmérő vagy egy csúszásmérőt tartalmazó forduláskoordináló;

(g) egy műhorizont (dőlésmérő);

(h) egy pörgettyűs (stabilizált) iránytű; és

(i) a külső levegő hőmérsékletet a pilótafülkében jelző műszer, Celsius fokokra kalibrálva.

(j) Azon repülések esetén, amelyek időtartama nem haladja meg a 60 percet, a felszállás és a leszállás azonos repülőtéren történik, valamint ezen repülőtértől 50 nm (tengeri mérföld) távolságon belül maradnak, a fenti (f), (g) és (h) albekezdésekben megadott műszerek és az alábbi (k) pont (4), (5) és (6) albekezdéseiben megadott műszerek helyettesíthetők egy fordulás- és csúszásmérővel vagy egy csúszásmérőt tartalmazó forduláskoordinálóval, vagy pedig egy műhorizonttal és csúszásjelzővel együttesen.

(k) Ha két pilóta van előírva, a második pilóta szolgálati helye a következő külön műszerekkel rendelkezzen:

(1) egy érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített mellékskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez;

(2) egy csomóban hitelesített repülési sebesség mérő;

(3) egy függőleges sebesség mérő (variométer);

(4) egy fordulás- és csúszásmérő vagy egy csúszásmérőt tartalmazó forduláskoordináló;

(5) egy műhorizont (dőlésmérő); és

(6) egy pörgettyűs (stabilizált) iránytű.

2006. július 5., szerda

(l) Mindegyik sebességmérő rendszerben legyen egy fűtött Pitot-cső, vagy ezzel egyenértékű berendezés, hogy megakadályozza a meghibásodást nedvességkondenzáció vagy jegesedés következtében, az alábbi repülőgépeken:

(1) amelyek 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömeggel vagy 9-nél több legnagyobb jóváhagyott utasülés-számmal rendelkeznek;

(2) amelyeket legkorábban 1999. április 1-jén láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal

(m) Ha duplikált műszerek vannak előírva, a követelmény minden pilótának külön kijelzőt és külön választókapcsolót vagy más kapcsolódó berendezést jelent, ahogy indokolt.

(n) Minden repülőgépet el kell látni annak jelzésére alkalmas eszközzel, ha a szükséges repülési műszerek energiaellátása nem megfelelő; és

(o) Minden repülőgép, amelyen a kompresszibilitási indikátorokat az előírt repülési sebesség mérők nem jelzik másképpen, rendelkezzen Mach-szám-mérővel minden pilóta műszerfalán.

(p) Az üzemben tartó csak akkor folytasson VFR szerinti nappali üzemeltetést, ha a repülőgép fel van szerelve gémes mikrofonos headsettel vagy ezzel egyenértékű felszereléssel minden, a pilótafülkében szolgálatot teljesítő hajózószemélyzeti tag számára.

OPS 1.652

IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetés – Repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a műszeres repülési szabályok (IFR) szerint vagy éjszaka, ha fel van szerelve a következő albekezdésekben szereplő repülési és navigációs műszerekkel és kapcsolódó felszereléssel és – ha értelmezhető – csak ezek feltételei között:

(a) egy mágnesen iránytű;

(b) egy pontos időmérő, amely órában, percben és másodpercben mutatja az időt;

(c) két érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített mellékskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez; Ezen magasságmérőknek forgószámlálós vagy azzal egyenértékű kijelzővel kell rendelkezniük.

(d) Egy repülési sebesség mérő rendszer egy fűtött Pitot-csővel vagy ezzel egyenértékű berendezéssel, hogy megakadályozza a meghibásodást nedvességkondenzáció vagy jegesedés következtében, egy, a Pitot-cső meghibásodására figyelmeztető jelzővel együtt. A Pitot-cső meghibásodásának jelzője nem követelmény azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma legfeljebb kilenc vagy a legnagyobb engedélyezett felszálló tömege legfeljebb 5 700 kg és amelyeket 1998. április 1-je előtt láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal;

(e) egy függőleges sebesség mérő (variométer);

(f) egy fordulás- és csúszásmérő;

(g) egy műhorizont (dőlésmérő);

(h) egy pörgettyűs (stabilizált) iránytű;

(i) a külső levegő hőmérsékletet a pilótafülkében jelző műszer, Celsius fokokra kalibrálva; és

(j) két független statikus nyomás rendszer, kivéve, hogy legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű légcsavaros repülőgépeken elegendő egy statikus nyomás rendszer és egy alternatív statikus nyomást biztosító rendszer.

2006. július 5., szerda

(k) Ha két pilóta van előírva, a második pilóta szolgálati helye a következő külön műszerekkel rendelkezzen:

(1) egy érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített mellékskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez és amely lehet a (c) albekezdés által szükséges 2 magasságmérő egyike. Ezen magasságmérőknek forgószámlálós vagy azzal egyenértékű kijelzővel kell rendelkezniük.

(2) egy repülési sebesség mérő rendszer egy fűtött Pitot-csővel vagy ezzel egyenértékű berendezéssel, hogy megakadályozza a meghibásodást nedvességkondenzáció vagy jegesedés következtében, egy, a Pitot-cső meghibásodására figyelmeztető jelzővel együtt. A Pitot-cső meghibásodásának jelzője nem követelmény azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma legfeljebb kilenc vagy a legnagyobb engedélyezett felszálló tömege legfeljebb 5 700 kg és amelyeket 1998. április 1-je előtt láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal;

(3) egy függőleges sebesség mérő (variométer);

(4) egy fordulás- és csúszásmérő;

(5) egy műhorizont (dőlésmérő); és

(6) egy pörgettyűs (stabilizált) iránytű.

(l) Az 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 9-nél nagyobb legnagyobb jóváhagyott utasülés-számú repülőgépeket fel kell szerelni egy tartalék dőlésmérővel (műhorizonttal), amelyet bármelyik pilótaülésből lehet használni, amelynek:

(1) energiaellátása folyamatos a normál üzemeltetés során és amely a normál elektromos ellátó rendszer teljes üzemképtelenné válása után a normál elektromos ellátó rendszertől független forrásból kap megtáplálást;

(2) a normál elektromos ellátó rendszer teljes üzemképtelenné válását követően legalább 30 percig megbízhatóan működik a vészenergia-ellátó rendszer többi terhelését és az üzemeltetési eljárásokat figyelembe véve;

(3) függetlenül működik az összes többi dőlésjelző rendszertől;

(4) automatikusan lép működésbe a normál elektromos ellátó rendszer teljes üzemképtelenné válása után; és

(5) az üzemeltetés valamennyi fázisában kielégítően ki van világítva, kivéve azokat a repülőgépeket,

amelyek maximális engedélyezett felszálló tömege legfeljebb 5 700 kg, amelyeket 1995. április 1-jén már lajstromba vettek egy tagállamban, és amelyek a baloldali műszerfalon fel vannak szerelve egy tartalék dőlésmérővel.

(m) A fenti (1) albekezdés betartásakor világosnak kell lenni a hajózószemélyzet számára, hogy az említett albekezdés által szükséges tartalék dőlésmérő mikor működik vészenergia-ellátásról. Ha a tartalék dőlésmérőnek saját energiaellátása van, legyen egy kapcsolódó jelzés a műszeren vagy a műszerfalon, amikor ezt az energiaforrást használják.

(n) egy térképtartó könnyen olvasható helyzetben, amely éjszakai üzemeltetéshez kivilágítható.

(o) Ha a tartalék dőlésmérő műszer a CS 25.1303(b)(4) albekezdésének vagy egyenértékű előírásnak megfelelően bizonyítvánnyal ellátott, a fordulás- és csúszásmérők helyettesíthetők csúszásmérőkkel.

(p) Ha duplikált műszerek vannak előírva, a követelmény minden pilótának külön kijelzőt és külön választókapcsolót vagy más kapcsolódó berendezést jelent, ahogy indokolt;

2006. július 5., szerda

(q) Minden repülőgépet el kell látni annak jelzésére alkalmas eszközzel, ha a szükséges repülési műszerek energiaellátása nem megfelelő; és

(r) Minden repülőgép, amelyen a kompresszibilitási indikátorokat az előírt repülési sebesség mérők nem jelzik másképpen, rendelkezzen Mach-szám-mérővel minden pilóta műszerfalán.

(s) Az üzemben tartó csak akkor folytathat IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetést, ha a repülőgép fel van szerelve gémes mikrofonos headsettel vagy ezzel egyenértékű felszereléssel minden, a pilótafülkében szolgálatot teljesítő hajózószemélyzeti tag számára és egy adás gombbal minden előírt pilóta kormánykerekén.

OPS 1.655

Kiegészítő berendezések egypilótás IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetésre

Az üzemben tartó csak akkor folytathat egypilótás IFR üzemeltetést, ha a repülőgép el van látva egy robotpilótával, amely legalább a magasság- és iránytartást biztosítja.

OPS 1.660

Magassági figyelmeztető rendszer

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet légcsavaros gázturbinás hajtóműves repülőgépet 5 700 kg-nál nagyobb maximális engedélyezett felszálló tömeggel, vagy 9-nél nagyobb engedélyezett utasülésszámmal, vagy sugárhajtású repülőgépet, ha a repülőgépben rendelkezésre áll a magassági figyelmeztető rendszer, amely alkalmas a következőkre:

(1) figyelmeztetni a hajózószemélyzetet, ha elérték az előre kiválasztott magasságot; és

(2) legalább hangjelzéssel figyelmeztetni a hajózószemélyzetet, ha egy előre kiválasztott magasságtól eltérés történt felfelé vagy lefelé,

kivéve a legfeljebb 5 700 kg maximális engedélyezett felszálló tömegű és 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépeket, amelyeket 1972. április 1-je előtt láttak el először Légialkalmassági Bizonyítvánnyal és amelyek 1995. április 1-jén már lajstromban voltak egy tagállamban.

OPS 1.665

Földközelségjelző rendszer és terepre figyelmeztető rendszer

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet gázturbinás repülőgépet, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege meghaladja az 5 700 kg-ot vagy legnagyobb engedélyezett utas-ülésszáma a 9-et, ha fel van szerelve egy földközelségjelző rendszerrel, amelyben van egy terepveszélyt előrejelző rendszer (TAWS) is..

(b) A földközelségjelző rendszernek automatikusan, hangjelzésekkel, amelyeket vizuális jelek is kiegészíthetnek, időbeni és megkülönböztethető figyelmeztetést kell adnia a hajózószemélyzet számára a süllyedés sebességéről, a föld közelségéről, felszállás vagy átstartolás utáni magasságvesztésről, helytelen leszállási konfigurációról és a siklópályától lefelé történő eltérésről.

(c) A terepre figyelmeztető rendszernek automatikusan, vizuális és hangjelzések és egy terepre figyelmeztető kijelzés útján elegendő reakcióidőt kell biztosítania a hajózószemélyzet számára, hogy el lehessen kerülni a terepnek való szabályozott nekirepülést és előrejelző képességet és terepelkerülési küszöbértéket kell nyújtania.

2006. július 5., szerda

OPS 1.668

Összeütközés-elhárító fedélzeti rendszer

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet gázturbinás repülőgépet, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege meghaladja az 5 700 kg-ot vagy legnagyobb engedélyezett utasülésszáma a 9-et, ha fel van szerelve egy legalább ACAS II teljesítményszintű összeütközés-elhárító rendszerrel.

OPS 1.670

Fedélzeti időjárási radarberendezés

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltetheti a következőket:

(1) egy repülőgépet túlnyomásos kabinnal; vagy

(2) egy túlnyomás nélküli repülőgépet, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege több, mint 5 700 kg; vagy

(3) egy túlnyomás nélküli repülőgépet, amelynek legnagyobb jóváhagyott utasülés-száma 9-nél nagyobb, ha fel van szerelve egy fedélzeti időjárási radarberendezéssel, ha egy ilyen repülőgépet éjszaka vagy műszeres meteorológiai körülmények között üzemelteti olyan területeken, ahol zivatarok vagy más, fedélzeti időjárási radarral észlelhetőnek tekintett potenciálisan veszélyes időjárási körülmények várhatók az útvonal mentén.

(b) Túlnyomás nélküli, 5 700 kg-ot nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű, 9-et nem meghaladó legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú légcsavaros repülőgépeken a fedélzeti időjárási radarberendezés helyettesíthető más berendezéssel, amely képes észlelni a zivatarokat és más potenciálisan veszélyes időjárási körülményeket, amelyeket fedélzeti időjárási radarral észlelhetőnek tekintenek, ha azt a Hatóság jóváhagyja.

OPS 1.675

Berendezések jegesedési körülmények közötti üzemeltetéshez

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet várható vagy tényleges jegesedési körülmények között, ha bizonyítványt kapott és fel van szerelve jegesedési körülmények közötti üzemeltetéshez.

(b) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet várható vagy tényleges jegesedési körülmények között, ha fel van szerelve a keletkező jeget megvilágító vagy felderítő eszközökkel. A használt megvilágításnak olyan típusúnak kell lennie, hogy ne okozzon olyan csillogást vagy fényvisszaverődést, amely a személyzet tagjait hátráltatná feladataik ellátásában.

OPS 1.680

Kozmikus sugárzást jelző berendezés

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet 15 000 m (49 000 láb) felett, ha: (1) fel van szerelve az összes kapott kozmikus sugárzás (vagyis a csillagközi és napi eredetű ionizáló és neutronsugárzás összegének) dózisát és kumulált értékét minden járaton folyamatosan mérő és jelző műszerrel, vagy (2) egy, a Hatóság számára elfogadható fedélzeti negyedévenkénti sugárzásminta-vevő rendszerrel.

OPS 1.685

Hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, amelyen a hajózószemélyzet létszáma egynél nagyobb, ha fel van szerelve hajózószemélyzeti fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagjának használatára szolgáló fejhallgatókat és mikrofonokat, amelyek nem kézben tartandóak,

2006. július 5., szerda

OPS 1.690

Személyzet fedélzeti telefonrendszere

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 15 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 19-nél nagyobb legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú repülőgépet, ha fel van szerelve személyzeti telefonrendszerrel, kivéve azokat a repülőgépeket, amelyeket 1965. április 1-je előtt láttak el először Légialkalmassági Bizonyítvánnyal és amelyek 1995. április 1-jén már lajstromban voltak egy tagállamban.

(b) A jelen bekezdés által megkövetelt személyzeti tagi telefonrendszernek a következőkre kell képesnek lennie:

(1) Az utastájékoztató rendszertől függetlenül működjön, kivéve a kézi eszközöket, fejhallgatókat, mikrofonokat, választókapcsolókat és jelzőeszközöket;

(2) Kétirányú kommunikációt biztosítson a hajózószemélyzet fülkéje és a következők között:

(i) minden utasfülke;

(ii) minden, az utasfedélzettől eltérő szinten elhelyezkedő konyha; és

(iii) minden külön személyzeti fülke, amely nem az utasfedélzeten található és nem közelíthető meg könnyen egy utasfülkéből;

(3) Könnyen elérhető legyen használat céljából minden szükséges hajózószemélyzeti szolgálati helyről a hajózószemélyzet fülkéiben;

(4) Könnyen elérhető legyen használat céljából minden szükséges légiutas-kísérő személyzeti szolgálati helyről minden különálló vagy páros padlószintű vészkijáratnál;

(5) Rendelkezzen egy hang és vizuális jelzéseket alkalmazó riasztórendszerrel, hogy a hajózószemélyzet tagjai riaszthassák a légiutas-kísérőket, valamint a légiutas-kísérő személyzet tagjai riaszthassák a hajózószemélyzetet;

(6) Rendelkezzen eszközökkel annak eldöntéséhez, hogy a hívás egy normál hívás, vagy vészhívás; és

(7) A földi tartózkodás folyamán biztosítsa a kétirányú kommunikációt a földi személyzet és a hajózószemélyzet legalább két tagja között.

OPS 1.695

Utastájékoztató rendszer

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 19-nél nagyobb maximális jóváhagyott utasülés-számú repülőgépet, ha fel van szerelve utastájékoztató rendszerrel.

(b) A jelen bekezdés által megkövetelt utastájékoztató rendszer legyen képes a következőkre:

(1) A telefonrendszerektől függetlenül működjön, kivéve a kézi eszközöket, fejhallgatókat, mikrofonokat, választókapcsolókat és jelzőeszközöket;

(2) Könnyen elérhető legyen használat céljából minden szükséges hajózószemélyzeti szolgálati helyről;

(3) Minden padlószinten szükséges utas vészkijárathoz, amely mellett van egy közeli légiutas-kísérő személyzeti ülőhely, legyen egy mikrofonja, amely könnyen elérhető a légiutaskísérő személyzet ott ülő tagja számára azzal a kivétellel, hogy egy mikrofon több kijárathoz is tartozhat, ha a kijáratok közelsége segítség nélkül lehetővé teszi a szóbeli kommunikációt a légiutas-kísérő személyzet ülő tagjai között;

2006. július 5., szerda

(4) Legyen 10 másodpercen belül működtethető a légiutas-kísérő személyzet mindazon szolgálati helyeken lévő tagjai számára, amelyekről használata elérhető; és

(5) Legyen hallható és érthető minden utasülésben, mellékhelyiségben és légiutas-kísérő személyzeti ülőhelyen és munkahelyen.

OPS 1.700

Pilótafülke hangrögzítők-1

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 1998. április 1-jén vagy azután először Légialkalmassági Bizonyítvánnyal ellátott repülőgépet, amely:

(1) többhajtóműves, turbinahajtású és 9-nél nagyobb legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú; vagy

(2) amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 5 700 kg,

ha fel van szerelve egy pilótafülke hangrögzítővel, amely időléptékben rögzíti a következőket:

(i) a rádión a pilótafülkéből adott vagy ott vett szóbeli kommunikációt;

(ii) a pilótafülke hangkörnyezetét, beleértve, megszakítás nélkül, az összes használatban lévő gémes és gégemikrofon által vett hangjeleket;

(iii) a hajózószemélyzet tagjainak a repülőgép telefonrendszerén keresztüli szóbeli kommunikációját a pilótafülkében;

(iv) a navigációs vagy megközelítési segédeszközöket azonosító szóbeli és hangkommunikációt, amelyeket egy fejhallgatóba vagy hangszóróba táplálnak be; és

(v) a hajózószemélyzet pilótafülkében lévő tagjainak az utastájékoztató rendszer segítségével folytatott szóbeli kommunikációját, ha van ilyen.

(b) A pilótafülke hangrögzítő legyen képes legalább a működésének legutóbbi két órájában rögzített információt megőrizni azzal a kivétellel, hogy a legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek esetén ez az időszak 30 percre csökkenthető.

(c) A pilótafülke hangrögzítő automatikusan induljon el a repülőgép saját hajtóművével történő mozgása előtt, és rögzítsen folyamatosan a repülés végéig, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni. Ezenkívül, az elektromos energia rendelkezésre állásától függően, a pilótafülke hangrögzítő a lehető legkorábban kezdje el a rögzítést a hajtóművek indulása előtt végrehajtott repülés előtt pilótafülkei ellenőrzések alatt a hajtóművek repülés végén történő leállítását követő pilótafülkei ellenőrzésekig.

(d) A pilótafülke hangrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

OPS 1.705

Pilótafülke hangrögzítők-2

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet többhajtóműves gázturbinás repülőgépet, amelyet 1990. január 1-je és 1998. március 31-e között láttak el először Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, és amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege 5 700 kg vagy annál kevesebb, és amelynek legnagyobb jóváhagyott utas-ülésszáma 9-nél nagyobb, ha fel van szerelve egy pilótafülke hangrögzítővel, amely rögzíti a következőket:

(1) a rádión a pilótafülkéből adott vagy ott vett szóbeli kommunikációt;

2006. július 5., szerda

(2) a pilótafülke hangkörnyezetét, beleértve, ahol lehetséges, megszakítás nélkül, az összes használatban lévő kézi és fejhallgatós mikrofon által vett hangjeleket;

(3) a hajózószemélyzet tagjainak a repülőgép telefonrendszerén keresztüli szóbeli kommunikációját a pilótafülkében;

(4) a navigációs vagy megközelítési segédeszközöket azonosító szóbeli és hangkommunikációt, amelyeket egy fejhallgatóba vagy hangszóróba táplálnak be; és

(5) a hajózószemélyzet pilótafülkében lévő tagjainak az utastájékoztató rendszer segítségével folytatott szóbeli kommunikációját, ha van ilyen.

(b) A pilótafülke hangrögzítő legyen képes legalább a működésének legutóbbi 30 percében rögzített információt megőrizni.

(c) A pilótafülke hangrögzítő induljon el a repülőgép saját hajtóművével történő mozgása előtt, és rögzítsen folyamatosan a repülés végéig, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni. Ezenkívül, az elektromos energia rendelkezésre állásától függően, a pilótafülke hangrögzítő a lehető legkorábban kezdje el a rögzítést a hajtóművek indulása előtt végrehajtott repülés előtt pilótafülkei ellenőrzések alatt a hajtóművek repülés végén történő leállítását követő pilótafülkei ellenőrzésekig.

(d) A pilótafülke hangrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

OPS 1.710

Pilótafülke hangrögzítők-3

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet, amelyet 1998. április 1-je között láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, ha fel van szerelve egy pilótafülke hangrögzítővel, amely rögzíti a következőket:

(1) a rádión a pilótafülkéből adott vagy ott vett szóbeli kommunikációt;

(2) a pilótafülke hangkörnyezetét;

(3) a hajózószemélyzet tagjainak a repülőgép telefonrendszerén keresztüli szóbeli kommunikációját a pilótafülkében;

(4) a navigációs vagy megközelítési segédeszközöket azonosító szóbeli és hangkommunikációt, amelyeket egy fejhallgatóba vagy hangszóróba táplálnak be; és

(5) a hajózószemélyzet pilótafülkében lévő tagjainak az utastájékoztató rendszer segítségével folytatott szóbeli kommunikációját, ha van ilyen.

(b) A pilótafülke hangrögzítő legyen képes legalább a működésének legutóbbi 30 percében rögzített információt megőrizni.

(c) A pilótafülke hangrögzítő induljon el a repülőgép saját hajtóművével történő mozgása előtt, és rögzítsen folyamatosan a repülés végéig, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni.

(d) A pilótafülke hangrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

2006. július 5., szerda

OPS 1.715

Fedélzeti adatrögzítők-1

(Lásd az OPS 1.715 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyet 1998. április 1-jén vagy azután láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, amely:

(1) többhajtóműves és amelynek legnagyobb engedélyezett utasülésszáma 9-nél több;vagy

(2) amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege több, mint 5 700 kg,

ha fel van szerelve egy digitális adatrögzítési és tárolási módszert használó fedélzeti adatrögzítővel, amelyhez a tárolóeszközön lévő adatok könnyű előhívási módszere rendelkezésre áll.

(b) A fedélzeti adatrögzítő legyen képes megőrizni a működésének legutóbbi 25 órájában rögzített adatokat azzal a kivétellel, hogy a legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken egy az időtartam 10 órára csökkenthető.

(c) A fedélzeti adatrögzítő időléptékben rögzítse a következőket:

(1) Az OPS 1.715 1. függelékének A1 vagy A2 táblázatában felsorolt paramétereket, amelyik értelmezhető;

(2) 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszállási tömegű repülőgépeken az OPS 1.715 1. függelékének B táblázatában szereplő további paramétereket;

(3) A fenti (a) pontban leírt repülőgépeken a fedélzeti adatrögzítő rögzítse valamennyi, a repülőgép újszerű vagy egyedi kialakításához vagy üzemeltetési jellemzőihez kapcsolódó egyedi paramétereket, ahogy azokat a Hatóság a típusbizonyítvány vagy a kiegészítő típusbizonyítvány kiadásakor meghatározza; és

(4) elektronikus kijelző rendszerrel ellátott repülőgépeken az OPS 1.715 1. függelékének C táblázatában felsorolt paramétereket azzal a kivétellel, hogy a 2002. augusztus 20-a előtt először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal ellátott repülőgépeken a következő paramétereket:

(i) amelyekre nem áll rendelkezésre az érzékelő; vagy

(ii) amelyekhez a repülőgépnek az adatokat generáló rendszerét vagy berendezését módosítani kell; vagy

(iii) amelyeknek jelei nem kompatibilisek a rögzítőrendszerrel; nem kell rögzíteni, ha ez a Hatóság számára elfogadható.

(d) Az adatokat a repülőgép olyan adatforrásaiból kell venni, amelyek pontos összefüggést tesznek lehetővé a hajózószemélyzet számára kijelzett információval.

(e) A fedélzeti adatrögzítő automatikusan kezdje el a rögzítést mielőtt a repülőgép képes lesz saját hajtóművével mozogni, és automatikusan álljon le amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni.

(f) A fedélzeti adatrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

(g) Az 1998. április 1-je és 2001. április 1-je között először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal ellátott repülőgépek nem kötelesek megfelelni az OPS 1.715 (c) pontjának, ha a Hatóság jóváhagyja és ha:

(1) Az OPS 1.715 (c) pontjának való megfelelés nem érhető el a repülőgép rendszereinek és berendezéseinek (kivéve a fedélzeti adatrögzítő rendszert) jelentős módosítása nélkül; és

(2) a repülőgép megfelel az OPS 1.715 (c) pontjának azzal a kivétellel, hogy az OPS 1.720 1. függeléke A táblázatának 15b paraméterét nem kell rögzíteni.

2006. július 5., szerda

OPS 1.720

Fedélzeti adatrögzítők-2

(Lásd az OPS 1.720 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyet először 1990. június 1-je után, de 1998. április 1-je előtt láttak el egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 5 700 kg, ha fel van szerelve egy digitális adatrögzítési és tárolási módszert használó fedélzeti adatrögzítővel, amelyhez a tárolóeszközön lévő adatok könnyű előhívási módszere rendelkezésre áll.

(b) A fedélzeti adatrögzítő legyen képes megőrizni a működésének legutóbbi 25 órájában rögzített adatokat.

(c) A fedélzeti adatrögzítő időléptékben rögzítse a következőket:

(1) Az OPS 1.720 1. függelékének A táblázatában felsorolt paramétereket; és

2) 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszállási tömegű repülőgépeken az OPS 1.720 1. függelékének B táblázatában szereplő további paramétereket.

(d) A legfeljebb 27 000 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken, ha az a Hatóság számára elfogadható, az OPS 1.720 1. függeléke A táblázatának 14. és 15b paramétereit nem kell rögzíteni, ha a következő feltételek bármelyike teljesül:

(1) nem áll könnyen rendelkezésre az érzékelő,

(2) nem áll rendelkezésre elegendő kapacitás a fedélzeti rögzítő rendszerben,

(3) az adatokat generáló berendezést módosítani kell.

(e) A 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken, ha az elfogadható a Hatóság számára, a következő paramétereket nem kell rögzíteni: az OPS 1.720 1. függeléke A táblázatának 15b és az 1. függelék B táblázatából a 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 és 31-et, ha a következő feltételek valamelyike teljesül:

(1) nem áll könnyen rendelkezésre az érzékelő,

(2) nem áll rendelkezésre elegendő kapacitás a fedélzeti adatrögzítő rendszerben,

(3) az adatokat generáló berendezést módosítani kell,

(4) A navigációs adatok (NAV frekvenciaválasztás, DME távolság, szélesség, hosszúság, földhöz képesti sebesség és széleltérítés) nem állnak digitális formában rendelkezésre.

(f) Azokat az egyes paramétereket, amelyek számítással levezethetők a többi rögzített paraméterből, nem kell rögzíteni, ha az a Hatóság számára elfogadható.

(g) Az adatokat a repülőgép olyan adatforrásaiból kell venni, amelyek pontos összefüggést tesznek lehetővé a hajózószemélyzet számára kijelzett információval;

(h) A fedélzeti adatrögzítő automatikusan kezdje el a rögzítést mielőtt a repülőgép képes lesz saját hajtóművével mozogni, és automatikusan álljon le amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni.

(i) A fedélzeti adatrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

2006. július 5., szerda

OPS 1.725

Fedélzeti adatrögzítők-3

(Lásd az OPS 1.725 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet gázturbinás repülőgépet, amelyet 1990. január 1-je előtt láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal és amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 5 700 kg, ha fel van szerelve egy digitális adatrögzítési és tárolási módszert használó fedélzeti adatrögzítővel, amelyhez a tárolóeszközön lévő adatok könnyű előhívási módszere rendelkezésre áll.

(b) A fedélzeti adatrögzítő legyen képes megőrizni a működésének legutóbbi 25 órájában rögzített adatokat.

(c) A fedélzeti adatrögzítő időléptékben rögzítse a következőket:

(1) Az OPS 1.725 1. függelékének A táblázatában felsorolt paramétereket.

(2) Azokon a repülőgépeken, anelyek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 27 000 kg és amelyek típusa először 1969. szeptember 30-a után kapott típusbizonyítványt, ezen felül az OPS 1.725 jelen bekezdése 1. sz függeléke B táblázatának 6-15b paraméterét. A következő paramétereket nem kell rögzíteni, ha az a Hatóság számára elfogadható: az OPS 1.725 1. függeléke B táblázatából a 13, 14 és 15b-t, ha a következő feltételek valamelyike teljesül:

(i) nem áll könnyen rendelkezésre az érzékelő,

(ii) nem áll rendelkezésre elegendő kapacitás a fedélzeti adatrögzítő rendszerben,

(iii) az adatokat generáló berendezést módosítani kell; és

(3) ha elegendő kapacitás áll rendelkezésre a fedélzeti rögzítő rendszerben, az érzékelő könnyen rendelkezésre áll és nincs szükség az adatrokat generáló berendezés módosítására:

(i) olyan repülőgépeken, amelyeket először 1989. január 1-jén vagy azután láttak el egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, és amelyek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege 5 700 kg-nál nagyobb, de legfeljebb 27 000 kg, az OPS 1.725 1. függeléke B táblázatának 6-15b paramétereit; és

(ii) olyan repülőgépeken, amelyeket először 1987. január 1-jén vagy azután láttak el egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, és amelyek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege 27 000 kg-nál nagyobb, az OPS 1.725 1. függeléke B táblázatának többi paraméterét.

(d) Azokat az egyes paramétereket, amelyek számítással levezethetők a többi rögzített paraméterből, nem kell rögzíteni, ha az a Hatóság számára elfogadható.

(e) Az adatokat a repülőgép olyan adatforrásaiból kell venni, amelyek pontos összefüggést tesznek lehetővé a hajózószemélyzet számára kijelzett információval.

(f) A fedélzeti adatrögzítő automatikusan kezdje el a rögzítést mielőtt a repülőgép képes lesz saját hajtóművével mozogni, és automatikusan álljon le amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni.

(g) A fedélzeti adatrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszözzel.

2006. július 5., szerda

OPS 1.727

Kombinált rögzítő

(a) A pilótafülke hangrögzítőre és a fedélzeti adatrögzítőre vonatkozó követelmények a következő módon is teljesíthetőek:

(1) egy kombinált rögzítő, ha a repülőgépet vagy csak egy pilótafülke hangrögzítővel vagy csak egy fedélzeti adatrögzítővel kell felszerelni; vagy

(2) egy kombinált rögzítő, ha egy legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet egy pilótafülke hangrögzítővel és egy fedélzeti adatrögzítővel kell felszerelni; vagy

(3) két kombinált rögzítő, ha egy 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet egy pilótafülke hangrögzítővel és egy fedélzeti adatrögzítővel kell felszerelni.

(b) A kombinált rögzítő egy fedélzeti adatrögzítő, amely a következőket rögzíti:

(1) a pilótafülke hangrögzítőkre vonatkozó pont által megkövetelt összes szóbeli kommunikációt és hangkörnyezetet; és

(2) a fedélzeti adatrögzítőkre vonatkozó pont által megkövetelt adatokat, az azok által a pontok által megkövetelt tulajdonságokkal.

OPS 1.730

Ülések, ülések biztonsági övei, hevederek és gyermekrögzítő eszközök

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az fel van szerelve a következőkkel:

(1) ülés vagy fekvőhely minden legalább 2 éves korú személy számára;

(2) biztonsági öv átlós vállhevederrel vagy anélkül vagy biztonsági heveder mindegyik ülésen minden legalább 2 éves korú utas használatára;

(3) kiegészítésként gyermeköv, vagy egyéb rögzítő eszköz minden egyes csecsemő számára;

(4) az alábbi (b) pontban leírt kivétellel egy biztonsági öv vállhevederrel minden egyes hajózószemélyzeti valamint a pilótaülések melletti ülésen, beleértve egy olyan szerkezetet, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan rögzíti a benne ülő személy felsőtestét;

(5) az alábbi (b) pontban megadott kivétellel, egy biztonsági öv vállhevederrel minden egyes légiutaskísérő személyzeti és megfigyelői ülésen. Ez a követelmény nem zárja ki azonban, hogy a légiutaskísérő-személyzet tagjai, akiket a szükséges légiutaskísérő-személyzet létszámon túlmenően visznek magukkal, utasüléseket használjanak; és

(6) ülések a légiutaskísérő-személyzet számára a padlószinten szükséges vészkijáratokhoz közel azzal a kivétellel, hogy ha az utasok vészevakuálását segítené a légiutaskísérőszemélyzet tagjainak máshova történő ültetése, elfogadható más elhelyezés. Ezek az ülések a repülőgép hossztengelyétől 15°-on belül nézzenek előre vagy hátra.

(b) Minden vállhevederrel rendelkező biztonsági öv egy ponton legyen kioldható.

c) 5 700 kg-ot nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken egy átlós vállhevederrel ellátott biztonsági öv, 2 730 kg-ot nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken pedig egy biztonsági öv megengedhető a vállhevederrel ellátott biztonsági öv helyett, ha nem ésszerűen megvalósítható az utóbbi felszerelése.

2006. július 5., szerda

OPS 1.731

»Biztonsági öveket becsatolni« és »Dohányozni tilos« jelzések

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyben nem látható minden utasülés a pilótafülkéből, ha fel van szerelve olyan eszközzel, amellyel minden utas és a légiutaskísérő-személyzet számára jelezni lehet, hogy mikor kell rögzíteni a biztonsági öveket és mikor nem megengedett a dohányzás.

OPS 1.735

Belső ajtók és függönyök

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az fel van szerelve a következő felszereléssel:

(a) egy 19-nél nagyobb legnagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépen egy ajtó az utastér és a pilótafülke között »csak személyzetnek« felirattal és záró eszközzel, amely megakadályozza, hogy az utasok a hajózószemélyzet egy tagjának engedélye nélkül kinyissák;

(b) minden, egy utasfülkét egy másik, vészkijárati funkcióval rendelkező fülkétől elválasztó ajtó kinyitására szolgáló eszközzel. A nyitóeszközökhöz könnyen hozzá kell férni;

(c) ha át kell menni egy ajtón vagy függönyön, amely az utasteret más területektől elválasztja, hogy elérjenek bármely előírt vészkijáratot bármelyik utasüléstől, az ajtónak vagy függönynek eszközzel kell rendelkeznie a nyitott állapotban történő rögzítéshez;

(d) egy felirat minden belső ajtón vagy függöny mellett, amelyik egy utas-vészkijárathoz biztosít hozzáférést, jelezve, hogy fel- és leszállás közben nyitott állapotban kell őket rögzíteni; és

(e) a személyzet minden tagjának eszköz bármely olyan ajtó kinyitására, amelyhez normál esetben hozzáférnek az utasok és amelyet az utasok bezárhatnak.

OPS 1.745

Elsősegélynyújtó készletek

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemltethet repülőgépet, ha az el van látva a következő mennyiségű könnyen hozzáférhető elsősegélynyújtó készlettel:

Beállított utasülések száma	Szükséges elsősegély-készletek száma
0–99	1
100–199	2
200–299	3
300 és több	4

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az elsősegélynyújtó-készleteket:

(1) rendszeresen megvizsgálják, hogy a lehetőségekhez mérten meggyőződjenek arról, hogy tartalmuk szándékolt használatukhoz szükséges állapotban van; és

(2) rendszeresen feltöltik a címkéiken található utasításoknak megfelelően vagy ahogy azt a körülmények megkövetelik.

OPS 1.755

Egészségügyi vészmentő dobozok

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 30 feletti legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú repülőgépet, ha el van látva egy egészségügyi vészmentő dobozzal, ha a tervezett útvonal bármely pontja több, mint 60 percnyi repülésre van (normál utazósebességgel) egy olyan repülőtértől, amelyen képzett orvosi segítség áll várhatóan rendelkezésre.

2006. július 5., szerda

(b) A parancsnok gondoskodjon arról, hogy gyógyszereket csak a képzett orvosok, ápolónők és a hasonlóan képzett személyzet ad.

(c) Szállítási feltételek

(1) Az egészségügyi vészmentő dobozt portól és nedvességtől védve és biztonságos feltételek között kell tartani, ahol az megvalósítható, a pilótafülkében; és

(2) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az egészségügyi vészmentő dobozokat:

(i) rendszeresen megvizsgálják, hogy a lehetőségekhez mérten meggyőződjenek arról, hogy tartalmuk szándékolt használatukhoz szükséges állapotban van; és

(ii) Rendszeresen feltöltik a címkéiken található utasításoknak megfelelően vagy ahogy azt a körülmények megkövetelik.

OPS 1.760

Oxigén elsősegélynyújtáshoz

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet túlnyomásos kabinnal 25 000 láb feletti magasságokon, ha a légiutaskísérő-személyzet egy tagját kell szállítani, ha fel van szerelve hígítatlan oxigén készlettel azon utasok számára, akik fiziológiai okokból oxigént igényelhetnek a kabin nyomásának csökkenése esetén. Az oxigén mennyiségét legalább 3 száraz normál köbméter (STPD)/perc/fő árammal kell számolni és a teljes repülésre biztosítani kell 8 000 láb barometrikus magasság felett a kabin nyomásának csökkenése esetén a szállított utaslétszám legalább 2 %-a, de semmi esetre sem egy főnél kevesebb részére. Elegendő számú, de kettőnél semmiképpen sem kevesebb adagolóegység álljon rendelkezésre, eszközökkel a légiutaskísérő-személyzet számára a készlet használatára.

(b) Egy adott üzemeltetéshez szükséges elsősegélynyújtási oxigén mennyiségét a barometrikus magasságok és a repülés időtartama alapján kell meghatározni, a minden üzemeltetésre és útvonalra megállapított üzemeltetési eljárásokkal összhangban.

(c) A biztosított oxigénberendezés legyen alkalmas minden felhasználó részére legalább percenként négy liter STPD oxigénáram biztosítására. Bármely magasságon az áramlást legalább percenként két literre (STPD) csökkentő eszközök biztosíthatók.

OPS 1.770

Kiegészítő oxigén – repülőgépek túlnyomásos kabinnal

(Lásd az OPS 1.770 1. függelékét)

(a) Általános

(1) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet túlnyomásos kabinnal 10 000 láb feletti magasságokon, ha biztosítva van a jelen bekezdés által előírt oxigénellátást tárolni és elosztani képes kiegészítő oxigén berendezés.

(2) A szükséges kiegészítő oxigén mennyiségét a barometrikus magasság, a repülés időtartama és azon feltételezés alapján határozzák meg, hogy az utastér túlnyomásának elvesztése azon a magasságon vagy a repülés azon pontján következik be, amely az oxigénszükséglet szempontjából a legkritikusabb, és hogy a meghibásodás után a repülőgép a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt vészhelyzeti eljárásokkal összhangban fog leereszkedni a megteendő útvonal szempontjából biztonságos magasságba, amely biztonságos repülést és leszállást tesz lehetővé.

(3) Az utastér túlnyomásának elvesztését követően az utastér magasságát a repülőgép barometrikus magasságával azonosnak kell venni, kivéve, ha a Hatóságnak bemutatják, hogy a kabin vagy a túlnyomás biztosító rendszer valószínű meghibásodása nem eredményezi az utastér barometrikus magasságának a repülőgép barometrikus magasságával egyenlővé válását. Ezen körülmények között a bemutatott legnagyobb utastér barometrikus magasság használható az oxigénszükséglet meghatározásához.

2006. július 5., szerda

(b) Oxigénberendezés és ellátás követelményei

(1) A hajózószemélyzet tagjai

(i) A hajózószemélyzetnek a pilótafülkében szolgálatot teljesítő minden tagját el kell látni kiegészítő oxigénnel az 1. függelékkel összhangban. Ha a pilótafülke üléseiben helyet foglaló minden személyt a hajózószemélyzet oxigénellátó forrásából látnak el oxigénnel, akkor őket az oxigénellátás szempontjából a hajózószemélyzet pilótafülkében szolgálatot teljesítő tagjainak kell tekinteni. Azokat a pilótafülke üléseiben helyet foglalókat, akiket nem a hajózószemélyzet oxigénellátó forrásából látnak el, az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.

(ii) A hajózószemélyzetnek a fenti (b) pont (1)(i) albekezdése által nem érintett tagjait az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.

(iii) Az oxigénálarcokat úgy kell elhelyezni, hogy a hajózószemélyzet tagjai által szolgálati helyükön tartózkodva közvetlenül elérhetők legyenek.

(iv) A 25 000 láb felett üzemelő repülőgépek hajózószemélyzeti tagjainak használatára szánt oxigénálarcok gyorsan felvehető típusúak legyenek.

(2) A légiutaskísérő-személyzet tagjai, a személyzet további tagjai és az utasok

(i) A légiutaskísérő-személyzet tagjait és az utasokat az 1. függelékkel összhangban kell kiegészítő oxigénnel ellátni, kivéve, ha az alábbi (v) albekezdés vonatkozik rájuk. A minimális előírt légiutaskísérői létszámon túl szállított légiutaskísérő-személyzeti tagokat és a személyzet további tagjait az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.

(ii) A 25 000 láb barometrikus magasság felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket elegendő számú tartalék csatlakozással és álarccal és/vagy elegendő hordozható álarccal ellátott oxigénellátó egységgel kell felszerelni a légiutaskísérő-személyzet összes szükséges tagja számára. A tartalék csatlakozásokat és/vagy hordozható oxigénegységeket egyenletesen kell az utastérben elosztani, hogy biztosítsák az oxigén azonnali rendelkezésre állását a légiutaskísérő-személyzet minden szükséges tagja számára, függetlenül attól, hogy hol tartózkodik az utastér túlnyomásának elvesztésekor.

(iii) A 25 000 láb barometrikus magasság felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket el kell látni egy oxigénellátó terminálhoz kapcsolt oxigénadagoló egységgel minden ülésben helyet foglaló személy számára, bárhol ül. Az adagoló egységek és csatlakozók összes száma legalább 10 %-kal haladja meg az ülőhelyek számát. A többletegységeket egyenletesen kell az utastérben elosztani.

