



Tartalomjegyzék

2011. évi CLXV. törvény	A polgárőrségről és a polgárőri tevékenység szabályairól	34395
253/2011. (XII. 5.) Korm. rendelet	Az elemek és az akkumulátorok hulladékainak visszavételéről szóló 181/2008. (VII. 8.) Korm. rendelet módosításáról	34407
18/2011. (XII. 5.) MNB rendelet	„MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 5 forintos címletű érme kibocsátásáról	34408
19/2011. (XII. 5.) MNB rendelet	„MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 10 forintos címletű érme kibocsátásáról	34410
20/2011. (XII. 5.) MNB rendelet	„MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 20 forintos címletű érme kibocsátásáról	34412
21/2011. (XII. 5.) MNB rendelet	„MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 50 forintos címletű érme kibocsátásáról	34415
22/2011. (XII. 5.) MNB rendelet	„MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 100 forintos címletű érme kibocsátásáról	34418
23/2011. (XII. 5.) MNB rendelet	„MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 200 forintos címletű érme kibocsátásáról	34422
28/2011. (XII. 5.) PSZÁF rendelet	A hitelintézetek befektetési szabályzatáról	34424
44/2011. (XII. 5.) BM rendelet	A tűzesetek vizsgálatára vonatkozó szabályokról	34426
69/2011. (XII. 5.) NFM rendelet	A tengeri személyhajókra vonatkozó biztonsági követelményekről szóló 12/2002. (II. 7.) KöViM rendelet módosításáról	34430
113/2011. (XII. 5.) VM rendelet	Az elemek és akkumulátorok, illetve hulladékaik kezeléséről szóló 21/2008. (VIII. 30.) KvVM rendelet módosításáról	34563
114/2011. (XII. 5.) VM rendelet	A növényegészségügyi feladatok végrehajtásának részletes szabályairól szóló 7/2001. (I. 17.) FVM rendelet módosításáról	34563
192/2011. (XII. 5.) OVB határozat	Az Országos Választási Bizottság határozata	34569
193/2011. (XII. 5.) OVB határozat	Az Országos Választási Bizottság határozata	34570
194/2011. (XII. 5.) OVB határozat	Az Országos Választási Bizottság határozata	34571
195/2011. (XII. 5.) OVB határozat	Az Országos Választási Bizottság határozata	34572
196/2011. (XII. 5.) OVB határozat	Az Országos Választási Bizottság határozata	34573

Tartalomjegyzék

197/2011. (XII. 5.) OVB határozat	Az Országos Választási Bizottság határozata	34574
198/2011. (XII. 5.) OVB határozat	Az Országos Választási Bizottság határozata	34575
199/2011. (XII. 5.) OVB határozat	Az Országos Választási Bizottság határozata	34576

II. Törvények

2011. évi CLXV. törvény a polgárőriségről és a polgárőri tevékenység szabályairól*

A közbiztonság és a közrend megteremtése és fenntartása az állam alapvető joga és kötelessége. A közbiztonság és a közrend fenntartásában részt venni kívánó, a környezetük biztonságáért felelősséget érző állampolgárok számára a polgárőrség nyújt cselekvési lehetőséget. E tiszteletre méltó tevékenység elismerése és megbecsülése fejeződik ki a polgárőrök védelmének és támogatásának állam általi garantálásával. A közbiztonság megszilárdításában fontos szerepet betöltő önkéntes társadalmi szerveződés hatékony működésének biztosítása, valamint e szerveződéseknek a rendőrséggel, az önkormányzatokkal, a rendészeti szervekkel és a lakossággal való együttműködése kereteinek meghatározása érdekében az Országgyűlés a következő törvényt alkotja:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. § Az e törvényben nem szabályozott kérdésekre az egyesülési jogról, a közhasznú jogállásról, valamint a civil szervezetek működéséről és támogatásáról szóló törvény és a Polgári Törvénykönyv rendelkezéseit kell alkalmazni.

II. FEJEZET

A POLGÁRŐR SZERVEZETEK JOGÁLLÁSA

1. A polgárőr szervezetek típusai

2. § (1) Polgárőr szervezet:
- a polgárőr egyesület,
 - a területi polgárőr szövetség, valamint
 - az Országos Polgárőr Szövetség.
- (2) A polgárőr szervezetek politikai tevékenységet nem folytathatnak, működésük a politikai pártoktól független.
- (3) A polgárőr szervezet elnevezésének tartalmaznia kell a „polgárőr” megjelölést. Nyilvántartásba vett más társadalmi szervezet az elnevezésében a polgárőriséggel való összetéveszthetőségre alkalmas megjelölést és elnevezést nem használhat.
- (4) A polgárőr szervezet e jellegére utaló adatot a bírósági nyilvántartásban fel kell tüntetni.

2. A polgárőr egyesület

3. § (1) A polgárőr egyesület alapfeladatként a helyi közrend és közbiztonság védelme, valamint a bűnmegelőzésben való közreműködés érdekében közterületi járőrszolgálatot, figyelőszolgálatot, a közúti baleset helyszínén, valamint bölcsőde, óvoda, általános és középiskola közvetlen közelében jelzőőri tevékenységet lát el.
- (2) A polgárőr egyesület az (1) bekezdésben foglalt polgárőri tevékenységen túlmenően kiegészítő feladatként önkéntesen közreműködhet
- a katasztrófákra történő felkészülés, a katasztrófák elleni védekezés és a helyreállítás, újjáépítés feladataiban, valamint a polgári védelmi szervezetek tevékenységében, továbbá a környezet veszélyeztetésének, károsításának megelőzésében és elhárításában, következményeinek felszámolásában,

* A törvényt az Országgyűlés a 2011. november 28-ai ülésnapján fogadta el.

- b) a baleset-megelőzési, az áldozatvédelmi, a közlekedésbiztonsági, állat-, környezet- és természetvédelmi tevékenység támogatásában, a lakosság és az önkormányzatok közötti kapcsolat erősítésében,
 - c) az otthonában élő fogyatékos személy védelmében, a polgárok és javaik védelmében, az állami és önkormányzati vagyon megóvásában,
 - d) a közterületen közbiztonsági, bűnmegelőzési, valamint bűnüldözési célból elhelyezett képfelvevő által rögzített felvételek megfigyelésében,
 - e) a rendezvények helyszínének biztosításában,
 - f) a Rendőrségről szóló törvény alapján a rendőrkapitány, a megyék (főváros) tekintetében a rendőrfőkapitány és a polgárőr szervezet működési területén illetékes helyi önkormányzat által létrehozott bűnmegelőzési és közbiztonsági, valamint baleset-megelőzési bizottság munkájában,
 - g) az önálló, valamint közös feladat- vagy szolgáltatellátás útján az együttműködő szervek szakmai tevékenységének segítésében,
 - h) a polgárőr egyesület feladataival összefüggő oktatási, kulturális, ismeretterjesztő tevékenységben, valamint
 - i) a körözött tárgyak, személyek és holttestek azonosításában és felkutatásában.
- (3) A polgárőr egyesület (1) bekezdésben meghatározott alapfeladatait más társadalmi szervezet nem végezheti, ilyen célra más társadalmi szervezet nem alapítható.

- 4. §** (1) A polgárőr egyesület a 3. § (1) bekezdésében meghatározott alapfeladatokat akkor kezdheti meg, valamint végezheti, ha
- a) a működési területén illetékes megyei (fővárosi) rendőr-főkapitánysággal írásbeli együttműködési megállapodást kötött, valamint
 - b) az Országos Polgárőr Szövetség tagja.
- (2) A polgárőr egyesület a 3. § (2) bekezdés a) pontjában meghatározott, a katasztrófák elleni védekezéssel összefüggő kiegészítő feladat ellátását akkor kezdheti meg, valamint végezheti, ha rendelkezik a hivatásos katasztrófavédelmi szerv illetékes területi szervének előzetes írásbeli egyetértésével.
- (3) A polgárőr egyesület működési területe annak a településnek, fővárosi kerületnek, valamint az azokkal közvetlenül határos település földrajzi területe, amelyet a polgárőr egyesület székhelyeként megjelölt. A polgárőr egyesület működési területe – az alapfeladata ellátásával összefüggésben, indokolt esetben – a fővárosi kerület, valamint az azzal közvetlenül határos kerület közigazgatási területén túl a főváros teljes közigazgatási területére is kiterjedhet.

