

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

Fogalm meghatározások

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

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

Kitérés-i képesség

5.10. cikk

Megfordulási képesség

6. FEJEZET

KORMÁNYMŰ

6.01. cikk

Általános követelmények

6.02. cikk

Kormány szerkezet energiaátvivő rendszer

6.03. cikk

Hidraulikus kormány szerkezet energiaátvivő rendszer

6.04. cikk

Áramforrás

6.05. cikk

Kézi hajtás

6.06. cikk

Kormánypropeller, víz sugar, cikloidálpropeller és orr-tolás rendszerek

6.07. cikk

Jelző- és megfigyelőrendszerek

6.08. cikk

Fordulás sebesség-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 fordulási sebesség-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 vízvezető rendszerek

8.09. cikk
Olajos víz vagy fűrésztolaj 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 munkaadások méretezése

11.04. cikk
Oldalfedélzetek

11.05. cikk
A munkaadások 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
Vitorlášajókra 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 KEDVTELESI 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 vízén 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 mozgásra (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. „toltt 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 állandó-sultan 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 szolgál, beleértve a konyhákat, készletraktárakat, mosdókat, mosóhelyiségeket, mosókonyhákat, előte-
reket 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, mosóhelyi-
ségek, folyosók, átjárók és fallal nem körülzárt lépcsők.
42. „vezérlő központ”: kormányállás, az a hely, ahol a vészhelyzeti erőmű vagy annak részei található-
k, 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 terü-
lete meghaladja a 4 m² -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 árboc-
darut 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 vízvonalsík, amely megfelel annak a legnagyobb merülésnek, amely-
lyel 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 hasonlóak.
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 keresztülmennő 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 előidéz.

2006. július 5., szerda

82. „energiaátvivő rendszer”: a kormány szerkezet meghajtása, az erőforrás és a kormány szerkezet között.
83. „áramforrás”: fedélzeti hálózattal, akkumulátorral vagy belsőégésű motorral üzemelő erőforrás a kormány szerkezethez és a kormány műhöz.
84. „kormányberendezés”: az energiával meghajtott kormányberendezés működésének alkotóelemei és köre.
85. „kormánymű energiaátvivő rendszer”: a kormány mű 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. „fordulási sebesség szabályozó”: a hajó adott fordulási sebességét 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 elviesedést 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 öngyulladások 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 fogalom meghatározások

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 kisgyermeket 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 járműt 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;

2006. július 5., szerda

- 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 szemlélt 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 lejártá 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 szemléléséből 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 kivonatát 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 bejegyznek 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:

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

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

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

ahol:

a = keretrés [mm];

f = keretrés tényező:

$$f = 1 \leq 500 \text{ mm-esre}$$

$$f = 1 + 0,0013 (a - 500) > 500 \text{ mm-esre}$$

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

$$b = 1,0 \text{ fenéklemmezre és oldallemezre}$$

$$b = 1,25 \text{ fenékvíz-elvezető rendszer lemezre.}$$

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

c = szerkezeti típus tényező:

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

$$c = 1,0 \text{ minden szerkezeti típusra.}$$

2006. július 5., szerda

- 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 érhetőek 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 felszínén 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 válaszfalokban 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 olyanak 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 \times 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.

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:

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

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

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:

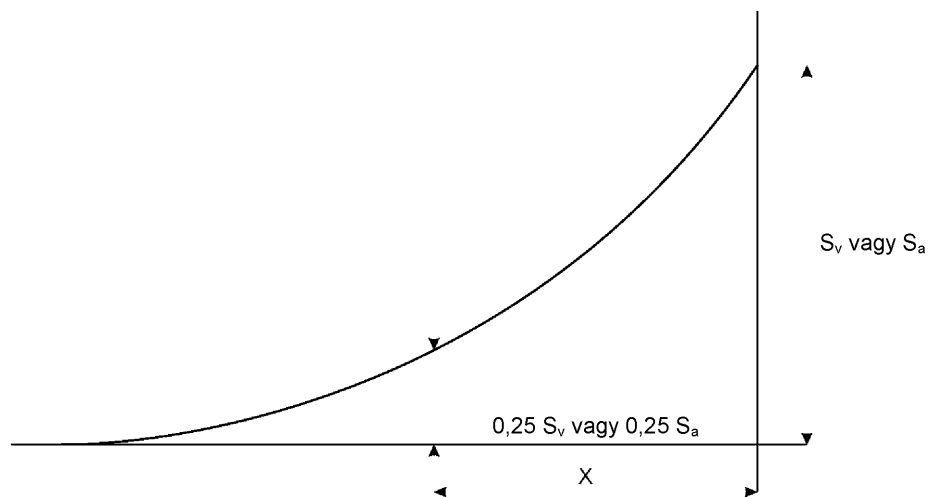
S_v a tényleges elülső hosszirányú felhajlás mm-ben; az S_v azonban nem lehet 1 000 mm-nél nagyobb;

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, ahol 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

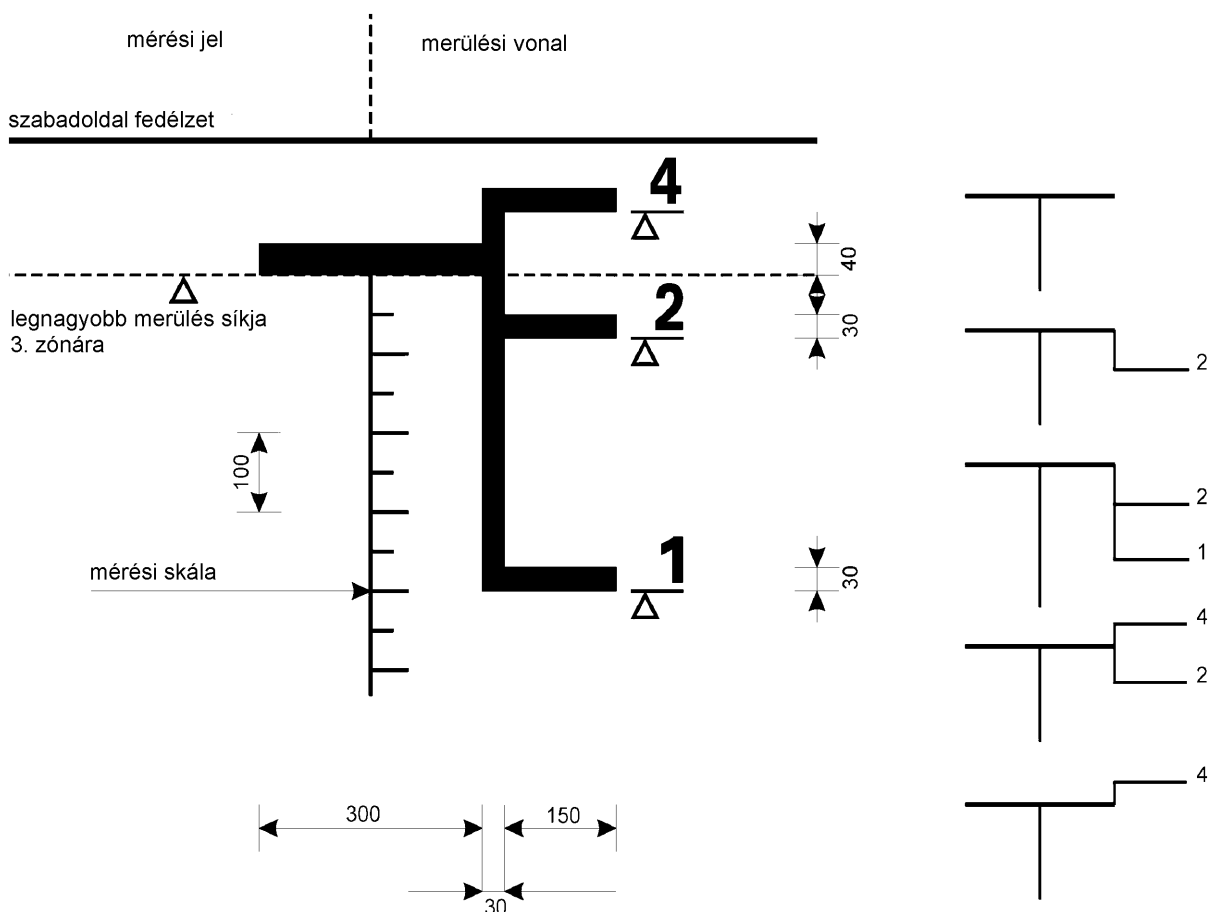
3. A merülési jelek egy 300 mm hosszú és 400 mm magas téglalapról állnak, amelyek alapvonala vízszintes, és egybeesik a megengedett legnagyobb merülés síkjával. Minden eltérő merülési jelnek tartalmaznia kell egy ilyen téglalapot.
4. Minden hajót legalább három merülési jelpárral kell ellátni, eggyel 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 egynegyedénél 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 közbözéséről szóló egyezmény szerint köbözték, és a köböztési jelek síkja megfelel az ezen irányelvben előírtaknak, ezek a köböztési 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 \times 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 közbözési 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. cikkeken 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 követelményeinek 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 kötelek megrakásának mértéke a navigációs vizsgálat során