(iv) A 25 000 láb barometrikus magasság felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket, vagy azokat, amelyek legfeljebb 25 000 láb magasságban repülve nem tudnak 4 másodpercen belül biztonságosan leereszkedni 13 000 lábra, és amelyek egyedi Légialkalmassági Bizonyítványát 1998. november 9-én vagy azután adták ki, minden, bárhol helyet foglaló személy számára azonnal rendelkezésre álló, automatikusan használható oxigénberendezéssel kell felszerelni. Az adagoló egységek és csatlakozók összes száma legalább 10 %-kal haladja meg az ülőhelyek számát. A többletegységeket egyenletesen kell az utastérben elosztani.

(v) Az 1. függelékben előírt oxigén követelmények 25 000 láb feletti repülésre nem jogosított repülőgépek esetén csökkenthetők a 10 000 és 13 000 láb utastér barometrikus magasság közötti repülési időre a légiutas-kísérő személyzet valamennyi szükséges tagja és az utasok legalább 10 %-a számára. ha a repülőgép a megteendő útvonal minden pontján képes biztonságosan leereszkedni 13 000 láb utastér barometrikus magasságra.

2006. július 5., szerda

OPS 1.775

Kiegészítő oxigén – Repülőgépek nem túlnyomásos kabinnal

(Lásd az OPS 1.775 1. függelékét)

(a) Általános

(1) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet nem túlnyomásos kabinnal 10 000 láb feletti magasságokon, ha biztosítva van a megkövetelt oxigénellátást tárolni és elosztani képes kiegészítő oxigén berendezés.

(2) A fenntartáshoz szükséges kiegészítő oxigén mennyiségét a repülési magasság és a repülés időtartama alapján, az Üzemben Tartási Kézikönyvben az egyes üzemeltetésre előírt eljárásokkal, a megteendő útvonallal és a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt vészhelyzeti eljárásokkal összhangban határozzák meg.

(3) A 10 000 láb feletti barometrikus magasságok felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket lássák el a szükséges oxigénkészleteket tárolni és adagolni képes felszereléssel.

(b) Oxigénellátás követelményei

(1) A hajózószemélyzet tagjai. A hajózószemélyzetnek a pilótafülkében szolgálatot teljesítő minden tagját el kell látni kiegészítő oxigénnel az 1. függelékkel összhangban. Ha a pilótafülke üléseiben helyet foglaló minden személyt a hajózószemélyzet oxigénellátó forrásából látnak el oxigénnel, akkor őket az oxigénellátás szempontjából a hajózószemélyzet pilótafülkében szolgálatot teljesítő tagjainak kell tekinteni.

(2) A légiutaskísérő-személyzet tagjai, a személyzet további tagjai és az utasok. A légiutaskísérő-személyzet tagjait és az utasokat az 1. függelékkel összhangban kell kiegészítő oxigénnel ellátni. A minimális szükséges légiutaskísérői létszámon túl szállított légiutaskísérő-személyzeti tagokat és a személyzet további tagjait az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.

OPS 1.780

Személyzet légzésvédelmi felszerelése

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet túlnyomásos kabinnal vagy repülőgépet nem túlnyomásos kabinnal, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege meghaladja az 5 700 kg-ot vagy amelynek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma 19-nél több, ha:

(1) rendelkezik a hajózószemélyzet minden tagjának szemét, orrát és száját pilótafülkében teljesített szolgálatuk folyamán védő és legalább 15 percig oxigént biztosító felszereléssel. A légzésvédő felszerelést (PBE) el lehet látni az OPS 1.770 (b) pont (1) albekezdése vagy a OPS 1.775 (b) pont (1) albekezdése által megkövetelt kiegészítő oxigénellátó rendszerből. Ezen túlmenően, ha a hajózószemélyzet tagjainak száma egynél több és nem visznek légiutaskísérő-személyzetet, a hajózószemélyzet egy tagjának szemét, orrát és száját védő és legalább 15 percig lélegzésre alkalmas gázt biztosító hordozható felszerelést kell a fedélzeten tartani; és

(2) rendelkezik elegendő számú, a hajózószemélyzet minden előírt tagjának szemét, orrát és száját védő és legalább 15 percig lélegzésre alkalmas gázt biztosító hordozható felszereléssel.

(b) A hajózószemélyzet tagjainak használatára szánt PBE legyen kényelmesen elhelyezve a pilótafülkében és azonnali használatra könnyen elérhető kijelölt szolgálati helyükön.

(c) A légiutaskísérő-személyzet tagjainak használatára szánt PBE legyen minden szükséges légiutaskísérő-személyzeti szolgálat hely mellett elhelyezve.

2006. július 5., szerda

(d) Egy további könnyen hozzáférhető hordozható PBE-t kell biztosítani és elhelyezni az OPS 1.790 (c) és (d) pontja által megkövetelt kézi tűzoltóberendezés mellett, azzal a kivétellel, hogy ha a tűzoltókészüléket a raktérben helyezték el, a PBE-t azon kívül, de bejáratához közel kell elhelyezni.

(e) A PBE nem akadályozhatja meg használata közben a kommunikációt, ahol azt az OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 és OPS 1.850 megkövetelik.

OPS 1.790

Kézi tűzoltókészülékek

Az üzemben tartó nem üzemeltethet repülőgépet, ha nincsenek biztosítva kézi tűzoltókészülékek a személyzeti, utas- és szükség szerint rakomány-fülkékben és konyhákban az alábbiakkal összhangban:

(a) Az oltóközeg típusa és mennyisége legyen alkalmas azon tüzek oltására, amelyek valószínűen előfordulnak abban a fülkében, ahova az oltókészüléket használatra szánják és a személyfülkékben tartsa minimumon a mérgező gáz felhalmozódásának veszélyét;

(b) A pilótafülkében legyen legalább egy halon 1211-et (brómklórdifluor-metánt, $CBrClF_2$) tartalmazó, a hajózószemélyzet használatára kényelmesen elhelyezett kézi tűzoltókészülék;

(c) Legalább egy kézi tűzoltókészülék legyen elhelyezve vagy használatra kényelmesen elérhető minden egyes, nem a fő utasfedélzeten elhelyezett konyhában;

(d) Legalább egy könnyen hozzáférhető kézi tűzoltókészülék álljon rendelkezésre minden A vagy B osztályú rakomány- vagy poggyászfülkében, amelyhez a személyzet tagjai repülés közben hozzáférnek; és

(e) Legalább az alábbi számú kézi tűzoltókészüléket kell kényelmesen elhelyezni az utasfülké(k)ben:

Legnagyobb jóváhagyott utasülés-szám	Oltókészülékek száma
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 vagy több	8

Ha két vagy több oltókészülék szükséges, azokat egyenletesen kell az utasfülkében elhelyezni.

2006. július 5., szerda

(f) A 31 és 60 közötti legnagyobb jóváhagyott utasülés-számú repülőgép utasfülkéjében az előírt tűzoltókészülékek közül legalább kettő oltóközegként halon 1211-et (brómklórdifluor-metánt, $CBrClF_2$) vagy azzal egyenértékű közeget tartalmazzon.

OPS 1.795

Balták és feszítővasak

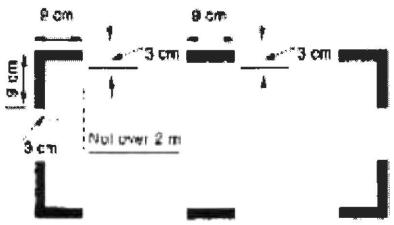
(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 5 700 kg-nál nagyobb legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépet, ha el van látva a pilótafülkében legalább egy baltával vagy feszítővassal. Ha a legnagyobb engedélyezett utasülésszám 200-nál több, egy további baltát vagy feszítővasat kell a fedélzeten tartani és a leghátsó konyhaterületen vagy annak közelében elhelyezni.

(b) Az utasfülkében elhelyezett balták vagy feszítővasak nem lehetnek láthatóak az utasok számára.

OPS 1.800

Áttörési pontok jelzése

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a törzs vészhelyzetben mentőcsapatok általi áttörésére alkalmas területeit a repülőgépen megjelölik, ezeket a területeket az alábbiakban bemutatott módon jelölik meg: A jelölések színe piros vagy sárga legyen, és ha szükséges, a háttérrel való kontraszt érdekében fehérrel rajzolják őket körbe. Ha a sarkok jelölései több mint 2 méterre vannak egymástól, 9 cm × 3 cm-es közbenső vonalakat illesszenek be, hogy legfeljebb 2 méter legyen a szomszédos jelek között.



OPS 1.805

Vészkiürítés eszközei

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a következő vészkijárat nyílásmagasságokkal:

(1) amelyek több, mint 1,83 méterrel (6 lábbal) a föld felett vannak, ha a repülőgép kibocsátott futóművel a földön áll; vagy

(2) amelyek több, mint 1,83 méterrel (6 lábbal) a föld felett vannak a futómű egy vagy több lába összeomlása vagy kieresztésének elmulasztása esetén és amelyre 2000. április 1-jén vagy azután alkalmaztak először egy típusbizonyítványt, ha minden kijáratnál, amelyre az (1) vagy (2) albekezdés érvényes, rendelkezik olyan felszereléssel vagy eszközzel, amely lehetővé teszi az utasok és a személyzet számára, hogy vészhelyzet esetén biztonságosan elérjék a földet

(b) Ilyen felszerelést vagy eszközt nem kell a szárny feletti kijáratoknál biztosítani, ha a repülőgép testén az a hely, ahol a menekülési útvonal véget ér, 1,83 méternél (6 lábnál) közelebb van a földhöz, ha a repülőgép a földön áll, a futómű ki van bocsátva és a fékszálérnyak felszállási vagy leszállási helyzetben vannak, amelyik fékszárny-állás a földtől messzebb van.

2006. július 5., szerda

(c) Azokon a repülőgépeken, amelyeken hajózószemélyzet számára külön vészkijárat van megkövetelve, és:

(1) amelyeken a vészkijárat legalacsonyabb pontja több, mint 1,83 méterrel (6 lábbal) a föld felett van, ha a futómű ki van bocsátva; vagy,

(2) amelyre 2000. április 1-jén vagy azután alkalmaztak először egy típusbizonyítványt, és több, mint 1,83 méterrel (6 lábbal) a föld felett lenne a futómű egy vagy több lába összeomlása vagy kieresztésének elmulasztása esetén, legyen egy eszköz, amely segít a hajózószemélyzet összes tagjának a leszállásban, hogy vészhelyzet esetén biztonságosan elérjék a földet.

OPS 1.810

Hangosbeszélők

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 60-nál nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú és legalább egy utast szállító repülőgépet, ha fel van szerelve az alábbi számú, a személyzet tagjai által vészkiürítés esetén könnyen hozzáférhető hordozható elemes hangosbeszélővel:

(1) Minden utasfedélzeten:

Utasülésszám	Szükséges hangosbeszélők száma
61–99	1
100 vagy több	2

(2) Egynél több utasfedélzettel rendelkező repülőgépeken, ha az összes utasülésszám 60-nál több, legalább egy hangosbeszélő szükséges.

OPS 1.815

Vészvilágítás

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú utaszszállító repülőgépet, ha el van látva független áramforrásról működő vészvilágítási rendszerrel, hogy megkönnyítse a repülőgép vészkiürítését. A vészvilágító rendszer tartalmazza a következőket:

(1) 19-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépeken:

(i) általános utastér-világító fényforrásokat

(ii) a padlószintű vészkijáratok környezetének belső világítását; és

(iii) a vészkijáratokat és helyüket jelző kivilágított jelzéseket.

(iv) Azokon a repülőgépeken, amelyek típusbizonyítvány vagy egyenértékű okmány iránti kérelmének benyújtása 1972. május 1-je előtt történt, éjszakai repülés esetén az összes szárnyra vezető kijárat és olyan kijárat külső vészkivilágítása szükséges, amelyeknél leereszkedést segítő eszközök vannak.

(v) Azokon a repülőgépeken, amelyek típusbizonyítvány vagy egyenértékű okmány iránti kérelmének benyújtása 1972. május 1-jén vagy azután történt, éjszakai repülés esetén az összes utas vészkijárat külső vészkivilágítása.

(vi) Azokon a repülőgépeken, amelyekre először 1958. január 1-jén vagy azután adták ki a típusbizonyítványt, a padlón lévő menekülési útvonaljelző rendszer az utasfülké(k)ben.

2006. július 5., szerda

(2) Azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma legfeljebb 19, és a CS-25-ben vagy a CS-23-ban szereplő bizonyítványkiadási feltételeknek megfelelő bizonyítványt kaptak:

(i) általános utastér-világító fényforrások;

(ii) a vészkijáratok környezetének belső világítása; és

(iii) a vészkijáratokat és helyüket jelző kivilágított jelzések.

(3) Azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma legfeljebb 19, és nem kaptak a CS-25-ben vagy a CS-23-ban szereplő bizonyítványkiadási feltételeknek megfelelő bizonyítványt, általános utastér-világító fényforrások.

(b) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet éjszaka legfeljebb 9 maximális engedélyezett utasülésszámú utasszállító repülőgépet, ha el van látva általános utastér-világító fényforrással, hogy megkönnyítse a repülőgép kiürítését. A rendszer használhatja a repülőgépre már felszerelt mennyezeti lámpákat vagy más fényforrásokat, amelyek képesek a repülőgép akkumulátorának kikapcsolása után is üzemképesek maradni.

OPS 1.820

Automatikus vészhelyzeti helyzetjel-adó

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet egy először 2002. január 1-jén vagy azután egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal ellátott repülőgépet, ha el van látva egy automatikus vészhelyzeti helyzetjel-adóval (ELT), amely képes 121,5 MHz-en és 406 Hz-en adni.

(b) Az üzemben tartó csak akkor tarthat üzemben egy először 2002. január 1-je előtt egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal ellátott repülőgépet, ha el van látva valamilyen típusú vészhelyzeti helyzetjel-adóval (ELT), amely képes 121,5 MHz-en és 406 MHz-en adni.

(c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden 406 MHz-en adni képes ELT-t az ICAO 10. függelékével összhangban kódoljanak és a kutatási és mentési műveletek kezdeményezéséért felelős nemzeti ügynökségnél vagy más kijelölt ügynökségnél nyilvántartásba vegyenek.

OPS 1.825

Mentőmellények

(a) Szárazföldi repülőgépek. Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet szárazföldi repülőgépet:

(1) víz felett és a parttól több, mint 50 tengeri mérföld távolságban repülve; vagy

(2) egy olyan repülőtéren fel- vagy leszállva, amelynek felszállási vagy megközelítési útvonala úgy van elhelyezve víz felett, hogy hiba esetén valószínű lehet a vízre történő kényszerleszállás, ha el van látva a fedélzeten lévő minden személy számára vészhelyzeti helyzetjelző fényekkel felszerelt mentőmellényekkel. Minden mentőmellényt a szándékozott használója üléséről vagy fekvőhelyéről könnyen elérhető helyen kell tartani. A gyermekek mentőmellénye helyettesíthető vészhelyzeti helyzetjelző fénnyel felszerelt más jóváhagyott úszóeszközzel.

(b) Tengeri és kétéltű repülőgépek. Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet tengeri vagy kétéltű repülőgépet vízen, ha el van látva a fedélzeten lévő minden személy számára vészhelyzeti helyzetjelző fényekkel felszerelt mentőmellényekkel. Minden mentőmellényt a szándékozott használója üléséről vagy fekvőhelyéről könnyen elérhető helyen kell tartani. A gyermekek mentőmellénye helyettesíthető vészhelyzeti helyzetjelző fénnyel felszerelt más jóváhagyott úszóeszközzel.

2006. július 5., szerda

OPS 1.830

Mentőtutajok és vészhelyzeti helyzetjel-adók nagy távolságú víz feletti repülések esetére

(a) Víz feletti repülésre az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a szárazföldtől a következőknek megfelelőnél nagyobb, kényszerleszállásra alkalmas távolságon túl:

(1) 120 perc utazósebességen vagy 400 tengeri mérföld, amelyik kevesebb, olyan repülőgépek esetén, amelyek képesek a repülést a kritikus hajtómű/hajtóművek üzemképtelenné válásakor az útvonal vagy az attól tervezett kitérők bármelyik pontján egy repülőtérig folytatni; vagy

2) 30 perc utazósebességen vagy 100 tengeri mérföld, amelyik kisebb, az összes többi repülőgép esetén, ha magukkal viszik a lenti (b) és (c) albekezdésekben előírt felszerelést.

(b) Elegendő mentőtutaj a fedélzeten tartózkodó valamennyi személynek. Ha nincsenek biztosítva kielégítő kapacitású póttutajok, a tutajok névleges befogadóképességén felüli úszóképessége és befogadóképessége a repülőgépen helyet foglaló valamennyi személyt be kell fogadja, ha a legnagyobb névleges befogadóképességű tutaj kiesik. A mentőtutajok a következőkkel legyenek felszerelve:

(1) vészhelyzeti helyzetjelző fény; és

(2) életmentő felszerelés, amely tartalmazza a végrehajtandó repüléshez megfelelő életbentartó eszközöket; és

(c) legalább két vészhelyzeti helyzetjel-adó (ELT-t), amelyek képesek az ICAO 10. függelék V. kötete 2. fejezetében leírt frekvenciákon adni.

OPS 1.835

Mentőfelszerelés

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet olyan területeken, ahol a kutatási és mentési műveletek különösen nehezek, ha fel van szerelve a következőkkel:

(a) jelzőberendezés az ICAO II. mellékletében leírt vészjelzések leadására alkalmas pirotechnikai jelzőeszközökkel;

(b) legalább egy, az ICAO 10. függelék V. kötete 2. fejezetében leírt frekvenciákon adni képes ELT; és

(c) további mentőfelszerelés a megtenni szándékozott útvonalra, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát azzal a kivétellel, hogy a (c) albekezdésben előírt felszerelést nem kell magukkal vinni, ha vagy:

(1) a következőknek megfelelő távolságon belül maradnak egy olyan területtől, ahogy a kutatás és mentés nem különösen nehéz:

(i) 120 perc az egy üzemképtelen hajtóművel elérhető utazósebességen olyan repülőgépek esetén, amelyek képesek a repülést a kritikus hajtómű/hajtóművek üzemképtelenné válásakor az útvonal vagy az attól tervezett kitérők bármelyik pontján egy repülőtérig folytatni; vagy

(ii) 30 perc utazósebességen az összes többi repülőgép esetén,

vagy

(2) a CS-25-ben vagy a CS-23-ban szereplő bizonyítványkiadási feltételeknek megfelelő bizonyítványt kapott repülőgépek esetén bármely, kényszerleszállás végrehajtására alkalmas területtől utazósebességgel legfeljebb 90 percnek megfelelő távolság.

2006. július 5., szerda

OPS 1.840

Tengeri és kétéltű repülőgépek – Különféle felszerelések

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet tengeri vagy kétéltű repülőgépet vízen, ha fel van szerelve a következőkkel:

(1) egy tengeri horgony és más felszerelés a repülőgép méretének, súlyának és kezelési jellemzőinek megfelelő vízi nyűgözésének, lehorgonyzásának és manőverezésének megkönnyítésére; és

(2) a Tengeren történő ütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi szabályokban előírt hangjelzések adására alkalmas felszerelés.

Az OPS 1.715 1. függeléke

Fedélzeti adatrögzítők – 1 – Rögzítendő paraméterek listája

A1. táblázat – 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek

Megjegyzés: A baloldali oszlopban lévő számok az EUROCAE ED 55 sz. dokumentumában szereplő sorozatszámokat tükrözik

SZ.	PARAMÉTER
1	IDŐ VAGY RELATÍV ELTELT IDŐ
2	BAROMETRIKUS MAGASSÁG
3	MŰSZER SZERINTI SEBESSÉG
4	IRÁNYSZÖG
5	NORMÁL GYORSULÁS
6	BÓLINTÁS
7	DŐLÉS
8	KÉZI RÁDIÓADÁS JELKULCSA
9	MINDEN EGYES HAJTÓMŰ TOLÓEREJE/TELJESÍTMÉNYE ÉS A TOLÓERŐ/TELJESÍTMÉNYVEZÉRLŐ KAR ÁLLÁSA A PILÓTAFÜLKÉBEN, HA ÉRTELMEZHETŐ
10	FÉKSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN
11	ORRSEGÉDSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN
12	SUGÁRFÉK HELYZETE
13	FÖLDI SPOILER (ÁRAMLÁSRONTÓ) HELYZETE ÉS/VAGY FÉKLAP KIVÁLASZTÁS
14	ÖSSZES VAGY KÜLSŐ LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET
15	ROBOTPILÓTA, TOLÓERŐ-AUTOMATA ÉS AZ AUTOMATIKUS REPÜLÉSVEZÉRLŐ RENDSZER (AFCS) ÜZEMMÓDJA ÉS BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA
16	HOSSZANTI GYORSULÁS (TÖRZS TENGELYE)
17	OLDALIRÁNYÚ GYORSULÁS

A2. táblázat – legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek

Megjegyzés: A baloldali oszlopban lévő számok az EUROCAE ED 55 sz. dokumentumában szereplő sorozatszámokat tükrözik

SZ.	PARAMÉTER
1	IDŐ VAGY RELATÍV ELTELT IDŐ
2	BAROMETRIKUS MAGASSÁG
3	MŰSZER SZERINTI SEBESSÉG
4	IRÁNYSZÖG
5	NORMÁL GYORSULÁS
6	BÓLINTÁS
7	DŐLÉS
8	KÉZI RÁDIÓADÁS JELKULCSA
9	MINDEN EGYES HAJTÓMŰ TOLÓEREJE/TELJESÍTMÉNYE ÉS A TOLÓERŐ/TELJESÍTMÉNYVEZÉRLŐ KAR ÁLLÁSA A PILÓTAFÜLKÉBEN, HA ÉRTELMEZHETŐ

2006. július 5., szerda

SZ.	PARAMÉTER
10	FÉKSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN
11	ORRSEGÉDSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN
12	SUGÁRFÉK HELYZETE
13	FÖLDI SPOILER (ÁRAMLÁSRONTÓ) HELYZETE ÉS/VAGY FÉKLAP KIVÁLASZTÁS
14	ÖSSZES VAGY KÜLSŐ LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET
15	ROBOTPILÓTA/AUTOMATIKUS GÁZSZABÁLYOZÁS BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA
16	ÁLLÁSSZÖG (TÁMADÁSI SZÖG) (HA ALKALMAS ÉRZÉKELŐ ÁLL RENDELKEZÉSRE)
17	HOSSZANTI GYORSULÁS (TÖRZS TENGELYE)

B. táblázat – További paraméterek 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépekre

Megjegyzés: A baloldali oszlopban lévő számok az EUROCAE ED 55 sz. dokumentumában szereplő sorozatszámokat tükrözik

SZ.	PARAMÉTER
18	ELSŐDLEGES KORMÁNYVEZÉRLÉS – KORMÁNYLAPOK HELYZETE ÉS/VAGY A PILÓTA BEÁLLÍTÁSAI (BÓLINTÁS, DŐLÉS, LEGYEZŐMOZGÁS)
19	BÓLINTÁSI TRIM HELYZETE
20	RÁDIÓ MAGASSÁG
21	VÍZSZINTES PÁLYAELTÉRÉS (ILS SIKLÓPÁLYA VAGY MLS EMELKEDÉS)
22	FÜGGŐLEGES PÁLYAELTÉRÉS (ILS IRÁNYSÁV VAGY MLS AZIMUT)
23	MARKER ADÓ FELETTI ÁTHALADÁS
24	FIGYELMEZTETÉSEK
25	FENNTARTVA (A NAVIGÁCIÓS VEVŐ FREKVENCIA BEÁLLÍTÁSA AJÁNLOTT)
26	FENNTARTVA (DME TÁVOLSÁG, AJÁNLOTT)
27	FUTÓMŰ BERUGÓZÁS KAPCSOLÓ HELYZETE VAGY LÉGI/FÖLDI ÁLLAPOTA
28	FÖLDMEGKÖZELÍTÉSI RENDSZER JELZÉSE
29	ÁLLÁSSZÖG (TÁMADÁSI SZÖG)
30	FIGYELMEZTETÉS ALACSONY NYOMÁSRA (HIDRAULIKUS ÉS PNEUMATIKUS TÁPLÁLÁS)
31	FÖLDHÖZ VISZONYÍTOTT SEBESSÉG
32	FUTÓMŰ VEZÉRLŐKAR HELYZETE

C. táblázat – Elektronikus kijelző rendszerrel rendelkező repülőgépek

Megjegyzés: A középső oszlopban lévő számok az EUROCAE ED 55 sz. dokumentum A1.5 táblázatában szereplő sorozatszámokat tükrözik

SZ.	SZ.	PARAMÉTER
33	6	BEÁLLÍTOTT BAROMETRIKUS NYOMÁS (MINDEN PILÓTAÜLÉSBEN)
34	7	BEÁLLÍTOTT MAGASSÁG
35	8	BEÁLLÍTOTT SEBESSÉG
36	9	BEÁLLÍTOTT MACH-SZÁM
37	10	BEÁLLÍTOTT FÜGGŐLEGES SEBESSÉG
38	11	BEÁLLÍTOTT IRÁNYSZÖG
39	12	KIVÁLASZTOTT REPÜLÉSI PÁLYA
40	13	KIVÁLASZTOTT ELHATÁROZÁSI MAGASSÁG
41	14	EFIS KIJELZÉS FORMÁTUMA
42	15	MULTIFUNKCIÓS/HAJTÓMŰ/FIGYELMEZTETŐ KIJELZÉS FORMÁTUMA

2006. július 5., szerda

Az OPS 1.720 1. függeléke

Fedélzeti adatrögzítő – 2 – Rögzítendő paraméterek listája

A. táblázat – 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek

SZ	PARAMÉTER
1	IDŐ VAGY RELATÍV ELTELT IDŐ
2	BAROMETRIKUS MAGASSÁG
3	MŰSZER SZERINTI SEBESSÉG
4	IRÁNYSZÖG
5	NORMÁL GYORSULÁS
6	BÓLINTÁS
7	DŐLÉS
8	KÉZI RÁDIÓADÁS JELKULCSA, KIVÉVE, HA AZ FDR ÉS CVR RÖGZÍTÉS SZINKRONIZÁLÁSÁRA EGY ALTERNATÍV MÓDSZER ÁLL RENDELKEZÉSRE
9	MINDEN EGYES HAJTÓMŰ TELJESÍTMÉNYE
10	FÉKSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN
11	ORRSEGÉDSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN
12	SUGÁRFÉK HELYZETE (CSAK SUGÁRHAJTÁSÚ REPÜLŐGÉPEKEN)
13	FÖLDI SPOILER (ÁRAMLÁSRONTÓ) HELYZETE ÉS/VAGY FÉKLAP KIVÁLASZTÁS
14	KÜLSŐ LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET VAGY ÖSSZES LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET
15a	ROBOTPILÓTA BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA
15b	ROBOTPILÓTA ÜZEMMÓDJAI, TOLÓERŐ-AUTOMATA ÉS AFCS RENDSZEREK BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA ÉS ÜZEMMÓDJAI

B. táblázat – További paraméterek 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépekre

SZ	PARAMÉTER
16	HOSSZIRÁNYÚ GYORSULÁS
17	OLDALIRÁNYÚ GYORSULÁS
18	ELSŐDLEGES KORMÁNYVEZÉRLÉS-KORMÁNYLAPOK HELYZETE ÉS/VAGY PILÓTA BEÁLLÍTÁSAI (BÓLINTÁS, DŐLÉS, LEGYEZŐMOZGÁS)
19	BÓLINTÁSI TRIM HELYZETE
20	RÁDIÓ MAGASSÁG
21	ELTÉRÉS A SIKLÓPÁLYÁTÓL
22	ELTÉRÉS AZ IRÁNYSÁVTÓL
23	MARKER ADÓ FELETTI ÁTHALADÁS
24	MASTER WARNING FIGYELMEZTETÉS
25	NAV 1 ÉS NAV 2 FREKVENCIA KIVÁLASZTÁS
26	DME 1 ÉS DME 2 TÁVOLSÁG
27	FUTÓMŰ BERUGÓZÁS KAPCSOLÓ HELYZETE
28	FÖLD MEGKÖZELÍTÉSI RENDSZER
29	ÁLLÁSSZÖG (TÁMADÁSI SZÖG)
30	HIDRAULIKA, BÁRMELY RENDSZER (NYOMÁS ALACSONY)
31	NAVIGÁCIÓS ADATOK
32	FUTÓMŰ MŰKÖDTETŐ KAR HELYZETE

2006. július 5., szerda

Az OPS 1.725 1. függeléke

Fedélzeti adatrögzítő – 3 – Rögzítendő paraméterek listája

A. táblázat – 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek

SZ	PARAMÉTER
1	IDŐ VAGY RELATÍV ELTELT IDŐ
2	BAROMETRIKUS MAGASSÁG
3	MŰSZER SZERINTI SEBESSÉG
4	IRÁNYSZÖG
5	NORMÁL GYORSULÁS

B. táblázat – További paraméterek 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépekre

SZ	PARAMETÉR
6	BÓLINTÁS
7	DŐLÉS
8	KÉZI RÁDIÓADÁS JELKULCSA, KIVÉVE, HA AZ FDR ÉS CVR RÖGZÍTÉS SZINKRONIZÁLÁSÁRA EGY ALTERNATÍV MÓDSZER ÁLL RENDELKEZÉSRE
9	MINDEN EGYES HAJTÓMŰ TELJESÍTMÉNYE
10	FÉKSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN
11	ORRSEGÉDSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN
12	SUGÁRFÉK HELYZETE (CSAK SUGÁRHAJTÁSÚ REPÜLŐGÉPEKEN)
13	FÖLDI SPOILER (ÁRAMLÁSRONTÓ) HELYZETE ÉS/VAGY FÉKLAP KIVÁLASZTÁS
14	KÜLSŐ LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET VAGY ÖSSZES LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET
15a	ROBOTPILÓTA BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA
15b	ROBOTPILÓTA ÜZEMMÓDJAI, TOLÓERŐ-AUTOMATA ÉS AFCS RENDSZEREK BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA ÉS ÜZEMMÓDJAI.
16	HOSSZIRÁNYÚ GYORSULÁS
17	OLDALIRÁNYÚ GYORSULÁS
18	ELSŐDLEGES KORMÁNYVEZÉRLÉS-KORMÁNYLAPOK HELYZETE ÉS/VAGY PILÓTA BEÁLLÍTÁSAI (BÓLINTÁS, DŐLÉS, LEGYEZŐMOZGÁS)
19	BÓLINTÁSI TRIM HELYZETE
20	RADIÓ MAGASSÁG
21	ELTÉRÉS A SIKLÓPÁLYÁTÓL
22	ELTÉRÉS AZ IRÁNYSÁVTÓL
23	MARKER ADÓ FELETTI ÁTHALADÁS
24	MASTER WARNING FIGYELMEZTETÉS
25	NAV 1 ÉS NAV 2 FREKVENCIA KIVÁLASZTÁS
26	DME 1 ÉS DME 2 TÁVOLSÁG
27	FUTÓMŰ BERUGÓZÁS KAPCSOLÓ HELYZETE
28	FÖLD MEGKÖZELÍTÉSI RENDSZER
29	ÁLLÁSSZÖG (TÁMADÁSI SZÖG)
30	HIDRAULIKA, BÁRMELY RENDSZER (NYOMÁS ALACSONY)
31	NAVIGÁCIÓS ADATOK (SZÉLESSÉG, HOSSZÚSÁG, FÖLDHÖZ VISZONYÍTOTT SEBESSÉG ÉS SZÉLELTÉRÍTÉSI SZÖG)
32	FUTÓMŰMŰKÖDTETŐ KAR HELYZETE

2006. július 5., szerda

Az OPS 1.770 1. függeléke

Oxigén – Minimumkövetelmények kiegészítő oxigénre repülőgépekhez túlnyomásos kabinnal vészleereszkedés során és után

1. táblázat

(a)	(b)
ELLÁTOTTAK:	IDŐTARTAM ÉS KABIN BAROMETRIKUS MAGASSÁG
1. A pilótafülkében szolgálatot teljesítő, a pilótafülke összes ülésén helyet foglaló személyek	A teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága meghaladja a 13 000 lábat és az adott magasságon eltöltött első 30 perc utáni teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága 10 000 láb felett van, de legfeljebb 13 000 láb, de mindenképpen legalább: (i) 30 perc legfeljebb 25 000 láb magasságon végzett repülésre bizonyítvánnyal rendelkező repülőgépekre (2. megjegyzés) (ii) 2 óra 25 000 láb feletti magasságon végzett repülésre bizonyítvánnyal rendelkező repülőgépekre (2. megjegyzés).
2. Az összes előírt légiutas-kísérő személyzet	A teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága meghaladja a 13 000 lábat, de legalább 30 perc (2. megjegyzés), és az adott magasságon eltöltött első 30 perc utáni teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága 10 000 láb felett van, de legfeljebb 13 000 láb
3. Az utaslétszám 100 %-a (5. megjegyzés)	A teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága meghaladja a 15 000 lábat, de legalább 10 perc (4. megjegyzés).
4. Az utaslétszám 30 %-a (5. megjegyzés)	A teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága 14 000 láb felett van, de legfeljebb 15 000 láb
5. Az utaslétszám 10 %-a (5. megjegyzés)	Az adott magasságon eltöltött első 30 perc utáni teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága 10 000 láb felett van, de legfeljebb 14 000 láb

1. *megjegyzés:* A biztosított ellátás vegye figyelembe a kabin barometrikus magasságát és a leereszkedés profilját az érintett útvonalakon.

2. *megjegyzés:* A megkövetelt legkisebb ellátás az oxigénnek egy egyenletes leereszkedési ütemhez szükséges mennyisége a repülőgép legnagyobb engedélyezett üzemeltetési magasságáról 10 000 lábra 10 perc alatt és utána 20 percre 10 000 lábon.

3. *megjegyzés:* A megkövetelt legkisebb ellátás az oxigénnek egy egyenletes leereszkedési ütemhez szükséges mennyisége a repülőgép legnagyobb engedélyezett üzemeltetési magasságáról 10 000 lábra 10 perc alatt és utána 110 percre 10 000 lábon. Az OPS 1.780 (a) pont (1) albekezdése által előírt oxigénmennyiség beszámítható a szükséges mennyiség kiszámításába.

4. *megjegyzés:* A megkövetelt legkisebb ellátás az oxigénnek egy egyenletes leereszkedési ütemhez szükséges mennyisége a repülőgép legnagyobb engedélyezett üzemeltetési magasságáról 15 000 lábra 10 perc alatt.

5. *megjegyzés:* A táblázat alkalmazásában »utasok« a ténylegesen szállított utasokat jelenti a csecsemőkkel együtt.

Az OPS 1.775 1. függeléke

Oxigén – Kiegészítő oxigén repülőgépekhez nem túlnyomásos kabinnal

1. táblázat

(a)	(b)
ELLÁTOTTAK:	IDŐTARTAM ÉS KABIN BAROMETRIKUS MAGASSÁG
1. A pilótafülke üléseiben pilótafülkei szolgálatot teljesítő összes személy	A teljes repülési idő 10 000 láb feletti barometrikus magasságokon
2. Az összes szükséges légiutas-kísérő személyzet	A teljes repülési idő 10 000 láb feletti barometrikus magasságokon és bármely 30 percnél hosszabb idő 10 000 láb feletti, de legfeljebb 13 000 láb barometrikus magasságon

2006. július 5., szerda

(a)	(b)
ELLÁTOTTAK:	IDŐTARTAM ÉS KABIN BAROMETRIKUS MAGASSÁG
3. Az utaslétszám 100 %-a (lásd megjegyzés)	A teljes repülési idő 13 000 láb feletti barometrikus magasságokon
4. Az utaslétszám 10 %-a (lásd megjegyzés)	A 10 000 lábnál nagyobb de legfeljebb 13 000 láb barometrikus magasságon eltöltött első 30 perc utáni teljes repülési idő

Megjegyzés: A táblázat alkalmazásában »utasok« a ténylegesen szállított utasokat jelenti a 2 éven aluli csecsemőkkel együtt.

L. RÉSZ

KOMMUNIKÁCIÓS ÉS NAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSEK

OPS 1.845

Általános bevezetés

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülést csak akkor kezdik meg, ha a jelen rész által megkövetelt kommunikációs és navigációs berendezéseket:

(1) a rájuk vonatkozó követelményekkel összhangban jóváhagyták és beszerelték, ideértve a minimális teljesítményszintet és az üzemeltetési és légialkalmassági követelményeket;

(2) úgy szerelték be, hogy bármely egyes egység meghibásodása nem vonja maga után egy másik, kommunikációhoz vagy navigációhoz szükséges egység meghibásodását;

(3) a folytatott üzemeltetéshez működőképes állapotban van, kivéve ahogy az a MEL-ben (OPS 1.030 hivatkozása) elő van írva; és

(4) ha egy berendezést a hajózószemélyzet egy tagjának repülés közben szolgálati helyén kell használnia, az legyen szolgálati helyéről könnyen kezelhető. Ha egy példányt a hajózószemélyzet több tagjának kell használnia, azt úgy kell felszerelni, hogy valamennyi olyan szolgálati helyről könnyen kezelhető legyen, amelyről működtetni kell.

(b) A kommunikációs és navigációs berendezések minimális teljesítményszintjei az alkalmazandó Európai Műszaki Szabvány Utasítások (ETSO) Leírásaiban (CS-TSO) megadott vonatkozó Európai Műszaki Szabvány Utasításokban (ETSO) előírtak, kivéve, ha az üzemeltetési vagy légialkalmassági szabályok más teljesítményszinteket írnak elő. A OPS kiadásakor az ETSO-tól eltérő tervezési és teljesítmény-előírásoknak megfelelő kommunikációs és navigációs berendezések használatban vagy felszerelve maradhatnak, kivéve ha ez a rész további követelményeket ír elő. A már jóváhagyott kommunikációs és navigációs berendezéseknek nem kell megfelelniük a felülvizsgált ETSO-nak vagy egy, az ETSO-tól eltérő felülvizsgált előírásnak, kivéve, ha egy visszamenőleges hatályú követelmény van előírva.

OPS 1.850

Rádióberendezések

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az fel van szerelve a folytatandó üzemeltetéshez szükséges rádióberendezéssel.

(b) Ahol ez a rész két független (különálló és teljes) rádiórendszer követel meg, mindegyik rendszer rendelkezzen egy független antennával azzal a kivétellel, hogy ahol merev tartójú nem huzalos vagy azzal egyenértékű megbízhatóságú antennát használnak, csak egy antenna szükséges.

(c) A fenti (a) bekezdésnek megfelelő rádiókommunikációs berendezés biztosítson kommunikációt a 121,5 Mhz-es repülési vészfrekvencián is.

2006. július 5., szerda

OPS 1.855

Hangcsatorna-választó pult

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet IFR szerint, ha fel van szerelve minden szükséges hajózószemélyzeti tag által hozzáférhető hangcsatorna-választó pulttal.

OPS 1.860

Rádióberendezés VFR szerinti üzemeltetéshez látható referencia tereptárgyak alapján navigált útvonalon.

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet VFR szerint vizuális tereptárgyak szerint navigálható útvonalakon, ha fel van szerelve a következőket végző, normál üzemeltetési körülmények között szükséges rádió kommunikációs berendezéssel:

(a) kommunikál a megfelelő földi állomásokkal;

(b) kommunikál a megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatokkal az irányított légtér, amelyen belül repülni szándékoznak, bármely pontjáról; és

(c) fogadja a meteorológiai információt.

OPS 1.865

Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerinti, vagy VFR szerinti üzemeltetéshez nem a látható referencia tereptárgyak által navigált útvonalon

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet IFR szerint, vagy VFR szerint olyan útvonalon, amely nem navigálható látható referencia tereptárgyak alapján, ha a repülőgép fel van szerelve radiókommunikációs és SSR transzponder berendezéssel az üzemeltetés területének légiforgalmi irányító szolgálata követelményeivel összhangban.

(b) Rádióberendezés. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a rádióberendezés legalább az alábbiakat tartalmazza:

(1) két, normál üzemeltetési körülmények között szükséges független rádiókommunikációs rendszer a földi állomással folytatott kommunikációra az útvonal kitérőket is magába foglaló bármely pontján; és

(2) SSR transzponder berendezés a megteendő útvonal követelményei szerint.

(c) Navigációs berendezés. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a navigációs berendezés

(1) legalább a következőket tartalmazza:

(i) egy VOR vételi rendszert, egy ADF rendszert, egy DME-t, azzal a kivétellel, hogy ADF rendszert nem kell felszerelni, ha a tervezett repülés egyik fázisában sem szükséges az ADF használata;

(ii) egy ILS-t vagy MLS-t, ahol ILS vagy MLS szükséges a megközelítés navigálása céljára;

(iii) egy marker adó vevő rendszert, ahol marker adó szükséges a megközelítés navigálása céljára;

(iv) egy területi navigációs rendszert, ha területi navigáció szükséges a megtett útvonalhoz;

(v) egy kiegészítő DME rendszert bármely olyan útvonalon, vagy az útvonal azon részein, ahol a navigáció alapjául csak a DME jelek szolgálnak; vagy

(vi) egy kiegészítő VOR rendszert bármely olyan útvonalon, vagy az útvonal azon részein, ahol a navigáció alapjául csak a VOR jelek szolgálnak;

(vii) egy ADF rendszert bármely olyan útvonalon, vagy az útvonal azon részein, ahol a navigáció alapjául csak az NDB jelek szolgálnak; vagy

2006. július 5., szerda

(2) feleljen meg az érintett légtérbeni üzemeltetéshez megkövetelt navigációs teljesítmény (RNP) típusnak.

(d) Az üzemben tartó azzal a feltétellel üzemeltethet ADF-fel vagy a fenti (c) pont (1)(vi) és/vagy (1)(vii) albekezdéseiben előírt navigációs berendezéssel el nem látott repülőgépet, hogy fel van szerelve a megteendő útvonalra a Hatóság által engedélyezett alternatív felszereléssel. Az alternatív felszerelés megbízhatósága és pontossága tegye lehetővé a biztonságos navigációt a megtenni szándékozott útvonalon.

(e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az IFR szerinti üzemeltetésre a repülőgépre felszerelt VHF kommunikációs berendezés, az ILS helymeghatározó és a VOR vevők olyan típusúak, amelyeket jóváhagytak, mint az FM védelmi teljesítmény szabványnak megfelelőeket.