- 5. §** (1) A polgárőr egyesület a helyi rendőri szervnél kezdeményezi a 4. § (1) bekezdés a) pontja szerinti együttműködési megállapodás megkötését. A helyi rendőri szerv az együttműködési megállapodás megkötésére irányuló kérelmet – a kézhezvételt követő – 30 napon belül, javaslatával együtt köteles felterjeszteni a megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányságra. A megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányság az együttműködési megállapodást a kérelem és a helyi rendőri szerv javaslatának kézhezvételét követő 30 napon belül köti meg.
- (2) Az együttműködési megállapodás tartalmazza különösen
- a) az együttműködés területeit,
 - b) a polgárőr egyesület részére térítés nélkül vagy térítés ellenében átadásra kerülő tárgyi eszközök, valamint a biztosított helyiségek használatára és visszavételére vonatkozó rendelkezéseket,
 - c) a közös feladatok ellátásának rendjét, valamint a polgárőr egyesület tevékenysége ellátásáról, annak körülményeiről nyújtandó tájékoztatás módját és tartalmát,
 - d) a kapcsolattartás módját, az együttműködéssel kapcsolatban eljárásra jogosult helyi rendőri szervet,
 - e) az együttműködést segítő további rendelkezéseket, valamint
 - f) a polgárőr egyesület elkötelezettségét tartalmazó nyilatkozatot a jogszabályok és az együttműködési megállapodásban foglaltak betartására vonatkozóan.
- (3) Ha a polgárőr egyesület a 3. § (2) bekezdésében megjelölt kiegészítő feladatok közül az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv hatáskörével összefüggő feladatot is ellát, úgy e feladat ellátásának módjáról az együttműködési megállapodásban rendelkezni kell.
- (4) Az együttműködési megállapodás megszűnik, ha
- a) azt határozott időtartamra kötötték, az időtartam letelt és az együttműködést nem hosszabbították meg,
 - b) abban a felek közösen megállapodnak,
 - c) azt az együttműködő fél felmondja, valamint
 - d) az együttműködők valamelyike jogutód nélkül megszűnik.

- (5) Az együttműködési megállapodás felmondása esetén a polgárőr egyesület – jogorvoslati eljárás megindításától függetlenül – polgárőri tevékenységet nem láthat el.
- (6) Ha az együttműködési megállapodás megszűnik, az együttműködők kötelesek elszámolni egymással. Az elszámolás az együttműködési megállapodásban meghatározottak szerint történik.
- (7) Az együttműködési megállapodás vonatkozásában – e törvényben foglalt kivételekkel – a Polgári Törvénykönyv, az azzal kapcsolatos jogvita bíróság előtti eljárására a polgári perrendtartásról szóló törvény szabályai az irányadók.
- (8) Ha a polgárőr egyesületnek korábban azért kellett az e törvény szerinti tevékenységével felhagynia, mert az együttműködési megállapodást a megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányság felmondta, akkor e polgárőr egyesülettel, valamint a tagjai által alapított új polgárőr egyesülettel az azonnali hatályú felmondástól számított 1 éven belül nem köthető újabb együttműködési megállapodás.

- 6. §**
- (1) A polgárőr szervezet tevékenysége során együttműködik az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szervvel, a hivatásos katasztrófavédelmi szervekkel, továbbá együttműködhet az egyéb rendvédelmi szervekkel, az önkormányzati tűzoltóságokkal és az önkéntes tűzoltó egyesületekkel, az állami és önkormányzati szervekkel, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal vámszervével, a közlekedési hatósággal, a környezet- és természetvédelmi szervekkel, a mezei és természetvédelmi őrszolgálatokkal, az erdészeti szakszeméllyel, valamint a hivatásos vadászokkal. Az együttműködés tartalmát a felek írásbeli együttműködési megállapodásban rögzíthetik.
 - (2) Az együttműködés különösen a tevékenységek közös ellátását, a szakmai tevékenység segítségét, a kölcsönös tájékoztatást, a tevékenység összehangolását, a képzési programokban való részvétel elősegítését, valamint az önkéntesen vállalt feladatok támogatását jelenti.
 - (3) Ha az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv tudomására jut, hogy az illetékességi területén együttműködési megállapodás hiányában polgárőr szervezet működik, vagy nem polgárőr szervezetként nyilvántartásba vett társadalmi szervezet a 3. § (1) bekezdése szerinti tevékenységet lát el, haladéktalanul értesíti az ügyészt, valamint a külön jogszabályokban meghatározottak szerint intézkedik.

3. A területi polgárőr szövetség

- 7. §**
- (1) Területi polgárőr szövetségnek minősül a polgárőr egyesületek olyan szövetsége, amelyet a megyében (fővárosban) székhellyel rendelkező polgárőr egyesületek hoznak létre és az e törvényben meghatározott feladatokat látja el.
 - (2) A területi polgárőr szövetség a 8. § (4) bekezdés szerint akkor kérheti felvételét az Országos Polgárőr Szövetségbe, ha a székhelye szerint illetékes megyei (fővárosi) rendőr-főkapitánysággal megkötött együttműködési megállapodással rendelkezik.
 - (3) A területi polgárőr szövetség működési területe kiterjedhet a székhelye szerinti
 - a) megye (főváros) közigazgatási területére, valamint
 - b) megyével (fővárossal) közvetlenül határos közigazgatási egységek földrajzi területére is.
 - (4) A területi polgárőr szövetség tagja a (3) bekezdés szerinti közigazgatási területen működő polgárőr egyesület lehet.
 - (5) A területi polgárőr szövetség
 - a) képviseli tagjai közös érdekeit a területi állami szervek, a megyei (fővárosi) önkormányzatok, valamint más civil szervezetek előtt,
 - b) összehangolja tagjai tevékenységét,
 - c) együttműködik a működési területén illetékes állami szervekkel, megyei (fővárosi) önkormányzatokkal, valamint a megyei (fővárosi) rendőr-főkapitánysággal a polgárőri szolgálat ellátása feltételeinek fejlesztése érdekében.

4. Az Országos Polgárőr Szövetség

- 8. §**
- (1) Az Országos Polgárőr Szövetség az önkormányzás elvén alapuló közhasznú jogállású köztestület. Az Országos Polgárőr Szövetség névhasználatára kizárólag az e törvény által létrehozott köztestület jogosult.
 - (2) Az Országos Polgárőr Szövetség feletti törvényességi ellenőrzést az ügyészség gyakorolja.
 - (3) Az Országos Polgárőr Szövetség az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv központi szervével együttműködési megállapodást köt.
 - (4) A polgárőr szervezet felvétele az Országos Polgárőr Szövetségbe nem tagadható meg, ha a polgárőr szervezet magára nézve kötelezőnek elfogadja az Országos Polgárőr Szövetség alapszabályát. A tagfelvételi kérelem vonatkozásában annak beérkezését követő 30 napon belül az Országos Polgárőr Szövetség dönt.

- (5) Az Országos Polgárőr Szövetség legfelsőbb szerve a tagok képviselőiből álló közgyűlés.
- (6) A közgyűlés kizárólagos hatáskörébe tartozik:
 - a) az alapszabály megállapítása és módosítása,
 - b) ügyintéző és a képviselői, valamint a felügyelő szerv tagjainak megválasztása és visszahívása,
 - c) az etikai bizottság elnökének és tagjainak megválasztása és visszahívása,
 - d) az előző évre vonatkozó szakmai és pénzügyi beszámoló valamint a tárgyévi pénzügyi és szakmai terv elfogadása,
 - e) minden olyan kérdés, amelyet az alapszabály a közgyűlés kizárólagos hatáskörébe utal.
- (7) Az Országos Polgárőr Szövetség gazdálkodását az ellenőrző testület mellett a közgyűlés által választott könyvvizsgáló is ellenőrzi. Az ellenőrző testület, valamint a könyvvizsgáló írásbeli jelentése hiányában a közgyűlés a számvitelről szóló törvény szerinti beszámolóról nem dönthet.
- (8) Az Országos Polgárőr Szövetség működésének részletes szabályait e törvény, valamint az egyéb jogszabályok rendelkezéseinek figyelembevételével a közgyűlés által elfogadott alapszabály határozza meg.