A navigációs vizsgálat során az áruszállításra szolgáló hajókat és köteleket 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 köteleknek 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 kötelek számára a felügyeleti szerv mentesítést 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 köteleknek képesnek kell lenni időben megállni folyásiránnyal szemben úgy, hogy közben kormányozhatók maradnak.
2. Ha a hajók és kötelek 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

Kitérésí képesség

A hajóknak és köteleknek képesnek kell lenni időben történő kitérés elvégzésére. Ezt a képességet az 5.03. cikkben említett vizsgálati területen végzett kitérésí 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 kötéllekeknek 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 kormányzár befűrésát úgy kell megtervezni, hogy az megakadályozza a vízszennyező kenőanyagok terjedését.

6.02. cikk

Kormány szerkezet 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 kormány szerkezet 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 olajsint 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 tüzesetből 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 kiegészítést 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 visszautését meg kell akadályozni, ha a kézi hajtás automatikusan rögzítve van.

6.06. cikk

Kormánypropeller, vízszugár, cikloidálpropeller és orr-tolás rendszerek

1. Ha a kormánypropeller, vízszugár, 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 kellene.

2. Ha két, egymástól független kormánypropeller, vízszugár, cikloidálpropeller és orr-tolás berendezés van, a második független vezérlőrendszer nem szükséges, amennyiben a berendezések egyikének meghibásodásakor a hajó az 5. fejezet előírásai 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) olajsint 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 fordulási sebesség-szabályozó leállása;
 - e) az előírt pufferberendezések leállása.

6.08. cikk*Fordulási sebesség-szabályozók*

1. A fordulási sebesség-szabályozóknak és azok alkatrészeinek meg kell felelniük a 9.20 cikkben megállapított követelményeknek.
2. A fordulási sebesség-szabályozó megfelelő működését zöld jelzőfényel ki kell jelezni a kormányállásban.

A hálózati feszültség hiányát vagy elfogadhatatlan ingadozását, valamint a giroszkóp forgási sebességének elfogadhatatlan csökkenését figyelni kell.
3. Ha a fordulási sebesség-szabályozón kívül vannak más kormányzórendszerek, a kormányállásban meg kell tudni különböztetni, melyik rendszer került működtetésre. Egyik rendszerről a másikra lehessen azonnal átkapcsolni. A fordulási sebesség-szabályozó nem gyakorolhat semmilyen hatást a többi kormányzó-rendszerre.
4. A fordulási sebesség villamos áram-ellátásának a többi energiafogyasztótól függetlennek kell lennie.
5. A fordulási sebesség-szabályozókban használt giroszkópoknak, érzékelőknek és fordulási sebesség-jelzőknek meg kell felelniük a IX. mellékletben meghatározott, belvízi utakra érvényes fordulási sebesség-kijelzőkre vonatkozó minimumelírások 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 kormány szerkezetre vonatkozó információk;
 - d) a villamosvezetékek diagramjai;
 - e) a fordulási sebesség-szabályozó leírása;
 - f) a kormánymű kezelési utasításai.
2. A teljes kormánymű működését a navigációs vizsgálattal ellenőrzik. Ha fordulási sebesség-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. Rendeltetészerű 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 kormánytól 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 hajóhid 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 ront-hatják 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 jelzőfényrel 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)-el 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 kormánymű vezérlő, jelző és megfigyelő berendezéseire vonatkozó külön követelmények*

1. Lehetőséget kell biztosítani a főmotorok és a kormánymű 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 hossz tengelyével megközelítőleg párhuzamos függőleges síkon belül egy ívet ír le. A fogantyúnak a hajóorr irányába való mozgatása előre-menetet 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 köteléknek olyan kormányművet szereltek a vízi járműre, amely nem ugyanaz, mint a köteléket meghajtó.

7. Ha fordulási sebesség-szabályozót használnak, akkor a fordulási sebesség-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, vízszugár, cikloidápropeller 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:
- „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;
 - „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 fordulási sebesség-jelzők

1. A radarberendezésnek és a fordulási sebesség-jelzőnek illetékes hatóság által elfogadott típusúnak kell lennie. A radarberendezések és a fordulási sebesség-jelzők beszerelésére és működtetésére 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 fordulási sebesség-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 fordulási sebesség-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 elérésztésekor 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. cikkeken 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 fűjő és szívó ventilátorokat meghajtó motorok leállítására azon téren kívül, ahol azok elhelyezkednek, illetve a motortéren kívül.
4. Az olajt, kenőolajt és az erőátviteli 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 szivároгjon. 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 tartalmaz 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 lakótéren vagy a kormányálláson keresztül mennek, úgy azokat megfelelő gázzáró burkolatban kell elhelyezni. A kipufogó-vezeték és a burkolat közötti térnek összekötésben kell lennie a szabad levegővel.
3. A kipufogócsöveket úgy kell elhelyezni, hogy ne okozhassanak tüzet.
4. A motortéren a kipufogócsöveket megfelelően szigetelni és hűteni kell. A motortéren 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 vezetőkeit 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 tartályszerkezeteknek önműködően kell záródniuk.
3. Az ütközési válaszfal elé nem helyezhető tüzelőanyag-tartály.
4. A tüzelőanyag-tartályok és vezetőik 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 csővezetéseket el kell látni a fedélzetről működtethető lekapcsoló berendezéssel.

Ez a követelmény nem vonatkozik a motorra közvetlenül felszerelt tartályokra.

8. Az üzemanyagcsöveket, csatlakozásaikat, tömítéseiket és rögzítéseiket 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 „üzembiztonsági” 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

Fenekvíz-szivattyúk és vízvezető 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 m³-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 szivattyútelsítmény 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 szivattyútelsítmény 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 vízvezető cső kalkulált belső átmérője [mm]-ben;

d_2 az elágazócső kalkulált belső átmérője [mm]-ben.