OPS 1.866

Transzponder berendezés

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha fel van szerelve a következőkkel:

(1) egy barometrikus magasság jelző SSR transzponderrel; és

(2) valamennyi más SSR transzponder képességgel, amely a megtenni szándékozott útvonalon szükséges.

OPS 1.870

Kiegészítő navigációs berendezés MNPS léttérben folytatott üzemeltetéshez

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet MNPS légtérben, ha fel vagy szerelve olyan navigációs berendezéssel, amely megfelel az ICAO 7030 dokumentumában regionális kiegészítő eljárások formájában előírt minimális navigációs teljesítménykövetelményeknek.

(b) A jelen bekezdés által megkövetelt navigációs berendezésnek láthatónak és használhatónak kell lennie mindegyik, szolgálati helyén ülő pilóta számára.

(c) MNPS légtérben folytatott korlátlan üzemeltetéshez a repülőgépet fel kell szerelni két független, nagy hatótávolságú navigációs rendszerrel (LRNS).

(d) MNPS légtérben folytatott üzemeltetéshez a közzétett speciális útvonalakon a repülőgépet fel kell szerelni két független Nagy hatótávolságú navigációs rendszerrel (LRNS), ha nincs másként előírva.

OPS 1.872

Berendezés csökkentett elkülönítési minimummal (RVSM) meghatározott légtérben

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az RSVM légtérben üzemelő repülőgépek fel legyenek szerelve a következőkkel:

(1) két független magasságmérő rendszer;

(2) egy magassági figyelmeztető rendszer;

(3) egy automatikus magasság (magassági kormány) szabályozó rendszer; és

(4) egy másodlagos útvonalellenőrző radar (SSR) transzponder, amely összeköthető a magasságtartásra használt magasságmérő rendszerrel.

2006. július 5., szerda

M. RÉSZ

REPÜLŐGÉP KARBANTARTÁS

OPS 1.875

Általános

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha a 145. résszel összhangban jóváhagyott/elfogadott szervezet tartja karban és engedélyezi használatbavételre, azzal a kivétellel, hogy a repülés előtti felülvizsgálatokat nem szükségszerűen a 145. rész szerinti szervezetnek kell elvégeznie.

(b) A repülőgép-karbantartási követelményeknek meg kell felelniük az OPS1.180-nak ahogy az M. rész rögzíti.

N. RÉSZ

HAJÓZÓSZEMÉLYZET

OPS 1.940

A hajózószemélyzet összetétele

(Lásd az OPS 1.940 1. és 2. függelékét)

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy:

(1) a hajózószemélyzet összetétele és száma a kijelölt személyzeti szolgálati helyeken egyaránt megfeleljen a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvnek (AFM), és ne legyen kevesebb, mint amennyi minimumként abban elő van írva;

(2) a hajózószemélyzethez tartozzanak további hajózószemélyzeti tagok is, ha az üzemeltetés jellege megkívánja, és létszáma ne csökkenjen az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt szám alá;

(3) a hajózószemélyzet minden tagja megfelelő és érvényes, a Hatóság számára elfogadható szakszolgálati engedéllyel rendelkezzék és alkalmasan képzett és kompetens legyen, hogy ellássa a rábízott feladatokat;

(4) a Hatóság számára elfogadható eljárásokat dolgozzon ki, hogy megakadályozza azt, hogy tapasztalatlan hajózószemélyzeti tagok egymással legyenek beosztva;

(5) a hajózószemélyzetből nevezzék ki parancsnokká az egyik, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyeket meghatározó követelményekkel összhangban parancsnoki minősítéssel rendelkező pilótát, aki a repülés vezetésével másik megfelelően minősített pilótát bízhat meg; és

(6) ha az AFM előír külön Rendszerpult kezelőt, a hajózószemélyzetnek legyen egy tagja, akinek fedélzeti mérnöki szakszolgálati engedélye van vagy megfelelően képzett hajózószemélyzeti tag és elfogadható a Hatóság számára.

(7) amikor önálló vállalkozó és/vagy szabadúszó vagy részmunkaidőben dolgozó hajózószemélyzeti tagok szolgálatait veszik igénybe, teljesítsék az N. rész követelményeit. Ebben a tekintetben különös figyelmet kell fordítani azon repülőgép-típusok vagy változatok összes számára, amelyen a hajózószemélyzet egy tagja repülhet a kereskedelmi célú légi szállításban, amely nem haladhatja meg az OPS 1.980-ban és az OPS 1.981-ben előírt értéket, beleértve azt, amikor szolgálatait egy másik üzemben tartó veszi igénybe. A személyzetnek az üzemben tartónál parancsnokként szolgálatot teljesítő tagjai végezzék el az üzemben tartó Személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyamát, mielőtt a felügyelet nélküli útvonalrepülést megkezdenék, kivéve, ha a személyzet adott tagja előzőleg már elvégezte a Személyzeti erőforrás gazdálkodási alaptanfolyamot.

2006. július 5., szerda

(b) Minimális hajózószemélyzet IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetés esetén. IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetéshez az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy:

(1) minden 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú turbólégcsavaros és minden sugárhajtású repülőgépen a hajózószemélyzet legalább 2 pilótából álljon; vagy

(2) a (b) pont (1) albekezdése által leírtaktól eltérő repülőgépeket egy pilóta üzemeltetheti, ha betartják az OPS 1.941 2. függelékének előírásait. Ha nem tartják be a 2. függelék előírásait, a minimális hajózószemélyzet 2 pilótából álljon.

OPS 1.943

Üzemben tartó Személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyama

(a) Ha a hajózószemélyzet egy tagja nem végezte el előzőleg az üzemben tartó Személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyamát (új alkalmazottak vagy meglévő személyzet), akkor az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet ezen tagja végezzen el egy CRM alaptanfolyamot. Az új alkalmazottak az üzemben tartóhoz történő belépésüktől számított egy éven belül végezzék el az üzemben tartó CRM alaptanfolyamát.

(b) Ha a hajózószemélyzet egy tagja előzőleg nem kapott képzést elméleti tanfolyamon az emberi tényezőkről, akkor az üzemben tartó CRM alaptanfolyama előtt vagy azzal kombinálva végezzen el egy, az ATPL emberi teljesítmény és korlátok programján (lásd a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelményeket) alapuló elméleti tanfolyamot.

(c) A CRM alaptanfolyamot legalább egy, a Hatóság részére elfogadható CRM oktatónak kell tartania, akinek speciális területeken szakértők segíthetnek.

(d) A CRM alaptanfolyamot az Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt részletes tanfolyami programmal összhangban kell megtartani.

OPS 1.945

Típusátképzés és ellenőrzés

(Lásd az OPS 1.945 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) A hajózószemélyzet tagjai végezzenek el egy, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelményeket kielégítő Típusminősítési tanfolyamot, ha egy repülőgéptípusról másik típusra vagy osztályra helyezik át őket, amelyre új típus vagy osztály minősítés szükséges;

(2) A hajózószemélyzet tagjai végezzenek el egy üzemben tartói típusátképzési tanfolyamot, mielőtt megkezdik a felügyelet nélküli útvonalrepülést:

(i) ha egy olyan repülőgépre helyezik át őket, amelyre új típus vagy osztály minősítés szükséges; vagy

(ii) ha új üzemben tartóhoz kerülnek;

(3) A típusátképzést alkalmasan képzett személyzet tartsa az Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt részletes tanfolyami programmal összhangban. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a CRM elemeit a típusátképzésbe integráló személyzet megfelelően képzett legyen;

(4) Az üzemben tartói típusátképzés által szükséges oktatás mennyiségét a hajózószemélyzeti tag OPS 1.985-ben előírt tanfolyami nyilvántartásában szereplő korábbi tanfolyamainak figyelembevételével határozzák meg;

2006. július 5., szerda

(5) A hajózószemélyzet tagjainak a típusátképzés előtt szükséges képzettségét és gyakorlatát az Üzemben Tartási Kézikönyvben írják elő;

(6) A hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt az OPS 1.965 (b) pontja által előírt ellenőrzésen és az OPS 1.965 (b) pontja által előírt oktatáson és ellenőrzésen, mielőtt megkezdené a felügyelet alatti útvonalrepülést;

(7) A felügyelet alatti útvonalrepülés teljesítése után az OPS 1.965 (c) pontja által előírt ellenőrzést végezzék el;

(8) A hajózószemélyzet tagja, ha megkezdett egy üzemben tartói típusátképző tanfolyamot, ne vállaljon repülési feladatokat más típuson vagy osztályon, amíg a tanfolyamot el nem végezte vagy abba nem hagyta; és

(9) A CRM oktatás elemeit integrálják a típusátképzésbe.

(b) Repülőgéptípus vagy – osztály váltás esetén az OPS 1-965 (b) pontja által előírt ellenőrzés kombinálható a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelmények szerinti típus vagy osztály minősítési gyakorlati teszttel.

(c) Az üzemben tartói típusátképzési tanfolyam és a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadásához szükséges típus vagy osztály minősítési tanfolyam kombinálhatók egymással.

OPS 1.950

Különbségek oktatása és szoktató képzés

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagja elvégezze a következőket:

(1) különbségek oktatását, amely kiegészítő tudást és oktatást tesz szükségessé egy, a repülőgépnek megfelelő oktatóberendezésen ha:

(i) egy ugyanolyan típusú repülőgép másik változatán vagy ugyanannak az osztálynak egy másik típusán teljesít szolgálatot, mint amelyen jelenleg szolgál; vagy

(ii) ha a jelenleg üzemeltetett típusokon vagy változatokon felszerelést és/vagy eljárásokat változtatnak;

(2) Szoktató képzést amely további tudás megszerzését teszi szükségessé, ha:

(i) ugyanazon típus vagy változat egy másik repülőgépét üzemelteti; vagy

(ii) a jelenleg üzemeltetett típusokon vagy változatokon felszerelést és/vagy eljárásokat változtatnak.

(b) Az üzemben tartó írja elő az Üzemben Tartási Kézikönyvben, hogy mikor szükséges ilyen különbségek oktatása vagy szoktató képzés.

OPS 1.955

Kinevezés parancsnoknak

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a másodpilótából parancsnokká kinevezettek és a parancsnokként belépők:

(1) minimális gyakorlatát, amely a Hatóság számára elfogadható, előírják az Üzemben Tartási Kézikönyvben; és

(2) többtagú személyzettel folytatott üzemeltetés esetén a pilóta elvégezzen egy megfelelő parancsnoki tanfolyamot.

(b) A fenti (a) pont (2) albekezdése által előírt parancsnoki tanfolyamot az Üzemben Tartási Kézikönyvben le kell írni és az legalább a következőket tartalmazza:

(1) oktatást repülőgépszimulátoron (STD) (beleértve az útvonal-orientált repülést) és/vagy repülős oktatást;

(2) parancsnoki üzemben tartói szakértelem ellenőrzést;

2006. július 5., szerda

(3) a parancsnok felelősségeit;

(4) éles helyzetben történő oktatást parancsnokként felügyelet alatt. A repülőgéptípusra már minősített pilóták számára legalább 10 útvonalszakasz van előírva;

(5) az OPS 1.965 (c) pontja által előírt parancsnoki útvonal ellenőrzés és az OPS 1.975-ben előírtak szerinti útvonal és repülőtér ismeret minősítések elvégzését; és

(6) a Személyzeti erőforrásgazdálkodás elemeit.

OPS 1.960

Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező parancsnokok

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) Egy kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel (CPL) rendelkező pilóta csak akkor üzemeltethet parancsnokként olyan repülőgépet, amely a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben (AFL) egy pilótával történő üzemeltetésre jóváhagyott, ha biztosítottak a következő feltételek:

(i) Látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetéskor az indulási repülőtértől számított 50 tengeri mérföld sugarú körön kívüli utasszállító üzemeltetés esetén a pilóta rendelkezik legalább 500 óra összes repülési idővel repülőgépeken vagy érvényes műszeres minősítéssel; vagy

ii) egy többhajtóműves típust műszeres repülési szabályok (IFR) szerint üzemeltetve a pilóta rendelkezik legalább 700 óra összes repülési idővel repülőgépeken, amelyből 400 órát (a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyeket szabályozó követelményekkel összhangban) parancsnokló pilótaként, amelyből 100 órát IFR szerint és ebből 40 órát többhajtóműves repülőgépeken teljesített. A parancsnokló pilótaként teljesített 400 óra helyettesíthető másodpilótakénti üzemeltetéssel, két másodpilótaként teljesített órát egy parancsnokló pilótakénti órának véve, ha ezeket az órákat az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt többpilótás üzemeltetés során teljesítette;

(2) A fenti (a) pont (1)(ii) albekezdésének kiegészítéseképpen IFR szerint egyedüli pilótaként szolgálatot teljesítve kielégíti az OPS 1.940 2. függelékének követelményei; és

(3) többpilótás üzemeltetéskor a fenti (a) pont (1) albekezdésén túlmenően és mielőtt a pilóta parancsnokként teljesítene szolgálatot, elvégzi az OPS 1.955 (a) pont (2) albekezdésében előírt parancsnoki tanfolyamot.

OPS 1.965

Időszakos oktatás és ellenőrzés

(Lásd az OPS 1.965 1. és 2. függelékét)

(a) Általános

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) A hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt időszakos oktatásban és ellenőrzésen, valamint hogy ez az oktatás és ellenőrzés arra a repülőgép típusra vagy változatra vonatkozzék, amelyen a hajózószemélyzet tagja szolgálatot teljesít;

(2) Az időszakos oktatási és ellenőrzési programot az Üzemben Tartási Kézikönyv írja le és a Hatóság hagyja jóvá;

(3) Az időszakos oktatást a következő személyzet folytassa:

(i) Földi és felfrissítő oktatást – alkalmasan képzett személyzet;

(ii) Repülőgépes/STD oktatást – Típusminősítő oktató (TRI), Osztályminősítő oktató (CRI) vagy a/STD tartalom esetén egy mesterséges eszközön repülést oktató (SFI), ha a TRI, CRI vagy SFI megfelel az üzemben tartó követelményeinek az OPS1.965 1. függeléke (a) pont (1)(i)(A) és (B) bekezdéseiben foglalt témák oktatásához szükséges gyakorlottsági és tudás-követelmények tekintetében.

2006. július 5., szerda

(iii) Vészmentő és biztonsági berendezések oktatását – alkalmasan képzett személyzet; és

(iv) Személyzeti erőforrás gazdálkodást (CRM):

(A) A CRM elemeinek integrálását az időszakos oktatás minden fázisába – az időszakos oktatást végző teljes személyzet. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időszakos oktatást tartó teljes személyzet megfelelően képzett legyen, hogy a CRM elemeit ebbe az oktatásba integrálni tudja;

(B) CRM oktatási modult – legalább egy, a Hatóság számára elfogadható CRM oktató, akinek speciális területeken szakértők segíthetnek.

(4) Az ellenőrzést a következő személyzet folytassa:

(i) Üzemeltetői szakértelem ellenőrzést – típusminősítő vizsgáztató (TRE), osztályminősítő vizsgáztató (CRE) vagy, ha az ellenőrzést STD-n végzik, egy TRE, CRE vagy egy mesterséges repülési vizsgáztató (SFE), akik a CRM elvek területén és a CFM képességek felmérésében képzettek;

(ii) Útvonali ellenőrzéseket – az üzemben tartó által kinevezett és a Hatóság számára elfogadható, alkalmasan képzett parancsnokok;

(iii) Vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzést – alkalmasan képzett személyzet.

(b) Üzemeltetői szakértelem ellenőrzés

(1) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(i) A hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt üzemben tartói szakértelem ellenőrzésen, hogy demonstrálja szakértelmét a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások végrehajtásában; és

(ii) Az ellenőrzést vizuális referencia nélkül végezzék, ha a hajózószemélyzet tagjának IFR szerint kell üzemeltetnie;

(iii) A hajózószemélyzet minden tagja a normál hajózószemélyzeti létszám részeként vegyen részt üzemben tartói szakértelem ellenőrzésen.

(2) Az üzemben tartói szakértelem ellenőrzés érvénytartama 6 naptári hónap, plusz a kiadás hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző üzemben tartói szakértelem ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, s az előző ellenőrzés lejárati dátumától 6 hónapig tart.

(c) Útvonali ellenőrzés

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja részt vegyen egy útvonali ellenőrzésen a repülőgépen, hogy demonstrálja szakértelmét az Üzemben Tartási Kézikönyvben leírt normál útvonali üzemeltetésben. Az útvonali ellenőrzés érvényességének időtartama 12 naptári hónap, plusz a kiadási dátum hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző útvonali ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, és az előző ellenőrzés lejárati dátumától számított 12 hónapig tart.

(d) Vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt oktatáson és ellenőrzésen minden fedélzeten szállított vészmentő és biztonsági berendezés elhelyezéséről és használatáról. A vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés érvényességének időtartama 12 naptári hónap, plusz a kiadási dátum hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, és az előző ellenőrzés lejárati dátumától számított 12 hónapig tart.

2006. július 5., szerda

e) CRM

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) A CRM elemeit integrálják az időszakos oktatás minden megfelelő fázisába, és;

(2) A hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt külön CRM modul oktatáson. A CRM oktatás minden fontosabb témáját érinteni kell egy legfeljebb 3 éves időszakon belül;

(f) Földi és felfrissítő oktatás

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőszemélyzet minden tagja legalább minden 12 hónapban vegyen részt földi és felfrissítő oktatásban. Ha az oktatást a 12 naptári hónapos időszak lejárta előtti három hónapon belül tartják, a következő földi és felfrissítő oktatást a megelőző földi és felfrissítő oktatás lejárta utáni 12 naptári hónapon belül tartsák meg.

(g) Repülőgépes/STD oktatás

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt repülőgépes/STD oktatáson legalább minden 12 naptári hónapban. Ha az oktatást a 12 naptári hónapos időszak lejárta előtti három hónapon belül tartják, a következő repülőgépes oktatást a megelőző repülőgépes/STD oktatás lejárta utáni 12 naptári hónapon belül tartsák meg.

OPS 1.968

Pilótaképesítés bármely pilótaülésből történő repülőgép-vezetéshez

(Lásd az OPS 1.968 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) A pilóta, aki bármelyik pilótaülésbe beosztható repülőgépet vezetni, vegyen részt megfelelő oktatásban és ellenőrzésen; és

(2) Az oktatási és ellenőrzési programot az Üzemben Tartási Kézikönyv írja le és legyen elfogadható a Hatóság számára.

OPS 1.970

A közelmúltban megszerzett gyakorlat

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) Egy pilótát csak akkor jelöljenek ki egy repülőgépen szolgálatra a minimális jóváhagyott személyzet tagjaként, repülőgépet vezető vagy repülőgépet nem vezető pilótának, ha három felszállást és három leszállást végrehajtott a legutóbbi 90 napban repülőgépet vezető pilótaként egy azonos típusú/osztályú repülőgépen vagy egy repülőgép-szimulátorban.

(2) Egy pilótát, aki nem rendelkezik érvényes műszeres minősítéssel, csak akkor jelöljenek ki egy repülőgépen parancsnoki szolgálatra, ha legalább egy éjszakai leszállást végrehajtott egy ugyanolyan típusú/osztályú repülőgépet vezető pilótaként vagy repülőgép-szimulátorban a megelőző 90 napban.

(b) Az (a) pont fenti (1) és (2) albekezdéseiben előírt 90 napos időszakot legfeljebb 120 napra meg lehet hosszabbítani egy típusminősítő oktató vagy vizsgáztató felügyelete alatti repülés esetén. 120 napot meghaladó időszak esetén a közelmúltbeli gyakorlati követelményt oktató repüléssel vagy repülőgépszimulátoron vagy a használandó repülőgéppel lehet teljesíteni.

2006. július 5., szerda

OPS 1.975

Útvonal és repülőtér ismeret képesítés

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy mielőtt parancsnokká vagy olyan pilótává, akire a repülés vezetését bízták, kijelölnék, a pilóta tegyen szert kielégítő ismeretre a megteendő útvonalról és a repülőterekről (beleértve a kitérő repülőtereket), eszközökről és eljárásokról amelyeket használni fog.

(b) Az útvonal és repülőtér ismeret minősítés érvényessége 12 naptári hónap plusz a következők hátralévő része:

(1) a minősítés hónapja; vagy

(2) az útvonalon vagy a repülőtérre teljesített legutolsó szolgálat hónapja.

(c) Az útvonal és repülőtér ismeret minősítést az adott útvonalon vagy repülőtérre teljesített szolgálatnak a fenti (b) albekezdésben meghatározott érvényességi időtartamon belüli teljesítésével lehet újra érvényesíteni.

(d) Ha az útvonal és repülőtér ismeret minősítés a legutolsó útvonal és repülőtér ismeret minősítés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama meghosszabbodik az újraérvényesítéstől kezdődően az előző útvonal és repülőtér ismeret minősítés lejárati dátumától számított 12 hónapra.

OPS 1.978

Felsőfokú minősítési program

(a) Az OPS 1.965 és az 1.970 érvényessége kiterjeszthető, ha a Hatóság jóváhagyott egy, az üzemben tartó által kidolgozott felsőfokú minősítési programot.

(b) A haladó minősítés program tartalmazzon olyan oktatást és ellenőrzést, amely olyan szakértelmet tart fent, amely nem csekélyebb az OPS 1.945-ben, 1.965-ben és 1.970-ben előírtnál.

OPS 1.980

Üzemeltetés egynél több típuson vagy változaton

(Lásd az OPS 1.980 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagja csak akkor teljesítsen szolgálatot egynél több típuson vagy változaton, ha kompetens erre.

(b) Egynél több típus vagy változat üzemben tartásának mérlegelése esetén az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépek eltérései és/vagy hasonlóságai indokolttá tegyék ezt az üzemeltetést, figyelembe véve a következőket:

(1) a technológia színvonalát;

(2) az üzemben tartási eljárásokat;

(3) a kezelési jellemzőket.

(c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet több típust vagy változatot üzemben tartó tagja teljesítse az N. részben leírt valamennyi követelményt minden típusra vagy változatra, kivéve ha a Hatóság jóváhagyta oktatás, ellenőrzés és közelmúltbeli gyakorlat beszámítását.

2006. július 5., szerda

(d) Az üzemben tartó írjon elő a Hatóság által jóváhagyott megfelelő eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat egynél több típus vagy változat üzemeltetésére a következő területeken:

(1) a hajózószemélyzet tagjának minimális gyakorlata;

(2) egy adott típuson vagy változaton szerzett minimális gyakorlat az oktatás és üzemeltetés megkezdése előtt másik típuson vagy változaton;

(3) az a folyamat, amelynek során a hajózószemélyzet egy típuson vagy változaton minősített tagját kiképzik és minősítik egy másik típuson vagy változaton;

(4) az összes alkalmazandó közelmúltbeli gyakorlati követelmény minden típusra vagy változatra.

OPS 1.981

Repülőgép és helikopter egyidejű üzemeltetése

(a) Ha a hajózószemélyzet egy tagja mind helikoptert, mind repülőgépet üzemeltet:

(1) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a helikopter- és a repülőgép-üzemeltetés mindegyike egy-egy típusra korlátozódjon.

(2) Az üzemben tartó írjon elő a Hatóság által jóváhagyott megfelelő eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat az Üzemben Tartási Kézikönyvben.

OPS 1.985

Oktatási okmányok

(a) Az üzemben tartó köteles a következőkre:

(1) A hajózószemélyzet egy adott tagja által végzett valamennyi, az OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 and 1.975 által előírt oktatásról, ellenőrzésről és minősítésről nyilvántartást vezetni; és

(2) Kérés esetén elérhetővé tenni az összes típusátképzés, időszakos oktatás és az ellenőrzések rendelkezésre álló okmányait a hajózószemélyzet érintett tagja számára.

Az OPS 1.940 1. függeléke

A hajózószemélyzet tagjainak repülés közbeni tehermentesítése

(a) A hajózószemélyzet egy tagja mentesíthető repülés közbeni vezetési feladatai alól a hajózószemélyzet egy alkalmasan képzett másik tagja által.

(b) A parancsnok tehermentesítése

(1) A parancsnok a repülés vezetését a következőkre bízhatja:

(i) egy másik minősített parancsnokra; vagy

(ii) csak FL 200 feletti üzemeltetés esetén az alábbi (c) albekezdés szerint képzett pilótára.

(c) A parancsnokot tehermentesítő pilótára vonatkozó minimális követelmények:

(1) érvényes kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély;

(2) az OPS 1.945-ben előírt típusátképző oktatás és ellenőrzés (beleértve a típusminősítési oktatást);

(3) az OPS 1.965 és OPS 1.968 által előírt valamennyi időszakos oktatás és ellenőrzés; és

(4) az OPS 1.975-ben előírtnak megfelelő útvonal ismeret minősítés.

2006. július 5., szerda

(d) A másodpilóta tehermentesítése

(1) A másodpilótát tehermentesíthetik a következők:

(i) egy másik megfelelően képzett pilóta; vagy

(ii) egy utazórepülés során tehermentesítő másodpilóta, aki az alábbi (e) albekezdésben leírt képzettséggel rendelkezik.

(e) Minimumkövetelmények az utazórepülés során tehermentesítő másodpilótával szemben

(1) érvényes kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély műszeres minősítéssel;

(2) az OPS 1.945-ben előírt típusátképző oktatás és ellenőrzés, beleértve a típusminősítési oktatást, kivéve a felszállási és leszállási oktatási követelményt;

(3) az OPS 1.965 által előírt valamennyi időszakos oktatás és ellenőrzés, kivéve a felszállási és leszállási oktatási követelményt; és

(4) csak FL 200 magasságon és felette teljesítheti a másodpilótai feladatokat.

(5) Az OPS 1.970 ben előírt közelmúltbeli gyakorlat nem szükséges. A pilóta azonban hajtson végre repülőgépszimulátoros rövid távú gyakorlást és felfrissítő készségoktatást 90 napnál nem hosszabb időszakonként. Ezt a felfrissítő oktatást lehet kombinálni az OPS 1.965 által előírt oktatással.

(f) A rendszerpult-kezelő tehermentesítése. A rendszerpult-kezelő repülés közben a személyzet fedélzeti mérnöki szakszolgálati engedéllyel rendelkező vagy a hajózószemélyzetnek a Hatóság által elfogadott képesítéssel rendelkező tagja által tehermentesíthető.

Az OPS 1.940 2. függeléke

Egy pilótás üzemeltetés IFR szerint vagy éjszaka

(a) Az OPS 1.940 (b) pontjának(2) bekezdésében hivatkozott repülőgépek egy pilótával IFR szerint vagy éjszaka akkor üzemeltethetők, ha teljesítik a következő követelményeket:

(1) Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben szerepeltessen egy pilóta típusátképzési és időszakos oktatási programot, amely tartalmazza az egypilótás üzemeltetés többlet követelményeit;

(2) A pilótafülke eljárásainak tartalmazniuk kell különösen a következőket:

(i) hajtóművek vezérlése és vészhelyzetek kezelése;

(ii) normál, rendkívüli és vészhelyzeti ellenőrző listák használata;

(iii) ATC kommunikáció;

(iv) indulási és megközelítési eljárások;

(v) robotpilóta kezelése; és

(vi) egyszerűsített repülési dokumentáció használata;

(3) Az OPS 1.965-ben előírt időszakos ellenőrzéseket az egyedüli pilóta szerepében az üzemeltetésre jellemző repülőgép típuson vagy osztályon és környezetben kell végrehajtani;

(4) A pilóta rendelkezzen legalább 50 repült órával az adott repülőgép típuson vagy osztályon IFR szerint, amelyből 10 órát parancsnokként repült; és

(5) Az egypilótás üzemeltetésben IFR szerint vagy éjszaka szolgálatot teljesítő pilóta minimális közelmúltbeli gyakorlata 5 IFR szerinti repülés legyen, ebből 3 műszeres megközelítés a megelőző 90 napban az adott repülőgép típuson vagy osztályon egyedüli pilótaként végrehajtva. Ez a követelmény helyettesíthető egy IFR szerinti műszeres megközelítési ellenőrzéssel az adott repülőgép típuson vagy osztályon.

2006. július 5., szerda

Az OPS 1.945 1. függeléke

Üzemben tartó típusátképzési oktatása

(a) Az üzemben tartó típusátképzési oktatása terjedjen ki a következőkre:

(1) földi oktatás és ellenőrzés, beleértve a repülőgépek rendszereit, normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat;

(2) vészmentő és biztonsági berendezés oktatás, amelyet el kell végezni, mielőtt a repülőgépes oktatás megkezdődik;

(3) repülőgépes/repülőgépszimulátoros oktatás és ellenőrzés; és

(4) útvonalrepülés felügyelet mellett és útvonal ellenőrzés.

(b) A típusátképzési tanfolyamot a fenti (a) bekezdésben feltüntetett sorrendben kell lebonyolítani.

(c) Egy nulla repült idős típusátképzési tanfolyam befejezését követően a pilóta:

(1) 15 napon belül kezdje meg a felügyelet melletti útvonalrepülést; és

(2) hajtsa végre első négy repülőgépes felszállását és leszállását egy pilótaülésben helyet foglaló TRI (A) felügyelete mellett.

(d) A személyzeti erőforrás gazdálkodás elemeit integrálni kell a típusátképzési tanfolyamba és megfelelően képzett személyzetnek kell megtartania.

(e) Ha a hajózószemélyzet egy tagja előzőleg nem végzett üzemben tartói típusátképzési tanfolyamot, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a fenti (a) albekezdésen kívül a hajózószemélyzet adott tagja általános elsősegélynyújtási, és ha érintett benne, vízre történő kényszerleszállási tanfolyamot is végezzen a berendezések vízen történő használatával.

Az OPS 1.965 1. függeléke

Időszakos oktatás és ellenőrzés – Pilóták

(a) Időszakos oktatás.– Az időszakos oktatás tartalmazza a következőket:

(1) földi és felfrissítő oktatást;

(i) A földi és felfrissítő oktatás terjedjen ki a következőkre:

(A) a repülőgép rendszerei;

(B) üzemeltetési eljárások és követelmények, beleértve a földi jégtelenítést és jegesedésgátlást és a pilóta munkaképtelenségét; és

(C) baleset, esemény és eset áttekintést.

(ii) A földi és felfrissítő oktatás tudásellenőrzését kérdőívvel vagy más alkalmas módon kell elvégezni.

(2) Repülőgépes/STD oktatás;

(i) A repülőgépes/STD oktatást úgy kell kialakítani, hogy a repülőgépen a megelőző 3 éves időszakban előfordult összes rendszermeghibásodást és a kapcsolódó eljárásokat érintse.

(ii) Ha egy repülőgépen leállított hajtóműves manővereket hajtanak végre, a hajtómű üzemképtelenségét szimulálni kell.

(iii) A repülőgépes/STD oktatás kombinálható az üzemben tartói szakértelem ellenőrzéssel.

(3) Vészmentő és biztonsági berendezés oktatás;

(i) A vészmentő és biztonsági berendezés oktatás kombinálható a vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzéssel és repülőgépen vagy alkalmas alternatív oktatóberendezésen történjen.

2006. július 5., szerda

(ii) A vészmentő és biztonsági berendezés oktatás minden évben terjedjen ki a következőkre:

(A) a mentőmellény tényleges felvétele, ahol fel van szerelve;

(B) a légzésvédő felszerelés tényleges felvétele, ahol fel van szerelve;

(C) a tűzoltókészülékek tényleges kezelése;

(D) oktatás az összes, a repülőgépen szállított vészmentő és biztonsági berendezés elhelyezéséről és használatáról;

(E) az összes fajta kijárat elhelyezkedése és használata; és

(F) biztonsági eljárások

(iii) minden három évben az oktatási program terjedjen ki a következőkre:

(A) minden fajta kijárat tényleges működtetése;

(B) a csúszda használatának bemutatása, ahol fel van szerelve;

(C) tűz tényleges eloltása a repülőgépen szállítottra jellemző berendezés használatával egy tényleges vagy szimulált tűzön, kivéve, hogy a halonos oltók esetén a Hatóság számára elfogadható alternatív módszer használható;

(D) a füst hatása egy zárt térben és az összes vonatkozó felszerelés használata szimuláltan füsttel telített környezetben;

(E) pirotechnikai (valódi vagy szimulált) eszközök tényleges alkalmazása, ahol fel vannak szerelve; és

(F) a mentőtutajok használatának bemutatása, ahol fel vannak szerelve.

(4) Személyzeti erőforrás gazdálkodás oktatása

(i) A CRM elemeit integrálni kell a felfrissítő oktatás minden megfelelő fázisába; és

(ii) Olyan külön CRM modul oktatást kell kialakítani, amely a CRM minden alább felsorolt fő témájára kiterjed egy legfeljebb 3 éves időszak folyamán:

(A) Emberi hiba és megbízhatóság, hibalánc, hibamegelőzés és -feltárás;

(B) A cég biztonsági kultúrája, SOP-k, szervezeti tényezők;

(C) Stressz, stresszkezelés, fáradtság és élénkség;

(D) Információgyűjtés és -feldolgozás, helyzetfelismerés, terhelésvezérlés;

(E) Döntéshozatal;

(F) Kommunikáció és koordináció a pilótafülkében és azon kívül;

(G) Vezetés és csoportviselkedés, együttműködés;

(H) Automatizálás és automatizálás alkalmazásának filozófiája (ha értelmezhető az adott típusra);

(I) Típusokkal kapcsolatos specifikus különbségek;

(J) Esettanulmányok;

(K) Külön figyelmet érdemlő további területek, ahogy a balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program azonosítja őket (Lásd az OPS 1.037-et).

2006. július 5., szerda

(b) Időszakos ellenőrzés. Az időszakos ellenőrzés terjedjen ki a következőkre:

(1) Üzemben tartói szakértelem ellenőrzés;

(i) Ahol értelmezhető, az üzemben tartói szakértelem ellenőrzés terjedjen ki a következő manőverekre:

(A) megszakított felszállás, ha rendelkezésre áll egy repülőgépszimulátor, egyébként csak talajérintéses gyakorlatok;

(B) felszállás hajtóműmeghibásodás esetén V_1 és V_2 között vagy olyan korán, ahogy azt a biztonsági megfontolások lehetővé teszik;

(C) precíziós műszeres megközelítés minimumokon, többhajtóműves repülőgépek esetén egy üzemképtelen hajtóművel;

(D) Nem precíziós megközelítés minimumokon;

(E) Megszakított megközelítés műszerekkel a minimumokról, többhajtóműves repülőgép esetén egy üzemképtelen hajtóművel; és

(F) Leszállás egy üzemképtelen hajtóművel. Egyhajtóműves repülőgépeken egy kényszerleszállás szükséges.

(ii) Ha egy repülőgépen leállított hajtóműves manővereket hajtanak végre, a hajtómű üzemképtelenségét szimulálni kell.

(iii) A fenti (i) (A)-(F) albekezdésekben előírt ellenőrzések mellett minden 12 hónapban teljesíteni kell a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelményeket, ezek kombinálhatóak az üzemben tartói szakértelem ellenőrzéssel.

(iv) Csak VFR szerint üzemeltető pilóták esetén a fenti (i) (C)-(E) albekezdésekben előírt ellenőrzések elhagyhatóak, kivéve egy megközelítést és átstartolást egy többhajtóműves repülőgépen egy üzemképtelen hajtóművel.

(v) Az üzemeltetői szakértelem ellenőrzéseket egy típusminősítő vizsgáztatónak kell végeznie.

(2) Vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés. Azokat a témákat kell ellenőrizni, amelyeket oktattak a fenti (a) pont (3) albekezdésével összhangban.

(3) Útvonal ellenőrzések;

(i) Az útvonali ellenőrzéseken állapítsák meg a hajózó személyzet kielégítő üzemeltetés képességét a teljes útvonalon, beleértve a repülés előtti és repülés utáni eljárásokat és a rendelkezésre álló felszerelés használatát, az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt módon.

(ii) A hajózószemélyzet Személyzeti erőforrás gazdálkodási CRM készségeit a Hatóság számára elfogadható és az Üzemben Tartási Kézikönyvben közzétett módszertannal összhangban kell ellenőrizni. Az ilyen kiértékelés célja:

(A) Visszajelzés a személyzetnek egyénileg és kollektíve és a továbbképzési igény azonosítása; és

(B) felhasználás a CRM oktatási rendszer javítására.

(iii) Ha pilótákat repülőgépet vezető és repülőgépet nem vezető feladatokra jelölnek ki, mindkét funkcióban ellenőrzésen kell átmenniük.

2006. július 5., szerda

(iv) Az útvonal ellenőrzéseket repülőgépen kell végezni.

(v) Az útvonal ellenőrzéseket az üzemben tartó által kijelölt és a Hatóság számára elfogadható parancsnokoknak kell végezni. Az útvonal ellenőrzést végző személynek, aki az OPS 1.965 (a) pont (4)(ii) albekezdésében van leírva, képzettnek kell lennie a CRM elvek és a CRM képességek felmérésének területén és a megfigyelői ülésben foglaljon helyet, ha fel van szerelve. Hosszútávú járatok esetén, ahol többlet üzemeltető hajózószemélyzetet visznek, ez a személy elláthatja az utazórepülés során tehermentesítő pilóta feladatát, és nem foglalhatja el egyik pilótaülést sem a felszállás, indulás, kezdeti emelkedés, süllyedés, megközelítés és leszállás folyamán. Az általa végzett CRM kiértékelést kizárólag a kezdeti eligazítás, légiutas-kísérő eligazítás, pilótafülkei eligazítás és azon fázisok során végzett megfigyeléseire alapozza, amelyek során a megfigyelői ülést foglalta el.

Az OPS 1.965 2. függeléke

Felfrissítő oktatás és ellenőrzés – Rendszerpanel-kezelők

(a) A rendszerpanel-kezelők felfrissítő oktatása feleljen meg a pilótákra vonatkozó követelményeknek és minden külön feladatuknak, elhagyva azokat a témákat, amelyek nem vonatkoznak a rendszerpanel-kezelőkre.

(b) A rendszerpanel-kezelők felfrissítő oktatása, ahol lehetséges, a pilóta felfrissítő oktatásával és ellenőrzésével párhuzamosan történjen.

(c) Az üzemben tartó által kijelölt és a Hatóság számára elfogadható parancsnok vagy egy rendszerpanel-kezelői típusminősítő oktató végezzen útvonali ellenőrzést.

Az OPS 1.968 1. függeléke

Pilótaképesítés bármely pilótaülésből történő repülőgép-vezetéshez

(a) Azon parancsnokok, akiknek a feladata szükségessé teszi azt is, hogy a jobboldali ülésben teljesítsenek szolgálatot és a másodpilóta feladatait végezzék vagy azok a parancsnokok, akiknek oktatási vagy vizsgáztatási feladatokat kell ellátniuk a jobboldali ülésben, az OPS 1.965 (b) pontjában előírt üzemben tartói szakértelem ellenőrzéssel párhuzamosan vegyenek részt az Üzemben Tartói Kézikönyvben előírt kiegészítő oktatásban és ellenőrzésen. Ez a kiegészítő oktatás terjedjen ki legalább a következőkre:

(1) egy hajtómű meghibásodása felszállás közben;

(2) egy megközelítés és átstartolás egy üzemképtelen hajtóművel; és

(3) leszállás egy üzemképtelen hajtóművel.

(b) Ha egy repülőgépen leállított hajtóműves manővereket hajtanak végre, a hajtómű üzemképtelenségét szimulálni kell.

(c) A jobboldali ülésben történő üzemeltetés teljesítésekor az OPS által a baloldali ülésben teljesített üzemeltetésre megkövetelt ellenőrzések szintén legyenek érvényesek és naprakészek.

(d) A parancsnokot tehermentesítő pilóta az OPS 1.965 (b) pontjában előírt üzemben tartói szakértelem ellenőrzésekkel párhuzamosan bizonyítsa gyakorlottságát azon gyakorlatok és eljárások területén, amelyek normál esetben nem lennének a tehermentesítő pilóta feladatai. Ha a baloldali és jobboldali ülések közötti különbségek nem jelentősek (például robotpilóta használata miatt), akkor a gyakorlat bármely ülésben végrehajtható.

(e) A baloldali ülésben helyet foglaló pilóta, aki nem parancsnok, az OPS 1.965 (b) pontjában előírt üzemben tartói szakértelem ellenőrzésekkel párhuzamosan bizonyítsa gyakorlottságát azon gyakorlatok és eljárások területén, amelyek egyébként a repülőgépet nem vezető pilótaként szolgáló parancsnok feladatai lennének. Ha a baloldali és jobboldali ülések közötti különbségek nem jelentősek (például robotpilóta használata miatt), akkor a gyakorlat bármely ülésben végrehajtható.

2006. július 5., szerda

Az OPS 1.980 1. függeléke

Üzemeltetés egynél több típuson vagy változaton

(a) Ha a hajózószemélyzet egy tagja egynél több, a vonatkozó hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezési követelményeket teljesítő, de nem egy szakszolgálati engedély jóváhagyáson belül felsorolt repülőgép-osztályon teljesít szolgálatot, az üzemben tartó tartsa be a következőket:

(1) A hajózószemélyzet egy tagja ne üzemeltessen többet a következőknél:

(i) Három dugattyús motorú repülőgéptípus vagy -változat; vagy

(ii) három turbólégcsavaros repülőgéptípus vagy -változat; vagy

(iii) egy turbólégcsavaros repülőgéptípus vagy -változat és egy dugattyús motorú repülőgéptípus vagy -változat; vagy

(iv) egy turbólégcsavaros repülőgéptípus vagy -változat és egy bizonyos osztályon belüli bármilyen repülőgép.

(2) az OPS 1.965-öt minden üzemeltetett típusra vagy változatra, kivéve, ha az üzemben tartó bemutatott a Hatóság számára elfogadható speciális eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat.

(b) Amennyiben a hajózószemélyzet egy tagja egynél több repülőgéptípust vagy változatot üzemeltet, egy vagy több, a hajózószemélyzet engedélyezésében meghatározott (típus – többpilótás) szakszolgálati engedély jóváhagyással, az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) Az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt minimális hajózószemélyzet létszám azonos legyen mindegyik üzemeltetendő repülőgéptípus vagy változat esetén;

(2) A hajózószemélyzet tagja nem üzemeltethet kettőnél több típust vagy változatot azon repülőgépekből, amelyekhez külön szakszolgálati engedély jóváhagyás szükséges; és

(3) Egy repülési szolgálati perióduson belül csak egy szakszolgálati engedély jóváhagyásban foglalt repülőgépek üzemeltethetők, kivéve, ha az üzemben tartó kidolgozta az eljárásokat annak biztosítására, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre a felkészüléshez.