- 9. §**
- (1) Az Országos Polgárőr Szövetség közigazgatási hatósági feladatként
 - a) kiadja a polgárőr tevékenység végzésére jogosító igazolványt (a továbbiakban: polgárőr igazolvány),
 - b) nyilvántartást vezet a kiadott polgárőr igazolványokról, a kiadásuk alapjául szolgáló, a 10. § (3) bekezdésében meghatározott feltételek igazolásához szükséges adatokról, az adatváltozásról, a polgárőr szolgálat ellátására jogosultakról, az igazolvány visszavonásáról, bevonásáról,
 - c) dönt a szolgálati és etikai szabályokat megszegő polgárőrökkel szemben benyújtott panaszról,
 - d) az országos baleset-megelőzési bizottság tagjaként közvetlenül is részt vesz a baleset-megelőzésben.
 - (2) Az Országos Polgárőr Szövetség további feladatai:
 - a) gondoskodik a polgárőrök szakmai felkészítéséről, képzéséről, továbbképzéséről,
 - b) a polgárőr szolgálat ellátását meghatározó szolgálati és etikai szabályzat megalkotásával biztosítja a polgárőr szolgálat rendeltetésszerű és szakszerű ellátását,
 - c) meghatározza a polgárőrség bűnmegelőzési, közlekedésbiztonsági tevékenységének irányait, folyamatos szakmai koordinációval segíti a területi polgárőr szövetségek és polgárőr egyesületek tevékenységét,
 - d) az Országgyűlés rendészeti ügyekkel foglalkozó bizottsága részére minden év március 31-ig írásos beszámolót készít és a bizottság munkaterve szerint tájékoztatót tart,
 - e) képviseli és védi a polgárőrség, valamint a polgárőrök érdekeit,
 - f) véleményt nyilvánít az e törvény hatálya alá tartozó tevékenységeket érintő jogszabályokról, kezdeményezheti jogszabályok kiadását,
 - g) az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló törvény adatvédelmi szabályai megtartásával a nyilvántartásában szereplő adatokról – személyazonosításra alkalmatlan módon – statisztikai adatokat szolgáltat, valamint
 - h) kapcsolatot tart a polgárőri tevékenységet ellátó külföldi szervezetekkel.
 - (3) Az Országos Polgárőr Szövetség működési, elhelyezési feltételeit az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv központi szervével kötött együttműködési megállapodásban meghatározott módon az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv központi szerve vagy a megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányság biztosíthatja.
 - (4) Az Országos Polgárőr Szövetség felkérésére az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv központi szerve gondoskodik a polgárőrök képzésében, szakmai ismereteinek bővítésében való rendőrségi közreműködésről.

III. FEJEZET

A POLGÁRŐRI SZOLGÁLAT ELLÁTÁSÁNAK, VALAMINT A POLGÁRŐR IGAZOLVÁNY KIBOCSÁTÁSÁNAK ÉS A NYILVÁNTARTÁS SZABÁLYAI

5. A polgárőri szolgálat ellátásának feltételei

- 10. §**
- (1) A polgárőri szolgálat a 3. § (1) és (2) bekezdése szerinti feladatok e törvényben meghatározott feltételeknek megfelelő ellátása.
 - (2) A polgárőri szolgálat ellátásának rendjével kapcsolatos részletes szabályokat az Országos Polgárőr Szövetség által kiadott szolgálati és etikai szabályzat állapítja meg.

(3) Polgárőr az a

- a) 18. életévét betöltött,
- b) cselekvőképés és
- c) büntetlen előéletű

személy lehet, aki nyilatkozatával önként vállalja a polgárőri szolgálat ellátását és magára nézve kötelezőnek ismeri el a (2) bekezdés szerinti szabályzatokat.

6. A polgárőr igazolvány kibocsátása és a nyilvántartás

- 11. §** (1) A polgárőr a 3. § (1) és (2) bekezdésben meghatározott alap- és kiegészítő feladatokat kizárólag polgárőr igazolvány birtokában láthatja el. A polgárőr igazolvány formátumát a rendészetért felelős miniszter állapítja meg.
- (2) A polgárőr igazolvány kiadását a polgárőr egyesületbe történő belépését követően a polgárőr egyesület az Országos Polgárőr Szövetségtől kérelmezi a tagja számára. A kérelemhez mellékelni kell a polgárőr által önkéntesen rendelkezésre bocsátott természetes személyazonosító adatokat, a lakcímét igazoló hatósági igazolvány másolatát, továbbá a 10. § (3) bekezdés b) és c) pontjában meghatározott feltételek megállapításához szükséges, a polgárőr által a Polgári Törvénykönyv szerint tett jognyilatkozatot.
- (3) Az Országos Polgárőr Szövetség a polgárőr igazolványt a kiállítására irányuló kérelem beérkezését követő 30 napon belül adja ki.
- (4) Az Országos Polgárőr Szövetség által kibocsátott polgárőr igazolvány tartalmazza
- a) a polgárőr
 - aa) családi és utónevét,
 - ab) fényképét,
 - ac) azonosító számát,
 - b) a polgárőr egyesület nevét és székhelyének megjelölését,
 - c) az Országos Polgárőr Szövetség mint kibocsátó megnevezését,
 - d) a polgárőr igazolvány egyedi azonosítóját, valamint
 - e) a 10. § (3) bekezdésében foglaltaknak megfelelő polgárőr esetén, hogy közterületi járőr- és figyelőszolgálat, valamint jelzőőri tevékenység ellátására jogosult.
- (5) A polgárőr igazolvány visszavonásig érvényes.
- (6) Az Országos Polgárőr Szövetség a (2) bekezdésben meghatározottakon kívül ellenőrizheti a 10. § (3) bekezdés b) és c) pontjában meghatározott feltételek fennállását, amelynek elősegítése érdekében a polgárőr – az Országos Polgárőr Szövetség felszólítására – köteles új, 30 napnál nem régebbi hatósági bizonyítványt benyújtani.
- (7) Az Országos Polgárőr Szövetség a (6) bekezdés alapján kezelt adatokat az eljárás befejezését követő napon törli.
- (8) A polgárőr a polgárőr igazolvány adataiban vagy a kiadásának feltételeiben bekövetkezett változást – az adatok megváltozása esetén új polgárőr igazolvány kiadása, a kiadás feltételeiben bekövetkezett változás esetén a polgárőr igazolvány visszavonása céljából – 8 napon belül a polgárőr egyesület útján köteles bejelenteni az Országos Polgárőr Szövetség részére.
- 12. §** (1) Az Országos Polgárőr Szövetség a polgárőr igazolványt 8 napon belül visszavonja, ha
- a) megállapítja, hogy kiadásának feltételei nem állnak fenn,
 - b) a polgárőrt a polgárőri szolgálat jogellenes ellátása miatt indult szabálysértési vagy büntetőeljárásban jogerősen elmarasztalták,
 - c) a polgárőr egyesület kezdeményezésére, ha a polgárőr nem kíván a továbbiakban polgárőri szolgálatot folytatni, vagy
 - d) a polgárőr egyesület jelzésére, ha a polgárőr egyesületi tagsága megszűnt.
- (2) Az (1) bekezdés b) pontja szerinti esetben történő visszavonás tartama a polgárőri szolgálat ellátására vonatkozó szolgálati és etikai szabályok megsértése miatt a polgárőri szolgálat ellátásától való eltiltás időtartama, de legfeljebb 6 hónap, szabálysértés elkövetése esetén 1 év, bűncselekmény elkövetése esetén 5 év. A visszavonás kezdőnapja a polgárőr jogsértő tevékenységét megállapító határozat jogerőre emelkedésének napja. A visszavonás időtartamának leteltét követően a polgárőr a 11. § (2) bekezdés szerint kezdeményezheti az Országos Polgárőr Szövetségnél a polgárőr igazolvány újbóli kiadását.

- (3) Az Országos Polgárőr Szövetség a polgárőr igazolványt 8 napon belül bevonja
 - a) a 3. § (1) bekezdésben meghatározott alapfeladat ellátásától vagy a polgárőri szolgálat ellátásától való eltiltás időtartamára, ha a polgárőrrel szemben az Országos Polgárőr Szövetség etikai bizottsága a 25. § (1) bekezdés b) vagy c) pontjában meghatározott intézkedést alkalmazta, valamint
 - b) a szabálysértési vagy a büntetőeljárás jogerős befejezéséig, ha a polgárőrrel szemben szabálysértési vagy büntetőeljárás indult és a polgárőr igazolvány bevonását az eljáró hatóság előzetesen indokoltnak tartotta.
- (4) A polgárőr köteles a polgárőr egyesületnek haladéktalanul jelezni, ha vele szemben szabálysértési vagy büntetőeljárás indult. A polgárőr egyesület e tényről haladéktalanul tájékoztatja az Országos Polgárőr Szövetséget, amely beszerzi az eljáró hatóság nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy az eljárás jogerős befejezéséig indokoltnak tartja-e a polgárőr igazolványának bevonását.
- (5) Az Országos Polgárőr Szövetség a honlapján közzéteszi az érvényes, a bevont és a visszavont polgárőr igazolványok egyedi azonosítóját, valamint a polgárőr egyesület működési területének megjelölését, amelynek tagja az igazolvány birtokosa.