4. Ha a fenékvíz-szivattyúk csatlakoznak a vízvezető rendszerhez, a vízvezető 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 vízteleníthetőnek 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 vízfelvitelre 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 teljes villamos berendezésre vonatkozó általános rajzok;
 - 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;
 - a villamos gépek és berendezések áramellátási adatai;
 - kábel típusok 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 karbantarthatóknak kell lenniük.

9.02. cikk

Villamosenergia-ellátási rendszerek

- 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.
- Az áramforrás megfelelő névleges terhelését energiamérleggel kell kimutatni. Figyelembe lehet venni megfelelő egyidejűségi tényezőket.
- 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	Transzformátorok	Táblák Elosztók Kapcsolók	Szerelvények	Világító-berendezések
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 villamosági szempontból nem élők, mint pl. a motorházak és burkolatok, elektromos eszközök és világítóberendezések, külön földelni kell, ha nincsenek a hajtótesttel villamoságilag 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 vezeték keresztmetszetei [mm ²]	Földelőkábelek minimális keresztmetszete	
	szigetelt kábeleken belül [mm ²]	külön szerelve [mm ²]
0,5 – 4	a kültéri vezeték keresztmetszetével megegyező	4
> 4 – 16	a kültéri vezeték keresztmetszetével megegyező	a kültéri vezeték keresztmetszetével megegyező
> 16 – 35	16	16
> 35 – 120	a kültéri vezeték keresztmetszetének fele	a kültéri vezeték 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, fűvóberendezések és hordozhatószivattyúk villamos készülékei, melyeket üzemelés közben általában nem mozgatnak, és melyek érinthető vezető alkatrészei földelve vannak a csatlakozókábelbe beépített földelőkábelrel, valamint melyek a földelőkábelben 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 (L1/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 hálózatról vagy más külső hálózatról táplált villamos berendezések vezetőkeinek a fedélzeten rögzített kapcsolással kell rendelkezni, vagy állandó kapocccsal vagy dugaszoló készülékkel kell felszerelni. Ügyelni kell arra, hogy a kábelcsatlakozások ne legyenek húzásnak kitéve.
2. Az 50 V feletti csatlakozófeszültség esetén a hajótestet hatásonosan 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 beszerezni (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 páranak vannak kitéve.

Akkumulátortelepeket nem szabad kormányállásban, lakóterekben és raktérekben elhelyezni. Ez a követelmény nem vonatkozik a hordozható gépek akkumulátoraira, vagy olyan akkumulátorokra, melyek töltöttségmennyéje 0,2 kW-nál kisebb.

2. (Az akkumulátor maximális töltőáramából és a névleges feszültségéből számítva) a 2,0 kW-ot meghaladó töltöttségmennyéjű 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 töltőtöltesítményű akkumulátortelemek 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 akkumulátortelemet zárt térben, szekrényekben vagy ládákban helyezik el, e terekben a hatásos szellőzést biztosítani kell. 2 kW-nál nagyobb töltőtöltesítményű alkáli akkumulátoroknál, és 3 kW-nál nagyobb töltőtöltesítményű ólomakkumulátoroknál kényszerített szellőztetést kell biztosítani.

A levegőnek alul kell bemennie és felül kimennie, hogy biztosítva legyen a gázok teljes elvezetése.

A szellőzőcsatornáknak nem lehetnek olyan szerkezetek (pl. elzáró szelepek), amelyek a légáramlást gátolhatnák.

5. A szükséges átáramló levegőmennyiséget (Q) a következő képlettel kell kiszámítani:

$$Q = 0,11 \cdot I \cdot n \text{ [m}^3\text{/h]}$$

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 rendelkezéseiben 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 cm²-nek, alkáli akkumulátoroknál legalább 120 cm²-nek kell lennie.
7. Amennyiben a megkívánt szellőztetés nem érhető el természetes módon, egy ventilátort, lehetőleg elszívó ventilátort kell beépíteni, amelynek motorja nem lehet a gáz- vagy levegőáramban.

A ventilátorokat úgy kell kivitelezni, hogy kizárt legyen a szikraképződés a szárnyaknak a házzal való érintkezése esetén, valamint az elektrosztatikus feltöltődés.

8. Az akkumulátortelemeket 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 biztosítóknál 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 földetlen vezetéken. Erre a célra automatikus áramkör-megszakítók rövidzár- és túláramkioldással vagy zárt típusú biztonsági biztosítékok használhatók.

Az erőátvivő rendszerek (kormánymű) 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 megszakítóképeség alapján kell kiválasztani. A kapcsolóknak egyidejűleg le kell választani valamennyi vezetékét. 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 földetlen 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.

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 földetlen kábelt ki kell kapcsolniuk egy áramkörön belül. Földetlen 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 mm².
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 legkevesbé 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 válaszfaloknak 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, lángkélesztési, 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 áramkörrel 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 hártották; 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 rendszeréhez 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) Regzés teszt

A regzéspróbát minden esetben 90 percig végzik a berendezés vagy annak alkatrészei rezonanciájának három tengelyén. Ha nem alakul ki egyértelmű rezonancia, a regzéspróbát 30 Hz-en végzik.

A regzéspróbát szinuszregzéssel kell elvégezni az alábbi határértékeken belül:

Általános:

$$f = 2,0 - 13,2 \text{ Hz}; a = \pm 1 \text{ mm}$$

(amplitúdó $a = a$ vibrációs szélesség $\frac{1}{2}$ -e)

$$f = 13,2 \text{ Hz} - 100 \text{ Hz}; \text{gyorsulás} \pm 0,7 \text{ g.}$$

A dízelmotorokhoz vagy a kormány szerkezethez szánt berendezéseket a következők szerint kell vizsgálni:

$$f = 2,0 - 25 \text{ Hz}; a = \pm 1,6 \text{ mm}$$

(amplitúdó $a = a$ vibrációs szélesség $\frac{1}{2}$ -e)

$$f = 25 \text{ Hz} - 100 \text{ Hz}; \text{gyorsulás} \pm 4 \text{ g.}$$

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 megfelelését 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:

- az átviteli utak szétkapcsolás az interferencia forrása és az érintett berendezések között;
- a zavar okának csökkentése a forrásnál;
- az érintett berendezések interferenciára való érzékenységeinek csökkentése.

10. FEJEZET

FELSZERELÉSEK

10.01. cikk

Horgonyok

- 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.

- 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, m³-ben megadott vízkiszorítási értéket kell venni a tartály bruttó hordképessége helyett.

- 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 kötelek meghajtására szolgáló hajókat olyan farhorgonnyal kell felszerelni, melyek tömege az 1. szakasz szerint az engedélyezett és a közösségi bizonyítványba bejegyzett kötelekre (navigációs egység) kiszámított teljes tömeg 25 %-ával egyenlő.

A 86 métert meghaladó hosszúságú, merev kötelek áramlásirányú meghajtására szolgáló hajókat olyan farhorgonnyal kell felszerelni, melyek tömege az 1. vagy 2. szakasz szerint az engedélyezett és a közösségi bizonyítványba bejegyzett kötelekre (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 farhorgonyláncsal 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;

$$L \cdot B \cdot T \leq 1\,000 \text{ m}^3\text{-ig: } R_s = 60 + \frac{L \cdot B \cdot T}{10} \text{ (kN);}$$

$$L \cdot B \cdot T > 1\,000 \text{ m}^3 \text{ felett: } R_s = 150 + \frac{L \cdot B \cdot T}{100} \text{ [kN].}$$

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 lakótérből 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 CO₂ 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 m³-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 lakótérekben, kormányállásban és utasterekben tartósan rögzített tűzvédelmi rendszerek

1. A lakótérekben, 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 típusjóvá hagyást 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 típusjóvá hagyást 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 két évente.
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 fűvókák 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) CO₂ (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) Kéznel 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.