Megjegyzés: Ha egynél több szakszolgálati engedély jóváhagyás érintett, lásd az alábbi (c) és (d) albekezdéseket.

(c) Ha a hajózószemélyzet tagja egynél több, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezési rendben felsorolt (típus – egypilótás és típus – többpilótás) repülőgéptípust vagy -változatot üzemeltet, de nem egy szakszolgálati engedély jóváhagyás alapján, az üzemben tartó tartsa be a következőket:

(1) A fenti (b) bekezdés (1), (2) és (3) albekezdéseit;

(2) Az alábbi (d) albekezdést.

(d) Ha a hajózószemélyzet tagja egynél több, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezési rendben felsorolt (típus – egypilótás és típus – többpilótás) repülőgéptípust vagy -változatot üzemeltet, de nem egy szakszolgálati engedély jóváhagyás alapján, az üzemben tartó tartsa be a következőket:

(1) A fenti (b) bekezdés (1), (2) és (3) albekezdéseit;

(2) Mielőtt a 2 szakszolgálati engedély jogosultságait igénybe vennék:

(i) a hajózószemélyzet tagjai végezzenek el két egymást követő üzemben tartói szakértelem ellenőrzést és rendelkezzenek 500 órával a vonatkozó személyzeti pozícióban ugyanazon üzemben tartó kereskedelmi célú légiszállítási üzemeltetésének keretében.

2006. július 5., szerda

(ii) Ha egy pilóta rendelkezik gyakorlattal egy üzemben tartónál és 2 szakszolgálati engedély jogosultságait veszi igénybe, és utána ugyanazon üzemben tartónál ezen típusok egyikére parancsnokká léptetik elő, a parancsnokkénti minimális gyakorlat 6 hónap és 300 óra, és a pilóta végezzen el 2 egymást követő üzemeltetői szakértelem ellenőrzést, mielőtt ismét jogosulttá válik a 2 szakszolgálati engedély kiváltságainak igénybevételére.

(3) Egy másik típuson vagy változaton történő oktatás és üzemeltetés megkezdése előtt a hajózószemélyzet tagja teljesítsen 3 hónap és 150 óra repülést az alaptípuson, és ebben legyen legalább egy szakértelem ellenőrzés.

(4) Az új típuson az első útvonali ellenőrzés elvégzése után 50 órányi repülést és 20 szektort kell teljesíteni kizárólag az új típusminősítésnek megfelelő repülőgépeken.

(5) Az OPS 1.970-et minden üzemeltetett típusra, kivéve, ha a Hatóság a lenti (7) albekezdéssel összhangban beszámítást engedélyezett.

(6) Az időszakot, amelyen belül az útvonalrepülési gyakorlatot meg kell szerezni, az Üzemben Tartási Kézikönyvben kell előírni.

(7) Ahol az oktatási és ellenőrzési és közelmúltbeli tapasztalati követelmények csökkentése érdekében más repülőgépről beszámítást kérnek, az üzemben tartó mutassa be a Hatóságnak, hogy mely témákat nem kell megismételni az egyes típusokon és változatokon a hasonlóságok miatt

(i) Az OPS 1.965 (b) pontja minden évben két üzemeltetői szakértelem ellenőrzést követel meg. Ha a fenti (7) albekezdéssel összhangban beszámítást engedélyeztek, hogy a szakértelem ellenőrzés két típus között egymást helyettesítheti, mindegyik üzemeltetői szakértelem ellenőrzés érvényesíti a másik típus üzemeltetői szakértelem ellenőrzését. Ha a szakszolgálati engedélyezési szakértelem ellenőrzések közötti időszak nem haladja meg az egyes típusokra a hajózószemélyzet engedélyezésében előírtat, a hajózószemélyzet engedélyezésének vonatkozó követelményei teljesülnek. Ezen túlmenően az Üzemben Tartási Kézikönyvben vonatkozó és jóváhagyott felfrissítő oktatást kell előírni.

(ii) Az OPS 1.965 (c) pontja évente egy útvonali ellenőrzést követel meg. Ha a fenti (7) albekezdéssel összhangban beszámítást engedélyeztek, hogy az útvonali ellenőrzés két típus között egymást helyettesítheti, mindegyik útvonali ellenőrzés újraérvényesíti a másik típus útvonali ellenőrzését.

(iii) Az éves vészmentő és biztonsági berendezés oktatás terjedjen ki mindegyik típus követelményeire.

(8) Az OPS 1.965-öt minden üzemeltetett típusra vagy változatra, kivéve, ha a Hatóság beszámítást engedélyezett a fenti (7) albekezdéssel összhangban.

(e) Ha a hajózószemélyzet egy tagja repülőgéptípusok vagy változatok kombinációit üzemelteti a hajózószemélyzet engedélyezésében meghatározottak szerint (osztály – egypilótás és osztály – többpilótás), az üzemben tartó mutassa be, hogy speciális eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat hagytak jóva az OPS 1.980 (d) pontjával összhangban.

O. RÉSZ

LÉGIUTASKÍSÉRŐ-SZEMÉLYZET

OPS 1.988

Alkalmazhatóság

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutaskísérő-személyzet minden tagja megfeleljen a jelen rész követelményeinek és a légiutaskísérő-személyzetre érvényes minden más biztonsági követelménynek.

A jelen rendelet alkalmazásában a »légiutaskísérő-személyzet tagja« a személyzet bármely olyan tagja, aki nem a hajózószemélyzet tagja, és aki az utasok biztonsága érdekében az üzemben tartó vagy a parancsnok által rábízott feladatot lát el a repülőgép utasterében.

2006. július 5., szerda

OPS 1.989

Azonosítás

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutaskísérő-személyzet minden tagja az üzemben tartó légiutaskísérői egyenruháját viselje és az utasok számára légiutaskísérőként világosan azonosítható legyen.

(b) A további személyzet, mint az egészségügyi, biztonsági személyzet, gyermekfelvigyázók, kísérők, szórakoztató személyzet, tolmácsok, akik az utastérben végeznek feladatokat, nem viselhetnek olyan egyenruhát, amely az utasok számára a légiutaskísérő-személyzet tagjaként teszi őket azonosíthatóvá, hacsak meg nem felelnek a jelen rész követelményeinek és a jelen rendelet minden más alkalmazandó követelményének.

OPS 1.990

A légiutaskísérő-személyzet létszáma és összetétele

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 19 megengedett legnagyobb számú utasférőhely feletti repülőgépet egy vagy több utas szállítása során, ha a személyzetből legalább egy tag a légiutaskísérő-személyzethez tartozik az utasok biztonságának érdekében az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt feladatok végrehajtására.

(b) A fenti (a) albekezdés betartása során az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutaskísérő-személyzet létszáma legalább az alábbiak közül a nagyobbik legyen:

(1) egy fő légiutaskísérő-személyzet minden, a repülőgép azonos fedélzetén beállított 50 vagy annál kevesebb utasférőhelyre; vagy

(2) azon számú légiutaskísérő-személyzet, akik a repülőgép utasterében a megfelelő vészkiürítési bemutatón részt vettek, vagy akiknek a megfelelő elemzésben részt kellett volna venniük, kivéve azt az esetet, ha a legnagyobb engedélyezett utasférőhely-kialakítás legalább 50-nel kevesebb, mint a bemutatón kiszállított személyek száma; ebben az esetben a légiutaskísérő-személyzet létszáma 1 fővel csökkenthető minden 50. ülés után, amellyel a legnagyobb engedélyezett beállított utasférőhelyek száma kisebb a tanúsításon szereplő maximális befogadóképességnél.

(c) A Hatóság kivételes körülmények között megkövetelheti, hogy az üzemben tartó a személyzet tagjai közé további légiutaskísérő-személyzetet vegyen fel.

(d) Előre nem látott körülmények között a légiutaskísérő-személyzet szükséges legkisebb létszáma csökkenthető, ha:

(1) az utasok számát az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt eljárásoknak megfelelően csökkentették; és

(2) a repülés befejezését követően jelentést tesznek a Hatóságnak.

(e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a légiutaskísérő-személyzet egyes tagjai önálló vállalkozó és/vagy szabadúszó vagy részmunkaidős alapon dolgoznak, az O. rész követelményeit betartsák. Ebben a tekintetben különös figyelmet kell fordítani a repülőgéptípusok vagy változatok számára, amelyen a légiutaskísérő-személyzet egy tagja repülhet kereskedelmi célú légiközlekedés céljából; ez a szám nem haladhatja meg az OPS 1.1030 pontban előírt követelményeket, ideértve azt is, amikor a légiutaskísérő szolgáltatásait egy másik üzemben tartó veszi igénybe.

OPS 1.995

Minimális követelmények

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutaskísérő-személyzet minden tagja:

(a) legalább 18(éves legyen.

(b) rendszeresen megfeleljen a Hatóság által megkövetelt orvosi vizsgálaton vagy értékelésen, amelyen ellenőrzik egészségügyi alkalmasságát feladatai ellátására.

2006. július 5., szerda

(c) sikeresen elvégezze az OPS 1.1005 pontnak megfelelő alapképzést és rendelkezzék bizonyítvánnyal a biztonsági oktatásról.

(d) elvégezze a megfelelő típusátképzés és/vagy típuskülönbségek oktatása tanfolyamot, amely legalább az OPS 1.1010 pontban felsorolt tárgyakat magában foglalta.

(e) részt vegyen az OPS 1.1015 előírásainak megfelelő időszakos oktatásokon.

(f) képes legyen feladatait az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott eljárásoknak megfelelően ellátni.

OPS 1.1000

Légiutaskísérő-személyzet vezetője

(a) Az üzemben tartó köteles kinevezni a légiutaskísérő-személyzet vezetőjét, ha a légiutaskísérő-személyzet egynél több főből áll. Olyan üzemeltetés esetén, ahol a légiutaskísérő-személyzet egynél több tagját jelölik ki, de csak egy tag szükséges, az üzemben tartó jelölje ki a légiutaskísérő-személyzet egy tagját, aki felelős a parancsnok felé.

(b) A légiutaskísérő-személyzet vezetője felelős a parancsnok felé az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott normál és vészhelyzeti eljárások elvégzéséért és irányításáért. Turbulencia fellépése esetén, ha a hajózószemélyzet nem ad utasítást, a légiutaskísérő-személyzet vezetője jogosult megszakítani a nem a biztonsággal kapcsolatos feladatok elvégzését és értesíteni a hajózószemélyzetet az érzékelt turbulencia mértékéről és a biztonsági övek bekapcsolására figyelmeztető jelzés bekapcsolásának szükségességéről. Ezután a légiutaskísérő-személyzet tegye biztonságossá az utasteret és a többi érintett területet.

(c) Ahol az OPS 1.990 pontja szükségessé teszi, hogy egynél több tagú légiutaskísérő-személyzet legyen jelen, az üzemben tartó csak akkor nevezhet ki egy személyt a légiutaskísérő-személyzet vezetőjének, ha az a személy legalább egy éves gyakorlattal rendelkezik egy üzemben tartó légiutaskísérő-személyzetének tagjaként, és elvégzett egy megfelelő tanfolyamot, amely legalább a következőket tartalmazta:

(1) Repülés előtti eligazítás:

(i) csapatmunka,

(ii) légiutaskísérő-személyzet elhelyezkedése és feladatainak elosztása,

(iii) az adott járat ismerete, beleértve a repülőgéptípust és felszerelést, az üzemeltetés területét és típusát és az utasok fajtáit, különös tekintettel a fogyatékkal élőkre, gyermekekre és hordágyon szállított utasokra, és

(2) Együttműködés a személyzeten belül:

(i) fegyelem, felelősségek és hierarchia,

(ii) a koordináció és kommunikáció fontossága,

(iii) a pilóta munkaképtelensége, és

(3) Az üzemben tartó követelményeinek és a jogszabályi követelményeknek az áttekintése:

(i) utasbiztonsági eligazítás, biztonsági útmutatók,

(ii) folyosók biztosítása,

(iii) kézipoggyász elhelyezése,

(iv) elektronikus berendezések,

(v) utasokkal a fedélzeten történő üzemanyagfeltöltés eljárásai,

(vi) turbulenciák,

(vii) dokumentálás, és

2006. július 5., szerda

(4) Emberi tényezők és személyzeti erőforrás gazdálkodás, és

(5) Balesetek és események jelentése és

(6) Repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások és pihenési követelmények.

(d) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a légiutaskísérő-személyzet második legalkalmasabb tagjának kiválasztására, hogy ez a személy léphessen a légiutaskísérő-személyzet vezetőjének helyére abban az esetben, ha a légiutaskísérő-személyzet vezetője képtelenné válik feladatai ellátására. Ezen eljárásoknak a Hatóság számára elfogadhatónak kell lenniük, és figyelembe kell venniük a légiutaskísérő-személyzet tagjainak gyakorlatát a feladatok ellátásában.

(e) CRM oktatás: Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke 1. táblázatának (a) oszlopát integrálják az oktatásba és az (f), légiutaskísérő-személyzet vezetői tanfolyam oszlop által megkövetelt szinten tárgyalják.

OPS 1.1002

Üzemeltetés egytagú légiutaskísérő-személyzettel

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutaskísérő-személyzet minden újonnan belépő tagja, akinek nincs összehasonlítható előzetes gyakorlata, elvégezze a következőket, mielőtt egyedül látna el légiutaskísérői feladatot:

(1) Az OPS 1.1005 és OPS 1.1010 pontjai által megkövetelten túlmenő oktatás fektessen különös hangsúlyt a következőkre, hogy alkalmazkodjon az egyfős légiutaskísérő-személyzet munkájához:

(i) Felelősség a parancsnok felé az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt utastérbiztonsági és vészhelyzeti eljárás(ok) elvégzéséért;

(ii) A hajózószemélyzettel való kommunikáció és koordináció fontossága, bánásmód a féktelen és zavaró utasokkal;

(iii) Az üzemben tartó követelményeinek és a jogszabályi követelményeknek az áttekintése;

(iv) Dokumentálás;

(v) Balesetek és események jelentése;

(vi) Repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások.

(2) Szoktató repülés legalább 20 órában és 15 szektorban. A szoktatórepüléseket a légiutaskísérő-személyzet megfelelően tapasztalt tagjának a felügyelete alatt kell lefolytatni az üzemeltetendő repülőgéptípuson.

(b) Mielőtt a légiutaskísérő -személyzet egy tagját kijelölné légiutaskísérő-személyzeti feladatok egyedül történő ellátására, az üzemben tartó bizonyosodjon meg, hogy ez a személy képes feladatait az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott eljárásoknak megfelelően ellátni. A légiutaskísérői feladatok egyedüli ellátására való alkalmasság kritériumait a légiutaskísérők kiválasztásának, toborzásának, oktatásának és teljesítményértékelésének kritériumai között tárgyalni kell.

OPS 1.1005

Biztonsági alapképzés

(Lásd az OPS 1.1005 pont 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutaskísérő-személyzet minden tagja sikeresen elvégezze a legalább az OPS 1.1005 pontjának I. mellékletében felsorolt tárgyakat magában foglaló biztonsági alapképzést, mielőtt típusátképzés tanfolyamon venne részt.

2006. július 5., szerda

(b) A tanfolyamokat a Hatóság döntése szerint és jóváhagyásával megrendezi:

(1) vagy az üzemben tartó

– közvetlenül, vagy

– közvetve, az üzemben tartó nevében egy oktató szervezet; vagy

(2) egy engedéllyel rendelkező oktató szervezet.

(c) Az alapképzések programjának és felépítésének összhangban kell lennie a vonatkozó követelményekkel, és a Hatóság előzetes jóváhagyásával kell rendelkeznie.

(d) A Hatóság döntése szerint a Hatóság, az üzemben tartó vagy a tanfolyamot tartó, engedéllyel rendelkező oktató szervezet a légiutaskísérő-személyzet tagjának bizonyítványt ad ki a biztonsági tanfolyamról, miután elvégezte a biztonsági alapképzést és sikeresen átment az OPS 1.1025-ben említett ellenőrzésen.

(e) Ahol a Hatóság felhatalmazza az üzemben tartót vagy az engedéllyel rendelkező oktatási szervezetet, hogy a biztonsági tanfolyamról bizonyítványt adjon a légiutaskísérő-személyzet tagjának, ennek a bizonyítványnak világosan említenie kell a Hatóság jóváhagyását.

OPS 1.1010

Típusátképzés és a különbségek oktatása

(Lásd az OPS 1.1010 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutaskísérő-személyzet minden tagja elvégezzen egy megfelelő típusátképzés és különbségek oktatása tanfolyamot a vonatkozó szabályoknak megfelelően és legalább az OPS 1.1010 1. függelékében felsorolt témákban. A tanfolyamot az Üzemben Tartási Kézikönyv írja le. A tanfolyam programját és felépítését a Hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.

(1) Típusátképzés tanfolyam: A típusátképzés tanfolyamot el kell végezni, mielőtt:

(i) egy személyt először légiutaskísérő-személyzet tagjának jelöl ki az üzemben tartó; vagy

(ii) a személyt más repülőgéptípusra rendelik szolgálatra; és

(2) Különbségek oktatása tanfolyam: Különbségek oktatása tanfolyamot kell elvégeznie a személynek, mielőtt szolgálatba áll:

(i) egy, a jelenleg repült repülőgéptípus egy változatán; vagy

(ii) eltérő biztonsági felszereléssel, eltérő elhelyezésű biztonsági felszereléssel vagy normál vagy vészhelyzeti biztonsági eljárásokkal jelenleg repült repülőgéptípusokon vagy változatokon.

(b) Az üzemben tartó a típusátképzés és típuskülönbségek oktatása tanfolyam tartalmát a légiutaskísérő-személyzet tagja részére az OPS 1.1035 által előírt tanfolyami nyilvántartásában szereplő korábbi tanfolyamainak figyelembevételével határozza meg.

(c) Az OPS 1.995 (c) sérelme nélkül mind az alapképzés (EU OPS 1.1005), mind a típusátképzés tanfolyam és a típuskülönbségek oktatása tanfolyam (EU OPS 1.1010) egymáshoz kapcsolódó elemei kombinálhatóak.

(d) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) a típusátképzés tanfolyamot strukturált és reális módon bonyolítsák le, az OPS 1.1010 1. függelékével összhangban;

2006. július 5., szerda

(2) a különbségek oktatása tanfolyamot strukturált módon bonyolítsák le; és

(3) a típusátképzés, valamint szükség esetén a különbségek oktatása tartalmazza a repülőgéptípus, illetve változat összes biztonsági berendezésének alkalmazását, valamint az összes vonatkozó normál és vészhelyzeti eljárást, továbbá terjedjen ki a gyakorlásra reprezentatív bemutató oktató berendezéseken vagy az érintett repülőgépen.

(e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutaskísérő-személyzet minden tagja elvégezze az üzemben tartói CRM és a repülőgépspecifikus CRM oktatást az OPS 1.1010 (j) bekezdésének 1. függelékével összhangban. A légiutaskísérő-személyzet azon tagjai, akik már légiutaskísérőként dolgoznak az üzemben tartónál, és előzőleg nem végezték el az üzemben tartó CRM oktatását, az OPS 1.1010 (j) bekezdésének 1. függelékével összhangban végezzék el ezt az oktatást a következő előírt időszakos oktatás és ellenőrzés idején, beleértve a repülőgépspecifikus CRM oktatást, ha releváns.

OPS 1.1012

Szoktató repülések

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a típusátképzést követően minden egyes légiutaskísérő szoktató repüléseken vegyen részt, mielőtt az OPS 1.990 pontban előírt minimális légiutaskísérő létszám egy tagjaként szolgálatot teljesít.

OPS 1.1015

Időszakos oktatás

(Lásd az OPS 1.1015 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes légiutaskísérő részesüljön időszakos oktatásban, amely kiterjed a légiutaskísérők feladataira normál és vészhelyzetben, valamint azon repülőgéptípusokra és/vagy változatokra vonatkozó gyakorlatokra az OPS 1.1015, 1. függeléke szerint, amelyeken szolgálatot teljesít.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időszakos oktatás és ellenőrzés program a Hatóság által jóváhagyott legyen, és tartalmazza az elméleti és gyakorlati utasításokat az önálló gyakorlatokkal együtt, az OPS 1.1015 1. függelékének előírásai szerint.

(c) Az időszakos oktatás, valamint az OPS 1.1025-ben ehhez kapcsolódóan előírt ellenőrzés érvényességének időtartama 12 naptári hónap, plusz a kiadási dátum hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző időszakos ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, s az előző ellenőrzés lejárati dátumától számított 12 hónapig tart.

OPS 1.1020

Felfrissítő oktatás

(Lásd az OPS 1.1020 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes olyan légiutaskísérő, aki több mint 6 hónapig hiányzott a repülőgépen történő szolgálat teljesítése alól, és az előző ellenőrzése – amely az OPS 1.1025 b) (3) által előírt – még érvényben marad, elvégezzen egy, az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt felfrissítő oktatást, az OPS 1.1020 1. függelékében előírtak szerint.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról hogy az a légiutaskísérő, aki a megelőző 6 hónap folyamán a repülőgépen történő szolgálat teljesítése alól nem hiányzott, azonban egy adott repülőgéptípuson nem teljesített szolgálatot az OPS 1.990 (b) pontjában előírtak szerint légiutaskísérőként, mielőtt újból szolgálatba áll ezen a repülőgéptípuson, teljesítse a következők egyikét:

(1) felfrissítő oktatás elvégzése az érintett típuson vagy

(2) két újraszoktató szektor elvégzése el az adott típus kereskedelmi célú üzemelése során.

2006. július 5., szerda

OPS 1.1025

Ellenőrzés

(a) A Hatóság döntése szerint a Hatóság, az üzemben tartó vagy a tanfolyamot tartó, engedéllyel rendelkező oktató szervezet gondoskodjon arról, hogy az OPS 1.1005; 1.1010, 1.1015 és 1.1020 pontokban előírt oktatások elvégzése folyamán vagy után minden egyes légiutaskísérő részt vegyen az oktatás tartalmára vonatkozó ellenőrzésen, ezáltal meggyőződve a légiutaskísérő szakértelméről a normál és vészhelyzeti eljárások végrehajtása tekintetében.

A Hatóság döntése szerint a Hatóság, az üzemben tartó vagy a tanfolyamot tartó, engedéllyel rendelkező oktató szervezet köteles gondoskodni arról, hogy az ezen ellenőrzést végző személyzet megfelelő képesítéssel rendelkezzen.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes légiutaskísérő vegyen részt ellenőrzéseken a következő témákban:

(1) Biztonsági alapképzés. Az OPS 1.1005 1. függelékében felsorolt témákban;

(2) Típusátképzés és különbségek oktatása. Az OPS 1.1010 1. függelékében felsorolt témákban;

(3) Időszakos oktatás. Az OPS 1.1015 1. függelékében felsorolt témákban; és

(4) Felfrissítő oktatás. Az OPS 1.1020 1. függelékében felsorolt témákban.

OPS 1.1030

Egynél több repülőgéptípuson, vagy változaton történő üzemeltetés

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutaskísérő csak abban az esetben teljesíthessen szolgálatot háromnál több repülőgéptípuson, ha a Hatóság azt engedélyezte; négy repülőgéptípuson pedig csak akkor teljesíthet szolgálatot, ha legalább két típus esetében:

(1) azonosak a nem típusspecifikus normál és vészhelyzeti eljárások; és

(2) hasonlóak a biztonsági felszerelések és a típusspecifikus normál és vészhelyzeti eljárások.

(b) A fenti (a) pont alkalmazásában egy repülőgéptípus változatait eltérő típusúnak kell tekinteni, ha a következő vonatkozásokban nem hasonlóak egymáshoz:

(1) vészkijárat működtetése;

(2) a hordozható biztonsági berendezések elhelyezése és típusa; és

(3) a típusspecifikus vészhelyzeti eljárások.

OPS 1.1035

Oktatási okmányok

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) Vezessen nyilvántartást az OPS 1.1005, 1.1010. 1.1015, 1.1020 és 1.1025 pontokban előírt oktatásokról és ellenőrzésektől; és

(2) Tartson meg egy másolatot a biztonsági oktatás igazolásáról; és

(3) Tartsa naprakészen az oktatási okmányokat és az orvosi vizsgálatok vagy értékelések dokumentumait, amelyek oktatási okmányok esetében tartalmazzák a típusátképzés tanfolyam, a típuskülönbségek oktatása és az időszakos oktatás dátumát és tartalmát; és

(4) Kérés esetén tegye elérhetővé az összes alapképzés, típusátképzés, időszakos oktatás és az ellenőrzések okmányait az érintett légiutaskísérő számára.

2006. július 5., szerda

Az OPS 1.1005 1. függeléke

Biztonsági alapképzés

Az OPS 1.1005 pontban említett biztonsági alapképzés által legalább tárgyalandó tárgyak a következők:

(a) Tűz és füst elleni védelem oktatása:

1. a légiutaskísérő-személyzet felelősségének kihangsúlyozása a tűzzel és füsttel kapcsolatos vészhelyzetek gyors kezelésében, külön kihangsúlyozva a tűz tényleges forrása azonosításának fontosságát;

2. a hajózószemélyzet azonnali tájékoztatásának fontossága, valamint a koordináció és a segítségnyújtás során szükséges speciális tevékenységek a tűz, vagy füst észlelésekor;

3. a potenciálisan tűzveszélyes helyek gyakori ellenőrzésének szükségessége, beleértve az illemhelyeket és a hozzájuk tartozó füstjelzőket;

4. a tűz és a megfelelő tűzoltóközeg-típusok osztályba sorolása, valamint eljárások az adott tűzesetek alkalmával, a tűzoltóközegek alkalmazásának technikái, a téves alkalmazás és a zárt térben történő használat következményei; és

5. a repülőtér földi vészmentő szolgálatainak általános eljárásai.

(b) Vízben történő mentés oktatása.

A személyi úszó mentőfelszerelés tényleges felvétele és használata vízben. Egy mentőtutajjal vagy más hasonló felszereléssel ellátott repülőgépen először teljesített szolgálat előtt oktatást kell tartani ezen felszerelés használatáról, valamint használatát vízben ténylegesen gyakorolni kell.

(c) Életmentési/túlélési oktatás.

Az életmentési/túlélési oktatásnak az üzemeltetés területéhez illőnek kell lennie (pl. sarkvidék, sivatag, őserdő vagy tenger).

(d) Egészségügyi szempontok és elsősegélynyújtás:

1. az elsősegélynyújtásra és az elsősegélykészletek használatára vonatkozó utasítások;

2. az életmentés/túlélés oktatásával kapcsolatos elsősegélynyújtás, valamint a vonatkozó higiéniai követelmények; és

3. a repülés élettani hatásai, különös figyelemmel a hypoxiára.

(e) Bánásmód az utasokkal:

1. útmutatás azon utasok felismerésére és irányítására, akik alkohol vagy kábítószerek hatása alatt állnak vagy az alá kerülnek vagy agresszívek;

2. az utasok motiválásának és a tömeg irányításának módszerei a repülőgép kiürítésének meggyorsítására;

3. a poggyászok utastérben történő biztonságos elhelyezését szabályozó rendelkezések (beleértve a kiszolgálás eszközeinek elhelyezését), valamint hogy milyen veszélyeket idézhetnek elő az utastérben tartózkodó személyekre, hogy helytelen elhelyezés esetén akadályokká válhatnak, vagy sérülést okozhatnak a biztonsági berendezésekben, illetve a repülőgépkijáratokban;

4. az ülőhelyek helyes elosztásának fontossága a repülőgép tömege és egyensúlya szempontjából. Különös hangsúlyt kell fektetni a fogyatékkal élő utasok ültetésére és annak szükségességére, hogy a személyzet által nem felügyelt kijáratok közelébe testileg ép utasokat ültessenek;

5. turbulenciák esetén elvégzendő feladatok, beleértve az utastér biztosítását;

2006. július 5., szerda

6. élő állatok utastérben történő szállításakor foganatosítandó óvintézkedések;

7. oktatás a veszélyes áruk szállításáról, beleértve az R. rész előírásait;

8. biztonsági eljárások, beleértve az S. rész előírásait.

(f) Kapcsolattartás.

Az oktatás során hangsúlyt kell fektetni a légiutaskísérő-személyzet és a hajózószemélyzet közötti hatékony kapcsolattartásra, beleértve annak technikáját, a közös nyelvet és a terminológiát.

(g) Fegyelem és felelősség:

1. annak fontossága, hogy a légiutaskísérő-személyzet feladatait az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírtaknak megfelelően lássa el;

2. folyamatos képesség és alkalmasság a légiutaskísérő-személyzet tagjaként való munkára, különös tekintettel a repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozásokra és a pihenési követelményekre;

3. a légiutaskísérő-személyzetre vonatkozó légügyi előírások ismerete és a Polgári Légiközlekedési Hatóság szerepe;

4. a vonatkozó repülési terminológiának, a repülés elméletének, az utasok elosztásának, a meteorológiának és az üzemeltetési területeknek az általános ismerete;

5. a légiutaskísérő-személyzet repülés előtti eligazítása, valamint a speciális szolgálati feladataikra vonatkozó szükséges biztonsági információ megadása;

6. a vonatkozó dokumentumoknak és kézikönyveknek az üzemben tartó által biztosított módosításokkal történő naprakészen tartásának fontossága;

7. a vészelhagyásás és más vészhelyzeti eljárások légiutaskísérő-személyzet általi kezdeményezési joga és felelőssége esetei azonosításának fontossága; és

8. a biztonsági kötelezettségek és felelősségek, valamint a vészhelyzetekre azonnal és hatékonyan történő reagálás fontossága.

(h) A személyzeti erőforrás gazdálkodás.

(1) Bevezető CRM tanfolyam:

(i) a légiutaskísérő-személyzet tagja, aki előzőleg nem végzett el egy alaptanfolyamot, végezzen el egy CRM alaptanfolyamot, mielőtt először légiutaskísérői szolgálatra kijelölik. A légiutaskísérő-személyzet azon tagjai, akik már légiutaskísérőként dolgoznak a kereskedelmi célú légiszállítás területén, és nem végeztek előzőleg alaptanfolyamot, a következő szükséges időszakos oktatás és ellenőrzés idején végezzenek el egy CRM alaptanfolyamot.

(ii) Az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke 1. táblázata (a) oszlopának oktatási elemeit a (b), CRM alaptanfolyam oszlop által megkövetelt szinten tárgyalják.

(iii) A CRM alaptanfolyamot legalább egy légiutas-kísérő CRM oktató tartsa.

Az OPS 1.1010 1. függeléke

Típusátképzés és különbségek oktatása

(a) Általános:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. A típusátképzést és a különbségek oktatását megfelelően képzett személyzet tartsa; és

2. A típusátképzés és különbségek oktatása során ismertetni kell a repülőgépen található összes biztonsági és életmentő berendezés elhelyezését, eltávolítását és használatát, valamint az üzemeltetett repülőgéptípus, változat és konfiguráció vonatkozásában minden normál és vészhelyzeti eljárást.

2006. július 5., szerda

(b) Tűz és füst elleni védelem oktatása:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. A légiutaskísérő-személyzet minden tagja részesüljön tényleges és gyakorlati oktatásban valamennyi, a repülőgépen szállítottakat képviselő tűzoltóberendezésről, ideértve a védőruházatot is. Ennek az oktatásnak tartalmaznia kell a következőket:

   (i) egy repülőgép belsejében fellépő tűzre jellemző tűz eloltását, kivéve a Halon tűzoltóközegek használatát, amelyek helyett alternatív tűzoltóközeg használható; és

   (ii) a légzésvédelmi készülékek felvételét és használatát zárt térben, szimuláltan füsttel telített környezetben.

(c) Az ajtók és kijáratok működtetése:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. a légiutaskísérő-személyzet minden tagja működtesse és ténylegesen kinyissa egy repülőgép vagy a megfelelő oktatóeszköz valamennyi, utasok kiszállítására szolgáló normál és vészkijáratát; és

2. bemutassák az összes többi kijárat, mint a pilótafülke ablakainak működtetését.

(d) A vészcsúszda működtetésének oktatása:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. minden egyes légiutaskísérő ereszkedjen le egy vészcsúszdán a repülőgép főfedélzetének küszöbmagasságával megegyező magasságból;

2. a csúszda egy repülőgéphez, vagy megfelelő oktatási berendezéshez legyen rögzítve; és

3. a légiutaskísérőnek ismét le kell ereszkednie egy vészcsúszdán, ha egy olyan repülőgéptípusra kap képzést, melynek főfedélzeti küszöbmagassága jelentősen eltér a korábban használttól.

(e) Vészkiürítési (vészelhagyás) eljárások és egyéb vészhelyzetek:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. a vészkiürítés oktatása tartalmazza a tervezett és nem tervezett vészkiürítések ismertetését szárazföldön és vízen. Ezen oktatás tartalmazza annak ismertetését is, amikor a kijáratok nem használhatók, vagy a vészkiürítésre szolgáló berendezés üzemképtelen; és

2. minden egyes légiutaskísérő kapjon oktatást a következő helyzetek kezeléséről:

   (i) repülés közbeni tűzeset, külön kihangsúlyozva a tűz tényleges forrása azonosításának fontosságát;

   (ii) erős turbulencia;

   (iii) hirtelen nyomáscsökkenés, beleértve a hordozható oxigénkészülékek felvételét a légiutaskísérő-személyzet valamennyi tagja részéről; és

   (iv) egyéb repülés közben fellépő vészhelyzetek.

(f) A tömeg irányítása.

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az oktatás tartalmazza a tömeg irányításának gyakorlati szempontjait a repülőgéptípusra vonatkozó különböző vészhelyzetekben.

2006. július 5., szerda

(g) A pilóta munkaképtelensége.

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy abban az esetben, ha a minimális hajózószemélyzeti létszám kettőnél nem több, minden egyes légiutaskísérő kapjon oktatást a hajózószemélyzet valamely tagjának munkaképtelensége esetére vonatkozó eljárásról és működtesse az ülések és hevederek mechanizmusait. A hajózószemélyzet tagjai oxigénellátó rendszereinek használatáról és a hajózószemélyzet tagjai ellenőrzőlistáinak használatáról tartott oktatás, ahol ezt az üzemben tartó SOP-jai megkövetelik, gyakorlati bemutatóval történjék.

(h) Biztonsági berendezések.

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes légiutaskísérő vegyen részt reális oktatásban és bemutatón a biztonsági berendezések elhelyezéséről és használatáról, beleértve a következőket:

1. csúszdák, és ahol nem önhordó csúszdákat alkalmaznak, az összes kapcsolódó kötél használata;

2. mentőtutajok és csúszda-mentőtutajok, beleértve a tutajokhoz erősített és/vagy a tutajon található felszereléseket;

3. mentőmellények, gyermek-mentőmellények és úszó gyermek-mentőtutajok;

4. lenyíló oxigénrendszer;

5. elsősegély-oxigén;

6. tűzoltókészülékek;

7. tűzoltó balta és feszítővas;

8. vészvilágítás, beleértve a kézilámpákat;

9. kommunikációs berendezések, beleértve a hangosbeszélőket;

10. életmentő csomagok, beleértve ezek tartalmát;

11. pirotechnikai felszerelés (tényleges vagy bemutató eszközök);

12. elsősegély-nyújtó készletek, ezek tartalma és a vészhelyzeti mentőfelszerelés; és

13. egyéb utastérbiztonsági berendezések vagy rendszerek, ahol vannak.

(i) Utasok eligazítása/biztonsági bemutatók.

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az oktatás tartalmazza az utasok felkészítésének módját a normál és vészhelyzetekre az OPS 1.285 szerint.

(j) Személyzeti erőforrás gazdálkodás.

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) A légiutaskísérő-személyzet minden tagja végezzen el egy üzemben tartói CRM tanfolyamot, amely kiterjed az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke 1. táblázata (a) oszlopának oktatási elemeire a (c) oszlop által megkövetelt szinten, mielőtt ezt követően a repülőgéptípus-specifikus és/vagy időszakos CRM oktatáson venne részt.

(2) Ha a légiutaskísérő-személyzet egy tagja egy másik repülőgéptípusra típusátképzési tanfolyamon vesz részt, az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke 1. táblázata (a) oszlopának oktatási elemeit a (d), repülőgép-specifikus CRM oszlopa által megkövetelt szinten tárgyalják.

(3) A üzemben tartói CRM oktatást és a repülőgéptípus-specifikus CRM oktatást legalább egy légiutaskísérő CRM oktató tartsa.

2006. július 5., szerda

Az OPS 1.1015 1. függeléke

Időszakos oktatás

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időszakos oktatást megfelelően képesített személyek végezzék.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden 12 naptári hónapban a gyakorlati oktatás programja tartalmazza a következőket:

1. vészhelyzeti eljárások, beleértve a pilóta munkaképtelenségét;

2. kiürítési eljárások, beleértve a tömeg irányításának technikáit;

3. gyakorlatok minden egyes légiutaskísérő által az utasok kiszállítására szolgáló normál és vészkijáratok kinyitására;

4. a vészmentő berendezések elhelyezése és kezelése, beleértve az oxigénellátó rendszereket, valamint minden egyes légiutaskísérő által a mentőmellények, hordozható oxigén- és légzőkészülék (PBE) felvételét;

5. elsősegélynyújtás és az elsősegélynyújtó-készletek tartalma;

6. tárgyak elhelyezése az utastérben;

7. a veszélyes árukra vonatkozó eljárások az R. részben előírtak szerint;

8. események és balesetek áttekintése; és

9. személyzetgazdálkodás. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a CRM oktatás megfeleljen a következőknek:

(i) Az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke 1. táblázata (a) oszlopának oktatási elemeit az (e), éves időszakos CRM oktatás oszlop által megkövetelt szinten tárgyalják egy hároméves cikluson belül.

(ii) Ezen tanmenet meghatározását és alkalmazását egy légiutaskísérő CRM oktató irányítsa.

(iii) Ha a CRM oktatást önálló modulokban tartják, legalább egy légiutaskísérő CRM oktató tartsa.

(c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy legalább 3 évenként az időszakos oktatás tartalmazza a következőket is:

1. az utasok kiszállítására szolgáló minden normál és vészkijárat működtetése és tényleges kinyitása a repülőgépen vagy a megfelelő oktatóeszközön;

2. az összes többi kijárat működésének bemutatása;

3. tényleges és gyakorlati oktatás az összes, a repülőgépen szállítottal azonos tűzoltóberendezés használatáról, beleértve a védőruházatot is.

Ez az oktatás terjedjen ki az alábbiakra:

(i) egy, a repülőgép belső terében keletkezett tűz oltására jellemző tűzoltás, kivéve a Halon tűzoltóközegek használatát, amelyek helyett alkalmazható alternatív tűzoltóközeg; és

(ii) az egyéni légzőkészülék felvétele és használata minden egyes légiutaskísérő által zárt térben, szimuláltan füsttel telített környezetben.

2006. július 5., szerda

4. pirotechnikai eszközök alkalmazása (tényleges vagy bemutató eszközökkel); és

5. mentőtutaj vagy csúszda-mentőtutaj használatának bemutatása, amennyiben van a repülőgépen.

6. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy abban az esetben, ha a minimális hajózószemélyzeti létszám kettőnél nem több, minden egyes légiutaskísérő kapjon oktatást a hajózószemélyzet valamely tagjának munkaképtelensége esetére vonatkozó eljárásról és működtesse az ülések és hevederek mechanizmusait. A hajózószemélyzet tagjai oxigénellátó rendszereinek használatáról és a hajózószemélyzet tagjai ellenőrzőlistáinak használatáról tartott oktatás, ahol ezt az üzemben tartó SOP-jai megkövetelik, gyakorlati bemutatóval történjék

(d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az OPS 1 III. mellékletének valamennyi vonatkozó követelményét érintse a légiutaskísérő-személyzet tagjainak oktatása.

Az OPS 1.1020 1. függeléke

Felfrissítő oktatás

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felfrissítő oktatást megfelelően képesített személyek végezzék, valamint minden egyes légiutaskísérő esetében tartalmazza legalább a következőket:

(1) vészhelyzeti eljárások, beleértve a pilóta munkaképtelenségét;

(2) kiürítési eljárások, beleértve a tömeg irányításának technikáit;

(3) az utasok vészkiszállítására szolgáló minden normál és vészkijárat működtetése és tényleges kinyitása repülőgépen vagy a megfelelő oktatóeszközön;

(4) az összes többi kijárat – beleértve a pilótafülke-ablakokat – működésének bemutatása; és

(5) a vészmentő berendezések elhelyezése és kezelése, beleértve az oxigénellátó rendszereket, és a mentőmellények, hordozható oxigén- és légzőkészülékek felvételét.

Az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke

Oktatás

1. A CRM oktatás tanmenetét a CRM módszertannal és terminológiával együtt az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza.

2. Az 1. táblázat adja meg, hogy a CRM mely elemeit kell az egyes oktatástípusokban tárgyalni.

1. táblázat: CDR oktatás:

Oktatási elemek	CRM alaptanfolyam	Üzemeltetői CRM oktatás	Repülőgéptípus-specifikus CRM oktatás	Éves időszakos CRM oktatás	Légiutas-kísérő vezetői tanfolyam
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)
Általános elvek					
Emberi tényezők a repülésben	Részletesen	Nem szükséges	Nem szükséges	Áttekintés	
Általános oktatás a CRM elveiről és céljairól			Nem szükséges		
Emberi teljesítmény és korlátok					

2006. július 5., szerda

Oktatási elemek	CRM alaptanfolyam	Üzemeltetői CRM oktatás	Repülőgéptípus-specifikus CRM oktatás	Éves időszakos CRM oktatás	Légiutas-kísérő vezetői tanfolyam
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)
A légiutas-kísérő személyzet egyes tagja szempontjából					
Ismeretek a személyiségről, emberi hibák és megbízhatóság, attitűdök és viselkedés, önértékelés					
Stressz és a stressz kezelése					
Fáradtság és élénkség	Részletesen Nem szükséges	Nem szükséges	Áttekintés	(3 éves ciklusban)	Nem szükséges
Magabiztosság					
Helyzetfelismerés, információszerzés és -feldolgozás					
A repülőgép teljes személyzetének szempontjából					
Hibamegelőzés és -feltárás					
Közös helyzetfelismerés, információ-szerzés és -feldolgozás				Áttekintés	
Terhelésvezérlés				(3 éves ciklusban)	
Hatékony kommunikáció és koordináció a személyzet összes tagja között beleértve a hajózószemélyzetet és a légiutas-kísérő személyzet tapasztalatlan tagjait, kulturális különbségek	Nem szükséges	Részletesen	A típus(ok)ra vonatkoztatva		Ismétlés (a légiutas-kísérő személyzet vezetői feladatokhoz vonatkoztatva)
Vezetés, együttműködés, szinergia, döntéshozatal, delegálás					
Egyéni és csoportfelelősségek, döntéshozatal és cselekvés					
Az utasok emberi tényezőinek felismerése és kezelése: a tömeg irányítása, stressz az utasokban, konfliktus-kezelés, egészségügyi tényezők					
A repülőgéptípusok sajátosságai (keskeny/széles törzs, egy/több fedélzet), hajózószemélyzet és légiutaskísérő-személyzet utasok összetétele és létszáma		Nem szükséges	Részletesen		

2006. július 5., szerda

Oktatási elemek	CRM alaptanfolyam	Üzemeltetői CRM oktatás	Repülőgéptípus-specifikus CRM oktatás	Éves időszakos CRM oktatás	Légiutas-kísérő vezetői tanfolyam
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)
Az üzemben tartó és a szervezet szempontjából					
A cég biztonsági kultúrája, SOP-k, szervezeti tényezők, az üzemeltetés típusához kötődő tényezők					
Hatékony kommunikáció és koordináció a többi üzemeltető személyzettel és a földi szolgálatokkal	Nem szükséges	Részletesen	A típus(ok)ra vonatkoztatva	Áttekintés (3 éves ciklusban)	
Részvétel az utastér biztonsági esemény és baleset jelentésben					
Esettanulmányok (lásd a megjegyzést)		Szükséges		Szükséges	

Megjegyzés: A (d) oszlopban, ha nem állnak rendelkezésre a releváns repülőgéptípusra specifikus esettanulmányok, akkor az üzemben tartás méretére és terjedelmére nézve releváns esettanulmányokat kell figyelembe venni.