- 13. §**
- (1) Az Országos Polgárőr Szövetség a polgárőr igazolványok kibocsátásával és visszavonásával kapcsolatos feladatok ellátása céljából nyilvántartást vezet, amely
 - a) a polgárőr természetes személyazonosító adatait és lakcímét, a 10. § (3) bekezdés b) és c) pontjában meghatározott feltételek igazolásához szükséges iratokat,
 - b) a kiadott polgárőr igazolványok egyedi azonosítóját, továbbá
 - c) a visszavont polgárőr igazolványokra, valamint a visszavonás jogalapjára és időtartamára vonatkozó adatokat tartalmazza.
 - (2) Az Országos Polgárőr Szövetség a 26. §-ban meghatározott rendelkezések végrehajtásának elősegítése érdekében nyilvántartást vezet, amely a 26. § szerinti támogatás felhasználásával kapcsolatos adatokat tartalmazza.
 - (3) A polgárőr egyesületi tagságának megszűnése vagy a polgárőr igazolvány visszavonása esetén az (1) bekezdésben meghatározott adatokat 2 év elteltével kell törölni.
 - (4) Az (1) és (2) bekezdés szerinti adat – az (5) bekezdésben meghatározott kivétellel – kizárólag statisztikai célú gyűjtésre továbbítható.
 - (5) Az (1) és a (2) bekezdésben meghatározott nyilvántartásokból adatot igényelhet
 - a) a bíróság büntetőeljárás lefolytatása vagy büntetés és intézkedés végrehajtása céljából,
 - b) az ügyészség törvényességi ellenőrzés lefolytatása, bűncselekmények megelőzése, felderítése, büntetőeljárás lefolytatása vagy büntetés és intézkedés végrehajtása céljából,
 - c) a nyomozó hatóság bűncselekmények megelőzése, felderítése, büntetőeljárás lefolytatása vagy büntetés és intézkedés végrehajtása céljából,
 - d) a nemzetbiztonsági szolgálatok a törvényben meghatározott felderítési, nemzetbiztonsági védelmi és elhárítási, információszerzési, továbbá nemzetbiztonsági, iparbiztonsági, belső biztonsági és bűnmegelőzési ellenőrzési célból,
 - e) a rendőrség belső bűnmegelőzési és bűnfelderítési feladatokat ellátó szerve a hatáskörébe tartozó bűncselekmények megelőzése és felderítése céljából,
 - f) a rendőrség terrorizmust elhárító szerve terrorcselekmények vagy azzal összefüggésben elkövetett más bűncselekmények megelőzése, felderítése és megszakítása, továbbá kiemelt személyvédelmi feladatai ellátása céljából,
 - g) az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv közbiztonság-védelmi feladatainak, valamint közrendvédelmi, határrendészeti feladatainak ellátása során az együttműködési megállapodás megkötéséhez szükséges, az e törvényben meghatározott rendelkezések vizsgálata céljából,
 - h) a szabálysértési eljárás lefolytatásához a szabálysértési ügyekben eljáró hatóság, valamint
 - i) jogának vagy jogos érdekének érvényesítése érdekében a magánszemély, jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet.
 - (6) Az adattovábbítás iránti kérelemnek tartalmaznia kell az adatigénylés céljának igazolását és a jogalapot, valamint az adatigénylés tárgyának azonosításához szükséges adatokat.

7. A polgárőri szolgálatellátás szabályai

- 14. §** (1) A polgárőr – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – kizárólag egyesülete működési területén láthatja el tevékenységét.
- (2) A polgárőr az egyesülete működési területén kívül is elláthatja tevékenységét, ha
- a területileg illetékes polgárőr egyesülettel közösen látja el tevékenységét,
 - arra a polgárőr egyesület a 6. § (1) bekezdésben meghatározott szervekkel együttműködési megállapodást kötött,
 - a polgárőr egyesületet, vagy a területi szövetséget a megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányság felkéri a megye (főváros) közigazgatási területén való tevékenységellátásra, vagy
 - a polgárőr egyesület az érintett önkormányzattal írásban erre irányuló együttműködési megállapodást kötött.
- (3) Amennyiben az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv arról tájékoztatja a polgárőr egyesületet, hogy működési területén fokozott ellenőrzést hajt végre, ennek tartama alatt a polgárőr egyesület saját feladatainak ellátását köteles bejelenteni és a fokozott ellenőrzést elrendelő rendőri szerv utasításainak megfelelően eljárni.
- 15. §** (1) A polgárőr a polgárőri szolgálat ellátása során hatósági jogkörrel nem rendelkezik, a Rendőrségről szóló törvényben meghatározott kényszerítő eszközt – az e törvényben meghatározottak kivételével – nem alkalmazhat, valamint köteles az eljárása által érintett személyek emberi méltóságát és alapvető jogait tiszteletben tartani.
- (2) A polgárőr a polgárőri szolgálat ellátása során – a 3. § (2) bekezdés b), f) és h) pontjai kivételével – országosan egységes formaruhát (a továbbiakban: formaruha) visel. A formaruhán jól láthatóan fel kell tüntetni a „polgárőrség”, valamint a polgárőr egyesület székhelyének megjelölését. A formaruha jellemzőit a rendszertért felelős miniszter állapítja meg.
- (3) A polgárőr hatósági jellegre utaló, megtevesztésre alkalmas egyéb jelzést vagy címet, rendfokozati jelzést nem használhat.
- (4) A polgárőri szolgálat ellátása során a polgárőr köteles magánál tartani polgárőr igazolványát. Ha a polgárőr közterületen lát el polgárőri szolgálatot, annak tartama alatt polgárőri igazolványát köteles a formaruhán jól látható helyen, az egyedi azonosítót tartalmazó oldalával kifelé fordítva, kitűzve viselni.
- (5) A polgárőr a polgárőri szolgálat ellátása során – a Rendőrségről szóló törvényben meghatározott vegyi eszköz kivételével – nem tarthat magánál a közbiztonságra különösen veszélyes eszközökről szóló kormányrendeletben meghatározott közbiztonságra különösen veszélyes eszközt, továbbá nem viselhet lőfegyvert.
- (6) A polgárőr egyesület polgárőri szolgálat ellátása érdekében a jogszabályban meghatározottak szerint jogosult az egységes digitális rádió-távközlő rendszer használatára.
- 16. §** (1) A polgárőr a polgárőri szolgálat ellátása során a rendőrségnél rendszeresített hatóanyag-tartalmú és töltőanyag tömegű vegyi eszközt tarthat magánál, amelyet kizárólag jogos védelmi helyzetben használhat. A használata esetén kerülni kell a sérülés okozását.
- (2) A polgárőr a vegyi eszköz használata nyomán megsérült személynek köteles segítséget nyújtani, szükség esetén pedig gondoskodni arról, hogy a sérültet orvos elláthassa.
- (3) A vegyi eszközt az Országos Polgárőr Szövetség – térítés ellenében – az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv központi szervétől igényelheti az együttműködési megállapodás alapján.
- (4) A (3) bekezdésben meghatározott eljárásrend nélkül beszerzett vegyi eszköz birtoklására és a polgárőri tevékenység során történő felhasználására a közbiztonságra különösen veszélyes eszközökre vonatkozó általános szabályok az irányadók.
- 17. §** (1) A polgárőr egyesület gépjárművén a fényvisszaverődést segítő eszközökön és anyagokon kívül jelzésként kizárólag a „polgárőrség” felirat, a polgárőr egyesület székhelyének megjelölése, az Országos Polgárőr Szövetség és a település címere helyezhető el. A polgárőr szervezet gépjárműve nem lehet valamely rendvédelmi szerv vagy más hatóság gépjárművéhez való hasonlósága miatt megtevesztésre alkalmas.
- (2) A polgárőri szolgálat ellátása során a gépjárművön figyelmeztető jelzést adó készülék – jogszabályban meghatározottak szerint – működtethető.
- (3) A közterületi járőrszolgálat gépjárművel történő ellátása során a polgárőr köteles a gépjármű menetlevelének olyan módon történő vezetésére, amelyből egyértelműen megállapítható a polgárőri szolgálat útvonala, időtartama, valamint a figyelmeztető jelzést adó készülék működtetésének oka, helyszíne és időtartama.