2006. július 5., szerda

- 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 szerelvények 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 méretezni 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 bejutatható 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 hallhatóknak 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 hallhatóknak 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 rövidzárok, 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 fedélzetén 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 két évente.
- 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. CO₂ – tűzoltórendszerek

Az oltóanyagként CO₂-t használó tűzvédelmi rendszereknek meg kell felelniük az alábbi előírásoknak is, az 1.-9. szakaszokban foglalt követelményeken túl:

- a) A CO₂ 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 „CO₂” jelzés, ugyanolyan színnel, és ugyanolyan magas betűkkel.
- b) A CO₂ 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 CO₂ tartályokat 0,75 kg/l-nél jobban nem szabad feltölteni. A nyomás alatt nem levő CO₂ gáz adott tömegét 0,56 m³/kg-nak kell venni.
- d) Az ellenőrzött helyiségre szolgáló CO₂ 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 CO₂ 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 m³/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. Kormányállítás 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 m³-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 fedélzetten a tartójukhoz történő rögzítés nélkül helyezkednek el. Legalább egy mentőgyűrűnek kell lennie a kormányállás közvetlen közelében, ezt fel kell szerelni öngyújtó, elemmel működő fénnel, 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 védőkorlattal, amely fogódzóból, egy térdmagasságban és egy lábmagasságban levő korlátból áll. Az oldalfedélzeteket fel kell szerelni lábvédő korlattal és a kerethez rögzített fogódzóval. A keretfogódzók nem kötelezőek, ha az oldalfedélzeten 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 nagyoknak 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 védőkorlással szerelik fel. 55 m vagy annál kisebb hosszúságú, csak hátsó lakóterrel rendelkező vízi járműveken a védőkorlástól 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. mondatból 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 m², 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 létra 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 kijárat nyílásoknál pedig biztonsági fogódzókkal vannak felszerelve.
4. A hordozható létráknak legalább 0,40 m, az alpnál 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 munkahelyek 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 kápráztató világítással és szellőztető rendszerrel. Szükség esetén a megfelelő hőmérsékletet fenntartó fűtőberendezéssel kell felszerelni.
2. A belső munkahelyek padlójának szilárdnak és tartósnak kell lennie, kialakításának pedig olyannak, amely nem okoz elbotlást vagy megcsúszást. A fedélzetekben és a padlóban levő nyílásokat nyitott helyzetben rögzíteni kell a leesés ellen, az ablakokat és a tetőablakokat pedig úgy kell kiépíteni és felszerelni, hogy működések és tisztításuk biztonságos legyen.

11.09. cikk

Zaj- és rezgésvédelem

1. A munkahelyeket úgy kell elhelyezni, felszerelni és tervezni, hogy a legénység tagjai ne legyenek kitéve káros rezgéseknek.
2. Az állandó munkahelyeket 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 munkahelyeken 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 csúszzanak, vagy elforduljanak, illetve fel kell szerelni ezeket mechanikus nyitószervezzel. Az emelőszervezzel 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 rögzítőszervezzel kell felszerelni, melyek megakadályozzák a 0,40 m-nél nagyobb véletlen vízszintes elmozdulást; ezeket rögzíteni kell a végleges pozíciójukban. A többsoros nyílásfedeleket rögzítőszervezzel 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 járhatnak, legalább 75 kg koncentrált súlyt kell elbírnuk. Azokat a nyílásfedeleket, melyeket nem alakítottak ki, hogy járjanak rajtuk, e szerint kell megjelölni. Azokat a nyílásfedeleket, melyeket úgy alakítottak ki, hogy a fedélzeti hajórakományt elbírók, 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 letörőhatetlenül 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 hatósugarú üzemi terhelését letörőhatetlenül 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 hibátlanak 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 számításon 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 lakóterrel.
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 üzem módjára vonatkoznak.

12.02. cikk

Különleges kialakítási követelmények

1. A lakóterek megfelelő szellőztetését 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 lakóternek 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 hálólhelyiségek legalább két kijáratral 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 m² 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 lakótérket 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 hálólhelyiségekben. 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 hálólhelyiségtől leválasztva.
8. A lakótér szabad padlófelülete nem lehet kevesebb, mint 2 m² személyenként, és semmikor sem lehet 8 m²-nél kisebb a teljes tere. (leszámítva a bútorokat, kivéve asztalok és székek).
9. A nappali és a hálólhelyiségek térfogata nem lehet kisebb, mint 7 m³.
10. Az egy személyre számított légtérfogat a nappali helyiségekben egy főre számítva legalább 3,5 m³ kell, legyen, és a hálólhelyiségekben legalább 5 m³ az első személy számára és 3 m³ 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 ágyak 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 tolotető vagy zsanéros fedél alkalmazásával valósuljon meg. Az ajtók kifelé 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,

2006. július 5., szerda

- 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 bejáráttal a konyhákba, az étkezőkbe vagy a nappali-konyhákba.
3. A WC-fülkék padlófelületének legalább 1 m²-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 ivóvízvezetéseket 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 légénységi 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 olajválasztót 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 hálólhelyiségekben.
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 cséppfolyósított 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 lakóterben 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 segítségével 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 üzemanyag-tartály 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 őrálanggal kell begyűjtani;
- 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 begyűjtása 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 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 beszerezni.
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 megfeleleltek.

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 habvédelem mellett. 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 vezeték 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 csővezetékkel 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 túrésszel.

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 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 acélcövek teljes külső felületét korrózióvédelemmel kell ellátni.
5. A tömlővezetékeknek és azok kötéseinek ki kell állniuk bármilyen igénybevétel, 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 szelepnak 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 ágvezetékét 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 kialakása 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 nyílásterülete 150 cm² minden nyílásnál.
2. A szellőzőnyílások zárószerkezettel nem rendelkezhetnek, és nem nyílhatnak a hálólhelyiségekbe.
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, mielőtt 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 a 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.

2006. július 5., szerda

5. A palackok csatlakozói, a csövek és egyéb, a palackban uralkodó nyomásnak kitett szerelvények, valamint a nyomásszabályozó és a fogyasztói vezeték közötti csatlakozások:

tömörsegi 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 lángórral ellátott készülékeket ellenőrizni kell, hogy kielégítően működnek-e.

7. A 6. szakasz szerinti próbák után valamennyi, füstcsöbe 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 hárították.