P. RÉSZ

KÉZIKÖNYVEK, NAPLÓK ÉS FELJEGYZÉSEK

OPS 1.1040

Az Üzemben Tartási Kézikönyvekre vonatkozó általános szabályok

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv minden utasítást és információt tartalmaz, amely az üzemben tartó személyzetnek szükséges feladatainak ellátásához.

(b) A üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv, összes módosításával és javításával, nem mond ellent a légijármű üzemben tartási engedély (AOC) feltételeinek vagy bármely más rendeletnek és elfogadható a Hatóság számára, illetve ahol szükséges, azt a Hatóság jóváhagyta.

(c) Ha a Hatóság nem másként hagyta jóvá vagy nemzeti törvény nem írja elő másként, az üzemben tartó angol nyelven készítse el az Üzemben Tartási Kézikönyvet. Az üzemben tartó emellett lefordíthatja vagy használhatja a kézikönyvet vagy részeit más nyelven.

(d) Ha az üzemben tartó számára szükségessé válik az Üzemben Tartási Kézikönyveket vagy annak főbb részeit/köteteit újra elkészíteni, be kell tartania a fenti (c) albekezdést.

(e) Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvet külön kötetekben is kiadhatja.

(f) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemben tartó személyzet könnyen hozzáférjen az Üzemben Tartási Kézikönyv minden olyan részének egy példányához, amely feladatai ellátása szempontjából rájuk vonatkozik. Ezenkívül az üzemben tartó lássa el a személyzet tagjait az Üzemben Tartási Kézikönyv A. és B. részének vagy azok személyes oktatásuk szempontjából releváns fejezeteinek egy saját példányával.

2006. július 5., szerda

(g) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyvet módosítják és kijavítják, hogy a benne foglalt utasításokat és információt naprakészen tartsák. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes üzemben tartó személyzet figyelmét felhívják a feladataik szempontjából vonatkozó ilyen változásokra.

(h) Az Üzemben Tartási Kézikönyv vagy egyes részei minden birtokosa tartsa azt naprakészen az üzemben tartó által biztosított módosításokkal vagy javításokkal.

(i) Az üzemben tartó adja át a Hatóságnak a szándékolt módosításokat és javításokat hatályba lépésük előtt. Ha a módosítás az Üzemben Tartási Kézikönyv valamely olyan részét érinti, amelyet az OPS szerint jóvá kell hagyni, ezt a jóváhagyást a módosítás hatályba lépése előtt be kell szerezni. Ha biztonsági szempontból azonnali módosítások vagy javítások szükségesek, azokat azonnal ki lehet adni és alkalmazni lehet. ha megkérték valamennyi szükséges jóváhagyást.

(j) Az üzemben tartó vezesse át a Hatóság által megkövetelt valamennyi módosítást és javítást.

(k) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv korrektül tükrözi a jóváhagyott dokumentumokból és ezen jóváhagyott dokumentáció valamennyi módosításából vett információt és hogy az Üzemben Tartási Kézikönyvben nincs olyan információ, amely ellentmondana bármely jóváhagyott dokumentációnak. Ez a követelmény azonban nem gátolja meg az üzemben tartót abban, hogy konzervatívabb adatokat és eljárásokat alkalmazzon.

(l) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmát olyan formában jelenítse meg, amely nehézség nélkül használható. Az Üzemben Tartási Kézikönyv kialakítása vegye figyelembe az emberi tényező elveit.

(m) A Hatóság engedélyezheti, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv vagy részei a papírra nyomtatott megjelenítéstől eltérő módon is megjeleníthetők legyenek. Ilyen esetben biztosítani kell a hozzáférhetőség, a használhatóság és a megbízhatóság elfogadható színvonalát.

(n) Az Üzemben Tartási Kézikönyv rövidített formában történő alkalmazása nem mentesíti az üzemben tartót az OPS 1.130 előírásai alól.

OPS 1.1045

Üzemben Tartási Kézikönyv – Szerkezet és tartalom

(Lásd az OPS 1.1045 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv szerkezete a következő legyen:

– A. rész: Általános/alapok

Ez a rész tartalmazza az összes nem típushoz kötődő üzemeltetési irányelvet, utasítást és eljárást, amelyek szükségesek a biztonságos üzemeltetéshez.

– B. rész: Repülőgép üzemeltetési témakörök

Ez a rész tartalmazza az összes típushoz kötődő utasítást és eljárást, amelyek szükségesek a biztonságos üzemeltetéshez. Ebben figyelembe kell venni az üzemben tartó által alkalmazott repülőgéptípusok, változatok, illetve az egyes repülőgépek közötti eltéréseket.

2006. július 5., szerda

– C. rész: Útvonalra és repülőtérre vonatkozó utasítások és információk

Ezen rész tartalmazza az üzemeltetési területre vonatkozó összes szükséges utasítást és információt.

– D. rész: Oktatás

Ezen rész tartalmazza a személyzet számára az összes olyan oktatási utasítást, amely a biztonságos üzemben tartás érdekében szükséges.

(b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalma összhangban legyen az OPS 1.1045 1. függelékével és releváns legyen az üzemeltetés területe és típusa szempontjából.

(c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv részletes szerkezete elfogadható legyen a Hatóság számára.

OPS 1.1050

Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv

Az üzemben tartó rendelkezzen naprakész, jóváhagyott Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvvel, vagy ezzel egyenértékű dokumentációval minden egyes általa üzemeltetett repülőgépre vonatkozóan.

OPS 1.1055

Fedélzeti napló

(a) Az üzemben tartó minden egyes repülésről a következő információkat rögzítse Fedélzeti napló formájában:

(1) Repülőgép lajstromjele;

(2) Dátum;

(3) Személyzet tagjának (tagjainak) neve(i);

(4) A személyzet tagjainak szolgálati beosztása;

(5) Indulás helye;

(6) Érkezés helye;

(7) Indulás időpontja (fékoldás (off-block) időpontja);

(8) Érkezés időpontja (befékezés (on-block) időpontja);

(9) Repült órák;

(10) Repülés jellege;

(11) Események, megjegyzések (ha vannak); és

(12) Parancsnok aláírása (vagy azzal egyenértékű).

(b) Az üzemben tartó számára a hatóság engedélyezheti, hogy ne vezessen Fedélzeti Naplót, vagy ennek bizonyos részeit, ha a vonatkozó információk rendelkezésre állnak egyéb dokumentációkban.

(c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az összes bejegyzés az eseményekkel egyidejűleg történjen, és e bejegyzések véglegesek legyenek.

OPS 1.1060

Operatív repülési terv

(a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az alkalmazott operatív repülési terv és a repülés folyamán tett bejegyzések tartalmazzák a következő tételeket:

(1) A repülőgép lajstromjele;

(2) A repülőgép típusa és változata;

(3) A repülés dátuma;

2006. július 5., szerda

(4) A járat száma;

(5) A hajózószemélyzet tagjainak nevei;

(6) A hajózószemélyzet tagjainak szolgálati beosztása;

(7) Indulás helye;

(8) Indulás időpontja (fékoldás (off-block) tényleges időpontja, felszállás időpontja);

(9) Érkezés helye (tervezett és tényleges);

(10) Érkezés időpontja (tényleges leszállás és fékbehúzás (on-block) időpontja);

(11) Üzemeltetés típusa (ETOPS, VFR, átszállító járat, stb.)

(12) Útvonal és az útvonal szakaszai az ellenőrzési pontokkal/fordulópontokkal, távolságokkal, időkkel és repülési irányokkal;

(13) Tervezett utazósebesség és repülési idők az ellenőrzési pontok/fordulópontok között; Becsült és tényleges repülési idők;

(14) Biztonságos magasságok és minimális szintek;

(15) Tervezett magasságok és repülési szintek;

(16) Üzemanyag számítások (repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzések feljegyzései);

(17) A fedélzeten lévő üzemanyag a hajtóművek elindításakor;

(18) Kitérő célrepülőterek, és, ahol értelmezhető, kitérő felszálló és útbaeső repülőterek, beleértve a fenti (12), (13), (14), és (15) albekezdések által előírt információkat;

(19) ATS repülési program kiinduló engedély és későbbi ismételt engedély;

(20) Repülés közbeni újratervezés számításai; és

(21) Vonatkozó meteorológiai információ.

(b) Azok a tételek, amelyek rendelkezésre állnak egy más dokumentációkban, vagy egyéb elfogadható forrásokban, vagy pedig nem értelmezhetők az üzemeltetés típusára, kihagyhatók az operatív repülési tervből.

(c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az operatív repülési tervet és használatát leírja az Üzemben Tartási Kézikönyv.

(d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az összes bejegyzés az operatív üzemeltetési tervbe az eseményekkel egyidejűleg történjen, és ezen bejegyzések véglegesek legyenek.

OPS 1.1065

Okmányok megőrzési ideje

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden feljegyzést és vonatkozó üzemeltetési és műszaki információt az OPS 1.1065 1. függelékében előírt ideig megőriznek.

OPS 1.1070

Az üzemben tartó folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzata

Az üzemben tartó rendelkezzen naprakész jóváhagyott, az M. rész, (M.A.704) bekezdés előírásai szerinti folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzattal.

2006. július 5., szerda

OPS 1.1071

Repülőgép műszaki napló

Az üzemben tartó vezessen egy, az OPS 1.915-ben előírtak szerinti repülőgép műszaki naplót.

Az OPS 1.1045 1. függeléke

Az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalma

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza a következőket:

A. **ÁLTALÁNOS/ALAPOK**

0. AZ ÜZEMBEN TARTÁSI KÉZIKÖNYV KEZELÉSE ÉS VEZETÉSE

0.1. Bevezetés

(a) Egy nyilatkozat, hogy a kézikönyv megfelel minden vonatkozó rendeletnek és a vonatkozó légijármű-üzemeltetői engedély feltételeinek.

(b) Egy nyilatkozat, hogy a kézikönyv olyan utasításokat tartalmaz, amelyeket az érintett személyzet köteles betartani.

(c) A különböző részek, tartalmuk alkalmazhatóságuk és használatuk listája és rövid leírása.

(d) A kézikönyv használatához szükséges kifejezések és szavak magyarázata és meghatározása.

0.2. Módosítás és javítás módszere

(a) A módosítások és javítások beillesztéséért felelős személy(ek) adatai.

(b) A módosítások és javítások nyilvántartása a beillesztés dátumával és a hatálybalépés dátumával.

(c) Egy nyilatkozat, hogy a kézírásos módosítások és javítások nem engedélyezettek, kizárólag a biztonság érdekében azonnali módosítást vagy javítást igénylő helyzetekben.

(d) Az oldalak és hatálybalépésük jelölésének rendszere.

(e) A hatályos oldalak listája.

(f) A változások jelölései (szövegoldalakon, és amennyire lehetséges, térképeken és ábrákon).

(g) Ideiglenes javítások.

A kézikönyv, a módosítások és javítások elosztási rendszerének leírása.

1. SZERVEZET ÉS FELELŐSSÉGEK

1.1. Szervezeti struktúra. A szervezeti struktúra leírása, beleértve a cég általános szervezeti ábráját és az üzemeltetési részleg szervezeti ábráját. A szervezeti ábra ábrázolja az üzemeltetési részleg és a cég többi részlegének kapcsolatát. Be kell mutatni különösen az összes főosztály, osztály stb. hierarchiáját és alárendeltségi kapcsolatait, amelyek a légiüzemeltetés biztonságát érintik.

2006. július 5., szerda

1.2. Kinevezett tisztségviselők. Minden, a légiüzemeltetésért, a karbantartási rendszerért, a személyzet oktatásáért és a földi üzemeltetésért az OPS 1.175 (i) pontja szerint felelős kinevezett tisztségviselő nevét. Ez tartalmazza funkcióik és felelősségeik leírását.

1.3. Az üzemeltetési irányító személyzet felelősségei és feladatai. Az üzemeltetést irányító személyzetnek a légiüzemeltetés biztonságát és a vonatkozó szabályzatok betartását érintő feladatainak, felelősségének és hatáskörének leírása.

1.4. A parancsnok hatásköre, feladatai és felelősségei. Egy nyilatkozat, amely leírja a parancsnok hatáskörét, feladatait és felelősségeit.

1.5. A személyzet parancsnokon kívüli többi tagjának feladatai és felelősségei.

2. AZ ÜZEMELTETÉS IRÁNYÍTÁSA ÉS FELÜGYELETE

2.1. Az üzemeltetés üzemben tartó általi felügyelete. Az üzemeltetés üzemben tartó általi felügyeleti rendszerének leírása (lásd az OPS 1.175 (g) pontját). Ez mutassa be, hogy hogyan felügyelik a légiüzemeltetés biztonságát és a személyzet képzettségét. A következő témákra vonatkozó eljárásokat különösen be kell mutatni:

(a) szakszolgálati engedélyek és minősítések érvényessége;

(b) az üzemben tartó személyzet szakértelme; és

(c) a feljegyzések, repülési okmányok, és a kiegészítő információ és adatok ellenőrzése, elemzése és megőrzése.

2.2. A kiegészítő üzemeltetési utasítások és információk hatálybaléptetési rendszere. Az olyan információ hatálybeléptetésének rendszere, amely üzemeltetési jellegű, de az Üzemben Tartási Kézikönyvet kiegészíti. Tartalmazza ennek az információnak az alkalmazhatóságát és hatálybaléptetésének felelősségeit.

2.3. Balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program. A repülésbiztonsági program fő vonásainak leírása.

2.4. Üzemeltetés irányítása. Az üzemeltetés repülésbiztonsági szempontból történő irányításához szükséges eljárások és felelősségek leírása.

2.5. A Hatóság jogköre. A Hatóság jogkörének leírása. és útmutatás a személyzetnek, hogy hogyan könnyítse meg a Hatóság vizsgálatait.

3. MINŐSÉGÜGYI RENDSZER

Az alkalmazott minőségügyi rendszer leírása, amely legalább a következőket tartalmazza:

(a) minőségi politika;

(b) a minőségügyi rendszer szervezetének leírása; és

(c) a feladatok és felelősségek megosztása.

4. A SZEMÉLYZET ÖSSZETÉTELE

4.1. A személyzet összetétele. A személyzet összetétele meghatározási módszerének leírása, figyelembe véve a következőket:

(a) a használt repülőgép típusa;

(b) a folytatandó üzemeltetés területe és típusa;

(c) a repülés fázisa;

2006. július 5., szerda

(d) a minimális személyzeti követelmény és a tervezett repülési szolgálati idő;

(e) a személyzet tagjainak gyakorlottsága (összesen és a típuson), közelmúltbeli gyakorlata és képzettsége; és

(f) a parancsnok kinevezése és, ha a repülés időtartama szükségessé teszi, a parancsnok és a személyzet többi tagjainak tehermentesítési eljárásai Lásd az OPS 1.940 1. függelékét).

(g) a légiutaskísérő-személyzet vezetőjének kinevezése és, ha a repülés időtartama szükségessé teszi, a légiutaskísérő-személyzet vezetőjének és a légiutas-kísérő személyzet valamely másik tagjának tehermentesítési eljárásai.

4.2. A parancsnok kinevezése. A parancsnok kinevezésére vonatkozó szabályok.

4.3. A hajózószemélyzet munkaképtelensége. Utasítások a parancsadási jogkör sorrendjére a hajózószemélyzet munkaképtelensége esetén.

4.4. Üzemeltetés egynél több típuson. nyilatkozat arról, hogy mely repülőgépeket tekintik egy típusnak a következők céljára:

(a) a hajózószemélyzet beosztása; és

(b) a légiutaskísérő-személyzet beosztása.

5. KÉPESÍTÉSI KÖVETELMÉNYEK

5.1. Az üzemben tartó személyzet szolgálati kötelességeinek ellátásához előírt szakszolgálati engedély, minősítés(ek), képesítés/ismeret (pl. útvonalakra és repülőterekre), gyakorlat, oktatás, ellenőrzés és közelmúltban teljesített gyakorlat ismertetését tartalmazza. Figyelembe kell venni a repülőgép típusát, az üzemeltetés típusát és a személyzet összetételét.

5.2. Hajózószemélyzet

(a) parancsnok.

(b) parancsnokot tehermentesítő pilóta.

(c) másodpilóta.

(d) felügyelet alatt tevékenykedő pilóta.

(e) rendszerpult-kezelő.

(f) üzemeltetés egynél több típuson vagy változaton.

5.3. Légiutaskísérő-személyzet.

(a) légiutaskísérő-személyzet vezetője.

(b) légiutaskísérő-személyzet tagja.

(i) előírt légiutaskísérő-személyzet tagja.

(ii) a légiutaskísérő-személyzet kiegészítő tagja, valamint »szoktató« repüléseket végző légiutaskísérő.

(c) üzemeltetés egynél több típuson vagy változaton.

5.4. Oktató, ellenőrző és felügyelő személyzet.

(a) hajózószemélyzet részére.

(b) légiutaskísérő-személyzet részére.

5.5. Egyéb üzemben tartó személyzet

2006. július 5., szerda

6. EGÉSZSÉGÜGYI ÓVINTÉZKEDÉSEK A SZEMÉLYZET RÉSZÉRE

6.1. Egészségügyi óvintézkedések a személyzet részére. A személyzet tagjaira vonatkozó releváns szabályozások és útmutatás egészségügyi tekintetben, ezen belül:

(a) alkohol és más bódító italok;

(b) narkotikumok;

(c) kábítószerek;

(d) altatók;

(e) gyógyszerkészítmények;

(f) védőoltások;

(g) mélytengeri búvárkodás;

(h) véradás;

(i) étkezési óvintézkedések repülés előtt és során;

(j) alvás és pihenés; és

(k) sebészeti műtétek.

7. REPÜLÉSI IDŐ KORLÁTAI

7.1. Repülési és szolgálati idő korlátozásai és pihenési követelmények. Az üzemben tartó által a vonatkozó követelményekkel összhangban kidolgozott rendszer.

7.2. Repülési és szolgálati idő korlátozásainak túllépése és/vagy pihenőidő megrövidítése. Azok a feltételek, amelyekkel a repülési vagy szolgálati idő túlléphető vagy a pihenési időszak megrövidíthető és az ezen módosítások jelentésére alkalmazott eljárások.

8. ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK

8.1. Repülés előkészítő utasítások. Ahogy az üzemeltetésre vonatkoznak:

8.1.1. Minimális repülési magasságok. A minimális magasságok meghatározási és alkalmazási módszerének leírása, beleértve:

(a) eljárást a VFR szerinti repülések minimális magasságainak/repülési szintjeinek meghatározására; és

(b) eljárást az IFR szerinti repülések minimális magasságainak/repülési szintjeinek meghatározására.

8.1.2. A repülőterek használata engedélyezésének feltételei és felelősségei, figyelembe véve a D, E, F, G, H, I és J részek vonatkozó követelményeit.

8.1.3. Módszerek a repülőtéri üzemben tartási minimumok megállapítására. A repülőtéri üzemben tartási minimumok meghatározásának módszere IFR szerinti repülésekre az OPS 1 E részével összhangban. Utalni kell a látótávolság és/vagy a kifutópálya menti látótávolság meghatározási módszereire és a pilóták által észlelt tényleges látótávolság, a jelentett látótávolság és a jelentett kifutópálya menti látótávolság alkalmazhatóságára.

8.1.4. Repülés közbeni üzemeltetési minimumok VFR szerinti repülésekre vagy repülések VFR szerint végzett részeire és, ahol egyhajtóműves repülőgépeket használnak, utasítások az útvonalnak a biztonságos kényszerleszállást lehetővé tévő területek rendelkezésére és megválasztására.

2006. július 5., szerda

8.1.5. A repülőtéri és repülés közbeni üzemeltetési minimumok bemutatása és alkalmazása

8.1.6. Meteorológiai információ értelmezése. Magyarázó anyag az üzemeltetés területére vonatkozó MET előrejelzések és MET jelentések dekódolásához, beleértve a feltételes kifejezések dekódolását.

8.1.7. A repülőgépen szállított üzemanyag, olaj és víz-metanol mennyiségének meghatározása. A módszerek, amelyekkel repülés közben meg lehet határozni és követni lehet a szállítandó üzemanyag, olaj és víz-metanol mennyiségét. Ez a fejezet tartalmazzon utasításokat a fedélzeten szállított folyadék mérésére és elosztására is. Ezek az utasítások vegyék figyelembe az összes körülményt, amely repülés közben valószínűleg előfordulhat, beleértve a repülés közbeni újratervezés és a repülőgép egy vagy több hajtóműve meghibásodásának lehetőségét. Ugyancsak le kell írni az üzemanyag és olaj feljegyzések vezetésének rendszerét.

8.1.8. Tömeg és tömegközéppont. A tömeg és tömegközéppont általános elvei, beleértve:

(a) a meghatározásokat;

(b) a tömeg- és tömegközéppont számítások elkészítésének és elfogadásának módszereit, eljárásait és felelősségeit;

(c) a standard és/vagy tényleges tömeg használatának politikáját;

(d) az alkalmazandó utas-, csomag-, és rakománytömeg meghatározásának módszerét;

(e) a különböző típusú üzemeltetésekhez és repülőgéptípusokhoz alkalmazandó utas- és csomagtömegeket;

(f) általános utasításokat és információt, amely a különböző típusú használt tömeg és súlypont számítások verifikálásához szükséges;

(g) az utolsó pillanatban történt változásokkal kapcsolatos eljárásokat;

(h) az üzemanyag, olaj és a víz-metanol fajsúlyát; és

(i) ültetési politikát/eljárásokat.

8.1.9. ATS repülési terv. A légiforgalmi irányító szolgálati terv elkészítésének és benyújtásának eljárásai. A figyelembe vett tényezők között szerepeljen mind az egyedi, mind az ismétlődő repülési tervek benyújtása.

8.1.10. Operatív repülési terv. Az operatív repülési terv elkészítésének és elfogadásának eljárásai. Le kell írni az operatív repülési terv használatát példákkal a használt operatív repülési terv formátumokról.

8.1.11. Üzemben tartói repülőgép műszaki napló. Le kell írni az üzemben tartó repülőgép műszaki naplójával kapcsolatos felelősségeket és használatát, példákkal a használt formátumról.

8.1.12. A fedélzeten szállítandó okmányok, űrlapok és kiegészítő információ.

8.2. Földi kiszolgálási utasítások

8.2.1. Üzemanyag-feltöltési/-leeresztési eljárások. Az üzemanyag feltöltési/leeresztési eljárások leírása, beleértve a következőket:

(a) az üzemanyag-feltöltés és -leeresztés folyamán betartandó biztonsági óvórendszabályok, beleértve ezen műveletek végrehajtását az APU működésekor, vagy ha egy gázturbinás hajtómű működik, miközben a légcsavar-fékek bekapcsolt helyzetben vannak;

(b) üzemanyag-feltöltés és -leeresztés az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor; és

(c) óvintézkedések az üzemanyagok összekeverésének elkerülésére.

2006. július 5., szerda

8.2.2. Biztonsággal kapcsolatos repülőgép- utas- és rakománykezelési eljárások. Az ülések elosztásakor és az utasok be- és kiszállásakor, valamint a repülőgép be- és kirakodásakor alkalmazandó eljárások leírása. Szintén meg kell adni a további, a biztonság elérést szolgáló eljárásokat a repülőgép parkolása során. A kezelési eljárásoknak tartalmazniuk kell a következőket:

(a) gyerekek/csecsemők, beteg utasok és mozgáskorlátozott személyek;

(b) nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben lévő személyek szállítása;

(c) kézipoggyász megengedett méretei és súlya;

(d) tárgyak berakodása és rögzítése a repülőgépen;

(e) speciális rakományok és a rakományfülkék osztályozása;

(f) földi berendezések elhelyezése;

(g) repülőgép ajtóinak működtetése;

(h) biztonság parkoló pozícióban, beleértve a tűz megelőzését, a befúvási és kiszívási területeket;

(i) eljárások a hajtómű indításakor, a parkolóból történő elinduláskor és a megérkezéskor ideértve a tolatási és vontatási műveleteket;

(j) Repülőgépek javítása; és

(k) Repülőgépek kiszolgálásának okmányai és űrlapjai;

(l) A repülőgépen lévő ülések több személy által történő elfoglalása.

8.2.3. Beszállás megtagadásának eljárásai. Eljárások annak biztosítására, hogy azok a személyek, akik bódultnak látszanak vagy akiknek a viselkedése vagy fizikai jelek azt mutatják, hogy kábítószerek befolyása alatt állnak, kivéve az orvosi pacienseket és a megfelelő felügyelet alatt lévő személyeket, ne engedik beszállni. Ez nem vonatkozik a megfelelő felügyelet alatt álló orvosi paciensekre.

8.2.4. Jégmentesítés és jegesedésgátlás a földön. A földön lévő repülőgépek jégmentesítési és jegesedésgátlási politikájának leírása. Ezek tartalmazzák a jegesedés és a repülőgépek más szennyeződései típusainak és hatásainak leírását állás, földi mozgás és felszállás során. Emellett le kell írni a használt folyadéktípusokat, beleértve:

(a) a márka- vagy kereskedelmi neveket;

(b) jellemzőket;

(c) hatásukat a repülőgép teljesítményére;

(d) a késleletetési időtartamokat; és

(e) a használat közben szükséges óvintézkedéseket.

8.3. Repülési eljárások

8.3.1. VFR/IFR politika. A repülések VFR szerinti folytatásának engedélyezését, vagy a repülések IFR szerinti folytatásának megkövetelését, vagy a kettő közötti váltást szabályozó politika leírása.

2006. július 5., szerda

8.3.2. Navigációs eljárások. Az összes, az üzemeltetés típusára (típusaira) és területére (területeire) vonatkozó összes navigációs eljárás leírása. Figyelembe kell venni a következőket:

(a) Standard navigációs eljárások a billentyűzeti bevitelek ellenőrzésére, ahol ezek befolyásolják egy repülőgép által követett repülési útvonalat;

(b) MNPS és POLAR és navigáció más kijelölt területeken;

(c) RNAV;

(d) Repülés közbeni újratervezés

(e) Eljárások a rendszer teljesítménycsökkenése esetén; és

(f) RVSM

8.3.3. Magasságmérő beállítási eljárások, ideértve, ahol értelmezhető, a következők használatát:

– metrikus magasságmérési és átszámítási táblázatok, és

– QFE üzemeltetési eljárások.

8.3.4. Magasságra figyelmeztető rendszer eljárásai

8.3.5. Földközelségjelző rendszer/Terepelkerülésre figyelmeztető rendszer. Eljárások és utasítások a terepnek való szabályozott nekirepülés elkerülésére, beleértve a nagy leereszkedési sebesség korlátozását a talajfelszínhez közel (a kapcsolódó oktatási követelményeket a D.2.1. pont tartalmazza).

8.3.6. TCAS/ACAS használati politikája és eljárásai

8.3.7. Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás politikája és eljárásai

8.3.8. Kedvezőtlen és potenciálisan veszélyes légköri körülmények. Eljárások kedvezőtlen és potenciálisan veszélyes légköri körülmények között és/vagy ezek elkerülésére, beleértve:

(a) zivatarokat;

(b) jegesedési körülményeket;

(c) turbulenciát;

(d) szélnyírást;

(e) orkáncsatornát;

(f) vulkáni hamufelhőket;

(g) erős csapadékot;

(h) homokviharokat;

(i) hegyek által keltett légörvényeket; és

(j) jelentős hőmérsékletváltozásokat.

8.3.9. Légijármű által keltett turbulencia. A légijármű által keltett turbulencia leválási kritériumai, figyelembe véve a repülőgéptípusokat, széljárást és a kifutópálya elhelyezkedését.

8.3.10. A személyzet tagjai szolgálati helyeiken. A személyzet tagjaival szembeni követelmény, hogy kijelölt szolgálati helyeiken vagy üléseikben tartózkodjanak a repülés különböző fázisaiban vagy bármikor, amikor a biztonság szempontjából szükségesnek bizonyul, és szintén tartalmazzon eljárásokat a pilótafülkében folytatott ellenőrzött pihenésre.

8.3.11. A biztonsági övek használata a személyzet és az utasok által. Az előírás a személyzet tagjai és az utasok számára, hogy használják a biztonsági öveket és/vagy hevedereket a repülés különböző fázisaiban vagy bármikor, amikor a biztonság szempontjából szükségesnek bizonyul.

2006. július 5., szerda

8.3.12. A pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése. A nem a hajózószemélyzethez tartozó személyek pilótafülkében történő tartózkodása engedélyezésének feltételei. A Hatóság ellenőreinek beengedésére vonatkozó politikát is tartalmaznia kell.

8.3.13. A személyzet üres üléseinek használata. A személyzet üres ülései használatának feltételei és eljárásai.

8.3.14. A személyzet tagjainak munkaképtelensége. A személyzet tagjai repülés közbeni munkaképtelensége esetén követendő eljárások. Tartalmazzon példákat a munkaképtelenségre és felismerésének módját.

8.3.15. Utastér biztonsági követelményei. Eljárások a következőkre:

(a) az utastér előkészítése a repüléshez, repülés közbeni követelmények és felkészülés a leszállásra, ideértve az utastér és a konyhák biztonságossá tételének eljárásait;

(b) eljárások annak biztosítására, hogy az utasokat olyan helyre ültessék, ahol, ha vészkiürítésre van szükség, a legjobban segítik és nem gátolják a repülőgép kiürítését;

(c) az utasok be- és kiszállása során követendő eljárások; és

(d) eljárások, amikor üzemanyagot töltenek/eresztenek le az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor.

(e) dohányzás a fedélzeten.

8.3.16. Utastájékoztató eljárások. Az utastájékoztatási eljárások tartalma, eszközei és időzítése az OPS 1.285-tel összhangban.

8.3.17. Eljárások abban az esetben, ha a repülőgép üzemeltetésekor a fedélzeten előírt kozmikus vagy naptól eredő sugárzást érzékelő berendezést visznek magukkal. Eljárások a kozmikus vagy naptól eredő sugárzást érzékelő berendezés alkalmazására, és a jelzett adatok rögzítésére, beleértve a végrehajtandó intézkedéseket abban az esetben, ha a sugárzás meghaladja az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt határértékeket. Kiegészítésül a követendő eljárások – beleértve az ATS eljárásait – abban az esetben, ha döntés történt a süllyedésre vagy az útvonal módosítására.

8.3.18. Robotpilóta és tolóerő-automata alkalmazásának politikája.

8.4. Üzemeltetés minden időjárásban. A minden időjárásban folytatott üzemeltetéssel kapcsolatos eljárások (Lásd az OPS D. és E. részeit is).

8.5. ETOPS. Az ETOPS üzemeltetési eljárások leírása.

8.6. A minimális felszereltségi lista és a Konfigurációtól való eltérések jegyzéke használata

8.7. Nem kereskedelmi célú repülések. Eljárások és korlátozások a következőkhöz:

(a) oktatórepülések;

(b) tesztrepülések;

(c) átadó repülések;

(d) átszállító repülések;

(e) bemutató repülések; és

(f) helyzetazonosító repülések, beleértve azon személyek listáját, akik szállíthatók ezeken a repüléseken.

2006. július 5., szerda

8.8. Oxigénellátás követelményei

8.8.1. Azoknak a feltételeknek az elmagyarázása, amelyek között oxigént kell biztosítani és használni.

8.8.2. Az oxigénellátási követelmények a következők számára:

(a) hajózószemélyzet;

(b) légiutaskísérő-személyzet; és

(c) utasok.

9. VESZÉLYES ÁRUK ÉS FEGYVEREK

9.1. Információ, utasítások és általános útmutatás a veszélyes áruk szállításához, beleértve a következőket:

(a) az üzemben tartó politikája a veszélyes áruk szállítására;

(b) útmutatás a veszélyes áruk átvételének, címkézésének, kezelésének, elhelyezésének és elkülönítésének követelményeiről;

(c) eljárások a veszélyes árukkal kapcsolatos vészhelyzetek kezelésére;

(d) az összes érintett személyzet feladatai az OPS 1.1215 szerint; és

(e) utasítások az üzemben tartó alkalmazottainak szállítására.

9.2. Azok a feltételek, amelyek között fegyverek és hadi és sportfegyverek lőszerei szállíthatóak.

10. BIZTONSÁG

10.1. Nem bizalmas jellegű biztonsági utasítások és útmutatás, amelyeknek tartalmazniuk kell az üzemben tartó személyzet hatáskörét és felelősségeit. A fedélzeten megtörtént bűncselekmények, mint a jogellenes beavatkozás, szabotázs, bombafenyegetés és repülőgépeltérítés kezelésének és bejelentésének eljárásait szintén be kell építeni.

10.2. A megelőző biztonsági intézkedések és oktatás leírása.

Megjegyzés: A biztonsági utasítások és útmutatás egy része bizalmasan kezelhető.

11. ESEMÉNYEK KEZELÉSE, ÉRTESÍTÉSE ÉS JELENTÉSE

Eljárások az események kezelésére, értesítésére és jelentésére. Ez a fejezet tartalmazza a következőket:

(a) Az események és az összes érintett személyzet vonatkozó felelősségeinek definíciói;

(b) Mindenfajta esemény jelentésére használt űrlapok szemléltetése (vagy maguknak az űrlapoknak a másolatai), utasítások kitöltésükre, a címek, amelyekre el kell őket küldeni és az erre engedélyezett idő;

(c) Baleset esetére annak leírása, hogy a cég mely részlegeit, mely Hatóságokat és más szervezeteket kell értesíteni, ezt hogyan kell végrehajtani és milyen sorrendben;

(d) Eljárások a légiforgalmi irányító egységek szóbeli értesítésére az ACAS RA-kat, madárveszélyt, veszélyes árukat és veszélyes körülményeket érintő eseményekről;

(e) Eljárások írásbeli jelentések benyújtására a légiforgalmi eseményekről, ACAS RA-król, madárral való ütközésekről, veszélyes árukkal kapcsolatos eseményekről és balesetekről és jogellenes beavatkozásról;

(f) Jelentési eljárások az OPS 1.085 (b) pontjának és az OPS 1.420-nak a betartására. Ezek az eljárások tartalmazzák a személyzet tagjai által követendő, biztonsággal kapcsolatos belső jelentési eljárásokat, amelyeket úgy alakítanak ki, hogy biztosítsák, hogy a parancsnokot azonnal tájékoztassák minden eseményről, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a biztonságot a repülés folyamán és hogy megkapjon minden releváns információt.

12. A REPÜLÉS SZABÁLYAI

A repülés szabályai, beleértve a következőket:

(a) látva és műszeres repülési szabályok;

(b) a repülési szabályok területi alkalmazása;

(c) kommunikációs eljárások, beleértve a COM meghibásodáskori eljárásokat;

(d) információ és utasítások a polgári repülőgépek üzeneteinek lehallgatásával kapcsolatosan;

(e) a körülmények, amelyek között figyelni kell a rádiót;

(f) jelzések;

(g) az üzemeltetéskor használt időrendszer;

(h) ATC engedélyek, a repülési terv betartása és helyzetjelentések;

(i) a korlátozott, tiltott vagy veszélyes területen repülő vagy oda berepülni szándékozó engedély nélküli repülőgép figyelmeztetésére használt vizuális jelzések;

(j) eljárások a balesetet észlelő vagy vészjelzést (segélykérő hívást) vevő pilóták részére;

(k) a túlélők által használt földi/légi vizuális kód, jelzési segédeszközök leírása és használata; és

(l) vészjelzések (segélykérő jelzések) és sürgető jelzések.

13. BÉRLÉS

A bérlés üzemeltetési intézkedéseinek, a kapcsolódó eljárásoknak és vezetési felelősségeknek a leírása.

B. **REPÜLŐGÉP ÜZEMELTETÉSI TÉMAKÖRÖK – TÍPUSHOZ KAPCSOLÓDÓK**

A típusok és a típusok változatai közötti különbségek figyelembevétele a következő fejezetekben:

0. ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓ ÉS MÉRTÉKEGYSÉGEK

0.1. Általános információ (pl. a repülőgépek méretei), beleértve az érintett repülőgéptípus üzemeltetésekor használt mértékegységeket és a átszámítási táblázatokat.

1. KORLÁTOZÁSOK

1.1. Az engedélyezett korlátozások és az alkalmazandó üzemeltetési korlátozások leírása, beleértve a következőket:

(a) engedélyezett státus (pl. CS-23, CS-25, ICAO 16. függelék (CS-36 és CS-34) stb);

(b) minden repülőgéptípus utasülés-rendje beleértve egy ábrás bemutatást;

(c) a jóváhagyott üzemeltetési típusok (pl.. VFR/IFR, CAT II/III, RNP Típus, repülés tudott jegesedési körülmények között stb.);

(d) a személyzet összetétele;

(e) tömeg és tömegközéppont;

2006. július 5., szerda

(f) sebességkorlátozások;

(g) repülési pálya(pályák);

(h) szélkorlátozások beleértve az üzemeltetést szennyezett kifutópályákon;

(i) teljesítménykorlátok a vonatkozó konfigurációkra;

(j) kifutópálya lejtés;

(k) korlátozások nedves és szennyezett kifutópályákon;

(l) repülőgépsárkány szennyezettsége; és

(m) rendszerekre vonatkozó korlátozások.

2. NORMÁL ELJÁRÁSOK

2.1. A személyzet normál eljárásai és a rájuk ruházott feladatok, a megfelelő ellenőrző listák, az ellenőrző listák használatának rendszere és egy utasítás a szükséges koordinációs eljárásokról a hajózószemélyzet és a légiutaskísérő-személyzet között. A következő normál eljárásokat és feladatokat kell tartalmazza:

(a) repülés előtti;

(b) indulás előtti;

(c) magasságmérő beállítása és ellenőrzése;

(d) gurulás, felszállás és emelkedés;

(e) zajcsökkentés;

(f) utazórepülés és süllyedés;

(g) megközelítés és leszállás előkészítési eligazítás;

(h) VFR szerinti megközelítés;

(i) műszeres megközelítés;

(j) látással történő megközelítés és körözés;

(k) megszakított megközelítés;

(l) normál leszállás;

(m) leszállás után; és

(n) üzemeltetés nedves és szennyezett kifutópályákon.

3. RENDKÍVÜLI ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK

3.1. A rendkívüli és vészhelyzeti eljárások és a személyzetre ruházott feladatok, a megfelelő ellenőrző listák, az ellenőrző listák használatának rendszere és egy utasítás a szükséges koordinációs eljárásokról a hajózószemélyzet és a légiutaskísérő-személyzet között. A következő rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat és feladatokat kell tartalmazza:

(a) a személyzet munkaképtelensége;

(b) tűz és füst gyakorlatok;

(c) repülés megszűnt és részben megszűnt utastéri túlnyomás esetén;

(d) szerkezeti korlátok túllépése, mint amilyen a leszállás túlsúllyal;

(e) kozmikus sugárzás határértékének túllépése;

(f) villámcsapások;

(g) vészjelzések, valamint az ATC figyelmeztetése vészhelyzetekre;

(h) hajtómű meghibásodása;

(i) rendszer meghibásodások;

(j) útmutatás kitérésre súlyos technikai hiba esetén;

(k) földközelségi figyelmeztetés;

(l) TCAS figyelmeztetés;

(m) szélnyírás; és

(n) kényszerleszállás/kényszerleszállás vízre; és

(o) indulási tartalék eljárások.

4. TELJESÍTMÉNY

4.0. A teljesítményadatokat olyan formában kell megadni, hogy nehézségek nélkül használhatók legyenek.

4.1. Teljesítményadatok. Anyagot kell tartalmazzon a teljesítményről, amely biztosítja a szükséges adatokat az OPS 1 F., G., H. és I. részében szereplő teljesítménykövetelmények betartásához és lehetővé teszi a következők meghatározását:

(a) felszállási emelkedési határok – tömeg, magasság, hőmérséklet;

(b) felszállópálya hossza (száraz, nedves, szennyezett);

(c) nettó repülési útvonal az akadályok elkerülési számításához vagy, ahol értelmezhető, felszállási útvonal;

(d) gradiensveszteség bedöntött emelkedés esetén;

(e) útvonal emelkedési korlátok;

(f) megközelítési emelkedési korlátok;

(g) leszállási emelkedési korlátok;

(h) leszállópálya hossza (száraz, nedves, szennyezett) beleértve egy rendszer vagy eszköz repülés közbeni meghibásodásának hatását, ha befolyásolja a leszállási úthosszat;

(i) fékenergia korlátai; és

(j) a repülés különböző fázisaiban alkalmazható sebességek (figyelembe véve a nedves vagy szennyezett kifutópályákat is).

4.1.1. Kiegészítő adatok a jegesedési körülmények közötti repülésekre. Tartalmaz valamennyi engedélyezett teljesítményt egy megengedhető konfigurációra vagy eltérő konfigurációra, mint amilyen egy csúszásgátló üzemképtelensége.