- 18. §** (1) A polgárőr a polgárőri szolgálat ellátása során jogosult a szabálysértés, bűncselekmény elkövetésén tetten ért személyt a cselekmény abbahagyására felszólítani, a cselekmény folytatását megakadályozni és a bűncselekmény, valamint a tulajdon elleni szabálysértés elkövetésén tetten ért személyt visszatartani.
- (2) A polgárőr köteles a visszatartott személyt haladéktalanul a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló törvény vagy a büntetőeljárásról szóló törvény szerint eljárni jogosult hatóságnak átadni, ha erre nincs módja, e szervet nyomban értesíteni.
- 19. §** (1) A közterületi járőrszolgálat során a közterületen és nyilvános helyen a bűncselekmények, a szabálysértések, valamint a közrendet és a közbiztonságot sértő cselekmények észlelése és megakadályozása céljából a polgárőr meghatározott körzetben, területen vagy útvonalon bűnmegelőzési tevékenységet folytat, megelőzi az egyéb jogellenes cselekményeket, valamint végzi a jogsértések 18. § szerinti megszakítását és a tetten ért személyek visszatartását.
- (2) A figyelőszolgálatra beosztottak feladata, hogy a megfigyeléssel érintett területen a közrendet, közbiztonságot veszélyeztető cselekményeket megelőzzék és megszakítsák, továbbá a rend fenntartása érdekében segítséget nyújtsanak a közösségi rendezvények rendezőinek.
- 20. §** (1) A polgárőr a közúti közlekedési balesetek, valamint a kiemelt rendezvények, katasztrófa sújtotta területek helyszínén, továbbá az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv, más rendvédelmi szervek és az önkormányzat felkérésére a közlekedés zavartalanosságának biztosítása érdekében jogosult jelzőőri feladatok ellátására. A rendőri intézkedést igénylő baleset helyszínén a polgárőr a jelzőőri tevékenységet a rendőr megérkezéséig önállóan, azt követően az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv felkérésére és utasításainak megfelelően végezheti.
- (2) A polgárőr a rendőri intézkedést igénylő baleset helyszínére érkezését követően haladéktalanul értesíti az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szervet. Az értesítés kiterjed a baleset jellegére, a sérültek számára, valamint arra, hogy a polgárőr megítélése szerint milyen veszélyhelyzet állt elő.
- (3) A polgárőr – a bölcsőde, az óvoda, valamint az általános és középiskola fenntartójának értesítése mellett – a megyei (fővárosi) rendőr-főkapitánysággal kötött együttműködési megállapodása alapján jogosult a gyermekek úttesten történő biztonságos átkelésének elősegítése érdekében a bölcsődék, az óvodák és az általános iskolák közvetlen közelében jelzőőri feladatokat ellátni.
- (4) Az (1) és a (3) bekezdésben foglalt célból a jelzőőr nappal jelzőtárcsával, éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén piros fényt adó lámpával irányítja a forgalmat. Munkáját jól látható és hallható jelzésekkel köteles összehangolni. A jelzőőri tevékenységet végzőnek és jelzéseinek a megállási látótávolságból folyamatosan láthatóknak kell lenniük.
- (5) Ha a közúti közlekedési baleset helyszínén a forgalmat jelzőőr irányítja, „Egyéb veszély” jelzőtáblát – jelzőőrré utaló kiegészítő táblával – kell elhelyezni
- a) lakott területen kívül minden esetben,
- b) lakott területen akkor, ha a jelzőőr és jelzése folyamatosan és jól láthatóan nem észlelhető.
- (6) A jelzőőri feladatokat ellátó polgárőr e tevékenysége során láthatósági mellénnyel kiegészített formaruhát visel. A láthatósági mellénnyen jól láthatóan fel kell tüntetni a „polgárőrség” megjelölést.
- 21. §** (1) A polgárőr – az együttműködési megállapodásban rögzítettek alapján – közreműködhet körözött személyek, gépjárművek és más tárgyak felkutatásában, azonosításában, valamint holttestek személyazonosságának megállapításában. Ha a polgárőr olyan személyről, gépjárműről vagy más tárgyról szerez tudomást, akivel vagy amellyel kapcsolatban körözést rendeltek el, köteles erről az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szervet haladéktalanul értesíteni.
- (2) Az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv az adatot igénylő polgárőr egyesület részére az Országos Polgárőr Szövetségen keresztül biztosítja a körözött személyek, gépjárművek vagy egyéb tárgyak, valamint az azonosítandó holttestek aktuális listájának elektronikus elérhetőségét.
- 22. §** (1) A polgárőr – az együttműködési megállapodásban rögzítettek alapján, a szakmai felkészítést követően – az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv vagy a települési önkormányzat (a továbbiakban: üzemeltető) által közterületen közbiztonsági, valamint bűnmegelőzési és bűnüldözési célból, bárki számára nyilvánvalóan észlelhető módon elhelyezett képfelvevő eszközök által rögzített képek megfigyelésében közreműködhet.
- (2) Az (1) bekezdés szerinti közreműködés kizárólag a képfelvevő által továbbított képek megfigyelését jelenti.

- (3) A polgárőr az (1) bekezdés szerinti közreműködés során észlelt szabálysértésről vagy bűncselekményről haladéktalanul köteles tájékoztatni a hatóságot.
- (4) A polgárőr a képfelvevő eszközök kezelése során köteles betartani azokat az üzemeltető által kialakított szervezési, technikai és egyéb adatbiztonsági intézkedéseket, amelyek az érintett személy személyes adatait, így különösen magántitkait és magánéletének körülményeit illetéktelen személy tudomására jutásától óvja meg.
- (5) A rögzített képfelvételt a polgárőr köteles a Rendőrségről szóló törvényben és a közterület-felügyeletről szóló törvényben foglalt felhasználási célból a büntető vagy szabálysértési eljárásra jogosult szerv részére továbbítani. A továbbítás során meg kell jelölni a képfelvétel keletkezése helyét, napját és pontos idejét, valamint a kezelő polgárőr nevét és azonosítószámát.
- (6) A polgárőr a képfelvevő eszköz kezelése során az (5) bekezdésben meghatározott feladat ellátása céljából a képfelvételen szereplő személyre vagy járműre vonatkozóan tudomására jutott adatokat, információkat az eredeti céltól eltérően nem használhatja fel, a személy- és lakcím, valamint a közúti közlekedési nyilvántartásban tárolt adatok lekérdezésére nem jogosult.
- (7) A polgárőr e feladatkörébe tartozó, a szabálysértési és a közigazgatási hatósági eljárásokkal összefüggő személyes adatok kezelésére külön törvények rendelkezései az irányadók.

23. § Június 27-e országos polgárőrnapi.