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 égőfejvel 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:

$$t_{1\min} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [mm];}$$

$$t_{2\min} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_{WL}} \text{ [mm].}$$

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 válaszfaloknak, 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 válaszfalokon 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 válaszfalokon nem lehetnek nyílások és ajtók.
8. Az 5. szakasz szerinti, a motortereket az utastértől vagy legénységi, ill. személyzeti hálólhelyiségektől elválasztó vízhatlan válaszfalokon nem lehet ajtó.
9. Az 5. szakaszban említett vízhatlan válaszfalokon 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 vízhatlan válaszfal mindkét oldaláról, valamint a vízzáró fedélzet felett egy könnyen megközelíthető pontról zárhatónak kell lenniük.
 - 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.
 - A távirányítóval történő zárás időtartama legalább 30 másodperc, és legfeljebb 60 másodperc.
 - A zárási folyamat során automatikus figyelmeztető hangjelzést kell alkalmazni az ajtónál.
 - 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.
- 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.
 - 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.
 - 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

- 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.
- A sérülésmentes stabilitás a következő standard terhelési körülményekre vonatkozóan kell igazolni:
 - az út kezdetén:

100 % utasok, 98 % üzemanyag és édesvíz, 10 % szennyvíz;
 - 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 $\varphi_{\max} \geq 15^\circ$ 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	$\varphi_{\max} = 15^\circ$		0,07 m · rad $\varphi = 15^\circ$ szögre
2	$15^\circ < \varphi_{\max} < 30^\circ$	$\varphi_{\max} \leq \varphi_f$	$0,055 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{\max})$ m · rad φ_{\max} szögre
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{\max} > \varphi_f$	$0,055 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ m · rad φ_f szögre
4	$\varphi_{\max} \geq 30^\circ$ és $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,055 m · rad $\varphi = 30^\circ$ 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_0 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 hajószelemélyzet 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/s²)

P_i = az A_i területen összegyűlt személyek tömege [t]-ban

$$P_i = n_i \cdot 0,075 \cdot A_i \text{ [t]}$$

ahol

A_i = az emberek által elfoglalt terület [m²]-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 ülés mélységet 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 nyomtatékának 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 · F_{max} · 0,075 egynapos utazásra használt hajók esetében

1,5 · F_{max} · 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/m²-re;

A_w = a hajó merülési síkja feletti laterális síkja a figyelembe vett terhelési körülmény szerint m²-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 billenőnyomatékok (M_{dr}), amit a hajó fordulása okoz, az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$M_{dr} = c_{dr} \cdot C_B \cdot v^2 \cdot D/L_{WL} \cdot (KG - T/2) \text{ [kNm]}$$

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 modell-próbákból, egyébként pedig a megfelelő számításokból kell levezetni.

7. A kérelmezőnek a veszített vízszinteség 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 vízszinteségét 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 · 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 · L _F	
keresztirányú b [m]	B/5	
függőleges h [m]	0,59, a 15.02. cikk 13. szakaszának c) alpontja szerint felszerelt csővezetéseket épnak kell tekinteni	

- a) Az 1-rekeszállapot esetén a vízhatlan válaszfalakat épnak 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

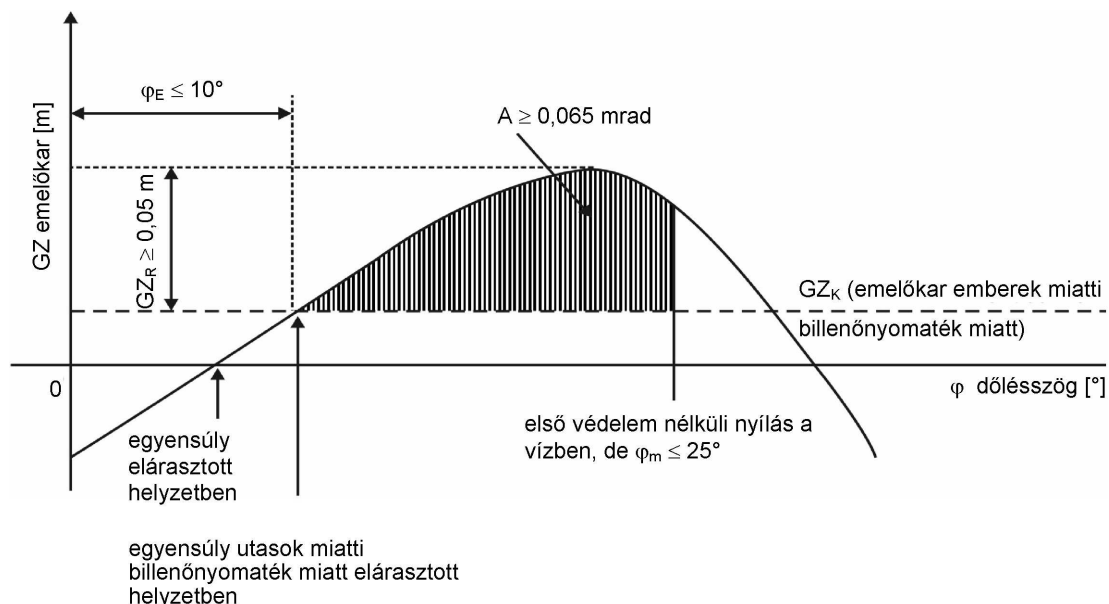
- d) A vízáteresztőképességet 95 %-nak kell venni. Amennyiben számítással igazolható, hogy bármely rekesz vízáteresztőképessége 95 %-nál kisebb, a fenti érték helyett használható a kiszámított érték.

Az elfogadható értékek az alábbiaknál nem lehetnek kisebbek:

Társalgók	95 %
Motor- és kazánterek	85 %
Poggyász- és raktárhelyiségek	75 %
Duplafenek, 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 szóban forgó közbenső fázis egyensúlyi helyzetének φ dőlésszöge nem lépheti túl a 15° -ot;
 - A szóban forgó közbenső fázis egyensúlyi helyzetében a dőlésen túl a kiegyenlítő kar ívének pozitív szakasza $GZ \geq 0,02$ m értéket kell, hogy jelezzen, mielőtt az első védelem nélküli nyílás víz alá kerül, vagy a 25° -os φ dőlésszöget elérik;
 - 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 billenőnyomatékokat:
- a φ_E dőlésszög nem lépheti túl a 10° -ot;
 - az egyensúlyi helyzetén túl a kiegyenlítő kar ívének pozitív szakasza $GZ_R \geq 0,05$ m értéket kell, hogy jelezzen az $A \geq 0,0065$ mrad területre. Ezeket a stabilitási minimumértékeket kell teljesíteni az első védelem nélküli nyílás vízbemerüléséig, de minden esetben a $\varphi_m \leq 25^\circ$ 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. szakaszának 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 bejegyezi.

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.

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 gyűlékony folyadékok tárolására szolgáló szekrények és helyiségek nem lehetnek az utasok által használt területen.
3. Az utasterek kijáratok számának és szélességének az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:
 - a) 30 vagy több utas számára berendezett, illetve 120 vagy több utas számára ágygal rendelkező helyiségeken vagy helyiség-csoportokon legalább két kijáratnak kell lennie. Egynapos utazásra használt hajókon e két kijárat egyikét helyettesíteni lehet két vészkijáratral.
 - 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 kijáratok teljes szélességének legalább 0,90 m-nek kell lennie. Az általában a csökkent mozgásképességű személyek be- és kiszállására 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 ajtóknak 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 hajókonyhákban.
- d) A menekülési útvonalak egyetlen pontján sem lehetnek lépcsőfokok, létrák, vagy ezekhez hasonlóak.
- 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 nagyobbak kell lennie 10 m^2 -nél.
- c) A gyülekezési helyeken nem lehetnek sem elmozdítható, sem 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 fedélzetre 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 fordulóknak 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 kijebb 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 emelőszervezeteket, 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 védőkorlással kell körülvenni, vagy egy, az EN 711: 1995. sz. európai szabvány szerint készült, PF, PG vagy PZ szerkezeti típusú korlással. 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 csőr-lőkhöz és a motorterekhez vezető bejáratoknak olyanoknak 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 padlósztig 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-eket. 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 szállásul 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;