4.1.2. Amennyiben az adott teljesítményosztályra vonatkozó szükséges teljesítmény adat nem áll rendelkezésre a jóváhagyott AFM-ben. akkor a Hatóság által elfogadott más adatot kell szerepeltetni. Az Üzemben Tartási Kézikönyv alternatívaként tartalmazhat kereszthivatkozást az AFM-ben szereplő jóváhagyott adatokra, ha nem valószínű, hogy ezeket az adatokat gyakran vagy vészhelyzetben használni fogják.

4.2. További teljesítmény adatok. További teljesítmény adatok, ha alkalmazhatóak, ideértve a következőket:

(a) emelkedési gradiens az összes hajtóművel;

(b) széleltérítési adatok;

(c) a jégmentesítő/jegesedésgátló folyadékok hatása;

2006. július 5., szerda

(d) repülés kieresztett futóművel;

(e) 3 vagy több hajtóműves repülőgépekre egy üzemképtelen hajtóművel végzett műszaki átrepülések; és

(f) A CDL előírásai szerint végrehajtott repülések.

5. A REPÜLÉS TERVEZÉSE

5.1. A repülés előtti és közbeni tervezéshez szükséges adatok és utasítások, beleértve olyan tényezőket, mint a sebesség ütemtervek és teljesítménybeállítások. Ahol értelmezhető, tartalmazza a leállított hajtóműves üzemben tartását, ETOPS-ot (különösen az utazósebességet egy üzemképtelen hajtóművel és a maximális távolságot egy megfelelő repülőtértől, az OPS 1.245-tel összhangban meghatározva) és a repüléseket elszigetelt repülőterekre.

5.2. A repülés különböző fázisaiban szükséges üzemanyag kiszámítása az OPS 1.255-tel összhangban.

6. TÖMEG ÉS SÚLYPONT

Utasítások és adatok a tömeg és súlypont számításához, ideértve:

(a) a számítási rendszert (pl. index rendszer);

(b) információt és utasításokat a tömeg és súlypont dokumentáció elkészítéséhez, beleértve a kézzel és számítógéppel elkészített típusokat;

(c) tömegek és tömegközéppontok korlátozását az üzemben tartó által használt típusokra, változatokra vagy egyedi repülőgépekre; és

(d) száraz üzemeltetési tömeget és hozzátartozó tömegközéppontot vagy indexet.

7. RAKODÁS

Eljárások és előírások a rakomány berakodására és rögzítésére a repülőgépen.

8. KONFIGURÁCIÓTÓL VALÓ ELTÉRÉSEK JEGYZÉKE

A konfigurációtól való eltérések jegyzéke(i) (CDL), ha a gyártó átadta, figyelembe véve az üzemeltetett repülőgéptípusokat és -változatokat, beleértve a követendő eljárásokat, ha egy repülőgépet CDL-jének feltételei szerint indítanak el.

9. MINIMÁLISAN SZÜKSÉGES FELSZERELÉSEK LISTÁJA

A minimálisan szükséges felszerelések listája (MEL), figyelembe véve az üzemeltetett repülőgéptípusokat és -változatokat és az üzemeltetési típusokat/területeket. A MEL tartalmazza a navigációs berendezéseket és vegye figyelembe az üzemeltetési útvonalra és területre szükséges teljesítményt.

10. ÉLETMENTŐ ÉS VÉSZHELYZETI ESZKÖZÖK, BELEÉRTVE AZ OXIGÉNT

10.1. A megteendő útvonalakon szállítandó életmentő és vészhelyzeti eszközök listája és ezen felszerelés felszállás előtti működésképességi ellenőrzésének eljárásai. A életmentő és vészhelyzeti eszközök elhelyezésére, hozzáférhetőségére és használatára vonatkozó utasításokat és a kapcsolódó ellenőrző listákat is tartalmazza.

10.2. A szükséges és rendelkezésre álló oxigénmennyiség meghatározásának eljárása. Figyelembe kell venni a repülés jellegét, a helyet foglaló személyek számát és az utastér túlnyomásának lehetséges megszűnését. A biztosított információ olyan formában jelenjen meg, amely nehézség nélkül használható.

2006. július 5., szerda

11. VÉSZKIÜRÍTÉSI ELJÁRÁSOK

11.1. Utasítások a vészkiürítés előkészítésére, beleértve a személyzet koordinációját és a vészhelyzeti szolgálati helyek kijelölését.

11.2. Vészkiürítési eljárások. A személyzet minden tagjának feladatai a repülőgép gyors kiürítésében és az utasok kezelése kényszerleszállás, vízre történő kényszerleszállás és egyéb vészhelyzetek esetén.

12. A REPÜLŐGÉP RENDSZEREI

A repülőgép rendszereinek leírása, kapcsolódó vezérlőszervek, jelzések és használati utasítások.

C. **ÚTVONALI ÉS REPÜLŐTÉRI UTASÍTÁSOK ÉS INFORMÁCIÓ**

1. Utasítások és információ a kommunikációról, navigációról és repülőterekről, ideértve a minimális repülési szinteket és magasságokat minden megteendő útvonalra és az üzemeltetési minimumokat minden használni tervezett repülőtérre, beleértve a következőket:

(a) minimális repülési szint/magasság;

(b) üzemeltetési minimumok az indulási, cél- és kitérő repülőterekre;

(c) kommunikációs eszközök és navigációs segédeszközök;

(d) kifutópálya adatok és repülőtéri segédeszközök;

(e) megközelítés, megszakított megközelítés és indulás eljárásai, beleértve a zajcsökkentési eljárásokat;

(f) COM meghibásodás eljárásai;

(g) kutatási és mentési eszközök a területen, amely felett a repülőgép repülni szándékozik;

(h) a repülés típusával és a megteendő útvonallal kapcsolatban a fedélzeten szállítandó léginavigációs térképek leírása, beleértve érvényességük ellenőrzésének módszereit;

(i) léginavigációs információ és MET szolgáltatások rendelkezésre állása;

(j) repülés közbeni COM/NAV eljárások;

(k) repülőterek csoportosítása a hajózószemélyzet ismeret-minősítése szempontjából

(l) Speciális repülőtéri korlátozások (teljesítménykorlátozások és üzemeltetési eljárások).

D. **OKTATÁS**

1. Az oktatási tanmenetek és ellenőrzési programok minden, a repülés előkészítésével és/vagy lebonyolításával kapcsolatos üzemeltetési feladattal megbízott üzemeltető személyzet számára.

2. Az oktatási tanmenetek és ellenőrzési eljárások tartalmazzák a következőket:

2.1. Hajózószemélyzet számára. Az összes, az E. és N. részben előírt vonatkozó témát;

2.2. Légiutaskísérő-személyzet számára. Az összes, az O. részben előírt vonatkozó témát;

2.3. Az érintett üzemben tartó személyzet számára, beleértve a személyzet tagjait:

(a) Az összes, az R. (Veszélyes áruk légi szállítása) részben előírt vonatkozó témát; és

(b) A összes, az S. (Védelem) részben előírt vonatkozó témát.

2006. július 5., szerda

2.4. Azon üzemben tartó személyzet számára, akik a személyzetnek nem tagjai (pl. diszpécser, kiszolgáló személyzet stb.). Az összes, az OPS-ben előírt releváns téma, amely feladataikra vonatkozik.

3. Eljárások

3.1. Oktatási és ellenőrzési eljárások.

3.2. Abban az esetben követendő eljárások, ha a személyzet nem éri el vagy nem tartja fent az előírt szintet.

3.3. Eljárások annak biztosítására, hogy kereskedelmi célú légiszállítási repüléseken nem szimulálnak rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások vagy azok egy részének alkalmazását igénylő rendkívüli vagy vészhelyzeteket vagy IMC szimulációt.

4. A megőrzendő dokumentáció és a megőrzési idők előírása. (Lásd az OPS 1.1065 1. függelékét.)

Az OPS 1.1065 1. függeléke

Dokumentumok megőrzési ideje

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az alábbi információt elfogadható formában, a Hatóság által hozzáférhetően megőrizzenek az alábbi táblázatokban szereplő ideig.

Megjegyzés: A karbantartási feljegyzésekre vonatkozó további információt tartalmaz az M. rész.

1. táblázat

Egy repülés előkészítése és végrehajtása során használt információ

Egy repülés előkészítése és végrehajtása során használt, az OPS 1.135-ben előírt információ	
Operatív repülési terv	3 hónap
Repülőgép műszaki napló	36 hónap az utolsó bejegyzés dátuma után, az M. rész M.A.306(c)-vel összhangban
Útvonalspecifikus NOTAM/AIS tájékoztató dokumentáció, ha az üzemben tartó szerkesztette	3 hónap
Tömeg és súlypont dokumentáció	3 hónap
Értesítés a speciális rakományokról, beleértve a veszélyes árukat	3 hónap

2. táblázat

Jelentések

Jelentések	
Fedélzeti napló	3 hónap
Minden, az OPS 1.420-ban leírt vagy bármely olyan eset részleteinek feljegyzésére szolgáló repülési jelentés(ek), amelyek feljegyzését/jelentését a parancsnok szükségesnek tartja	3 hónap
Jelentések a szolgálati idők túllépéséről és/vagy a pihenési idők megrövidítéséről	3 hónap

2006. július 5., szerda

3. táblázat

Hajózószemélyzet dokumentációi

Hajózószemélyzet dokumentációi	
Repülési, szolgálati és pihenési idő	15 hónap
Szakszolgálati engedély	Amíg a hajózószemélyzeti tag az üzemben tartónál gyakorolja az engedély jogosultságait
Típusátállási oktatás és ellenőrzés	3 év
Parancsnoki tanfolyam (ellenőrzéssel együtt)	3 év
Időszakos oktatás és ellenőrzés	3 év
Bármely pilótaülésben történő üzemeltetés oktatás és ellenőrzés	3 év
Közelmúltbani gyakorlat (OPS 1.970 hivatkozás)	15 hónap
Útvonal és repülőtér ismeret (OPS 1.975 hivatkozása)	3 év
Oktatás és képzés speciális üzemeltetéshez, ha az OPS előírja (pl. ETOPS II/III kategóriás üzemeltetés)	3 év
Veszélyes áruk oktatás, ahogy megfelelő	3 év

4. táblázat

Légiutas-kísérő személyzet dokumentációi

Légiutas-kísérő személyzet dokumentációi	
Repülési, szolgálati és pihenési idő	15 hónap
Alapképzés, típusátállási oktatás és különbségek oktatása (beleértve az ellenőrzést)	Amí a légiutaskísérő-személyzet tagját az üzemben tartó alkalmazza
Időszakos és felfrissítő oktatás (beleértve az ellenőrzést)	12 hónapig, miután a légiutaskísérő-személyzet tagja kilépett az üzemben tartó alkalmazásából
Veszélyes áruk oktatás, ahogy megfelelő	3 év

5. táblázat

Egyéb üzemeltető személyzet dokumentációi

Egyéb üzemeltető személyzet dokumentációi	
Egyéb olyan személyzet oktatási/minősítési dokumentációi, akik számára az OPS jóváhagyott oktatási programot ír elő	Utolsó két oktatás feljegyzései

6. táblázat

Egyéb dokumentációk

Egyéb dokumentációk	
Kozmikus és napból származó sugárzás dózisának dokumentációja	12 hónapig miután a személyzet tagja kilépett az üzemben tartó alkalmazásából
minőségügyi rendszer dokumentációi	5 év
Veszélyes áruk szállításának dokumentációja	3 hónap a repülés befejezése után
Veszélyes áruk jóváhagyásának ellenőrzőlistája	3 hónap a repülés befejezése után

2006. július 5., szerda

Q. RÉSZ

REPÜLÉSI ÉS SZOLGÁLATI IDŐ KORLÁTAI ÉS PIHENÉSI KÖVETELMÉNYEK

OPS 1.1090

Cél és hatókör

1. Az üzemben tartó alakítson ki a személyzet tagjai számára egy, a repülési és szolgálati idő korlátozásaira és a pihenési követelményekre vonatkozó rendszert (FTL).

2. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden járatán:

2.1. A repülési és szolgálati idő korlátozásaira és a pihenési követelményekre vonatkozó rendszer megfelel mind:

a) a jelen rész előírásainak; mind

b) bármely, a Hatóság által a jelen rész előírásainak megfelelően a biztonság fenntartása érdekében rögzített további előírásnak.

2.2. A járatokat úgy kell megtervezni, hogy a megengedhető repülési szolgálati időn belül teljesítsék azokat, figyelembe véve a repülés előtti feladatokhoz szükséges időt, a repülési és fordulási időt.

2.3. A szolgálati beosztási jegyzékeket a személyzet tagjai számára a megfelelő pihenés megtervezése céljából elegendő idővel előre kell elkészíteni és közzétenni.

3. Az üzemben tartó felelőssége

3.1. Az üzemben tartó a személyzet minden tagja számára jelöljön ki egy bázishelyet.

3.2. Az üzemben tartóktól elvárt, hogy értékeljék a repülési szolgálati időszakok és pihenési időszakok gyakorisága és elosztása közötti kapcsolatokat, és megfelelően figyelembe vegyék a hosszú szolgálati idők között minimális pihenési idővel történő munkavégzés halmozódó hatásait.

3.3. Az üzemben tartók úgy kötelesek megállapítani a szolgálatok ütemezését, hogy elkerüljék az olyan nemkívánatos gyakorlatot, mint a váltakozó nappali/éjszakai szolgálat vagy a személyzet tagjainak olyan beosztása, amely a rögzült alvás/munka mintát jelentősen megzavarja.

3.4. Az üzemben tartók kötelesek helyi szabadnapokat betervezni és a személyzet tagjait erről előzetesen értesíteni.

3.5. Az üzemben tartók kötelesek gondoskodni arról, hogy a pihenési időszakok elegendő időt biztosítsanak, hogy a személyzet az előző szolgálatok hatásán túl legyen és jól kipihent legyen a következő repülési szolgálati időszak kezdetére.

3.6. Az üzemben tartók gondoskodjanak arról, hogy a repülési szolgálati időszakokat úgy tervezzék, hogy a személyzet tagjai kellőképpen kipihentek legyenek, és biztonsági szempontból minden körülmények között kielégítő színvonalon tudjanak dolgozni.

4. A személyzet tagjának felelőssége

4.1. A személyzet egy tagja sem dolgozhat úgy egy repülőgépen, hogy tudja, fáradt vagy fáradt lehet, vagy ha olyan mértékben nem érzi magát alkalmas állapotban, hogy a járatot veszélyeztetheti.

4.2. A személyzet tagjainak optimálisan ki kell használniuk a pihenésre rendelkezésre álló lehetőségeket és időt, és megfelelően kell megtervezniük és kihasználniuk pihenési időszakaikat.

2006. július 5., szerda

5. A Polgári Légiközlekedési Hatóság felelőssége

5.1. Eltérések

5.1.1. A 8. cikk előírásaira is figyelemmel, a Hatóság a jelen rész előírásaitól eltéréseket engedélyezhet az érintett tagállamban hatályos törvényeknek és eljárásoknak megfelelően és az érdekelt felekkel konzultálva.

5.1.2. Minden üzemben tartó az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve köteles bemutatni a Hatóságnak, hogy az eltérés iránti kérelme egyenértékű biztonsági szintet nyújt.

Ezen eltéréseket megfelelő enyhítő intézkedéseknek kell kísérniük, ahol ez szükséges.

OPS 1.1095

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározások érvényesek:

1.1. Megerősített hajózószemélyzet:

Egy hajózószemélyzet, amely a repülőgép üzemeltetéséhez szükséges legkisebb létszámnál nagyobb létszámú, és amelyben bármely tag elhagyhatja beosztását és a hajózószemélyzet másik, megfelelő képzettséggel rendelkező tagja léphet helyébe.

1.2. Blokkidő:

Az eltelt idő a között, hogy a repülőgép először elhagyja parkolóhelyét felszállás céljából és a között, hogy megáll a kijelölt parkolóhelyen és minden motor és légcsavar leáll.

1.3. Szünet:

Minden szolgálat alól mentes idő, amely szolgálati időnek számít, mert a pihenőidőnél rövidebb.

1.4. Szolgálat:

Bármely feladat, amelyet a személyzet egy tagjának el kell látnia egy AOC birtokosának üzemével kapcsolatban. Ahol a jelen rendeletben nincsenek külön szabályok meghatározva, a Hatóságnak kell meghatároznia, hogy a készenlétet kell-e és milyen mértékben kell szolgálatnak tekinteni.

1.5. Szolgálati idő:

Az az időszak, amely akkor kezdődik, amikorra a személyzet egy tagjának Az üzemben tartó a szolgálat megkezdését előírja, és akkor fejeződik be, amikor a személyzet tagja minden feladat alól mentessé válik.

1.6. Repülési szolgálati idő:

A repülési szolgálati idő (FDP) bármely olyan időszak, amelynek során egy személy egy repülőgépen mint személyzetének tagja teljesít szolgálatot. Az FDP akkor kezdődik, amikorra a személyzet tagjának az üzemben tartó előírja, hogy jelentkezzen egy járathoz vagy járatok egy sorához; és az utolsó olyan járat befejezésekor ér véget, amelyen a személy a személyzet tagjaként teljesít szolgálatot.

1.7. Bázishely:

Az üzemben tartó által a személyzet tagja számára kijelölt hely, ahol az rendszerint megkezdi és befejezi szolgálati idejét vagy szolgálati idejeinek egy sorozatát és ahol normál körülmények között az üzemben tartó nem felelős a személyzet érintett tagjának elszállásolásáért.

2006. július 5., szerda

1.8. Helyi nap:

A helyi idő szerint 00.00 órakor kezdődő 24 órás időszak.

1.9. Helyi éjszaka:

A helyi idő szerint 22.00 és 08.00 óra közé eső 8 órás időszak.

1.10. Egy szolgálatmentes nap:

Egy szolgálatmentes nap két helyi éjszakát foglal magában. Egy pihenési időszak a szabadnap része lehet.

1.11. Személyzet szolgálatot teljesítő tagja:

A személyzet olyan tagja, aki egy repülés vagy a repülés bármely része során egy repülőgépen feladatokat lát el.

1.12. Áthelyezés:

A személyzet munkát nem végző tagjának áthelyezése egyik helyről a másikra az üzemben tartó rendelkezése szerint, az utazási idő nélkül. Az utazási idő:

– az idő a személy otthonától a kijelölt jelentkezési helyig és vissza;

– a helyi eljutás ideje a pihenőhelyről a szolgálat megkezdésének helyére és vissza.

1.13. Pihenőidőszak:

Egy megszakítás nélküli, meghatározott időszak, amely alatt a személyzet tagja teljes mértékben fel van mentve minden feladat és repülőtéri készenlét alól.

1.14. Készenlét:

Egy meghatározott időszak, amelynek során az üzemben tartó a személyzet egy tagjától megköveteli, hogy legyen elérhető egy járatra történő kijelölésre, áthelyezésre vagy más feladatra közbeeső pihenési időszak nélkül.

1.15. WOCL (Window of Circadian Low):

A WOCL a 02.00 és 05.59 óra közötti idő. Három időzónát felölelő sávon belül a WOCL a helyi időre vonatkozik. Ezen három időzónán kívül a WOCL a bázishely idejére vonatkozik a bázishely időzónájából történt indulástól számított első 48 órában, és helyi időre azt követően.

OPS 1.1100

Repülési és szolgálati korlátozások

1.1. Halmozott szolgálati idő

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes szolgálati időszak, amelyre a személyzet egy tagját kijelöli, ne haladja meg:

(a) a 190 szolgálati órát bármely 28 egymást követő napon belül, a lehető legegyenletesebben elosztva ezen időszakban; és

(b) a 60 szolgálati órát bármely 7 egymást követő napon belül.

1.2. Blokkidő korlátozása

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy azon járatok összes blokkideje, amelyekre a személyzet egy tagja a személyzet munkát végző tagjaként ki van rendelve, ne haladja meg

(a) a 900 blokkórát egy naptári évben;

(b) a 100 blokkórát bármely 28 egymást követő napon belül.

2006. július 5., szerda

OPS 1.1105

Maximális napi repülési szolgálati idő (FDP)

1.1. Ez az OPS nem vonatkozik az egypilótás üzemeltetésre és a vészhelyzeti egészségügyi szolgálati üzemeltetésre.

1.2. Az üzemben tartó olyan jelentkezési időket köteles előírni, amelyek reálisan alkalmazkodnak a Hatóság által jóváhagyott, biztonsággal kapcsolatos földi feladatok idejéhez.

1.3. A legnagyobb napi alap FDP 13 óra lehet.

1.4. Ezen 13 óra a harmadik szektort követően minden szektorral 30 perccel rövidül, a csökkentés azonban legfeljebb két óra lehet összesen.

1.5. Ha az FDP a WOCL idején kezdődik, az 1.3. és 1.4. pontokban megjelölt legnagyobb érték az átfedés 100 %-ával, de legfeljebb két órával lecsökken. Ha az FDP a WOCL idején ér véget, vagy azt teljes egészében magába foglalja, az 1.3. és 1.4. pontokban megjelölt legnagyobb FDP az átfedés 50 %-ával rövidül meg.

2. Meghosszabbítás:

2.1. A legnagyobb napi FDP legfeljebb egy órával meghosszabbítható.

2.2. A 6 vagy több szektorra kiterjedő alap FDP nem hosszabbítható meg.

2.3. Ahol az FDP legfeljebb két órával nyúlik be a WOCL idejébe, a meghosszabbítás korlátja legfeljebb négy szektor.

2.4. Ahol az FDP több mint két órával nyúlik be a WOCL idejébe, a meghosszabbítás korlátja legfeljebb két szektor.

2.5. A meghosszabbítások legnagyobb száma bármely 7 napon belül kettő lehet.

2.6. Ahol az FDP-t úgy tervezik, hogy meghosszabbításra kerül sor, a repülés előtti és utáni pihenőidő két-két órával vagy csak a repülés utáni pihenőidő négy órával meghosszabbodik. Ahol a meghosszabbítást egymást követő FDP-kre alkalmazzák, a két munka között a repülés előtti és utáni pihenőidőnek közvetlenül egymás után kell következnie.

2.7. Ha egy meghosszabbított FDP a 22.00 és 04.59 óra közötti időszakban kezdődik, az üzemben tartó 11.45 órára korlátozza az FDP-t.

3. Légiutas-kísérő személyzet

3.1. Egy járatra vagy járatsorra kirendelt légiutaskísérő-személyzet esetén a légiutaskísérő-személyzet FDP-je a légiutaskísérő-személyzet és a hajózószemélyzet jelentkezési ideje közötti különbséggel meghosszabbítható, ha ez a különbség nem haladja meg az egy órát.

4. Üzemeltetés megbízhatósága

4.1. A tervezett menetrendeknek lehetővé kell tenniük, hogy a járatokat a megengedett legnagyobb repülési szolgálati időn belül befejezzék. Ennek elősegítésére az üzemben tartók legkésőbb akkor intézkednek a menetrend vagy a személyzeti beosztás megváltoztatásáról, amikor a tényleges üzemeltetés a menetrend szerinti szezonális időszakon belül a menetrend járatainak több mint 33 %-án meghaladja a legnagyobb FDP-t.

2006. július 5., szerda

5. Áthelyezés

5.1. Az áthelyezésen töltött teljes idő szolgálatnak számít.

5.2. A jelentkezés után, de a munkavégzés előtt történő áthelyezés az FDP részeként számítandó, de nem számít szektornak.

5.3. Egy áthelyezési szektort közvetlenül követő munkavégzési szektort a minimális pihenés kiszámításakor figyelembe kell venni az OPS 1.1110 alábbi 1.1. és 1.2. pontjaiban előírtak szerint.

6. Meghosszabbított FDP (osztott szolgálat)

6.1. A Hatóság a 8. cikk előírásait is figyelembe véve jóváhagyhat egy szünetet magában foglaló meghosszabbított FDP-n alapuló üzemeltetést.

6.2. Minden üzemben tartó az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve köteles bemutatni a Hatóságnak, hogy kérelme a meghosszabbított FDP iránt egyenértékű biztonsági szintet nyújt.

OPS 1.1110

Pihenés

1. Minimális pihenés

1.1. A bázishelyen kezdődő repülési szolgálati idő megkezdése előtt biztosított minimális pihenésnek legalább olyan hosszúnak kell lennie, mint a megelőző szolgálati időszak vagy 12 óra, amelyik hosszabb;

1.2. A bázishelytől eltérő helyen kezdődő repülési szolgálati idő megkezdése előtt biztosított minimális pihenésnek legalább olyan hosszúnak kell lennie, mint a megelőző szolgálati időszak vagy 10 óra, amelyik hosszabb; ha a bázishelytől távol van a legkisebb pihenés, az üzemben tartó köteles legalább 8 óra alvási lehetőséget biztosítani az utazás és egyéb élettani szükségletek figyelembevételével;

1.3. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időzóna-eltéréseknek a személyzet tagjaira gyakorolt hatását többletpihenéssel kompenzálja, ahogy azt a Hatóság a 8. cikk előírásait is figyelembe véve szabályozza.

1.4.1. Az 1.1. és 1.2. sérelme nélkül és a 8. cikk előírásaira is tekintettel a Hatóság csökkentett pihenési követelményeket engedélyezhet.

1.4.2. Minden üzemben tartó köteles az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve bemutatni a Hatóságnak, hogy kérelme a csökkentett pihenés iránt egyenértékű biztonsági szintet nyújt.

2. Pihenési időszakok

2.1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a fent körvonalazott minimális pihenést rendszeresen kiegészíti egy heti pihenőre, amely két helyi éjszakát magában foglaló 36 órás időszak, úgy, hogy egy heti pihenési időszak vége és a következő kezdete között soha nem telik el több, mint 168 óra. Az OPS 1.1095 1.9. pont alóli kivételként a Hatóság dönthet úgy, hogy ezen helyi éjszakák közül a második 20.00 órakor kezdődhet, ha a heti pihenési időszak legalább 40 órán át tart.

2006. július 5., szerda

OPS 1.1115

A repülési szolgálati idő meghosszabbítása repülés közbeni pihenés miatt

1. A 8. cikk előírásaira is figyelemmel és ha mindegyik üzemben tartó bemutatja a Hatóságnak, az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve, hogy kérelme egyenértékű biztonsági szintet nyújt:

1.1. Hajózószemélyzet megerősítése

a Hatóság rögzíti az alapvető hajózószemélyzet megerősítésével kapcsolatos követelményeket a repülési szolgálati időnek a fenti OPS 1.1105 követelményein túlmenő meghosszabbításának céljára;

1.2. Légiutaskísérő-személyzet

A Hatóság rögzíti a légiutaskísérő-személyzet minimális repülés közbeni pihenésével kapcsolatos követelményeket, ha az FDP meghaladja az OPS 1.1105 fenti korlátait;

OPS 1.1120

Előre nem látott körülmények tényleges repülés közben – a parancsnok döntési hatásköre

1. Figyelemmel az alábbiakban feltételezett körülmények alapos ellenőrzésének szükségességére, a jelentkezési idővel kezdődő tényleges repülési üzemeltetés közben, a repülési szolgálati, a szolgálati és a pihenőidőre vonatkozó, jelen részben előírt határok előre nem látható körülmények esetén módosíthatóak. Minden ilyen módosítást a személyzet összes tagjával folytatott konzultáció után a parancsnoknak el kell fogadnia, és a módosításoknak minden körülmények között meg kell felelniük a következőknek:

1.1. Az OPS 1.1105 fenti 1.3. pontjában említett maximális FDP nem növelhető két órát meghaladóan, hacsak a hajózószemélyzet nincs megerősítve, amely esetben a repülési szolgálati időszak legfeljebb 3 órával hosszabbítható meg;

1.1.2. Ha egy FDP utolsó szektorában merülnek fel előre nem látott körülmények a felszállás után, amelyek eredményeként a megengedett növelést túllépik, a járat folytathatja útját tervezett vagy kitérő célállomásáig;

1.1.3. Ilyen körülmények között az FDP-t követő pihenőidőszak csökkenthető, de nem a jelen rész OPS 1.1110 1.2. pontjában meghatározott időtartam alá;

1.2. A parancsnok köteles olyan speciális körülmények között, amelyek komoly fáradtsághoz vezethetnek, és a személyzet érintett tagjaival folytatott konzultáció után, csökkenteni a tényleges repülési szolgálati időt és/vagy növelni a pihenőidőt, hogy a repülési biztonságra gyakorolt bármely kedvezőtlen hatást kiküszöböljön;

1.3. Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1.3.1. A parancsnok minden olyan esetben nyújtson be jelentést az üzemben tartónak, ha az FDP-t saját hatáskörében megnövelte vagy ha a pihenési időt csökkentette a tényleges üzemelés során, és

1.3.2. Ahol az FDP megnövelése vagy a pihenési időszak megrövidítése meghaladja az egy órát, a jelentés egy példányát, amelyhez az üzemben tartó köteles saját megjegyzéseit hozzáfűzni, az eseményt követő 28 napon belül küldjék meg a Hatóságnak.

2006. július 5., szerda

OPS 1.1125

Készenlét

1. Repülőtéri készenlét

1.1. A személyzet egy tagja repülőtéri készenlétben van a normál jelentkezési ponton történt jelentkezésétől a közölt készenléti időszak végéig.

1.2. A repülőtéri készenlét a halmozott szolgálati időbe teljes egészében beszámít.

1.3. Ha a repülőtéri készenlétet közvetlenül repülési szolgálat követi, a Hatóság határozza meg a viszonyt ezen repülőtéri készenlét és a kijelölt repülési szolgálat között. Ebben az esetben a repülőtéri készenlét idejét hozzá kell adni az OPS 1.1110 1.1. és 1.2. pontjában említett szolgálati időhöz a minimális pihenés számítása céljára.

1.4. Ha a repülőtéri készenlét nem vezet repülési szolgálatra történő kirendeléshez, azt legalább a Hatóság által szabályozott pihenési időszaknak kell követnie.

1.5. A repülőtéri készenlét ideje alatt az üzemben tartó köteles nyugodt és kényelmes, a nyilvánosságtól elzárt helyet biztosítani a személyzet tagjai számára.

2. A készenlét más formái (beleértve a szállodai készenlétet)

2.1. A 8. pont előírásaira is figyelemmel a Hatóság szabályozza a készenlét valamennyi egyéb formáját, a következőket figyelembe véve:

2.1.1. Minden tevékenységet előzetesen tervezni és közölni kell.

2.1.2. A készenlét kezdetének és befejezésének időpontját előre meg kell határozni és közölni kell.

2.1.3. Meg kell határozni az előírt jelentkezési ponttól eltérő helyen teljesítendő bármely készenlét maximális hosszát.

2.1.4. A személyzet tagja számára pihenés céljából rendelkezésre álló lehetőségek és más vonatkozó tényezők figyelembevételével meg kell határozni a viszonyt a készenlét és a készenlétből eredő bármely kijelölt repülési szolgálat között.

2.1.5. Meg kell határozni, hogy a készenléti időt hogyan kell a halmozott szolgálati órák számításakor figyelembe venni.

OPS 1.1130

Élelmezés

Étkezési és ivási lehetőséget kell biztosítani, hogy a személyzet tagjának teljesítményére gyakorolt kedvezőtlen hatást elkerüljék, különösen, ha az FDP meghaladja a 6 órát.

OPS 1.1135

Repülési szolgálati, szolgálati és pihenőidők nyilvántartása

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a személyzet tagjáról vezetett nyilvántartás tartalmazza a következőket:

   a) blokkidők;

   b) minden szolgálati és repülési szolgálati időszak kezdete, időtartama és befejezése;

   c) pihenési időszakok és minden szolgálat alól mentes napok;

   és hogy úgy vezessék a nyilvántartásokat, hogy biztosítsák a jelen rész követelményeinek betartását; ezen nyilvántartások másolatát kérése esetén a személyzet tagjának rendelkezésére kell bocsátani.

2006. július 5., szerda

2. Ha az üzemben tartó által az 1. bekezdés szerint vezetett nyilvántartások nem terjednek ki minden repülési szolgálati, szolgálati és pihenőidejére, a személyzet érintett tagja saját egyedi nyilvántartást köteles vezetni

   a) blokkidőiről;

   b) minden szolgálati és repülési szolgálati időszaka kezdetéről, időtartamáról és befejezéséről; és

   c) pihenési időszakairól és minden szolgálat alól mentes napjairól.

3. A személyzet tagja nyilvántartását kérésre az őt foglalkoztató bármely üzemeltető rendelkezésére bocsátja, mielőtt repülési szolgálati idejét megkezdi.

4. A nyilvántartásokat az utolsó vonatkozó bejegyzés keltétől számított legalább 15 naptári hónapig, vagy ha a nemzeti jogszabályok megkövetelik, hosszabb ideig meg kell őrizni.

5. Az üzemben tartók ezen felül kötelesek az eseménytől számított legalább hat hónapig külön megőrizni minden repülőgép-parancsnok saját döntéséről szóló jelentéseit a meghosszabbított repülési szolgálati időkről, meghosszabbított repülési időkről és csökkentett pihenési időszakokról.

R. RÉSZ

VESZÉLYES ÁRUK LÉGI SZÁLLÍTÁSA

OPS 1.1150

Terminológia

(a) Az ebben a részben használt kifejezések jelentése a következő:

   (1) Átvételi ellenőrző lista. A veszélyes áruk csomagolása külső megjelenése és kapcsolódó okmányai ellenőrzése végrehajtásának segítésére használt dokumentum annak meghatározására, hogy teljesítettek-e minden megfelelő előírást.

   (2) Teherszállító repülőgép. Bármely repülőgép, amely árukat és tárgyakat szállít, de nem szállít utasokat. Ebben az összefüggésben a következők nem tekintendők utasoknak:

      (i) A személyzet tagjai;

      (ii) Az üzemben tartó alkalmazottja, akinek szállítását az Üzemben Tartási Kézikönyv utasításai engedélyezik és akinek szállítása azokkal összhangban történik;

      (iii) A Hatóság meghatalmazott képviselője; vagy

      (iv) A fedélzeten szállított adott rakománnyal kapcsolatos feladatokat ellátó személy.

   (3) Veszélyes árukkal kapcsolatos baleset. Veszélyes áruk szállításával kapcsolatos és kapcsolatban lévő olyan eset, amely súlyos vagy halálos személyi sérülést vagy jelentős anyagi kárt okoz.

   (4) Veszélyes árukkal kapcsolatos esemény. Veszélyes áruk szállításával kapcsolatos és kapcsolatban lévő olyan eset, amely nem veszélyes árukkal kapcsolatos baleset, amely nem szükségszerűen egy légijármű fedélzetén történik, amely személyi sérülést, anyagi kárt, tüzet, töréskárt, kiömlést, folyadék szivárgását vagy sugárzást vagy más olyan jelenséget okoz, amely arra mutat, hogy a csomagolás épsége nem maradt meg. A veszélyes áruk szállításával kapcsolatos valamennyi eset, amely súlyosan veszélyezteti e repülőgépet vagy a rajta levőket, szintén veszélyes árukkal kapcsolatos eseménynek tekintendő.

2006. július 5., szerda

(5) Veszélyes áruk fuvarokmányai. A Műszaki utasításokban meghatározott okmány. A veszélyes árukat légi szállításra felajánló személy tölti ki és információt tartalmaz ezekről a veszélyes árukról. Az okmány tartalmaz egy aláírt nyilatkozatot arról, hogy a veszélyes árukat teljesen és pontosan azonosították korrekt szállítási megnevezésükkel és UN/ID számaikkal és hogy helyesen osztályba sorolták, csomagolták, megjelölték, címkézték és hogy szállításra alkalmas állapotban vannak.

(6) Árukonténer. Az árukonténer rádioaktív anyagok szállítására szolgáló eszköz oly módon kialakítva, hogy elősegítse ezen anyagok szállítását csomagolt vagy nem csomagolt módon, egy vagy több szállítási móddal. (Megjegyzés: ha a veszélyes áruk nem radioaktív anyagok, lásd az Egységcsomagolási Eszközöket.)

(7) Kezelő ügynök. Egy ügynökség, amely az üzemben tartó nevében ellátja utóbbi egyes vagy összes feladatait beleértve az utasok vagy teher fogadását, rakodását, átszállítását vagy más feldolgozását.

(8) ID szám. Egy ideiglenes azonosító szám veszélyes áruk egy tételére, amelyhez nem rendeltek hozzá UN számot.

(9) Többszörös csomagtároló. Az egyéni szállító által használatos zárt burkolat egy vagy több csomag tárolására, ezekből egy kezelési egység képzésére, a kezelés és tárolás megkönnyítése céljából. (Megjegyzés: egy egységcsomagolási eszköz nem tartozik ez alá a meghatározás alá).

(10) Csomag. A csomagolási művelet komplett eredménye, amely a csomagból és tartalmából áll, szállításra előkészítve.

(11) Csomagolás. Befogadó edények és minden más komponens, amely szükséges, hogy a befogadó edény ellássa tárolási funkcióját és hogy a csomagolási előírásokat betartsák.

(12) Korrekt szállítási elnevezés. A név, amelyet egy adott cikk vagy anyag leírására használnak minden fuvarokmányon és értesítésben, és ahol alkalmas, a csomagoláson.

(13) Súlyos sérülés. Egy olyan sérülés, amelyet egy személy egy balesetben szerez és amely:

(i) több, mint 48 órás kórházi kezelést tesz szükségessé, amely a sérülés elszenvedésétől számított hét napon belül kezdődik; vagy

(ii) bármely csont törését okozza (kivéve a kéz és a láb ujjainak vagy az orrnak az egyszerű töréseit); vagy

(iii) olyan sérülésekkel jár, amelyek súlyos vérzést, az idegek izmok vagy az inak sérülését okozzák; vagy

(iv) bármely belső szerv sérülésével jár; vagy

(v) másod- vagy harmadfokú égési sérüléssel vagy a testfelület több, mint 5 %-át érintő bármilyen égési sérüléssel jár; vagy

(vi) fertőző anyagoknak vagy sérülést okozó sugárzásnak való kitettséggel jár.

(14) Származási ország. A Hatóság, amelynek területén a veszélyes árukat először légijárműre rakták.

2006. július 5., szerda

(15) Műszaki utasítások. A veszélyes áruk repülőgépen történő biztonságos szállításához kiadott Műszaki utasítások (Doc 9284-AN/905) legutolsó érvényes változata, az International Civil Aviation Organization (ICAO) Tanácsának (Council) döntése szerint jóváhagyva és kiadva, beleértve a Függelékeket és a Módosításokat.

(16) UN szám. Az Egyesült Nemzetek Veszélyes Áruk Szállításának Szakértői Bizottsága (United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods) által hozzárendelt négyjegyű szám egy anyag vagy anyagok egy adott csoportjának azonosítására.

(17) Egységcsomagolási eszköz. Bármely típusú repülőgépes konténer, repülőgépes raklap árurögzítő hálóval vagy egy repülőgépes raklap egy burkolófedél fölötti árurögzítő hálóval. (*Megjegyzés*: egy többszörös csomagtároló nem tartozik ez alá a meghatározás alá; radioaktív anyagokat tartalmazó konténerre lásd az árukonténer meghatározását.)

OPS 1.1155

Jóváhagyás a veszélyes áruk szállítására

Az üzemben tartó csak akkor szállíthat veszélyes árukat, ha a Hatóság azt jóváhagyta.

OPS 1.1160

Terjedelem

(a) Az üzemben tartó tartsa be a Műszaki utasítások előírásait minden esetben, ha veszélyes árukat szállít, függetlenül attól, hogy a repülés teljesen vagy részben egy állam területén belül vagy teljesen vagy részben azon kívül történik.

(b) Az egyébként veszélyes árunak besorolt cikkek és anyagok a Műszaki utasításokban előírt mértékig mentesíthetők ennek a résznek az előírásai alól, ha:

(1) a vonatkozó releváns szabályokkal összhangban vagy üzemeltetési okokból szükséges a repülőgép fedélzetén lenniük;

(2) élelmezési vagy utaskiszolgálási okokból szállítják őket;

(3) repülés közbeni használatra szállítják őket állatgyógyászati segédeszközként vagy állatok humánus megölésének eszközeként;

(4) egy beteg számára repülés közbeni egészségügyi segítségnyújtás céljából szállítják őket, ha:

(i) a gáztartályokat kifejezetten az adott gáz tárolására és szállítására gyártották;

(ii) a kábítószerek, gyógyszerek és egyéb egészségügyi cikkek repülőgépen történő használatuk során képzett személyzet ellenőrzése alatt állnak;

(iii) a nedves akkumulátorokat tartalmazó berendezést függőlegesen, és ha szükséges, rögzítve tárolják, hogy megakadályozzák az elektrolit kiömlését

(iv) megfelelő intézkedéseket tesznek, hogy a fel- és leszállás során és ha a parancsnok biztonsági szempontból szükségesnek tartja, megfelelően elrakjanak és rögzítsenek minden berendezést; vagy

(5) az utasok vagy a személyzet tagjai hordják őket.

(c) A fenti (b) pont (1) és (2) albekezdéseiben felsoroltak pótlására szolgáló tárgyakat és anyagokat a repülőgépen a Műszaki utasításokban előírt módon kell szállítani.

2006. július 5., szerda

OPS 1.1165

Veszélyes áruk szállításának korlátozásai

(a) Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy azokat a cikkeket és anyagokat, amelyeket nevükkel vagy generikus leírásukkal a Műszaki utasításokban külön úgy azonosítanak, mint melyek szállítása minden körülmények között tilos, egyáltalán nem szállítanak repülőgépen.

(b) Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy azokat a cikkeket és anyagokat, amelyeket nevükkel vagy generikus leírásukkal a Műszaki utasításokban külön úgy azonosítanak, mint melyek szállítása tilos, csak akkor szállítanak repülőgépen, ha:

(1) az érintett államok mentesítették őket a Műszaki utasítások előírásai alól; vagy

(2) a Műszaki utasítások jelzik, hogy a származási ország jóváhagyásával szállíthatók.

OPS 1.1170

Osztályozás

Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy a cikkeket és anyagokat sorolják be veszélyes áruként, ahogy azt a Műszaki utasítások előírják.

OPS 1.1175

Csomagolás

Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy a veszélyes árukat a Műszaki utasításokban előírt módon csomagolják be.

OPS 1.1180

Címkézés és jelölés

(a) Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy biztosítsa, hogy a csomagokat, többszörös csomagtárolókat és árukonténereket a Műszaki előírásokban előírt módon címkézzék és jelöljék.

(b) Ha a veszélyes árukat olyan repülések szállítják, amely teljesen vagy részben egy állam területén kívül történik, a címkézésnek és jelölésnek az összes többi nyelvi követelmény mellett angolul is meg kell történnie.

OPS 1.1185

Veszélyes áruk fuvarokmányai

(a) A üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy, ha a Műszaki utasításokban másként nem írták elő, a veszélyes árukat kísérje a veszélyes áruk fuvarokmánya.