IV. FEJEZET *A PANASZ*

- 24. §**
- (1) A polgárőri szolgálat ellátásával összefüggő szolgálati és etikai szabályszegés esetén panasznak van helye.
 - (2) Etikai szabályszegést követ el az a polgárőr, aki
 - a) az etikai szabályzat előírásaival ellentétes magatartást tanúsít,
 - b) e törvény hatálya alá tartozó tevékenységet oly módon gyakorolja, amely alkalmas arra, hogy a polgárőrség jó hírnevét sértse,
 - c) a polgárőr a 11. § (2) bekezdésben meghatározott jognyilatkozatában valótlan feltételek fennállását állította, vagy
 - d) a 11. § (8) bekezdés és 12. § (4) bekezdés szerinti bejelentési kötelezettségét elmulasztja.
 - (3) Szolgálati szabályszegést követ el az a polgárőr, aki a szolgálati szabályzat előírásaival ellentétes magatartást tanúsít, azonban magatartásával nem valósít meg szabálysértést, vagy bűncselekményt.
 - (4) A panaszról etikai eljárás keretében az Országos Polgárőr Szövetség etikai bizottsága dönt. Az etikai eljárás lefolytatásának nem akadályozza, ha ugyanabban az ügyben állami szervek is eljárást folytatnak.
 - (5) Etikai eljárás indítását az Országos Polgárőr Szövetségnél bárki kezdeményezheti, valamint az Országos Polgárőr Szövetség hivatalból is megindíthatja.
 - (6) Az etikai eljárás megindítására csak szolgálati vagy etikai szabályszegés gyanúja esetén kerülhet sor. Nem indítható etikai eljárás, ha azt az Országos Polgárőr Szövetség a szolgálati vagy etikai szabályszegés tudomására jutásától számított 3 hónapon, vagy a cselekmény elkövetésétől számított 1 éven belül nem indította meg.
 - (7) Az eljárás alá vont polgárőr az eljárás során képviselőt vehet igénybe, a bizonyítékokat megismerheti, nyilatkozatot tehet, az iratokba betekinthez, azokról másolatot kérhet, a tanúkhöz és a szakértőkhöz kérdést intézhet, bizonyítási indítványt terjeszthet elő, az eljárási cselekményeknél jelen lehet.
 - (8) Az etikai bizottság által kitűzött tárgyalásra az eljárás alá vont polgárőrt meg kell idézni és egyben tájékoztatni kell a távolmaradás következményeiről.
 - (9) Az etikai bizottság tagjaként az eljárásban és a döntéshozatalban nem vehet részt az eljárás alá vont polgárőr hozzátartozója és az, aki az eljárásban mint tanú, szakértő vagy tolmács vesz részt, valamint akitől az ügy tárgyalagos megítélése nem várható el. Az etikai bizottság tagja a kizárási ok fennállását köteles haladéktalanul bejelenteni. Ezt követően az eljárásban nem vehet részt.
 - (10) Az Országos Polgárőr Szövetség bármely tagja bejelenthet olyan okot, amely az etikai bizottság tagjának elfogulatlanságát kétségessé teszi. A bejelentés alapján a kizárás kérdésében az etikai bizottság dönt, a bizottság döntéséig a kizárási okkal érintett személy az eljárásban részt vehet, kivéve a kizárásáról való döntés meghozatalát.

- (11) Az etikai bizottság az eljárás során írásbeli, indokolással ellátott határozatot hoz, amelyet a meghozataltól számított 3 napon belül az eljárás alá vont polgárőr és a panaszt tevő részére megküld, a határozattal érintett más személy részére pedig kérésére megküldhet.
- (12) Az etikai bizottság tagjai eljárásuk során nem utasíthatók és döntéseikkel kapcsolatban nem vonhatók felelősségre.

- 25. §**
- (1) A polgárőr szolgálati és etikai szabályszegése esetében alkalmazható intézkedések:
 - a) írásbeli figyelmeztetés,
 - b) a 3. § (1) bekezdésben meghatározott alapfeladat ellátásától való – legfeljebb 6 hónapig terjedő – eltiltás, vagy
 - c) a polgárőri szolgálat ellátásától való – legfeljebb 6 hónapig terjedő – eltiltás.
 - (2) Az Országos Polgárőr Szövetség
 - a) etikai szabályait, az etikai szabályszegéseket és az etikai eljárás részletes szabályait az etikai szabályzat,
 - b) szolgálati szabályait, a szolgálati szabályszegéseket és az etikai eljárás részletes szabályait a szolgálati szabályzat rögzíti.
 - (3) Az etikai bizottság által lefolytatott eljárásban hozott határozat ellen a kézbesítéstől számított 30 napon belül a panaszt tevő, az etikai eljárás alá vont polgárőr, valamint más, a határozattal érintett személy – az egyesületek által hozott döntésekre irányadó szabályok szerint – bírósághoz fordulhat.

V. FEJEZET

A POLGÁRŐR SZERVEZETEK TÁMOGATÁSA

- 26. §**
- (1) A központi költségvetés a polgárőri tevékenységet – az éves költségvetési törvényben meghatározottak szerint – az Országos Polgárőr Szövetségen keresztül az alábbi formában támogatja:
 - a) az Országos Polgárőr Szövetségnek az éves költségvetési törvényben meghatározott összegű támogatást nyújt,
 - b) megtéríti a polgárőri szolgálatot ellátó polgárőrök formaruhával történő ellátásának költségeit vagy azt természetben biztosítja, és
 - c) megtéríti a polgárőri szolgálatot ellátó polgárőrök fényvisszaverő mellénnyel történő ellátásának költségeit vagy azt természetben biztosítja.
 - (2) Az (1) bekezdés b) és c) pontjában meghatározott támogatás keretében a formaruhának, valamint a fényvisszaverő mellénnynek a polgárőr részére történő juttatását a központi költségvetés egyszeri alkalommal, valamint az új tagnak a polgárőr egyesületbe való belépését követően biztosítja.
 - (3) A polgárőr szervezetek a részükre biztosított eszközöket – a rendeltetésüknek és céljuknak megfelelően – kizárólag az e törvényben meghatározott feladataik ellátásához használhatják.
 - (4) Az állami, önkormányzati szervek – különösen az önkormányzatok, a rendvédelmi szervek, valamint a közlekedési, a környezet- és természetvédelmi hatóságok – a polgárőr szervezetek működését és tevékenységét lehetőség szerint anyagi források biztosításával, technikai és egyéb eszközök átadásával, feleslegessé vált vagyontárgy ingyenes átruházásával vagy más módon támogatathatják.

VI. FEJEZET

AZ ÜGYÉSZ ÉS A BÍRÓSÁG INTÉZKEDÉSEI

- 27. §**
- (1) A polgárőr szervezetek működésének törvényességét az ügyész – az e törvényben meghatározott eltérésekkel – az ügyészségről szóló törvény és az egyesülési jogról, a közhasznú jogállásról, valamint a civil szervezetek működéséről és támogatásáról szóló törvény rendelkezései szerint ellenőrzi.
 - (2) Ha a 3. § (1) bekezdésében meghatározott polgárőr tevékenységet nem polgárőr szervezetként nyilvántartásba vett civil szervezet végzi, az ügyészség törvényességi ellenőrzési jogkörében eljárva keresettel a bírósághoz fordul. A bíróság a kereset alapján a civil szervezetet eltiltja további tevékenységétől.
 - (3) Ha a polgárőri szolgálat végzéséhez szükséges együttműködési megállapodás megszűnik, vagy a polgárőr egyesületnek az Országos Polgárőr Szövetségben megszűnik a tagsága, az ügyészség törvényességi ellenőrzési jogkörében eljárva keresettel a bírósághoz fordulhat. A bíróság a kereset alapján a polgárőr egyesületet – új együttműködési megállapodás megkötéséig, valamint az Országos Polgárőr Szövetség tagjai közé való újbóli felvételig – eltiltja további tevékenységétől.

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

8. Felhatalmazó rendelkezések

- 28. §** Felhatalmazást kap a rendészetért felelős miniszter, hogy rendeletben határozza meg
- a polgárőrök szakmai ismereteinek bővítésében való közreműködés rendőrségi feladatait,
 - a polgárőrök által alkalmazható vegyi eszköz igénylésének rendjét, a térítés módját, a vegyi eszköz átvételének, valamint visszavételének szabályait,
 - a polgárőrök formaruhával történő ellátásának szabályait,
 - a polgárőr igazolvány formátumát,
 - a formaruha és a fényviszaverő mellény jellemzőit,
 - az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben – a polgárőr igazolvány kiadásával kapcsolatos igazgatási szolgáltatási díjat,
 - az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben – az éves költségvetési törvényben meghatározott összegű támogatás elosztásának a részletes szabályait.

9. Hatályba léptető rendelkezések

- 29. §** Ez a törvény 2012. február 1-jén lép hatályba.

10. Átmeneti rendelkezések

- 30. §**
- (1) A bejegyzett és működő polgárőr szervezet legfőbb szervének e törvény hatálybalépése évében megtartott első ülésén köteles alapszabályát – e törvénynek megfelelően – módosítani és azt a bíróság részére megküldeni.
 - (2) A bejegyzett és működő polgárőr szervezetek 2012. december 31-ig kötelesek az e törvényben foglaltaknak megfelelni.
 - (3) A 26. § (1) bekezdés b) és c) pontja szerinti ruházatot vagy annak fedezetét a központi költségvetésben – az e törvénynek megfelelően átalakult, e törvény szerint működő polgárőr egyesületek tagja vonatkozásában – 2013. január 1-jét követően kell biztosítani. Az új formaruhák biztosításáig az e törvény hatálybalépését megelőzően használt formaruhák tovább használhatók, amennyiben megfelelnek a 15. § (3) bekezdésében foglalt követelményeknek.
 - (4) Az Országos Polgárőr Szövetség az e törvény szerint működő polgárőr egyesületek tagjainak a polgárőr igazolványokat 2013. július 1-jéig köteles kiadni. Az új polgárőr igazolványok kiadásáig az e törvény hatálybalépését megelőzően, az Országos Polgárőr Szövetség által kiadott polgárőr igazolványok tovább használhatók.
 - (5) Az Országos Polgárőr Szövetség, mint köztestület a Fővárosi Bíróság által, a 3664/2011. megyei nyilvántartási számon és 5603/1991. országos nyilvántartásbeli azonosító számon nyilvántartott Országos Polgárőr Szövetség általános jogutódjaként alakul meg. Az Országos Polgárőr Szövetség a törvény hatálybalépését követő 60. napon belül köteles az alapító közgyűlést összehívni, amelyen meg kell állapítani az alapszabályt, valamint ügyintéző-képviselő szervet (elnökséget) és ellenőrző szervet kell választani.
 - (6) A köztestületté átalakult Országos Polgárőr Szövetséget a Fővárosi Törvényszék, mint társadalmi szervezetet nyilvántartásából törli.