2006. július 5., szerda

- 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 hallhatóan 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 nyithatóknak kell lenniük belülről.
8. Ha a fedélzet alatti helyiségekben CO₂ 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 cm² 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 cm² 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 felszeréseket 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 felszeréseket a gyártó utasításai szerint kell ellenőrizni.
10. A mentőcsónakokat motorral és keresőfényvel kell felszerelni.
11. Megfelelő hordágnak 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, kormánymű-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 energiaforrásokot 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 hajókonyhákban, 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:
- 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
 - 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 energiaforrások 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 vizsgáló intézménynek eleget kell tennie az alábbiak egyikének:
 - a Tűzállósági vizsgálati módszerek szabályzata, vagy
 - az EN ISO/IEC 17025: 2000. sz., vizsgáló és kalibrációs laboratóriumok illetékességének általános követelményeire vonatkozó európai szabvány.
 - Az anyagok éghetlenségének meghatározására szolgáló elismert vizsgálati módszerek a következők:
 - a Tűzállósági vizsgálati módszerek szabályzata 1. mellékletének 1. része, és
 - a tagállamok egyikének egyenértékű rendeletei.
 - Az anyagok lángkésleltetési tulajdonságainak meghatározására szolgáló elismert vizsgálati módszerek a következők:
 - a Tűzállósági vizsgálati módszerek szabályzata 1. mellékletének 5. részében (felületi gyúlékonyság vizsgálat), 6. részében (fedélzetborítások vizsgálat), 7. részében (függesztett textíliák és műanyagok vizsgálat), 8. részében (kárpított bútorok vizsgálat) és 9. részében (ágytakarók összetevőinek vizsgálat) meghatározott, vonatkozó követelmények, és
 - a tagállamok egyikének egyenértékű rendeletei.
 - A tűzállóság meghatározásának elismert vizsgálati módszerei a következők:
 - az A.754 (18). sz. IMO-határozat, és
 - 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 válaszfalnak az A0 típusnak kell megfelelniük, míg a külső gyülekezőhelyeknél csak a B15 típusnak.

(2) A társalgók és a belső gyülekezőhelyek közötti válaszfalnak az A30 típusnak kell megfelelniük, míg a külső gyülekezőhelyeknél csak a B15 típusnak.

(3) A kabinok közötti válaszfalnak, a kabinok és a foyosók közötti válaszfalnak, valamint a társalgókat elválasztó, 10. pont szerinti függőleges válaszfalnak a B15 típusnak kell megfelelniük, a túlnyomásos sprinkler-berendezésekkel felszerelt helyiségeknek pedig a B0 típusnak.

(4) A 15.07. cikk és a 15.10. cikk 6. szakasza szerinti motorterek közötti válaszfalnak 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 válaszfalokhoz.

Azon helyiségek közötti válaszfalak táblázata, melyekben fel vannak szerelve a 10.03a. cikk szerinti túlnyomásos sprinkler-berendezések

Helyiségek	Vezérlőközpontok	Lépcsőházak	Gyülekezőhelyek	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 válaszfalnak az A0 típusnak kell megfelelniük, míg a külső gyülekezőhelyeknél csak a B15 típusnak.

(2) A társalgók és a belső gyülekezőhelyek közötti válaszfalnak az A30 típusnak kell megfelelniük, míg a külső gyülekezőhelyeknél csak a B15 típusnak.

(3) A kabinok közötti válaszfalnak, a kabinok és a foyosók közötti válaszfalnak, valamint a társalgókat elválasztó, 10. pont szerinti függőleges válaszfalnak a B15 típusnak kell megfelelniük, a túlnyomásos sprinkler-berendezésekkel felszerelt helyiségeknek pedig a B0 típusnak.

(4) A 15.07. cikk és a 15.10. cikk 6. szakasza szerinti motorterek közötti válaszfalnak 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 igazolja 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 találhatóak, 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 gyülekezéshelyként szolgáló társalgókban a bútoroknak és szereléseknek 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 szigetelésére. 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:
- Meg kell felelniük ugyanazoknak a 2. szakasz szerinti követelményeknek, mint a válaszfalnak maguknak.
 - A 10. szakasz szerinti válaszfal-ajtók, illetve a motortereket, hajókonyhákat és lépcsőházakat körülvevő falak esetében önműködően kell záródniuk.
 - 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.
 - 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:
- 800 m²-nél nagyobb teljes felületű utasterek;
 - olyan utasterek, melyeken legfeljebb 40 m-ként kabinok vannak.
- A függőleges válaszfalnak 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:
- csak két fedélzetet összekötő lépcsőházat nem kell körülzárni, ha a lépcsőház az egyik fedélzeten a 2. szakasz szerint körbe van zárva;
 - társalgóban a lépcsőket nem kell körbezárni, ha azok teljes egészében a helyiségen belül vannak, és
 - ha ez a helyiség csak két fedélzeten terjed ki, vagy
 - 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:
- Tervezésük szerint biztosítaniuk kell, hogy saját maguk nem okozzák a tűz és a füst terjedését.
 - A légbeszívók és -elszívók, valamint a levegőt biztosító rendszerek nyílásainak lezárhatónak kell lenniük.
 - A szellőztetőcsöveknek acélból, vagy azzal egyenértékű éghetetlen anyagból kell készülniük, egymáshoz és a hajó felépítményéhez szilárdan kell kapcsolódniuk.
 - Ha 0,02 m²-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.
 - A hajókonyhák és a motorterek szellőztető berendezéseit el kell választani a többi terület szellőztetését biztosító rendszerektől.
 - A légelszívó csövekre zárható nyílásokat kell szerelni az ellenőrzés és a tisztántartás céljára. Ezeket a nyílásokat a tűzvédelmi csappantyúk közelében kell elhelyezni.
 - 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 indítószervezettel.
 - 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 indítószervezeteknek 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 m²-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 vízugarat 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;

2006. július 5., szerda

- b) a tűzcsapok nyomása legalább 300 kPa, és
- c) valamennyi fedélzeten létre lehet hozni egy legalább 6 m hosszú vízugarat.

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 csavarmentes 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 vízugar 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, fészítővasból, 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) leállítás,
 - 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-rekeszállappal 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 emelvényvel, 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 emelvényvel, 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 vízszög, 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 szerelések megengedik, az utasok számát a teljes L_{WL} méterben mért méretének megfelelő létszám 1,5-szeresére lehet emelni.

15a.03. cikk

Vitorlášajókra 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/m²-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 biztosítani. 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 növéssű legyen.
3. Ha a kiválasztott fa „tisza 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 szálfá 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 a 15a.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 vitorlaárbc- 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 vitorlaárbc-keresztfától a fedélzetig.

Ha az árbocnak két keresztárbc van, az átmérőket legalább 10 %-kal növelni kell.

Ha az árbocnak kettőnél több keresztárbc 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 szereléseit, abroncsait, vitorlaárbc-keresztfáit és árbocsüvegeit megfelelően kell méretezni és összekapcsolni.

2006. július 5., szerda

15a.08. cikk

Az árbocsudárra vonatkozó külön rendelkezések

1. A fából készült árbocsudárok az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

Hosszúság (*) (m)	Átmérő a lábazonnál (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 lábazoni 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 kötélvezetéknel 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 m²-nél kisebb vitorlafelületek esetében a felügyeleti szerv engedélyezheti a táblázatban meghatározott méretek csökkentését.

15a.12. cikk

A csonkaárbcokra vonatkozó külön rendelkezések

1. A fából készült csonkaárbcoknak az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

Hossz (*) (m)	4	5	6	7	8	9	10
Átmérő (cm)	10	12	14	16	17	18	20
(*) A csonkaárbc teljes hossza.							