(b) Ha a veszélyes árukat olyan repülések szállítják, amely teljesen vagy részben egy állam területén kívül történnek, a fuvarokmányban az összes többi nyelvi követelmény mellett az angol nyelvet is használni kell.

OPS 1.1195

Veszélyes áruk átvétel

(a) Az üzemben tartó csak akkor vegyen át szállításra veszélyes árukat, ha a csomagokat, többszörös csomagtárolókat vagy árukonténereket a Műszaki utasítások átvételi eljárásaival összhangban megvizsgálták.

(b) Az üzemeltető vagy kezelő ügynöke használjon átvételi ellenőrző listát. Az átvételi ellenőrző lista tegye lehetővé minden releváns részlet ellenőrzését és olyan formátumú legyen, hogy fel lehessen rajta jegyezni a kézi, mechanikai vagy számítógépes ellenőrzés eredményeit

2006. július 5., szerda

OPS 1.1200

Sérülés, szivárgás vagy szennyezettség vizsgálata

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) A csomagokat, többszörös csomagtárolókat és árukonténereket közvetlenül a repülőgépbe vagy egy egységcsomagolási eszközbe történő berakodás előtt a Műszaki utasításokban előírtak szerint vizsgálják meg a szivárgás és sérülés jeleire;

(2) Egy egységcsomagolási eszközt csak akkor rakodjanak be a repülőgépbe, ha a Műszaki utasításokban előírt módon megvizsgálták és a benne tárolt veszélyes áruk szivárgásának és károsodásának semmilyen jelét nem találták;

(3) A szivárgó vagy sérült csomagokat, többszörös csomagtárolókat vagy árukonténereket nem rakodják be a repülőgépbe;

(4) Valamennyi a repülőgépen talált veszélyes áru csomagot, amely sérültnek vagy szivárogni látszik, távolítsák el vagy eltávolítására foganatosítsanak intézkedéseket a megfelelő hatóság vagy szervezet általi eltávolítása érdekében. Ebben az esetben a rakomány megmaradó részét meg kell vizsgálni annak biztosítására, hogy szállításra alkalmas állapotban van és hogy a repülőgép és rakománya nem szennyeződött vagy sérült-e meg; és

(5) A csomagokat, többszörös csomagtárolókat és árukonténereket a repülőgépből vagy egységcsomagolási eszközből történő kirakodásukkor vizsgálják meg a szivárgás és sérülés jeleire, és ha sérülés vagy szivárgás jeleit találják, vizsgálják meg a sérülés vagy szennyeződés jeleire azt a területet, ahol a veszélyes árukat tárolták.

OPS 1.1205

Szennyeződés eltávolítása

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) A szivárgás vagy sérülés következtében talált valamennyi szennyeződést késedelem nélkül távolítsák el; és

(2) A radioaktív anyagokkal szennyeződött repülőgépet azonnal vonják ki a forgalomból és ne állítsák be újra, amíg bármely hozzáférhető felületen és nem eltávolított szennyeződésen a sugárzás szintje meghaladja a Műszaki utasításokban előírt értéket.

OPS 1.1210

Rakodási korlátozások

(a) Utastér és pilótafülke. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ne szállítsanak veszélyes árukat az utasok által elfoglalt utastérben vagy a pilótafülkében, kivéve ha a Műszaki utasítások mást írnak elő.

(b) Rakterek. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a veszélyes árukat a repülőgépbe a Műszaki utasításokban előírt módon rakják be, különítsék el, helyezzék el és rögzítsék.

(c) Csak teherszállító repülőgépeken történő szállításra kijelölt veszélyes áruk. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a »Csak teherszállító repülőgépen szállítható« (Cargo Aircraft Only) címkével ellátott veszélyes árukat teherszállító repülőgépen szállítsák és úgy rakodják be, ahogy a Műszaki utasítások előírják.

OPS 1.1215

Információszolgáltatás

(a) A földi személyzet tájékoztatása

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) Biztosítsanak információt a földi személyzet számára, hogy elláthassa a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos feladatait, beleértve a veszélyes árukkal kapcsolatos események és balesetek bekövetkeztekor végrehajtandó tevékenységeket; és

(2) Ahol értelmezhető, a fenti (a) bekezdés (i) albekezdésében hivatkozott információt kezelő ügynökének is biztosítsák.

2006. július 5., szerda

(b) Az utasok és más személyek tájékoztatása

(1) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Műszaki utasítások által előírt információt közlik, hogy az utasokat figyelmeztessék, hogy milyen típusú árukat nem szabad egy repülőgépen szállítaniuk; és

(2) Az üzemben tartó, vagy, ahol értelmezhető, kezelő ügynöke gondoskodjon arról, hogy a rakomány átvételi pontjain a veszélyes áruk szállításáról tájékoztatást adó figyelmeztetéseket helyezzenek el.

(c) A személyzet tagjainak tájékoztatása

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyvben megadják az információt, amely lehetővé teszi a személyzet tagjainak, hogy a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos felelősségeiknek megfelelhessenek, beleértve a veszélyes árukat érintő vészhelyzetek esetén végrehajtandó tevékenységeket.

(d) A parancsnok tájékoztatása. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a parancsnok a Műszaki utasításokban előírt módon írásos tájékoztatást kapjon. (Lásd az OPS 1.1065 1. függelék 1. táblázatát az okmányok megőrzési idejéről).

(e) Információszolgáltatás repülő-esemény vagy -baleset esetén

(1) Egy repülőbalesetben részt vevő repülőgép üzemben tartója kérésre biztosítsa a szállított veszélyes áru által okozott veszélyek minimalizálásához szükséges valamennyi információt.

(2) Egy repülőbalesetben részt vevő repülőgép üzemben tartója a lehető leghamarabb tájékoztassa azon ország államának megfelelő hatóságát, amelyben a repülőbaleset történt, valamennyi szállított veszélyes áruról.

OPS 1.1220

Oktatási programok

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki és tartson fenn a Műszaki utasítások által előírt személyzeti oktatási programokat, amelyeket a hatóságnak kell jóváhagynia.

(b) Veszélyes áruk szállítására állandó engedéllyel nem rendelkező üzemben tartók

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) Az általános teher- és csomagkezelésben részt vevő személyzet kapjon oktatást a veszélyes árukkal kapcsolatos feladatai végrehajtásáról. Ez az oktatás legalább az 1. táblázat 1. oszlopában foglalt területeket tárgyalja és legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek, annak, hogy hogyan lehet azonosítani őket és hogy milyen előírások vonatkoznak az ilyen áruk utasok általi szállítására; és

(2) A következő személyzet:

(i) a személyzet tagjai;

(ii) az utaskezelő személyzet; és

(iii) az üzemben tartó által alkalmazott biztonsági személyzet,

akik az utasok és csomagjaik vizsgálatával foglalkoznak, kapjon oktatást, amely legalább az 1. táblázat 2. oszlopában szereplő területeket tárgyalja és legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek, annak, hogy hogyan lehet azonosítani őket és hogy milyen előírások vonatkoznak az ilyen áruk utasok általi szállítására.

2006. július 5., szerda

1. táblázat

OKTATÁSI TERÜLETEK	1	2
Általános elvek	X	X
Veszélyes áruk korlátozása a légi szállításban		X
Csomagok jelölése és címkézése	X	X
Veszélyes áruk az utasok csomagjaiban	X	X
Vészhelyzeti eljárások	X	X

Megjegyzés: »X« jelzi a tárgyalandó területet.

(c) Veszélyes áruk szállítására állandó engedéllyel rendelkező üzemben tartók

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

(1) A veszélyes áruk átvételében rész vevő személyzet feladatai ellátásához kapjon oktatást és legyen képzett. Ez az oktatás legalább a 2. táblázat 1. oszlopban szereplő területeket tárgyalja és legyen elegendően részletes, hogy a személyzet dönteni tudjon a légi szállításra felajánlott veszélyes áruk átvételéről vagy visszautasításáról;

(2) A veszélyes áruk földi kezelésével, tárolásával és rakodásával foglalkozó földi személyzet kapjon oktatást, amely képessé teszi a veszélyes árukkal kapcsolatos feladatai végrehajtására. Ez az oktatás legalább a 2. táblázat 2. oszlopában foglalt területeket tárgyalja és legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek, annak, hogy hogyan lehet azonosítani ezeket az árukat és hogyan kell őket kezelni és berakodni;

(3) Az általános teher- és csomagkezelésben részt vevő személyzet kapjon oktatást, amely képessé teszi a veszélyes árukkal kapcsolatos feladatai végrehajtására. Ez az oktatás legalább a 2. táblázat 3. oszlopában foglalt területeket tárgyalja és legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek, annak, hogy hogyan lehet azonosítani őket, hogyan kell őket kezelni és berakodni, és hogy milyen előírások vonatkoznak az ilyen áruk utasok általi szállítására;

(4) A hajózószemélyzet tagjai kapjanak oktatást, amely legalább a 2. táblázat 4. oszlopában szereplő területeket tárgyalja. legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek és annak, hogy hogyan kell ezeket repülőgépen szállítani; és

(5) A következő személyzet:

(i) utaskezelő személyzet;

(ii) az üzemben tartó által alkalmazott biztonsági személyzet, akik az utasok és csomagjaik vizsgálatával foglalkoznak; és

(iii) a személyzet hajózószemélyzeten kívüli tagjai, kapjanak oktatást, amely legalább a 2. táblázat 5. oszlopában szereplő területeket tárgyalja. Az oktatás legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek és hogy milyen előírások vonatkoznak az ilyen áruk utasok általi szállítására vagy általánosabban, repülőgépen történő szállításukra.

2006. július 5., szerda

(d) Az üzemben tartó biztosítsa, hogy a teljes, oktatást kapott személyzet vegyen részt egy teszten, hogy ellenőrizzék felelősségeik megértését.

(e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes, veszélyes árukról oktatást kapott személyzet kapjon időszakos oktatást 2 évnél nem hosszabb időközönként.

(f) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a veszélyes árukról szóló oktatás okmányait minden oktatott személyzetre megőrizzék a fenti (d) albekezdéssel összhangban és ahogy azt a Műszaki utasítások előírják.

(g) Az üzemben tartó biztosítsa, hogy kezelő ügynökének személyzetét az 1. táblázat vagy a 2. táblázat vonatkozó oszlopával összhangban oktassák.

2. táblázat

OKTATÁSI TERÜLETEK	1	2	3	4	5
Általános elvek	X	X	X	X	X
Veszélyes áruk korlátozása a légi szállításban	X	X		X	X
Veszélyes áruk osztályozása	X				
Veszélyes áruk listája	X	X		X	
Általános csomagolási előírások és csomagolási utasítások	X				
Csomagolások leírása és jelölései	X				
Csomagolások jelölése és címkézése	X	X	X	X	X
Dokumentációk a fuvarozótól	X				
Veszélyes áruk átvétele, beleértve ellenőrző lista használatát	X				
Tárolási és rakodási eljárások	X	X	X	X	
Sérülés és szivárgás vizsgálata és szennyezésmentesítési eljárások	X	X			
A parancsnok tájékoztatása	X	X		X	
Veszélyes áruk az utaspoggyászban	X	X	X	X	X
Vészhelyzeti eljárások	X	X	X	X	X

Megjegyzés: »X« jelzi a tárgyalandó területet.

OPS 1.1225

Jelentések a veszélyes árukkal kapcsolatos eseményekről és balesetekről

(a) Az üzemben tartó jelentse a veszélyes árukkal kapcsolatos eseményeket és baleseteket a Hatóságnak. Egy első jelentést az eseménytől számított 72 órán belül el kell küldeni, kivéve ha kivételes körülmények ezt megakadályozzák.

(b) Az üzemben tartó ugyancsak jelentse a Hatóságnak a nem bejelentett vagy tévesen bejelentett veszélyes árukat, amelyeket a rakományban vagy az utasok poggyászában felfedeztek. Egy első jelentést az eseménytől számított 72 órán belül el kell küldeni, kivéve ha kivételes körülmények ezt megakadályozzák.

S. RÉSZ

VÉDELEM

OPS 1.1235

Biztonsági előírások

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes érintett személyzet ismerje és betartsa az üzemben tartó állama védelmi programjainak vonatkozó előírásait.

2006. július 5., szerda

OPS 1.1240

Oktatási programok

Az üzemben tartó dolgozzon ki, tartson fenn és hajtson végre jóváhagyott oktatási programokat, amelyek lehetővé teszik az üzemben tartó személyzete tagjainak, hogy megfelelően cselekedjenek, hogy megakadályozzák a jogellenes beavatkozást, mint amilyen a szabotázs vagy repülőgépek jogellenes elrablása és hogy minimalizálják ezeknek az eseményeknek a következményeit, ha megtörténnének. Az oktatási program legyen kompatibilis a Nemzeti Légi Biztonsági Programmal. A személyzet egyes tagjai rendelkezzenek tudással és szakértelemmel az oktatási program minden releváns eleméről.

OPS 1.1245

Jogellenes beavatkozások jelentése

A repülőgép fedélzetén történt jogellenes beavatkozást követően a parancsnok, vagy távollétében az üzemben tartó késedelem nélkül nyújtson be jelentést egy ilyen cselekményről a kijelölt helyi hatóságnak és az üzemben tartó állama Hatóságának.

OPS1.1250

Repülőgép-átkutatási ellenőrző lista

Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy legyen a fedélzeten egy ellenőrző lista egy bomba vagy improvizált robbanószerkezet (IED) kutatása során követendő eljárásokról szabotázs gyanúja esetén és a repülőgép elrejtett fegyverek, robbanóanyagok és egyéb veszélyes eszközök utáni átkutatásáról, ha megalapozott gyanúja áll fenn, hogy a repülőgép jogellenes beavatkozásnak lehet kitéve. Az ellenőrző listát támogassa egy útmutatás a megfelelő tennivalókról, ha a fedélzeten bombát vagy gyanús tárgyat találnának és a repülőgépre jellemző legkisebb kockázatú helyről egy bomba számára, ha a típusbizonyítvány birtokosa ezt megadta.

OPS 1.1255

A hajózószemélyzet fülkéinek biztonsága

(a) Minden olyan repülőgépen, amely el van látva hajózószemélyzeti fülke ajtóval, ez az ajtó legyen zárható, és álljanak rendelkezésre vagy készüljenek a Hatóság számára elfogadható eszközök és eljárások, amelyekkel a légiutaskísérő-személyzet értesíteni tudja a hajózószemélyzetet az utastérben folyó gyanús tevékenységről vagy a biztonsági előírások megsértéséről.

(b) Minden 45 500 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 60-nál nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú utasokat szállító repülőgép legyen ellátva egy jóváhagyott hajózószemélyzeti fülke ajtóval, amely zárható és nyitható minden egyes pilótaülésből és amelynek kialakítása képessé teszi a vonatkozó visszamenőleges hatályú légialkalmassági üzemeltetési követelmények betartására. Ennek az ajtónak a kialakítása ne akadályozza a vészhelyzeti műveleteket, ahogy azt a visszamenőleges hatályú légialkalmassági üzemeltetési előírások megkövetelik.

(c) Minden repülőgépen, amely el van látva a (b) albekezdéssel összhangban egy hajózószemélyzeti fülke ajtóval:

(1) ezt az ajtót be kell csukni a hajtóművek felszálláshoz történő elindítása előtt és be kell zárni, ha biztonsági eljárás vagy a parancsnok megköveteli, amíg a leszállás után a hajtóműveket le nem állítják, kivéve, ha jogosult személyek a Nemzeti Légi Biztonsági Programmal összhangban belépés vagy kilépés céljából szükségesnek ítélik meg;

(2) eszközökről kell gondoskodni, hogy mindegyik pilótaülésből olyan mértékben figyelemmel lehessen kísérni a hajózószemélyzeti fülke előtti területet, hogy azonosítani lehessen a személyeket, akik be kívánnak lépni a hajózószemélyzeti fülkébe és hogy észlelni lehessen a gyanús viselkedést vagy a potenciális fenyegetést.”

2006. július 5., szerda

P6_TA(2006)0300

A radioaktív hulladékok és a kiégett fűtőelemek szállítása *

Az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása a radioaktív hulladékok és a kiégett fűtőelemek szállításának felügyeletéről és ellenőrzéséről szóló tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2005)0673 – C6-0031/2006 – 2005/0272(CNS))

(Konzultációs eljárás)

Az Európai Parlament,

– tekintettel a Bizottságnak a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2005)0673) ([1]),

– tekintettel az Euratom-Szerződés 31. cikkének (2) bekezdésére és 32. cikkére, amely alapján a Tanács konzultált a Parlamenttel (C6-0031/2006),

– tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,

– tekintettel az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság jelentésére (A6-0174/2006);

1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát, annak módosított formájában;

2. felkéri a Bizottságot, hogy ennek megfelelően módosítsa javaslatát az Euratom-Szerződés 119. cikkének második bekezdése alapján;

3. felkéri a Tanácsot, hogy tájékoztassa a Parlamentet arról, ha a Parlament által jóváhagyott szövegtől el kíván térni;

4. felkéri a Tanácsot, hogy ismét konzultáljon a Parlamenttel, ha lényegesen módosítani kívánja a Bizottság javaslatát;

5. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

A BIZOTTSÁG ÁLTAL JAVASOLT SZÖVEG	A PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI
Módosítás: 1	
1a preambulumbekezdés (új)	
	(1a) A 2005. január 24-i 2005/84/Euratom tanácsi határozat ([2]) ***által az Európai Atomenergia-közösség csatlakozott a kiégett fűtőelemek kezelésének biztonságáról és a radioaktív hulladékok kezelésének biztonságáról létrehozott közös egyezményhez.***
	([2]) ***HL L 30., 2005.2.3., 10. o.***
Módosítás: 2	
6 preambulumbekezdés	
(6) ***A fűtőelemciklusra vonatkozó közösségi politika hiányában*** minden tagállam felelős marad saját politikai választásaiért a joghatósága alá tartozó nukleáris hulladék és a kiégett fűtőelemek kezelése vonatkozásában; ezen irányelv rendelkezései nem sérthetik a tagállamok arra vonatkozó jogát, hogy a kiégett fűtőelemeket újrafeldolgozás céljából exportálják vagy területükre a radioaktív hulladékok végső kezelés vagy ***elhelyezés*** céljából történő belépését – a visszaszállítás kivételével – megtagadják.	(6) Minden tagállam felelős marad saját politikai választásáért a joghatósága alá tartozó nukleáris hulladék és a kiégett fűtőelemek kezelése vonatkozásában; ***néhányan a kiégett fűtőelemeket hasznosítható, újrafeldolgozható erőforrásnak tekintik, mások pedig annak elhelyezését választják;*** ezen irányelv rendelkezései nem sérthetik a ***származási*** tagállamok arra vonatkozó jogát, hogy a kiégett fűtőelemeket újrafeldolgozás céljából exportálják vagy ***a rendeltetési tagállamok arra vonatkozó jogát, hogy*** területükre ***i.*** a radioaktív hulladékok végső kezelés céljából történő belépését – a visszaszállítás kivételével –, ***és ii. a kiégett fűtőelemek végső elhelyezés céljából történő belépését*** megtagadják.

([1]) A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

2006. július 5., szerda

A BIZOTTSÁG ÁLTAL JAVASOLT SZÖVEG	A PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI

Módosítás: 3

8 preambulumbekezdés

(8) A meglévő eljárás egyszerűsítése nem sértheti a tagállamok már meglévő jogait a radioaktív hulladékok ***jóváhagyásukat*** igénylő szállításának megakadályozására, vagy a szállításhoz kapcsolódó feltételek meghatározására. A kifogások nem lehetnek önkényesek és azoknak ***a könnyen azonosítható***, vonatkozó nemzeti vagy nemzetközi szabályokon kell alapulniuk. A vonatkozó jogszabályok köre nem korlátozódik a szállítási ágazat jogszabályaira. Ez az irányelv nem sértheti a tagállamok nemzetközi jog alapján fennálló jogait és kötelezettségeit, különösen a hajók és légi járművek vonatkozásában a nemzetközi jogban előírt tengeri, folyami és légi irányítási jogok és szabadságok gyakorlását.	(8) A meglévő eljárás egyszerűsítése nem sértheti a tagállamok már meglévő jogait a radioaktív hulladékok ***hozzájárulásukat*** igénylő szállításának megakadályozására, vagy a szállításhoz kapcsolódó feltételek meghatározására. A kifogások nem lehetnek önkényesek és azoknak ***az ezen irányelvben megállapított***, vonatkozó nemzeti***, közösségi*** vagy nemzetközi szabályokon kell alapulniuk. A vonatkozó jogszabályok köre nem korlátozódik a szállítási ágazat jogszabályaira. Ez az irányelv nem sértheti a tagállamok nemzetközi jog alapján fennálló jogait és kötelezettségeit, különösen a hajók és légi járművek vonatkozásában a nemzetközi jogban előírt tengeri, folyami és légi irányítási jogok és szabadságok gyakorlását.

Módosítás: 4

8a preambulumbekezdés (új)

	(8a) Minden tagállam teljes mértékig felelős marad a fennhatósága alá tartozó radioaktív hulladékok és kiégett fűtőelemek kezeléséért; ezen irányelv nem keletkeztet kötelezettséget arra, hogy a rendeltetési tagállam elfogadja a végső kezelés vagy elhelyezés céljából küldött radioaktív hulladékot és kiégett fűtőelemeket tartalmazó szállítmányt, kivéve a hulladék vagy a fűtőelemek visszaszállítása esetén. Az ilyen szállítmányok elutasítását az ezen irányelvben megállapított kritériumok alapján kell indokolni.

Módosítás: 5

1. cikk 3a bekezdés (új)

	(3a) Ez az irányelv nem érinti a nemzetközi jog alapján fennálló jogokat és kötelezettségeket, beleértve többek között az Egyesült Nemzetek tengerjogi egyezményében (UNCLOS) foglalt békés áthaladás jogát és a tranzitáthaladás jogát.

Módosítás: 6

3. cikk 1. pont

1. „radioaktív hulladék” minden olyan gáz, folyadék vagy szilárd halmazállapotú radioaktív anyag, melynek felhasználása nem várható a származási- és rendeltetési országban, vagy olyan természetes vagy jogi személy által, akinek döntését az említett országok elfogadják, ***és/vagy*** olyan anyag, amit a származási, ***tranzit-*** és rendeltetési ország jogalkotási és szabályozási keretein belül működő szabályozó testület radioaktív hulladékként ellenőrzés alá vont.	1. „radioaktív hulladék” minden olyan gáz, folyadék vagy szilárd halmazállapotú radioaktív anyag, melynek felhasználása nem várható a származási- és rendeltetési országban, vagy olyan természetes vagy jogi személy által, akinek döntését az említett országok elfogadják, ***és*** olyan anyag, amit a származási és rendeltetési ország jogalkotási és szabályozási keretein belül működő szabályozó testület radioaktív hulladékként ellenőrzés alá vont.

2006. július 5., szerda

A BIZOTTSÁG ÁLTAL JAVASOLT SZÖVEG	A PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI

Módosítás: 7

3. cikk 2. pont

2. „kiégett fűtőelem" olyan nukleáris üzemanyag, melyet már besugároztak és tartósan eltávolítottak a reaktormagból;	2. „kiégett fűtőelem" olyan nukleáris üzemanyag, melyet már besugároztak és tartósan eltávolítottak a reaktormagból; ***a kiégett fűtőelem tekinthető hasznosítható, újrafeldolgozható erőforrásnak, vagy végleges elhelyezésre rendeltetett, további előrelátható felhasználással nem rendelkező anyagnak, amelyet radioaktív hulladéknak szánnak és akként kezelnek.***

Módosítás: 8

5. cikk 1a bekezdés (új)

	Az érintett tagállamok illetékes hatóságai meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó szállítmányokra vonatkozó valamennyi információt kellő gondossággal kezeljenek és védjék azokat minden visszaélés ellen.

Módosítás: 9

5a. cikk (új)

	5a. cikk
	A kérelem illetékes hatóságok általi átvételének igazolása
	A kérelemnek a rendeltetési tagállam és bármely tranzit tagállam illetékes hatóságai általi kézhezvételétől számított legkésőbb 15 naptári napon belül e hatóságok:
	a) megküldik a kérelem kézhezvételének igazolását a származási tagállam illetékes hatóságainak, feltéve, hogy a kérelmet a 14. cikk rendelkezéseivel összhangban megfelelően töltötték ki; vagy
	b) amennyiben a kérelmet nem az a) pontban meghatározottaknak megfelelően töltötték ki, bekérik a származási tagállam illetékes hatóságaitól a hiányzó információkat, és tájékoztatják az ilyen kérelmekről a rendeltetési tagállam, és az esetleges más tranzit tagállamok illetékes hatóságait. A birtokosnak megküldik e kérelem másolatát. Az ilyen kérés megküldése felfüggesztő hatást gyakorol a kézhezvétel igazolására adott határidőre. A hiányzó információkat a származási tagállam illetékes hatóságai késedelem nélkül megküldik az érintett tagállam illetékes hatóságainak. A kért hiányzó információk kézhezvételétől számított legfeljebb 7 naptári napon belül a rendeltetési tagállam és az információkat kérő tranzit tagállamok illetékes hatóságai megküldik az így kiegészített kérelem kézhezvételének igazolását a származási tagállam illetékes hatóságainak.

2006. július 5., szerda

A BIZOTTSÁG ÁLTAL JAVASOLT SZÖVEG	A PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI

Módosítás: 10

6. cikk 1 bekezdés

(1) ***A megfelelően kitöltött kérelem kézhezvételétől számítva legkésőbb egy hónapon belül a rendeltetési tagállam és bármely tranzit tagállam illetékes hatóságai átvételi elismervényt állítanak ki.***	
A ***megfelelően kitöltött kérelem*** kézhezvételétől számítva legkésőbb ***három hónapon*** belül a rendeltetési tagállam és bármely tranzit tagállam illetékes hatóságai értesítik a származási ***ország*** illetékes hatóságait a kérelemhez adott hozzájárulásukról, vagy az általuk szükségesnek tartott feltételekről, illetve a hozzájárulás megadásának elutasításáról.	(1) Az ***elismervény*** kézhezvételétől számítva legkésőbb ***két hónapon*** belül a rendeltetési tagállam és bármely tranzit tagállam illetékes hatóságai értesítik a származási ***tagállam*** illetékes hatóságait a kérelemhez adott hozzájárulásukról, vagy az általuk szükségesnek tartott feltételekről, illetve a hozzájárulás megadásának elutasításáról.
A rendeltetési tagállam vagy bármely tranzit tagállam illetékes hatóságai azonban ***a második*** albekezdésben említett határidőn túl további legfeljebb egy hónapos határidőt kérhetnek véleményük megfogalmazására.	A rendeltetési tagállam vagy bármely tranzit tagállam illetékes hatóságai azonban ***az első*** albekezdésben említett határidőn túl további legfeljebb egy hónapos határidőt kérhetnek véleményük megfogalmazására.

Módosítás: 11

6. cikk 2 bekezdés

(2) Amennyiben az (1) bekezdés ***második és harmadik*** albekezdésében említett határidő lejáratakor nem érkezik válasz a rendeltetési tagállam, és/vagy a tervezett tranzit tagállamok illetékes hatóságaitól, úgy kell tekinteni, hogy ezek az országok megadták a kért szállításhoz a hozzájárulást, ***feltéve, hogy ezen országoktól visszaérkezett az (1) bekezdésben említett átvételi elismervény.***	(2) Amennyiben az (1) bekezdés ***első vagy második*** albekezdésében említett határidő lejáratakor nem érkezik válasz a rendeltetési tagállam, és/vagy a tervezett tranzit tagállamok illetékes hatóságaitól, úgy kell tekinteni, hogy ezek az országok megadták a kért szállításhoz a hozzájárulást.

Módosítás: 12

6. cikk 3 bekezdés b) pont

b) a rendeltetési tagállam esetében a radioaktív hulladék és kiégett fűtőelemek kezelésére alkalmazandó jogszabályok, ***valamint*** a radioaktív anyagok szállítására alkalmazandó nemzeti, közösségi és nemzetközi jogszabályok.	b) a rendeltetési tagállam esetében a radioaktív hulladék és kiégett fűtőelemek kezelésére alkalmazandó jogszabályok, ***vagy*** a radioaktív anyagok szállítására alkalmazandó nemzeti, közösségi és nemzetközi jogszabályok.

Módosítás: 13

6. cikk 3 bekezdés 2a. albekezdés (új)

	Ugyanazon hozzájárulási és elutasítási eljárás alkalmazandó a radioaktív hulladékok szállítmányaira, valamint az elhelyezésre szánt kiégett fűtőelemek szállítmányaira is.

2006. július 5., szerda

A BIZOTTSÁG ÁLTAL JAVASOLT SZÖVEG	A PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI

Módosítás: 14

9. cikk 2 bekezdés

(2) Ha a szállítás nem hajtható végre, vagy a szállítás feltételei nem felelnek meg ezen irányelv rendelkezéseinek, a származási tagállam illetékes hatóságai biztosítják, hogy a kérdéses radioaktív hulladékot vagy kiégett fűtőelemet annak birtokosa visszaszállítsa, kivéve, ha lehetőség van egy alternatív biztonsági intézkedés megtételére. Biztosítják azt is, hogy a szállítmányért felelős személy szükség szerint tegye meg a korrekciós biztonsági intézkedéseket.	(2) Ha a szállítás nem hajtható végre, vagy a szállítás feltételei nem felelnek meg ezen irányelv rendelkezéseinek, a származási tagállam illetékes hatóságai biztosítják, hogy a kérdéses radioaktív hulladékot vagy kiégett fűtőelemet annak birtokosa visszaszállítsa, kivéve, ha lehetőség van egy alternatív biztonsági intézkedés megtételére ***a kiégett fűtőelemek és a radioaktív hulladék kezelésére alkalmazandó jogszabályok alapján.*** Biztosítják azt is, hogy a szállítmányért felelős személy szükség szerint tegye meg a korrekciós biztonsági intézkedéseket.

Módosítás: 15

9. cikk 3 bekezdés

(3) A birtokos felel az ***azon esetekben*** felmerülő költségekért, amelyekben ***a szállítást nem lehet vagy nem szabad végrehajtani.***	(3) ***Amennyiben a szállítást az (1) bekezdésben említett okok miatt nem lehet vagy nem szabad végrehajtani,*** a birtokos felel ***elsődlegesen*** a felmerülő költségekért***, kivéve, ha az alkalmazandó jogszabályok vagy a birtokos és a szállításban érintett más személy között létrejött szerződéses kikötés másként rendelkezik.***

Módosítás: 16

10. cikk 1 bekezdés harmadik albekezdés

A címzett felel az azon esetekben felmerülő költségekért, amelyekben a szállítást nem lehet vagy nem szabad végrehajtani.	***Törölve.***

Módosítás: 17

10. cikk 5 bekezdés

(5) A rendeltetési tagállam vagy bármely tranzit tagállam határozhat úgy, hogy egy szállítás nem hajtható végre, ha a szállítás feltételei ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban a továbbiakban már nem teljesülnek, vagy nem felelnek meg az ezen irányelvnek megfelelően kiadott engedélyek vagy hozzájárulások feltételeinek. Ez a tagállam haladéktalanul tájékoztatja e határozatáról a származási tagállam illetékes hatóságait. A címzett felel ***az azon esetekben*** felmerülő költségekért, ***amelyekben a szállítást nem lehet vagy nem szabad végrehajtani***.	(5) A rendeltetési tagállam vagy bármely tranzit tagállam határozhat úgy, hogy egy szállítás nem hajtható végre, ha a szállítás feltételei ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban a továbbiakban már nem teljesülnek, vagy nem felelnek meg az ezen irányelvnek megfelelően kiadott engedélyek vagy hozzájárulások feltételeinek. Ez a tagállam haladéktalanul tájékoztatja e határozatáról a származási tagállam illetékes hatóságait. ***Amennyiben a szállítást az első albekezdésben említett okok miatt nem lehet vagy nem szabad végrehajtani,*** a címzett felel ***elsődlegesen a*** felmerülő költségekért***, kivéve, ha az alkalmazandó jogszabályok vagy a címzett és a szállításban érintett más személy között létrejött szerződéses kikötés másként rendelkezik.***

2006. július 5., szerda

A BIZOTTSÁG ÁLTAL JAVASOLT SZÖVEG	A PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI

Módosítás: 18

11. cikk 5 bekezdés

(5) A tranzit tagállam határozhat úgy, hogy egy szállítás nem bonyolítható le, ha a szállítás feltételei ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban a továbbiakban már nem teljesülnek, vagy nem felelnek meg az ezen irányelvnek megfelelően kiadott engedélyek vagy hozzájárulások feltételeinek. Ez a tagállam haladéktalanul tájékoztatja e határozatáról a származási tagállam illetékes hatóságait. Az (1) bekezdésben említett felelős személy felel ***az azon esetekben*** felmerülő költségekért, ***amelyekben a szállítást nem lehet vagy nem szabad végrehajtani.***	(5) A tranzit tagállam határozhat úgy, hogy egy szállítás nem bonyolítható le, ha a szállítás feltételei ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban a továbbiakban már nem teljesülnek, vagy nem felelnek meg az ezen irányelvnek megfelelően kiadott engedélyek vagy hozzájárulások feltételeinek. Ez a tagállam haladéktalanul tájékoztatja e határozatáról a származási tagállam illetékes hatóságait. ***Amennyiben a szállítást az első albekezdésben említett okok miatt nem lehet vagy nem szabad végrehajtani,*** az (1) bekezdésben említett felelős személy felel ***elsődlegesen a*** felmerülő költségekért***, kivéve, ha az alkalmazandó jogszabályok vagy az e személy és a szállításban érintett más személy között létrejött szerződéses kikötés másként rendelkezik.***

Módosítás: 19

12. cikk 5 bekezdés

(5) A származási tagállam vagy bármely tranzit tagállam határozhat úgy, hogy egy szállítás nem hajtható végre, ha a szállítás feltételei ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban a továbbiakban már nem teljesülnek, vagy nem felelnek meg az ezen irányelvnek megfelelően kiadott engedélyek vagy hozzájárulások feltételeinek. Ez a tranzit tagállam haladéktalanul tájékoztatja e határozatáról a származási tagállam illetékes hatóságait. A 9. cikk (2) bekezdését alkalmazni kell. A birtokos felel az ***azon esetekben*** felmerülő költségekért, amelyekben ***a szállítást nem lehet vagy nem szabad végrehajtani.***	(5) A származási tagállam vagy bármely tranzit tagállam határozhat úgy, hogy egy szállítás nem hajtható végre, ha a szállítás feltételei ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban a továbbiakban már nem teljesülnek, vagy nem felelnek meg az ezen irányelvnek megfelelően kiadott engedélyek vagy hozzájárulások feltételeinek. Ez a tranzit tagállam haladéktalanul tájékoztatja e határozatáról a származási tagállam illetékes hatóságait. A 9. cikk (2) bekezdését alkalmazni kell. ***Amennyiben a szállítást az első albekezdésben említett okok miatt nem lehet vagy nem szabad végrehajtani,*** a birtokos felel ***elsődlegesen a*** felmerülő költségekért***, kivéve, ha az alkalmazandó jogszabályok vagy a birtokos és a szállításban érintett más személy között létrejött szerződéses kikötés másként rendelkezik.***

Módosítás: 20

16. cikk 1 bekezdés

(1) A tagállamok előmozdítják a megállapodásokat a radioaktív hulladékot kis mennyiségben előállító azon országokból származó hulladék biztonságos kezelésének – beleértve a végső elhelyezést – lehetővé tételére, amelyekben a megfelelő létesítmények kialakítása radiológiai szempontból nem lenne indokolt.	(1) A tagállamok előmozdítják a megállapodásokat a radioaktív hulladékot kis mennyiségben előállító azon országokból származó hulladék biztonságos kezelésének – beleértve a végső elhelyezést – lehetővé tételére, amelyekben a megfelelő létesítmények kialakítása radiológiai***, gazdasági, környezeti és biztonsági*** szempontból nem lenne indokolt. ***Ilyen megállapodások azzal a feltétellel köthetők, hogy minden tagállam fenntartja a jogot, annak megtagadására, hogy a kiégett fűtőelemek vagy radioaktív hulladék belépjen területére végső feldolgozás vagy elhelyezés céljából a visszaszállítás kivételével.***

2006. július 5., szerda

P6_TA(2006)0301

A Közösség lisszaboni programjának végrehajtása

Az Európai Parlament állásfoglalása a Közösség lisszaboni programjának végrehajtásáról: Több kutatás és innováció – Beruházás a növekedés és a foglalkoztatás érdekében: Közös megközelítés (2006/2005(INI))

Az Európai Parlament,

– tekintettel a Bizottságnak „A Közösség lisszaboni programjának végrehajtása: Több kutatás és innováció – Beruházás a növekedés és a foglalkoztatás érdekében: Közös megközelítés" című közleményére (COM(2005)0488), és az ahhoz csatolt bizottsági személyzeti munkadokumentumokra (SEC(2005)1253 és SEC(2005)1289),

– tekintettel a 2000. március 23-24-i lisszaboni Európai Tanács elnökségi következtetéseire, amelyben azt a célt tűzték ki, hogy az Unió a világ legversenyképesebb és legdinamikusabb tudásalapú gazdaságává váljon,

– tekintettel a 2005. március 22-23-i brüsszeli Európai Tanács elnökségi következtetéseire,

– tekintettel a 2006. március 23-24-i brüsszeli Európai Tanács elnökségi következtetéseire,

– tekintettel a tagállamok és a Közösség gazdaságpolitikájára vonatkozó átfogó iránymutatásokról (2005-2008) szóló, 2005. július 12-i 2005/601/EK tanácsi ajánlásra ([1]),

– tekintettel a „Befektetés a kutatásba: cselekvési terv Európa számára" című bizottsági közleményre (COM(2003)0226),

– tekintettel a „Közös munkával a növekedésért és a munkahelyekért – A lisszaboni stratégia új kezdete" című, a tavaszi Európai Tanácshoz intézett bizottsági közleményre (COM(2005)0024),

– tekintettel a „Közös cselekvések a növekedésért és a foglalkoztatásért: A Közösség lisszaboni programja" című bizottsági közleményre (COM(2005)0330),

– tekintettel „Az Európai Unió 2004-es kutatási és technológiafejlesztési tevékenységeiről szóló éves jelentés" című bizottsági jelentésre (COM(2005)0517),

– tekintettel az Európai Közösség kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs tevékenységekre vonatkozó hetedik keretprogramjáról (2007-2013) szóló, európai parlamenti és tanácsi határozatra irányuló bizottsági javaslatra (COM(2005)0119), amelyet az Európai Parlament 2006. június 15-i álláspontja módosított ([2]),

– tekintettel a versenyképességi és innovációs keretprogram (2007-2013) létrehozásáról szóló, európai parlamenti és tanácsi határozatra irányuló bizottsági javaslatra (COM(2005)0121), amelyet az Európai Parlament 2006. június 1-jei álláspontja módosított ([3]),

– tekintettel a „Növekedésre és a foglalkoztatásra vonatkozó megújított partnerség végrehajtása – A tudás jelképének fejlődésec: az Európai Technológiai Intézet" című bizottsági közleményre (COM(2006)0077),

– tekintettel a „Jelentés az európai versenyképességről 2004" című bizottsági személyzeti munkadokumentumra (SEC(2004)1397),

– tekintettel „A vállalkozáspolitika mércéi: adatok a 2004. évi eredménytáblából" című bizottsági személyzeti munkadokumentumra (SEC(2004)1427),

([1]) HL L 205., 2005.8.6., 28. o.
([2]) Elfogadott szövegek, P6_TA(2006)0265.
([3]) Elfogadott szövegek, P6_TA(2006)0230.

2006. július 5., szerda

– tekintettel az „Európai Innovációs Eredménytábla 2005 – Az innovációs teljesítmények összehasonlító elemzése" című dokumentumra, amelyből egyértelműen kitűnik, hogy az Egyesült Államok és Japán vezető szerepet töltenek be az innováció terén,

– tekintettel „Az intézmények javítása a kutatástól a vállalkozásokhoz történő technológiaátadás tekintetében" című, 2004 júliusában közzétett szakértői jelentésre,

– tekintettel „A szellemi tulajdon kezelése az államilag finanszírozott kutatóintézetekben: Az európai iránymutatások felé" című, 2004-ben közzétett szakértői jelentésre,

– tekintettel a „Foglalkoztatás Európában, 2005 – Új tendenciák és kilátások" című, 2005 szeptemberében kiadott bizottsági jelentésre,

– tekintettel a Hampton Court-i csúcstalálkozót követően, a kutatással, fejlesztéssel és innovációval foglalkozó független szakértőcsoport által kidolgozott, „Egy innovatív Európa létrehozása" című, 2006 januárjában közzétett jelentésre („Aho-jelentés"),

– tekintettel a „Tudomány és technológia – Az Európai Unió kutatást támogató jövőbeni politikájáról" szóló, 2005. március 10-i állásfoglalására ([1]),

– tekintettel a Kisvállalkozások Európai Chartájának végrehajtásáról szóló, 2006. január 19-i állásfoglalására ([2]),

– tekintettel a növekedést és a foglalkoztatást elősegítő európai információs társadalomról szóló, 2006. március 14-i állásfoglalására ([3]),

– tekintettel eljárási szabályzatának 45. cikkére,

– tekintettel az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság jelentésére, valamint a Kulturális és Oktatási Bizottság és a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság véleményére (A6-0204/2006),

A. mivel Európa elmarad az Egyesült Államoktól és Japántól a növekedés, a kutatás és a termelékenység terén, és nem képes a javára fordítani az információs és kommunikációs technológiákat (IKT), illetve Európába vonzani a kutatással és fejlesztéssel (K + F) kapcsolatos beruházásokat,

B. mivel a gazdasági növekedéshez és a munkahelyteremtéshez szükséges sikeres innovációnak előfeltétele, hogy a K + F tekintetében több erőforrás álljon rendelkezésre,

C. mivel a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) jelentései azt bizonyítják, hogy a K + F támogatások segítik a stratégiai változást megvalósító és szervezési gyakorlattal rendelkező vállalatokat, valamint javítják a technológiákhoz való hozzáállást,

D. mivel amíg Európa legjobb vállalatai világszínvonalú beruházásokat végeznek, növelni kell a magánszektor által a K + F terén tett erőfeszítéseket,

E. mivel a kis- és középvállalkozások hozzájárulása az új technológiákon alapuló termékek, valamint szolgáltatások és piacok fejlesztéséhez azon képességüktől függ, hogy mennyire tudják az innovációt megvalósítani, növelni kutatási erőfeszítéseiket, kiszervezni a kutatási tevékenységeket, kiterjeszteni hálózatukat, jobban kiaknázni kutatási eredményeiket és elsajátítani az új technológiai know-how-t,

F. mivel a piaci innováció előnyös lehet azon európai ágazatokban, amelyek közvetlenül érintik a tagállamok polgárait, és amelyeknek legnagyobb az arányuk a GDP-ben,

G. mivel a támogató szervezetek – például a képzési és kutatóközpontok, pénzügyi intézmények, innovációval és szellemi tulajdonnal foglalkozó tanácsadók, valamint helyi és regionális fejlesztési hivatalok – hozzájárulhatnak a vállalatok kreatív üzleti potenciáljának maximális kihasználásához,

H. mivel Európa gyenge munkaerő-piaci teljesítménye, az emberi erőforrás nem kellően hatékony felhasználása, a piac tagozottsága és a munkaerő alacsony mobilitása nagyrészt magyarázatot ad arra, hogy miért nem történt jelentős előrelépés a lisszaboni és a stockholmi célok felé,

---

([1]) HL C 320. E, 2005.12.15., 259. o.
([2]) Elfogadott szövegek, P6_TA(2006)0022.
([3]) Elfogadott szövegek, P6_TA(2006)0079.