11. Módosító rendelkezések

- 31. §** A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény (a továbbiakban: Btk.) 137. § 2. pont i) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:
- (E törvény alkalmazásában közfeladatot ellátó személy:)*
- „i) a polgárőr a polgárőrségről és a polgárőri tevékenység szabályairól szóló törvényben meghatározott feladatok ellátásával kapcsolatban,”

12. Hatályon kívül helyező rendelkezések

- 32. §** (1) Hatályát veszti a polgárőrsegről szóló 2006. évi LII. törvény.
(2) Hatályát veszti a Btk. 217. § (2) bekezdése, valamint a szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. törvény 142/B. §-a és az azt megelőző alcím.

Dr. Schmitt Pál s. k.,
köztársasági elnök

Kövér László s. k.,
az Országgyűlés elnöke

III. Kormányrendeletek

A Kormány 253/2011. (XII. 5.) Korm. rendelete az elemek és az akkumulátorok hulladékainak visszavételéről szóló 181/2008. (VII. 8.) Korm. rendelet módosításáról

A Kormány a hulladékgazdálkodásról szóló 2000. évi XLIII. törvény 59. § (1) bekezdés b) pontjában foglalt felhatalmazás alapján, az Alkotmány 35. § (1) bekezdés b) pontjában foglalt feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

- 1. §** Az elemek és az akkumulátorok hulladékainak visszavételéről szóló 181/2008. (VII. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: KR.) 1. melléklete e rendelet 1. melléklete szerint módosul.
- 2. §** A KR. 1. § (2) bekezdésében a „nemzetbiztonsági és úrkutatási célra használt készülékekben” szövegrész helyébe a „nemzetbiztonsági célra és a világűrben való felhasználásra tervezett készülékekben” szöveg lép.
- 3. §** (1) Ez a rendelet a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba, és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.
(2) Ez a rendelet az elemekről és akkumulátorokról, valamint a hulladékelemekről és -akkumulátorokról, továbbá a 91/157/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. szeptember 6-i 2006/66/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikk (2) bekezdés b) pontjának, 10. cikk (2) bekezdés a) és b) pontjának való megfelelést szolgálja.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

1. melléklet a 253/2011. (XII. 5.) Korm. rendelethez

A KR. 1. melléklet szerinti táblázata helyébe a következő rendelkezés lép:

„

	A	B
1	Tárgyév	Hordozható elem, illetve akkumulátor begyűjtési aránya (K)
2	2008. december 31-ig	0,18
3	2009. december 31-ig	0,19
4	2010. december 31-ig	0,21
5	2011. december 31-ig	0,23
6	2012. szeptember 26-ig	0,25
7	2013. szeptember 26-ig	0,30
8	2014. szeptember 26-ig	0,35
9	2015. szeptember 26-ig	0,40
10	2016. szeptember 26-ig	0,45

„

IV. A Magyar Nemzeti Bank, a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete és a Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság elnökének rendeletei

A Magyar Nemzeti Bank elnökének 18/2011. (XII. 5.) MNB rendelete „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 5 forintos címletű érme kibocsátásáról

A Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 60. § (1) bekezdés d) pontjában foglalt felhatalmazás alapján, a Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** (1) A Magyar Nemzeti Bank „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 5 forintos címletű érmét bocsát ki.
(2) A kibocsátás időpontja: 2012. január 1.
- 2. §** (1) Az érme réz (75%), nikkel (4%) és cink (21%) ötvözetéből készült, súlya 4,2 gramm, átmérője 21,2 mm, peremvastagsága 1,6 mm, széle sima.
(2) Az érme előlapján, a középmezőben a nagykorcsag (egretta alba) ábrázolása látható. Az érme szélén található gyöngysor-szegélyen belül, köriratban a „MAGYARORSZÁG” felirat, lent, egy-egy pont között a verési évszám olvasható. Az érme előlapjának képét az 1. melléklet tartalmazza.
(3) Az érme hátlapjának szélén található gyöngysor-szegélyen belül, a középmezőben az „5” értékjelzés, az értékjelzés bal és jobb oldalán, alul díszítővonal látható. Az értékjelzés alatti két vízszintes sorban a „FORINT” felirat és a „BP.” verdejel olvasható. Az érme hátlapjának képét a 2. melléklet tartalmazza.
(4) Az érme különleges – ún. proof – technológiával is készíthető.
- 3. §** (1) Ez a rendelet 2012. január 1-jén lép hatályba.
(2) Ez a rendelet nem érinti az 1 és 2 forintos címletű érmék bevonásáról szóló 10/2007. (V. 11.) MNB rendelet 2. § (2) bekezdésében meghatározott 5 forintos címletű érmét.

Simor András s. k.,
a Magyar Nemzeti Bank elnöke

1. melléklet a 18/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez

A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 5 forintos címletű érme előlapjának képe



2. melléklet a 18/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez

A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 5 forintos címletű érme hátlapjának képe



**A Magyar Nemzeti Bank elnökének 19/2011. (XII. 5.) MNB rendelete
„MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 10 forintos címletű érme kibocsátásáról**

A Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 60. § (1) bekezdés d) pontjában foglalt felhatalmazás alapján, a Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** (1) A Magyar Nemzeti Bank „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 10 forintos címletű érmét bocsát ki.
(2) A kibocsátás időpontja: 2012. január 1.
- 2. §** (1) Az érme réz (75%) és nikkel (25%) ötvözetéből készült, súlya 6,1 gramm, átmérője 24,8 mm, peremvastagsága 1,7 mm, széle szaggatottan recézett.
(2) Az érme előlapján, a középmezőben Magyarország címerének ábrázolása látható. Az érme szélén található gyöngysor-szegélyen belül, köriratban a „MAGYARORSZÁG” felirat, lent, egy-egy pont között a verési évszám olvasható. Az érme előlapjának képét az 1. melléklet tartalmazza.
(3) Az érme hátlapjának szélén található gyöngysor-szegélyen belül, a középmezőben a – kissé egymásra csúsztatott számjegyekből álló – „10” értékjelzés, az értékjelzés bal és jobb oldalán, alul díszítővonal látható. Az értékjelzés alatti két vízszintes sorban a „FORINT” felirat és a „BP.” verdejel olvasható. Az érme hátlapjának képét a 2. melléklet tartalmazza.
(4) Az érme különleges – ún. proof – technológiával is készíthető.
- 3. §** (1) Ez a rendelet 2012. január 1-jén lép hatályba.
(2) Ez a rendelet nem érinti az 1 és 2 forintos címletű érmék bevonásáról szóló 10/2007. (X. 1.) MNB rendelet 2. § (2) bekezdésében meghatározott 10 forintos címletű érmét.