2006. július 5., szerda

2. A csonkaárboc támaszték nélküli hossza nem lehet több 75 %-nál.
3. A méretnyíl szakítószilárdságának a csúcs-felhúzóktól 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 m²-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 kötélzívellel.
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-merevítőknél 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, árbocsudároknek, 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/mm²-es osztályú 6 × 7 FE kötél szerkesztési módszerrel 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 kötélt 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 m³-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 felhúzókötel	acélsodrony	max. 35	20	6
		> 35	38	8
	rost (polipropilén-PP)	Legalább 14 mm átmérőjű kötel, és egy kötéltárcsa annak minden 25 m ² -ére		
Csonkaárboc-vitorla felhúzókötel Csúcsvitorla felhúzókötel	acélsodrony	max. 50	20	6
		> 50 – 80	30	8
		> 80 – 120	60	10
		> 120 – 160	80	12
	rost (PP)	Legalább 18 mm átmérőjű kötel, 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 kötel, 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 kötél tárcsák 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
Kötél tárcsa (mm)	100	110	120	130	145	155	165

2. Az 1. szakasztól való eltérésként, a kötél tárcsák átmérője az acélsodrony átmérőjének hatszorosa lehet, feltéve, hogy az acélsodrony nem fut állandóan a tárcsákon.
3. A szerelékek (pl. villák, szemescsavarok, kötél feszítők, 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 előtételők 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 talpallókötéllal, 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 vitorlák, beleértve a vitorlák hátsó szegélyét, a kötélvezetékeket és a csomószemeket;
 - az árbockok és gerendák állapota;
 - az álló- és futókötélzet állapota, valamint a sodronyok csatlakozásai;
 - a vitorlák gyors és biztonságos bevonására szolgáló szerkezetek;

2006. július 5., szerda

- e) a felhúzókötelek és előtételők horogszerkezeteinek szilárd rögzítése;
 - f) az árboctrözsék rögzítése és az álló- és futókötelzet 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 szerelvények;
 - i) a gerendák, a futó- és állókötelzet, valamint a vitorlák kopásának megelőzésére tett intézkedések;
 - j) a 15a.18. cikk szerinti felszerelés
2. A faárbc fedélzeten keresztülmenő és fedélzet alatti részét a felügyeleti szerv által meghatározott időközben, 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 kábelekkal 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

Kötélékben meghajtott vízi járművek

A kötélekben 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 kötélekben 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 szerelvények 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

Kötélékek navigációs próbái

1. A tolóhajó vagy motorhajó merev kötélek 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 kötélekre vonatkozóan, melyet a felügyeleti szerv a legkedvezőtlenebbnek tart. A kötéleknek meg kell felelnie az 5.02.-5.10. cikkekben foglalt követelményeknek.

A felügyeleti szerv ellenőrzi, hogy az 5. fejezetben előírt manőverek során a kötélekben levő valamennyi vízi jármű merev csatlakozása fennmarad-e.

2006. július 5., szerda

2. Ha az 1. szakaszban említett navigációs próbák során a tolt vagy mellévtet 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 kábeltekercek 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;

2006. július 5., szerda

- c) a 10.03. cikk 1. szakaszára vonatkozóan, legalább további egy hordozható tűzoltó készülékre van szükség, ha a vízi járműhöz nem állandóan csatlakoztatott 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 négy-nél több oldala van, a felüyeleti 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

Dőléspróba

1. A 17.07. és 17.08. cikk szerinti stabilitás-igazolásnak a megfelelő módon elvégzett dőléspróbán kell alapulnia.
2. Ha a dőléspróba során nem lehet megfelelő dőlésszöveget elérni, vagy ha a dőléspróba aránytalanul nagy műszaki nehézségeket okoz, abban az esetben azt helyettesíteni lehet a vízi jármű gravitációs középpontjának és súlyának kiszámításával. A súlyszaámítás eredményét ellenőrizni kell a merülés lemerésével, 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: $1,5 \text{ t/m}^3$
 - nagyon nedves homok: $2,0 \text{ t/m}^3$
 - talaj, átlagosan: $1,8 \text{ t/m}^3$
 - homok és víz elegye a csövekben: $1,3 \text{ t/m}^3$;
 - 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;

2006. július 5., szerda

- 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 körülvelt teljes területet a szélnek kitett felületként kell kezelni.

p_w = adott szélnyomás; ezt egységesen $0,25 \text{ kN/m}^2$ -nek kell venni;

A = a legnagyobb merülési síkja feletti vízszintes sík m^2 -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, útközbéli 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 képlet alkalmazható legfeljebb 5° -os 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 csökkentett 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 $0,15 \text{ m}$;

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) ($1^\circ = 0,01745 \text{ rad}$) 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. észében 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 fenékürítő 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/m³ 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 meghatározhatja a fentiekől 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 KEDVTÉLESI 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 kedvezményes 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 kedvezményes célú kishajók első szemléje és időszakos szemléi csak az alábbiakra terjednek ki:
- a) a 6.08. cikk, ha van fordulási sebesség-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 kedvezményes 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 billenőnyomatékokat 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/m^2] paraméter; A' a megrakott hajó merülési síkja feletti A' vízszintes sík [m^2]; 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:

$$h_{kfo} = \frac{c_{kfo}}{D'} \cdot \sum (b \cdot l \cdot (b - 0,55\sqrt{b})) \text{ [m]}$$

ahol:

 c_{kfo} ($c_{kfo} = 0,015$) [t/m^2] 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 ($11,5 = 1/\tan 5^\circ$) kisebb értéket nem szabad venni a $\frac{B_{WL}}{2F}$ -re.

$$b) \overline{KG}_{zul} = \overline{KM} - 1,00 \text{ [m]}$$

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 számításához 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:

- Az \overline{MG} metacentrikus magasság legalább 0,50 m.
- A hajó fordulásából, a szélnyomásból és a szabad folyadékfelületből adódó centrifugális erők együttes fellépése esetén a hajótest egyetlen nyílása sem kerülhet víz alá.
- 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.
- 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 vízki-szorítási értékekre lett kiszámítva.

$$a) \overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} - \frac{I-i}{2V} \left(1 - 1,5 \frac{F}{F'}\right) + 0,75 \frac{B_{WL}}{F'} \left(Z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{KFO}\right)}{0,75 \cdot \frac{B_{WL}}{F'} \cdot Z + 1} \text{ [m]}$$

6,6-nél kisebb értéket nem szabad venni a $\frac{B_{WL}}{F'}$ -re és

0- nál kisebbet az $\frac{I-i}{2V} \cdot \left(1 - 1,5 \frac{F}{F'}\right)$ -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 [m⁴], (a közelítő képletet lásd a 3. szakaszban);

i az alappal párhuzamos vízvonal-terület keresztirányú tehetetlenségi nyomatéka

$$T_m + \frac{2}{3} F' \text{ magasságban [m}^4\text{]}$$

∇ a hajó vízki-szorítása T_m -nél [m³];

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 szélé 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 térfogatok nem kell figyelembe venni [m³].

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

$$I = \frac{B_{WL}^2 \cdot \nabla}{\left(12,5 - \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} \quad [m^4]$$

b) egyéb hajóknál

$$I = \frac{B_{WL}^2 \cdot \nabla}{\left(12,7 - 1,2 \cdot \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} \quad [m^4]$$

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 alapvonalától felfelé, korlátozás nélkül.

b) A fenék sérülésének mértéke:

hosszanti kiterjedés: legalább 0,10 L,

keresztirányú kiterjedés: 3,00 m,

függőleges kiterjedés: az alapvonalától 0,39 m-re felfelé, kivéve a zompot.