2006. július 5., szerda

I. mivel a strukturális akadályok és a nem megfelelő ösztönzők gátolják az elismert kutatók nagyobb mobilitását,

J. mivel az Európai Technológiaátadási Intézmények és az Innovációközvetítő Központok (IRC) lehetővé teszik a gyorsabb piaci megjelenést, az új technológiák hatékonyabb terjesztését, a szellemi tulajdon jobb kezelését és a meglévő nemzeti és regionális rendszerekkel való hatékonyabb koordinációt,

K. mivel a „nyílt innováció" megközelítés elfogadása jelentősen megnövelné a K + F kapacitását az Európai Unióban,

L. mivel a Bizottság javasolt kutatási költségvetését nem kellene feltölteni a pénzügyi terv keretében,

M. mivel az EU pénzügyi eszközökre fordított költségvetési forrásainak kritikus mennyiségére van szükség ahhoz, hogy – állami és magántőke felhasználásával – növeljék a kis- és középvállalkozások finanszírozását, megoldják a piacon felmerülő problémákat és javítsák a közösségi forrásokat,

N. mivel a kutatóknak előfinanszírozásra van szükségük annak érdekében, hogy piacfelméréseket végezzenek, kísérleti és demonstrációs projekteket, illetve működő prototípusokat dolgozzanak ki, új vállalatokat hozzanak létre és új kutatási termékeket vezessenek be a piacra, és mivel kockázati tőkére van szükség a vállalat későbbi növekedéséhez,

O. mivel az állami támogatásra vonatkozó rendelkezéseknek egyszerűeknek, átláthatóaknak és hatékonyaknak kell lenniük, és e támogatásokat csak a legszükségesebb esetben, a piac összeomlása esetén kell alkalmazni, és ideiglenes alapon kell biztosítani;

1. ösztönzi a tagállamokat arra, hogy már az oktatás kezdeti szakaszaitól kezdődően támogassák a vállalkozói szellem kialakulását, és erősítsék az élethosszig tartó tanulást azzal, hogy tevékenyen ösztönzik az IKT-képzésekben való részvételt a foglalkoztatottak és a munkanélküliek körében egyaránt;

2. megjegyzi az Unió képzés és oktatás területén a lisszaboni program végrehajtásával kapcsolatos lemaradásait; felhívást intéz a tagállamokhoz, hogy tegyenek lépéseket annak érdekében, hogy új lendületet adjanak a lisszaboni stratégiának;

3. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy növeljék a tudományos pálya elismertségét és támogassák a meglévő ösztönzőket és jutalmakat, mint például a Descartes- és az Arisztotelész-díjat, valamint a fiatal tudósoknak szánt díjakat;

4. sürgeti a legjobb európai kutatók, különösen a pályakezdő kutatók nagyobb mértékű támogatását azáltal, hogy vonzóbb munkafeltételeket hoznak létre számukra, csökkentik a jogi, adminisztratív és földrajzi korlátokat, és egyenlő bánásmódban részesítik az európai és a külföldi kutatókat;

5. határozottan támogatja a kutatók számára az egységes piac szükségszerű célját, amint azt a Bizottság „Több kutatás és innováció – Befektetés a növekedés és a foglalkoztatás érdekében" című közleményében megállapította;

6. elismeri, hogy a tudósok és kutatók foglalkoztatási körülményeinek javítását ösztönző intézkedések, valamint a munkaerő folyamatos képzése alapvető fontosságú a tudományos ismeretek megosztásának ösztönzése érdekében;

7. úgy véli, hogy a szakképző intézmények jelentősebb hozzájárulást nyújthatnak e tekintetben, és meggyőződése, hogy egyrészről a tudománnyal és a kutatással már az iskolában kapcsolatba kell kerülni, másrészről szükség van az egyetemek kutatószemélyzete és az üzleti szektor közötti kreatív együttműködés előmozdítására; továbbá úgy véli, hogy a kutatók mobilitásának útjában álló akadályokat fel kell számolni helyzetük és karrierépítésük javításával, amely célokat nem lehet anélkül megvalósítani, hogy a tagállamok ne javítanák együttműködésüket az adózással és bizonyos szociális juttatások hordozhatóságával kapcsolatban;

8. támogatja a kutatók európai chartájának és a kutatók felvételére vonatkozó magatartási kódexet, mivel e kezdeményezések több európai hallgatót ösztönözhetnek arra, hogy az egyetemen kutatásba kezdjenek, miközben a legjobb külföldi kutatók számára is ösztönzőként szolgálnak, hogy kutatói pályájukat Európában folytassák, akár állandó, akár időszakos jelleggel, egy a rövid távú vízumokra vonatkozó külön politikán keresztül megvalósuló együttműködési megállapodás részeként;

2006. július 5., szerda

9. kéri az EU-t, hogy hatékonyan harcoljon az „agyelszívás" ellen és hozzon olyan intézkedéseket, amelyek a kiválóságot országukba vonzzák, előmozdítva különösen a harmadik országokkal fenntartott diák-, kutatói és oktatói csereprogramokat, mint például az Erasmus Mundust; reméli, hogy a kutatók számára az Európai Képesítési Keretrendszer fontos eleme lesz a nyitott európai munkapiac megteremtésének, valamint támogatja a kutatók mobilitása útjában álló akadályok csökkentése céljából tett erőfeszítéseket;

10. tudomásul veszi az olyan kultúra ápolásának fontosságát, amely nagyra becsüli az innovációt; sürgeti a tagállamokat annak lehetővé tételére, hogy az innovációs politika áthassa az alapvető nemzeti kutatások valamennyi területét;

11. hangsúlyozza az egyetemek jelentőségét a tudás létrehozásában és terjesztésében, valamint sürgeti szerepük megerősítését a felsőoktatás, a kutatás, az élethosszig tartó tanulás és a termelő ágazat közötti együttműködés megerősítése révén; figyelmet fog fordítani a Bizottság felsőoktatásról szóló jelentésére;

12. ösztönzi a Bizottságot és a tagállamokat, hogy hozzanak létre és ösztönözzenek európai innovációs kitüntetéseket;

13. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy támogassák a termékek, a folyamatok és a tudásalapú szolgáltatások összevonását, valamint a különböző támogató rendszerek bevezetését a nem technológiai ágazatokba; ezzel összefüggésben felhívja a figyelmet arra, hogy a nem technológiával kapcsolatos innováció magában foglalja a társadalmi, valamint az intézményi innovációt;

14. javasolja, hogy egyes kiválasztott, olyan kis- és középvállalkozások számára, amelyek különleges érzéket mutatnak az innováció és az üzleti alapú alkotó tevékenység terén, kínáljanak fel további, korlátozott mértékű kutatási támogatást vállalkozásaikhoz;

15. javasolja, hogy kiemelt figyelemben részesítsék a kis- és középvállalkozások megfelelő részvételének biztosítását a K + F területén azáltal, hogy konkrét intézkedéseket tesznek, például elkülönítik a kis- és középvállalkozásoknak nyújtott kutatási finanszírozás egy részét;

16. rámutat, hogy fontos támogatni a kis- és középvállalkozások kutatási kapacitását;

17. sürgeti a tagállamokat, hogy hozzanak létre innováció-barát piacot az állampolgárok és a vállalkozások számára, biztosítva a hatékonyabb szabályozást, szabványokat, közbeszerzést és szellemi tulajdonjogokat; sürgeti a Bizottságot, hogy gondoskodjon a szellemi tulajdonjogok védelméről szóló tájékoztatásról;

18. tudomásul veszi a Bizottság álláspontját, amely szerint az Uniónak költséghatékony, jogilag helytálló és felhasználóbarát szellemi tulajdonvédelmi rendszert kell kialakítania annak érdekében, hogy idevonzza a technológiailag fejlett vállalatokat; úgy véli, hogy a szellemi tulajdon védelmének nem szabad korlátoznia a közjavakhoz és a közismeretekhez való szabad hozzáférést; sürgeti a Bizottságot, hogy mozdítsa elő a szociálisan befogadó tudásalapú társadalmat például olyan szabadon hozzáférhető és nyílt forráskódú szoftverek és licencek támogatásával, mint a General Public Licence (GPL) és a Public Documentation Licence (PDL);

19. tudomásul veszi, hogy szükség van regionális információs pontokra a kutatással és az innovációval kapcsolatos, vonatkozó információk összehangolása érdekében;

20. javasolja, hogy a magas műszaki teljesítmény-szintek megkövetelése érdekében vizsgálják felül a szabvány kidolgozási hatáskör alkalmazását, illetve jussanak mielőbb megállapodásra az új szabványokra vonatkozóan;

21. javasolja a nemzeti csoport, konglomerátumok, szövetkezetek és konzorciumok európaivá válását a versenyképesség és a kritikus tömeg növelése érdekében, ideértve a több tudományágat érintő kutatásokat, a régóta fennálló iparágakat és az újonnan alapított vállalkozásokat;

22. felismeri az innovációs sarokpontok és zónák regionális szintű létrehozásának, valamint a többi régióban és a tagállamokban, illetve harmadik országokban a kapcsolódó struktúrákkal alkotott hálózatuk fontosságát;

23. sürgeti egyértelmű célok kijelölését a kiválósági központok létrehozásával kapcsolatban, amelyeknek mind rendelkezniük kell „alkotó laboratóriumokkal";

24. tudomásul veszi, hogy szükség van közösségi szabadalomra és márkajelzésre, és javítani kell a kölcsönösséget az európai, az egyesült államokbeli és a japán szabadalmi rendszerek között; hangsúlyozza, hogy a demokratikus jogi normákon alapuló integrált közösségi szabadalomrendszernek egy innovációs stratégia részét kell alkotnia, amelyen belül alapvető fontosságú az ipari tulajdon védelme, a szakmai tudás terjesztése és a szabad és korlátozásmentes verseny közötti egyensúly biztosítása; hangsúlyozza, hogy a szabadalom által biztosított védelem célja a találmány oltalmazása és nem a piaci ágazatok ellenőrzése;

2006. július 5., szerda

25. kéri a Tanácsot, hogy mozdítsa el az európai szabadalmi javaslatot a holtpontról a nyelvrendszer tekintetében;

26. felhívja a Bizottság és a tagállamok figyelmét a legutóbbi változásokra a tudományos „know-how" védelmével és terjesztésével kapcsolatban, a szabadon hozzáférhető tudományos folyóiratok sikerére és a „közösségi tudomány" elnevezésű szabadalomra;

27. sürgeti a Bizottságot, hogy hozzon létre egy általános jelentési rendszert a minőségre vonatkozó értelmezéssel együtt, amely rendszerrel ellenőrizhetik az olyan mutatókat, mint a szerződéses kutatásokból származó bevételek, igényelt és jóváhagyott szabadalmak, az ügyfél-vállalkozások száma (ideértve a kis- és középvállalkozások at), valamint a hasznos melléktermékek száma és fejlesztése;

28. sürgeti a tagállamokat, hogy nyújtsanak segítséget abban, hogy az alkalmazott kutatással foglalkozó intézmények közelebbi kapcsolatba kerüljenek az iparral, inkubátorházakkal, valamint a környezetükben található tudományos és ipari parkokkal, ezzel lehetővé téve számukra a kritikus tömeg elérését;

29. tudomásul veszi, hogy a legfontosabb európai ipari ágazatok továbbra is szenvednek a koordináció és az integráció alacsony szintjétől, a fejlődés útjában álló akadályoktól és az alacsony színvonalú tudáskezeléstől; megjegyzi, hogy a kis- és középvállalkozások fokozottabb bevonása az európai technológiai platformokba segítene e problémák megoldásában;

30. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy támogassák a kutatók előfinanszírozáshoz való hozzáférését, ami lehetővé teszi számukra olyan tevékenységek finanszírozását, amelyekkel bizonyíthatják a befektetők számára, hogy az érintett új technológia üzleti és technikai szempontból bizonyos szinten életképes;

31. aggodalmának ad hangot, amiért bár európai szinten felismerték a technológiai kutatás és innováció előmozdításának alapvető jelentőségét, az Unión belül elért eredmények korlátozottak lesznek a finanszírozás, a teljesítmény és a kapacitások kihasználása tekintetében;

32. tudomásul veszi a hasznos melléktermékek létrehozásának jelentőségét mint a kutatási eredmények üzleti alapokra helyezésének eszközei, valamint különösen a hitellehetőségek erre a célra történő rendelkezésre bocsátásának fontossága tekintetében;

33. hangsúlyozza, hogy fejlettebb rendszerre van szükség a köz- és magánszféra közötti partnerség terén annak érdekében, hogy korszerű berendezések és infrastruktúra, valamint szolgáltatások biztosításával javítsák a kutatás minőségét;

34. üdvözli az új, fejlett technológián alapuló üzleti tevékenységekbe beruházó magánbefektetők fontos szerepét, akik másküllönben elérhetetlen beruházásokat eszközölnek az innovatív vállalatokban, különösen a kis- és középvállalkozásokban;

35. tudomásul veszi, hogy az ökoinnováció, különösen az energiahatékonyságot fokozó módszerek versenyelőnyt biztosítanak az európai vállalatoknak;

36. tudomásul veszi, hogy az egyénileg tárgyalt kölcsönök és támogatások – ahol az eszköz pontos formáját az ügyféllel szoros együttműködésben határozzák meg – a pénz hatékony felhasználásához vezetnek a mennyiséget, és a piacra kerüléshez szükséges időt tekintve, előtérbe helyezve a valós igényeket;

37. tudomásul veszi, hogy megfelelő kockázati tőkére van szükség ahhoz, hogy a kutatás és innováció létrejöjjön, növekedjen, fellendüljön az új, vállalkozó szellemű vállalkozások körében, illetve ahhoz, hogy e vállalkozások összehozzák e tevékenységeket;

38. sürgeti a Bizottságot, hogy a tagállamokkal együttműködve a kis- és középvállalkozások számára biztosítson strukturális támogatási keretet a tudáskezelés és technológiai erőforrásaik korszerűsítése érdekében, ami lehetővé teszi, hogy aktív szerepet játsszanak egy keresletvezérelt piacon, és aktívan bekapcsolódhassanak a technológiai kutatásba és fejlesztésbe;

39. megállapítja, hogy mindenképpen javítani kell a kis- és középvállalkozások finanszírozáshoz való hozzáférését;

40. támogatja azt az Európai Tanács által 2006 márciusában, Brüsszelben jóváhagyott elképzelést, amely szerint könnyebb és szélesebb körű hozzáférést kell biztosítani az Európai Beruházási Bank hiteleihez a vállalkozások, és különösen a kis- és középvállalkozások számára, amelyeknek a leginkább szükségük van támogatásra az innováció és a kutatás területén;

41. javasolja, hogy a strukturális alapokra a kutatási és innovációs kapacitás támogatásának fő eszközeként kell tekinteni, különösen a kohézióra való törekvés során; javasolja a kutatásra és innovációra költött strukturális alapok összegének megháromszorozását;

2006. július 5., szerda

42. tudomásul veszi, hogy a közbeszerzés alkalmazása alapvető fontosságú a kutatás és az innováció előmozdítása érdekében, mindazonáltal ez nem vezethet a verseny torzulásához, és nem részesíthet előnyben jelentősebb piaci szereplőket;

43. úgy véli, hogy a közbeszerzéseket nem szabad a magánbefektetések ösztönzésére korlátozni, hanem stratégiai szerepet kellene betölteniük, amivel arra ösztönzik a vállalatokat, hogy elősegítsék az innovációt és aktuális szakmai ismeretekre tegyenek szert;

44. felismeri, hogy a kis- és középvállalkozások és mind a magán-, mind az állami szektor nagyvállalkozói között létrehozott hálózat fontos szerepet játszhat az innováció ösztönzésében; hangsúlyozza, hogy az innovatív termékek beszerzésére irányuló nemzeti, valamint közösségi szintű közbeszerzési pályázatok szervezése hozzájárulhat a piaci rések betöltéséhez és az innovatív termékek, valamint szolgáltatások általános előmozdításához;

45. elismerően szól az EU állami támogatásokra vonatkozó szabályainak gyökeres reformjáról, amelynek keretében átcsoportosították a támogatást a nagy, gyengén teljesítő vállalatoktól a kis és innovatív vállalkozások felé;

46. tudomásul veszi, hogy a flexibilitás és az átláthatóság az innováció előfeltételei;

47. szükségesnek ítéli a lehetőségek kibővítését a kutatási eszközökbe történő befektetések biztonságossá tétele érdekében;

48. javasolja egy adóhitel-rendszer bevezetését a szolgáltatási ágazat fellendítésére annak érdekében, hogy érdekeltté váljon a kutatási eredményekben és alkalmazásukban;

49. javasolja egy „egységes támogatási struktúra” létrehozását annak érdekében, hogy elkerüljék azon beruházók kettős adóztatását, akik egy adott tagállamban telephellyel rendelkeznek, és egy alapon keresztül egy másik tagállamban folytatnak beruházást;

50. szükségesnek tartja annak megvizsgálását, hogy a jelenlegi struktúrák és mechanizmusok, amelyek kiemelt szakértelmet vesznek igénybe az innováció terén, megfelelően biztosítják-e a kiterjedt megközelítést az innováció terén, és képesek-e a cselekvések és politikák jobb koordinálása révén elősegíteni azt;

51. kéri a Tanácsot, hogy évente nyújtson be jelentést az Európai Parlamentnek az állami kutatások nemzeti költségvetési befektetési trendjéről (a cél a GDP 1 %-a);

52. megállapítja, hogy vélhetően nem sikerül majd elérni azt a célt, hogy 2010-re az Unió GDP-jének 3 %-át fordítsák kutatásra; sajnálja, hogy az Európai Tanács 2006. márciusi ülésének alkalmával a tagállamok nem kötelezték el magukat szilárdan a kutatás és az innováció mellett; nehezményezi, hogy nem rögzítették a 2010-re szóló állami támogatások emelésének minimális céljait;

53. úgy véli, hogy az olyan közösségi eszközök, mint az i2010 stratégia, a hetedik kutatási és fejlesztési és demonstrációs keretprogram vagy a versenyképességi és innovációs keretprogram hozzájárulhatnak a kutatási eredmények és a pénzügyi nyereség közti szakadék áthidalásához;

54. hangsúlyozza, hogy a tökéletesített kutatási és innovációs politikáknak a fenntartható fejlődésen keresztül hozzá kell járulniuk az új foglalkoztatási lehetőségekhez, az ökoinnovációra és a fenntartható termelésre (pl. nap-hidrogén technológiák, szélenergia, üzemanyagcellák, biomassza, növényalapú vegyipar), az ökohatékony szolgáltatásokra (energiamegőrzés, mobilitási szolgáltatások, újrafelhasználás és újrahasznosítás), valamint a fenntartható tervezési és irányítási módszerekre (pl. bionika, integrált termékpolitika) összpontosítva;

55. üdvözli a Bizottság arra vonatkozó ajánlását, hogy a „jogalkotás minőségének javítása” kezdeményezés keretében a hatásvizsgálatnak ki kell terjednie az ajánlások által a kutatás és az innováció területére gyakorolt hatások vizsgálatára is;

56. kéri a tagállamokat, hogy jobban használják ki a nekik szánt európai alapokat és felhívja a figyelmet azokra a tagállamokra, amelyek terveik középpontjába helyezik a munkahelyteremtést, és az Európai Szociális Alap hiteleinek több, mint 35 %-át ruházzák be képzési és oktatási rendszerük modernizációjába;

57. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak és a tagállamok kormányainak.

2006. július 5., szerda

P6_TA(2006)0302

Egy integráltabb iparpolitikai megközelítés felé

Az Európai Parlament állásfoglalása az EU gyáriparának megerősítésére irányuló politikai keretekről – Egy integráltabb iparpolitikai megközelítés felé (2006/2003(INI))

Az Európai Parlament,

– tekintettel „A Közösség lisszaboni programjának végrehajtásáról: Politikai keretek az EU gyáriparának megerősítésére – Egy integráltabb iparpolitikai megközelítés felé" című bizottsági közleményre (COM(2005)0474),

– tekintettel a fenti közleményhez kapcsolódó bizottsági munkadokumentumokra (SEC(2005)1215, SEC(2005)1216 és SEC(2005)1217),

– tekintettel a Versenyképességi Tanács 2005. november 28-i következtetéseire,

– tekintettel a 2006. március 23-24-i brüsszeli Európai Tanács elnökségi következtetéseire,

– tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak a fent említett bizottsági közleményre adott véleményére (INT/288 – CESE 595/2006),

– tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,

– tekintettel az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság jelentésére és a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság véleményére (A6-0206/2006),

A. mivel a fent említett bizottsági közlemény 27 egyedi ágazat versenyképességének részletes átvilágítása alapján munkaprogramot vázol fel a gyáripar elkövetkező évekre szóló iparpolitikájáról,

B. mivel egy dinamikus és magas szinten versenyképes ipar, valamint a magas szociális és környezeti normák az európai gazdaságfejlesztési modell összetevői,

C. mivel az EU gyáripara nyújtja az EU termelésének körülbelül 20 %-át, és 34 millió embert foglalkoztat, akiknek több mint fele kis- és középvállalkozásoknál dolgozik,

D. mivel a Tanács elismeri a gyáriparnak, mint az új és innovatív termékek megteremtőjének fontosságát,

1. üdvözli a Bizottság közleményét, amely az elkövetkező évekre meghatározza a gyáripar politikai keretrendszerét és kiigazított munkaprogramját; e közleményt a meghatározott ágazati intézkedéseket és ágazatok közötti kezdeményezéseket összevonó, rendezett és kiegyensúlyozott iparpolitika kialakítása fő építőelemének tekinti;

2. elismeri a gyáriparnak az EU-ban betöltött fontos szerepét; kiemeli hogy a gyártás, a szolgáltatások és a kereskedelem szorosan és növekvő mértékben egybefonódnak a modern üzleti környezetben; ezért erőteljesen támogatja az egységes európai szintű iparpolitika kialakítását annak érdekében, hogy fel lehessen venni a versenyt a globalizáció kihívásaival;

3. emlékeztet arra, hogy az EU-nak arra kell törekednie, hogy ipari nagyhatalom maradjon, ezért nem szabad csupán a szolgáltatási ágazata fejlesztésével megelégednie;

4. úgy ítéli meg, hogy az EU-nak gondoskodnia kell a versenyképességi stratégiák közös fejlesztéséről az ipar és a szolgáltatás területein, elterjesztve a bevált gyakorlati megoldásokat a vállalati környezet és a vállalkozói szellem tekintetében, amelyekhez hozzátartozik a vállalatok szociális felelőssége, valamint a férfiak és a nők közötti esélyegyenlőség;

2006. július 5., szerda

5. emlékeztet arra, hogy a lisszaboni stratégia célkitűzései olyan minimum-célkitűzések, amelyek megvalósítása tekintetében a tagállamoknak elkötelezettséget kell vállalniuk; megjegyzi, hogy az utóbbi időben több tagállam a gyáripart erősítő nemzeti politikákat fogadott el; úgy véli, hogy az elszigetelt nemzeti politikai intézkedések akadályozhatják az európai iparpolitika kialakítását, valamint hogy a tagállamok és a Közösség intézkedéseinek összehangolása mindkettőt erősítheti; sürgeti ezért a Bizottságot és a tagállamokat az e téren történő fellépés hatékony összehangolását célzó mechanizmusok kialakítására a kormányzatok, az ipar, valamint az érintettek európai, nemzeti és regionális szintű bevonásával;

6. emlékeztet arra, hogy a kormányintézkedések nem helyettesíthetőek, amikor egy stabil, az ipar számára vonzó és jogilag biztos keret létrehozásáról van szó; hangsúlyozza, hogy a modern közszféra küldetése létfontosságú az infrastruktúrák létrehozásában, valamint az oktatás és az innováció előmozdításában;

7. úgy véli, hogy a nemzeti iparpolitikákat támogató és segítő közösségi politikának európai kiválósági központok kifejlesztésére kell törekednie, összhangot teremtve a helyi munkaerőpiac és a kutatási központok képességei között, anélkül, hogy figyelmen kívül hagyná a fejlődéshez igazodó politikai és makrogazdasági környezetet, bátorítva a beruházásokat, a jólétet és a minőségi munkahelyteremtést; üdvözli, hogy a Bizottság közleményében bevezeti az európai iparpolitika meghatározását; hangsúlyozza ugyanakkor, hogy ennek a megközelítésnek nem csupán horizontálisnak kell lennie, hanem egyúttal az ágazati összefüggéseket is szem előtt kell tartania;

8. emlékezteti a Bizottságot, hogy az energiatakarékossági és hatékonysági intézkedéseket minden politikai területen fenn kell tartani; rámutat arra, hogy sok iparág esetében az energiaköltség fő tényezőként szerepel, ezért felszólítja a Bizottságot, hogy e tekintetben, az iparpolitika részeként javasoljon pontos intézkedéseket és programokat;

9. támogatja a bizottsági közleményben lefektetett kezdeményezéseket; üdvözli a 27 ágazat részletes elemzését és az ajánlások egyértelműségét; jelenleg azonban a kezdeményezések végrehajtását látja a fő kihívásnak; megítélése szerint a végrehajtás terén a koherencia hosszú távú biztosítása érdekében a javasolt kezdeményezések összehangolását egy főigazgatóságnak kell végeznie, a Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóságnak, valamint a Tanács egy testületének, a „Versenyképesség" Tanácsnak; e vonatkozásban felhívja a Bizottságot, hogy 2006 vége előtt tájékoztassa a Parlamentet a kezdeményezések végrehajtásában elért előrehaladásról; egyben kéri a Bizottságot, hogy tanulmányozza az egyes kezdeményezések, például magas szintű csoportok, innovációs panelek és munkacsoportok nyújtotta előnyökről és hozzáadott értékükről rendszeresen, az adott ágazatra kiterjedően készítendő módszeres értékelés és mérleg lehetőségét;

10. ösztönzi a Bizottságot, hogy fordítson kellő figyelmet a gyáripar valamennyi ágazatára, és szükség szerint szüntesse meg a hiányosságokat mind az egyes ágazatok elemzése, mind a megteendő intézkedések vonatkozásában, tekintettel az egyes iparágakban tapasztalható magas fokú regionális koncentrációra;

11. elismeri a gyáripar versenyképessége megerősítésének szükségességét; üdvözli, hogy a Bizottság a hangsúlyt a vállalatok szociális felelősségére és a fenntartható fejlődés szükségességére helyezi; felhívja a Bizottságot, hogy fordítson egyforma figyelmet a munkakörülményekre, valamint a dolgozók egészségére és biztonságára a több és jobb minőségű munkahely megteremtése érdekében;

12. elismeri, hogy a tagállamok és az Európai Unió gazdasága szempontjából stratégiai jelentőséggel bíró ágazatok tekintetében folytatott európai iparpolitika a meglévő ipari ágazatok megerősítése, a belső piac nyitva tartása, szabályzása és azon versenytényezők számításba vétele által valósulhat meg, amelyek hatással lehetnek a rendelkezésre álló munkahelyek mennyiségére számos európai országban, továbbá valamennyi olyan európai iparág korszerűsítése útján, amely számára adottak vagy megteremthetők a versenyképességhez szükséges feltételek;

13. meggyőződése, hogy az európai gyáripar jövője a megnövelt hozzáadott értékben és a jobb minőségben rejlik; ezért aggodalmát fejezik ki amiatt, hogy az EU kereskedelme általánosságban még mindig a közepesen magas szintű technológiát igénylő és az alacsony-közepes szaktudást igénylő ágazatokban koncentrálódik; úgy véli, hogy mind az oktatás és mind a képzés minden szinten kulcskérdés a munkaerő képzettségének javításában és a strukturális változások elősegítésében; sajnálatának ad hangot amiatt, hogy a bizottsági közlemény nem fordít elegendő figyelmet az oktatásra, az egész életen át tartó tanulásra és képzésre; sürgeti a tagállamokat, hogy tegyenek fokozottabb erőfeszítéseket annak érdekében, hogy több fiatal diákot vonzzanak a műszaki és tudományos tanulmányok;

2006. július 5., szerda

14. üdvözli a Bizottság azon véleményét, amely szerint a szakképzett és rugalmas szakmunka az Európai Unió legfőbb erőforrása és a versenyképesség legfontosabb eleme; szorgalmazza, hogy az EU mindent tegyen meg a munkavállalók szakmai továbbképzésének megerősítése érdekében, minden szinten, de különösen a képzettséggel nem rendelkező munkavállalók esetében;

15. ezen kívül hasznosnak ítéli meg a Bizottság azon javaslatait, amelyek célja a szakmai hozzáértés hiányának orvoslása az ipari ágazatokban az átláthatóság támogatása, valamint a minőségi szakmai ismeretek átadása és elfogadása által, lehetővé téve a szakképzettség terén jelenleg jelentkező igények és a szakértelem hiányával küszködő területek azonosítását;

16. megjegyzi, hogy határozottabban be kell fektetni a munkavállalók képzettségének javításába, nevezetesen operatív tudományos és technológiai programok végrehajtása által, biztosítva a képzésre kínált lehetőségek minőségi színvonalát és változatosságát a különböző tagállamokban;

17. felhívja a vállalatokat, hogy dolgozóik számára a lehető legjobb képzési feltételeket – a folyamatos képzés lehetőségét – biztosítsák, szabják meg a szükséges szakértelem mércéjét, és általános értelemben vállaljanak felelősséget a dolgozóik egész életét végigkísérő folyamatos oktatás és képzés tekintetében;

18. úgy ítéli meg, hogy az ismeretek és az új termékekre és eljárásokra vonatkozó kutatási eredmények alkalmazásának átadása még mindig túlságosan gyenge a gyáriparban, és különösen a kis- és középvállalkozásokban; e tekintetben egyértelmű szükségét látja a kutatói közösség és a piaci szektor között jelenleg húzódó szakadék áthidalásának; meggyőződése, hogy különös figyelmet kell fordítani e probléma együttes leküzdésére, és sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy haladéktalanul terjesszenek elő határozott intézkedéseket ennek megoldására; ebben az összefüggésben emlékeztet arra, hogy a versenyképességi és az innovációs keretprogram nyújtotta lehetőségeket a lehető legnagyobb mértékben ki kell használni;

19. úgy véli, hogy figyelembe kell venni a mikro- és kisvállalkozások sajátosságait, mert problémáik nem hasonlíthatók a nagyvállalatok problémáihoz;

20. elismeri, hogy a konzorciumokban végzett kutatási tevékenységekhez nyújtott közvetlen támogatás mechanizmusait ki kell dolgozni a vállalatok, a kutatási egységek vagy egyetemi kutatócsoportok bevonásával, ezúton előmozdítva a szakértelem és a technológiák gyorsabb ütemű átadását;

21. a kutatással, fejlesztéssel és innovációval foglalkozó független szakértőkből álló magas szintű munkacsoport 2006-os „Egy innovatív Európa létrehozása" c. jelentésével egyetértve hangsúlyozza, hogy a KKV-ken kívüli egyéb vállalkozásoknak nyújtott állami támogatások célszerűek, amennyiben céljuk a más vállalkozásokkal, KKV-kkel, a „nyílt innovációs csoportban" egyetemi létesítményekkel, kiválósági központokkal és együttműködésben folytatott kutatási és fejlesztési programokkal való együttműködés előmozdítása;

22. hangsúlyozza azt a tényt, hogy az Európai Unió jóléte az elsőrangú újító európai iparágak fejlesztésének függvénye;

23. üdvözli a technológiai platformok koncepcióját, amely lendületet fog adni a piac követelményeinek megfelelő kutatási ágak fejlesztésének; úgy véli azonban, hogy nagyobb finanszírozás szükséges az innovatív termékeket létrehozó alkalmazott kutatások vonatkozásában; e tekintetben üdvözli az Európai Beruházási Bank (EBB) szándékát, amely szerint jelentősen növelni kívánja a K + F területe és a KKV-k tekintetében a növekedést gyorsító beruházásokra rendelkezésre álló finanszírozást; emlékeztet a fent említett brüsszeli Európai Tanács következtetéseire, amely szerint 30 milliárd euró értékig várnak kockázati tőkét és garantált bankkölcsönöket az innováció támogatására és a K + F intézkedések végrehajtására; ösztönzi a Bizottságot és az EBB-t arra, hogy a magánszektorral együtt gyakorlati vonatkozásban is kövesse nyomon ezeket a következetéseket;

24. hangsúlyozza azt a jelentős potenciált, amelyet a nanotudományok és a nanotechnológiák képviselnek, és nyomatékosan felhívja a gyáripart, hogy tájékozódjon a technológiai előrelépésekről és az e területet érintő 2005-2009 közötti időszakra szóló európai cselekvési programról azért, hogy ki tudja használni az egyes iparágak által kínált lehetőségeket és új távlatokat;

25. hangsúlyozza a finanszírozáshoz és a kockázati tőkéhez való hozzáférés nehézségeit, különösen az innovatív vállalatok alapítása és a KKV-k szempontjából; kéri ezért a Bizottságot, hogy szorosan vonja be az EBB-t és az Európai Beruházási Alapot az ágazati kezdeményezések munkájába;

2006. július 5., szerda

26. úgy véli, hogy nagyon hasznos lenne az ipar, az energia és a környezet területeire vonatkozó jogszabályok koherenciáját a fenntarthatóság és a versenyképesség javítása céljából felügyelő, magas szintű csoport létrehozása; felhívja a figyelmet arra, hogy nem csak az elektromos áram piacát kell elemezni, hanem a földgázét is, tekintettel ezeknek a gyáripar jövőjére gyakorolt jelentős hatására;

27. kiemeli, hogy a gyáripart gyakran regionális koncentráció jellemzi; ezért sürgeti a regionális és nemzeti hatóságokat a gazdasági és szociális szereplőkkel való szoros együttműködésre olyan területek számára történő helyi stratégiai tervek kidolgozása céljából, amelyek az innovatív gyártócsoportok központjai, illetve azzá válhatnak; ebben az összefüggésben kéri, hogy a helyi stratégiák a javak és kutatási potenciál előállítása szempontjából elsőrendű ágazatok, valamint az egyes régiók nyújtotta valamennyi komparatív előny legjobb felhasználására irányuljanak; felhívja a tagállamokat a strukturális alapok lehetőségeinek e tekintetben történő teljes kiaknázására;

28. felhívja a figyelmet arra, hogy az európai iparpolitikai intézkedéseknek tekintettel kell lenniük az ágazati dimenzión kívül a területi dimenzióra is; az olyan övezetekben, amelyekben a gyáripari koncentráció igen erős, az ipar- és kereskedelempolitikát ennek megfelelően kell adaptálni; kéri tehát a Bizottságot, hogy kövesse tettekkel a közleményében bejelentett javaslatokat, és tanulmányozza a közös problémákkal és kihívásokkal szembesülő régiók közötti együttműködés megerősítésének lehetőségét, valamint a régiókban található a gyártótevékenységet folytató vállalatok közötti hálózat létrehozásának előmozdítási lehetőségeit, a megfelelő ipar- és gazdaságpolitikák fejlesztésének és összehangolásának támogatása céljából;

29. helyesli, hogy a Bizottság által megfogalmazott javaslat az iparpolitika integrációját és koordinációját vetíti előre a többi politika, így a kohéziós, a környezetvédelmi, a kutatás-fejlesztési és az energiapolitika vonatkozásában; tudomásul veszi a kohéziós politika és az iparpolitika között fennálló összefüggést, figyelembe véve, hogy az iparpolitika sikeréhez és az európai munkahelyi tanácsok fontos szerepének megerősítéséhez szükség van az infrastruktúrára és emberi erőforrásokra mind a különböző politikák közötti koherencia, mind a nagyobb társadalmi részvétel biztosítása érdekében;

30. úgy véli, hogy a könyörtelen nemzetközi versenyben lévő ágazatoknak közösen kell intézkedéseket elfogadniuk szerkezetátalakításuk és modernizációjuk elősegítése érdekében; e tekintetben számos kezdeményezést említ meg jó példaként – ilyenek például a LeaderSHIP 2015, a CARS21 és a textiliparral és ruhaiparral foglalkozó magas szintű munkacsoport; miután sürgető a helyzet, ezen két ágazat esetében felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő konkrét javaslatokat 2006 őszéig, hogy azokat a Tanács az Európai Parlament véleményének megszületése után 2006 vége előtt elfogadja; üdvözli a Bizottság azon szándékát, hogy ágazatspecifikus kezdeményezéseket hozzon létre a gyógyszeripar, a vegyipar, a védelmi, az űrkutatási és a gépészeti ipar számára;

31. az a véleménye, hogy az ágazati szintet, a dolgozók szakszervezeteit, a fogyasztói és a munkáltatói szervezeteket aktívan be kell vonni a vitába annak érdekében, hogy az iparpolitika által nyújtott megoldások minél megfelelőbbek és kimerítőbbek legyenek;

32. hangsúlyozza a valamennyi érintett féllel folytatandó párbeszéd kialakításának fontosságát, és üdvözli a versenyképességgel, az energiával és a környezettel foglalkozó magas szintű csoport létrehozását;

33. üdvözli az Európai Globalizációs Kiigazítási Alapot; hangsúlyozza, hogy az Alapnak a globalizáció miatt elbocsátott munkavállalók munkakeresésben történő segítésére kell összpontosítania, főként képzettségük javításával, illetve átképzéssel;

34. továbbra is fenntartja azon véleményét, hogy a közösségi támogatásokat tagadják meg azoktól a vállalatoktól, amelyek az egyik tagállamban támogatást élveztek, és ezután tevékenységüket egy másik országba helyezik át anélkül, hogy maradéktalanul eleget tettek volna a nevezett tagállammal aláírt szerződésben vállalt kötelezettségeiknek;

35. felszólít a munkavállalók jogainak védelmére a gyártótevékenységet folytató vállalatok átszervezésekor, továbbá ezzel összefüggésben arra, hogy a munkavállalók képviseleti szervei számára teljes mértékben biztosítsák a tájékoztatást;

36. kiemeli, hogy a szociális partnerek és a munkavállalók közötti párbeszédnek kulcsszerepe van a modernizációhoz kapcsolódó kérdésekben és az ágazat versenyképességének megtartásához vagy kialakításához szükséges változások elfogadása és végrehajtása módozatainak kialakításában;

2006. július 5., szerda

37. felhívja a Bizottságot, hogy készítsen részletes elemzést az új tagállamokban a gyáripar jelenlegi helyzetéről és az előttük álló kihívásokról, valamint őrködjön a közösségi joganyag megfelelő alkalmazása felett; ennek alapján a 25 tagállamról összesített adatokat lehet majd kapni, és ezen adatok alapján elemezni lehet a különböző ágazatokat, valamint ajánlásokat lehet megfogalmazni az iparpolitika folytatásának tekintetében;

38. kéri a Bizottságot, hogy dolgozzon ki új támogatási cselekvéseket azon vállalkozások számára, amelyek exportálnak és főként kutatási és innovációs projektekbe fektetnek be;

39. sürgeti a Bizottságot, hogy összpontosítson a piacfelügyeletre, valamint a tisztességtelen verseny és a hamisítás elleni küzdelemre; felkéri a Bizottságot, hogy 2006 vége előtt terjesszen elő konkrét javaslatot a szellemi tulajdonjogok védelméről és érvényesítéséről; e tekintetben szükségesnek véli az erőfeszítések megkétszerezését a hamisítványok harmadik országokból való behozatala elleni harcban, a tagállamok közötti információcserét felhasználva és az áruk Európai Unió területére való belépési pontjain a legfejlettebb technológiákat alkalmazva az e gyakorlatok ellen folytatott harcban;

40. kéri a Bizottságot, hogy ellenőrizze és mérje fel, hogy a behozott termékek milyen mértékben felelnek meg az európai jogszabályoknak a környezetvédelem és a fogyasztók egészségének védelme szempontjából, valamint mérje fel, hogy ez milyen mértékben érinti az európai termékek versenyképességét;

41. hangsúlyozza a gyáripar piacra jutásának fontosságát; sürgeti a Bizottságot, hogy az érintett ágazatokkal együttműködve továbbra is tegyen erőfeszítéseket az európai vállalkozások versenyképességére esetleg negatív hatást kifejtő nemzetközi gyakorlatok, elsősorban szabályozások és támogatások azonosítására, és a kereskedelem és a beruházások nemzetközi jogszabályokat sértő akadályainak leküzdésére; a kétoldalú megállapodásokban jó lehetőséget lát a kihívások méltányos, átlátható és előrelátó módon történő leküzdésére, és arra, hogy a kölcsönösség elvét az unió kereskedelmi kapcsolatainak alapelvévé tegyék;

42. hangsúlyozza, hogy a környezeti kérdéseknek a politikákba és a gazdasági stratégiákba való beillesztését célzó jogszabályoknak bizonyos rugalmasságot kell hagyniuk a tagállamoknak a gazdasági és pénzügyi eszközök megválasztásában;

43. úgy véli, hogy a Kereskedelmi Világszervezet keretei között elfogadandó intézkedéseknek figyelembe kellene venniük az egyes ágazatok sajátos jellegzetességeit, és azokat a lehetőségeket és kihívásokat, valamint nehézségeket, amelyekkel az egyes tagállamoknak szembe kell nézniük;

44. felhívja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy folytassák a fenntartható fejlődés célkitűzéseit, megfelelő egyensúlyt létrehozva a gazdasági, társadalmi és környezeti szempontok között;

45. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.