- 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.

2006. július 5., szerda

- d) Vízáteresztőképesség
- 95 %-os vízáteresztőképességet kell feltételezni.
- E feltételezéstől való eltérésként, a következő vízáteresztőképességet lehet feltételezni:
- motortér és műveleti helyiségek 85 %
 - duplafenekék, 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 vízvonallal 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 kiegyenlítődéskor ideje legfeljebb 15 perc lehet, amennyiben az elárasztás közbeni 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 kettősfenekkel 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 kettősfenekkel 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 ajtájának távirányításúnak kell lennie.
3. A 6.02. cikk 1. szakaszától eltérve, a kormányserkezet erőátviteli berendezésének leállása vagy meghibásodása esetén egy második, független kormányserkezet 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 biztonságuk 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 elérjenek 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 előlről, 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 fényvel 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 fordulási sebesség-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 tüzesetet 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 keresőfényvel.
- 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) Melléveit 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 meglévő 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, gázte- rektől 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 zárószervezetek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor
3.04. cikk 6. szakasz	Motorterek kijáratjai	Azokat a motortereket, amelyeket az 1.01. cikk érte- lmeben nem tekintettek motortérnek 1995 előtt, fel kell szerelni egy második kijáratral N.R.C., legkésőbb a közös- ségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújí- tásakor
	5. FEJEZET	
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 beren- dezés 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 kormány szerkezet 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 megfigyelő-berendezései	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 szerelése 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 megfelelés	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 utastereken	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
10.03b. cikk	Tartósan rögzített tűzoltó készülékek a motortereken, kazántereken 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 CO₂-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 CO₂-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 felszerelése	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, számításon 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 magasságra 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 számításához 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 fordulókra 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 keresőfényvel	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 – a kábelek felszerelése – vészhelyzeti erőátviteli berendezés a biztonsági vonal felett	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor 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 lángkéleltetőik 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 szerelvények a gyülekezési helyeken 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, fodrásokban 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 vízszög hossza: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2010.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
6. szakasz	Anyagok, üzembiztonság 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 vízszög 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, emelvényel 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, emelvényel 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 riasztó-rendszerei	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
16.01. cikk 2. szakasz	16. FEJEZET 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
17.02. cikk 3. szakasz	17. FEJEZET 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	
21.01. – 21.02. cikk	21. FEJEZET	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 meglévő 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
3.03. cikk 1. szakasz a)	3. FEJEZET 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
4.01. cikk 2. szakasz, 4.02. és 4.03. cikk	4. FEJEZET Biztonsági távolság, szabadoldal, minimális szabadoldal	A közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
7.01. cikk 2. szakasz	7. FEJEZET 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
8.08. cikk 3. és 4. szakasz	8. FEJEZET 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
9.01. cikk	9. FEJEZET 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. cikk 2. 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 beszerelésekor	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
12.02. cikk 5. szakasz	12. FEJEZET Zaj és rezgés a lakóterekben	A közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
15.02. cikk 5., 6. szakasz 1. mondat, 7.-11. és 13. szakasz	15. FEJEZET 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	Utások 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 szabadoldalt 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 jelezni 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 meglévő 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
3.03. cikk 7. szakasz	3. FEJEZET 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.
8.02. cikk 4. szakasz	8. FEJEZET 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		
10.02. cikk 2. szakasz a)	10. FEJEZET Sodronyok és egyéb kötelek tanúsítása	Az első kötél cseréje a hajón: N.R.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 tűzvesélyességi 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 CO₂-tűzoltóberendezések továbbra is engedélyezettek, ha megfelelnek a 2002. március 31-én hatályos rajnai hajózás felügyeletéről szóló egyezmény 10.03. cikkének 5. szakaszának.
2. A Rajnai Hajózási 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, gyűlékony 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 hajókonyhákban 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 fordulókra 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	Fenekvízszint-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-rendszérének 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 keresőfényvel	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 megfelelése	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 lángkésleltetőik legyenek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
4. szakasz	A társalgók mennyezeti 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 szerelések 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	Szellőtetőrendszerek és levegőellátást biztosító rendszerek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2006.1.1.
15. szakasz	Szellőtetőrendszerek 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 hajótete 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 ágygal 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 ágygal 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 mentesítések		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, emelvényel, 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, emelvényel, 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

- A következő rendelkezések az alábbi vízi járművekre vonatkoznak:
 - azon vízi járművek, melyek közösségi bizonyítványát ... (*) adták ki először, és
 - azon vízi járművek, melyek másik közlekedési engedélyt kaptak ... (*),
 és nem közlekednek r zónájú vízi utakon.
- 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.
- Az ... (*) előtt kiadott közösségi bizonyítványok továbbra is érvényesek a bizonyítványon feltüntetett lejáratú időpontig. A 2.09. cikk 2. szakaszát továbbra is alkalmazni kell.

24a.02. cikk

Már üzemelő vízi járművekre vonatkozó mentességek

- 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.
- 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 meglévő 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 ... (*)-tól 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 tartálnál 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 (**)
7.02. cikk 2.-7. szakasz	7. FEJEZET 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 radarhözjárásra alakították ki: N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. (*) utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40, ha a mozgás irányát közvetlenül el lehet érní; 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
8.01. cikk 3. szakasz	8. FEJEZET 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 tartályszerkezet 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 szerelése 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. franciábeke.	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 megfelelés	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 utastereken	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*)
10.03b. cikk	Tartósan rögzített tűzoltó készülékek a motortereken, kazántereken és szivattyúházakban	Az 1985. október 1. előtt felszerelt 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 felszerelése	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	Csőrlők	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, számításon 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
16.01. cikk 2. szakasz 3. szakasz utolsó mondat	16. FEJEZET Különleges csörlők, vagy azokkal egyenértékű összekapcsoló berendezések Az energiaátviteli berendezésekre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány XX.YY.ZZ. utáni kiadásakor vagy megújításakor + 40 (*) 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.03. cikk	22b. FEJEZET Második, független kormány szerkezet energiaátviteli 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

- 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:
- 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 meglévő 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 ... (**)-tól 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 motor- terekben	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 kormánystruktúrára vonatkozó követelmények	N.R.C.
	7. FEJEZET	
7.01. cikk 2. szakasz	Legnagyobb megengedett hangnyomás-szint a kormány- állásban	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.



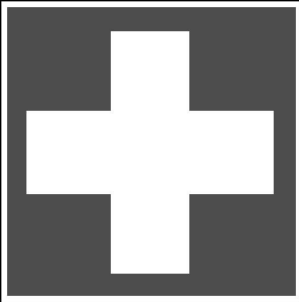
2006. július 5., szerda

I. függelék

BIZTONSÁGTECHNIKAI JELEK

<p>1. ábra Engedély nélkül belépni tilos</p>		<p>Szín: piros/fehér/fekete</p>
<p>2. ábra Tűz, nyílt láng használata és dohányzás tilos</p>		<p>Szín: piros/fehér/fekete</p>
<p>3. ábra Tűzoltó készülék</p>		<p>Szín: piros/fehér</p>
<p>4. ábra Általános veszély</p>		<p>Szín: fekete/sárga</p>
<p>5. ábra Tűzoltótömlő</p>		<p>Szín: piros/fehér</p>

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 érthetlenné.

*II. függelék***KÖZIGAZGATÁSI UTASÍTÁSOK**

- 1.: A kitérés 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.: Vízáró 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 vízárósága
 - Felépítmények
 - Ajtók