Simor András s. k.,
a Magyar Nemzeti Bank elnöke

1. melléklet a 19/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez

A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 10 forintos címletű érme előlapjának képe



2. melléklet a 19/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez

A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 10 forintos címletű érme hátlapjának képe



**A Magyar Nemzeti Bank elnökének 20/2011. (XII. 5.) MNB rendelete
„MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 20 forintos címletű érme kibocsátásáról**

A Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 60. § (1) bekezdés d) pontjában foglalt felhatalmazás alapján, a Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** (1) A Magyar Nemzeti Bank „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 20 forintos címletű érmét bocsát ki.
(2) A kibocsátás időpontja: 2012. január 1.
- 2. §** (1) Az érme réz (75%), nikkel (4%) és cink (21%) ötvözetéből készült, súlya 6,9 gramm, átmérője 26,3 mm, peremvastagsága 1,8 mm, széle recézett.
(2) Az érme előlapján, a középmezőben a magyar nőszirm (iris aphylla hungarica) ábrázolása látható. Az érme szélén található gyöngysor-szegélyen belül, köriratban a „MAGYARORSZÁG” felirat, lent, egy-egy pont között a verési évszám olvasható. Az érme előlapjának képét az 1. melléklet tartalmazza.
(3) Az érme hátlapjának szélén található gyöngysor-szegélyen belül, a középmezőben a – kissé egymásra csúsztatott számjegyekből álló – „20” értékjelzés, az értékjelzés bal és jobb oldalán, alul díszítővonal látható. Az értékjelzés alatti két vízszintes sorban a „FORINT” felirat és a „BP.” verdejel olvasható. Az érme hátlapjának képét a 2. melléklet tartalmazza.
(4) Az érme különleges – ún. proof – technológiával is készíthető.
- 3. §** (1) Ez a rendelet 2012. január 1-jén lép hatályba.
(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a 20 forintos jubileumi érmék kibocsátásáról szóló 1/2003. (MK 34.) MNB hirdetményt visszavonom. A visszavont hirdetménnyel kibocsátott érme továbbra is törvényes fizetőeszköz. Az érme külső kiállítását a 3. melléklet tartalmazza.
(3) Ez a rendelet nem érinti az 1 és 2 forintos címletű érmék bevonásáról szóló 10/2007. (X. 1.) MNB rendelet 2. § (2) bekezdésében meghatározott 20 forintos címletű érmét.

Simor András s. k.,
a Magyar Nemzeti Bank elnöke

*1. melléklet a 20/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez***A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 20 forintos címletű érme előlapjának képe***2. melléklet a 20/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez***A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 20 forintos címletű érme hátlapjának képe***3. melléklet a 20/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez***A Magyar Nemzeti Bank által az 1/2003. (MK 34.) MNB hirdetményrel kibocsátott 20 forintos címletű érme külső kiállítása**

1. Az érme leírása
 - 1.1. Az érme réz (75%), nikkel (4%) és cink (21%) ötvözetéből készült, súlya 6,9 gramm, átmérője 26,3 mm, peremvastagsága 1,8 mm, széle recézett.
 - 1.2. Az érme előlapján, a középmezőben Deák Ferenc portréja látható. A portrétól balra az „1803”, a portrétól jobbra az „1876” felirat, a portré alatt a „2003” verési évszám olvasható. Az érme szélén található gyöngysor-szegélyen belül, félköriratban fent a „DEÁK FERENC”, lent a „MAGYAR KÖZTÁRSASÁG” felirat olvasható.
 - 1.3. Az érme hátlapjának szélén található gyöngysor-szegélyen belül, a középmezőben a – kissé egymásra csúsztatott számjegyekből álló – „20” értékjelzés, az értékjelzés bal és jobb oldalán, alul díszítővonal látható. Az értékjelzés alatti két vízszintes sorban a „FORINT” felirat és a „BP.” verdejel olvasható.
 - 1.4. Az érme különleges – ún. proof – technológiával is készíthető.

2. Az érme előlapjának képe:



3. Az érme hátlapjának képe:



**A Magyar Nemzeti Bank elnökének 21/2011. (XII. 5.) MNB rendelete
„MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 50 forintos címletű érme kibocsátásáról**

A Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 60. § (1) bekezdés d) pontjában foglalt felhatalmazás alapján, a Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** (1) A Magyar Nemzeti Bank „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 50 forintos címletű érmét bocsát ki.
(2) A kibocsátás időpontja: 2012. január 1.
- 2. §** (1) Az érme réz (75%) és nikkel (25%) ötvözetéből készült, súlya 7,7 gramm, átmérője 27,4 mm, peremvastagsága 1,8 mm, széle sima.
(2) Az érme előlapján, a középmezőben a kerecsensólyom (falco cherrug) ábrázolása látható. Az érme szélén található gyöngysor-szegélyen belül, köriratban a „MAGYARORSZÁG” felirat, lent, egy-egy pont között a verési évszám olvasható. Az érme előlapjának képét az 1. melléklet tartalmazza.
(3) Az érme hátlapjának szélén található gyöngysor-szegélyen belül, a középmezőben a – kissé egymásra csúsztatott számjegyekből álló – „50” értékjelzés, az értékjelzés bal és jobb oldalán, alul díszítővonal látható. Az értékjelzés alatti két vízszintes sorban a „FORINT” felirat és a „BP.” verdejel olvasható. Az érme hátlapjának képét a 2. melléklet tartalmazza.
(4) Az érme különleges – ún. proof – technológiával is készíthető.
- 3. §** (1) Ez a rendelet 2012. január 1-jén lép hatályba.
(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg az 50 forintos jubileumi érmék kibocsátásáról szóló 4/2004. (MK 54.) MNB hirdetményt visszavonom. A visszavont hirdetménnyel kibocsátott érme továbbra is törvényes fizetőeszköz. Az érme külső kiállítását a 3. melléklet tartalmazza.
(3) Ez a rendelet nem érinti
- a) a Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálat fennállásának 15. évfordulója alkalmából 50 forintos címletű érme kibocsátásáról szóló 21/2005. (X. 18.) MNB rendelettel kibocsátott,
 - b) a Magyar Vöröskereszt fennállásának 125. évfordulója alkalmából 50 forintos címletű érme kibocsátásáról szóló 14/2006. (IX. 14.) MNB rendelettel kibocsátott,
 - c) az 1956-os magyar forradalom és szabadságharc 50. évfordulója alkalmából 50 forintos címletű érme kibocsátásáról szóló 19/2006. (X. 16.) MNB rendelettel kibocsátott,
 - d) a Római Szerződés aláírásának 50. évfordulója alkalmából 50 forintos címletű érme kibocsátásáról szóló 4/2007. (III. 19.) MNB rendelettel kibocsátott, valamint
 - e) az 1 és 2 forintos címletű érmék bevonásáról szóló 10/2007. (X. 1.) MNB rendelet 2. § (2) bekezdésében meghatározott 50 forintos címletű érmét.

Simor András s. k.,
a Magyar Nemzeti Bank elnöke

1. melléklet a 21/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez

A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 50 forintos címletű érme előlapjának képe



2. melléklet a 21/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez

A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 50 forintos címletű érme hátlapjának képe



3. melléklet a 21/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez

A Magyar Nemzeti Bank által a 4/2004. (MK 54.) MNB hirdetményrel kibocsátott 50 forintos címletű érme külső kiállításra

1. Az érme leírása
- 1.1. Az érme réz (75%) és nikkel (25%) ötvözetéből készült, súlya 7,7 gramm, átmérője 27,4 mm, peremvastagsága 1,8 mm, széle sima.
- 1.2. Az érme előlapjának szélén található gyöngysor-szegélyen belül, körvonal által határolt külső köriratban a „MAGYAR KÖZTÁRSASÁG”, belső köriratban az „AZ EURÓPAI UNIÓ TAGJA” felirat olvasható. Az érme középső részén Magyarország címere látható. A címer alatt, a köriratot megszakítva, az Európai Uniót jelképező tizenkét csillagból álló koszorúban a „2004” verési évszám olvasható.
- 1.3. Az érme hátlapjának szélén található gyöngysor-szegélyen belül, a középmezőben a – kissé egymásra csúsztatott számjegyekből álló – „50” értékjelzés, az értékjelzés bal és jobb oldalán, alul díszítővonal látható. Az értékjelzés alatti két vízszintes sorban a „FORINT” felirat és a „BP.” verdejel olvasható.
- 1.4. Az érme különleges – ún. proof – technológiával is készíthető.

2. Az érme előlapjának képe:



3. Az érme hátlapjának képe:



**A Magyar Nemzeti Bank elnökének 22/2011. (XII. 5.) MNB rendelete
„MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 100 forintos címletű érme kibocsátásáról**

A Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 60. § (1) bekezdés d) pontjában foglalt felhatalmazás alapján, a Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** (1) A Magyar Nemzeti Bank „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 100 forintos címletű érmét bocsát ki.
(2) A kibocsátás időpontja: 2012. január 1.
- 2. §** (1) Az érme külső része (körgyűrű) nikkellel, a belső része (mag) réz (75%) és cink (25%) ötvözetével borított acél. Az érme mindkét része teljes felületén külön-külön galvanizált. Az érme külső átmérője 23,8 mm, a külső és a belső rész találkozásánál az átmérő 15,3 mm. Az érme peremvastagsága 2,6 mm, súlya 8 gramm, széle recézett.
(2) Az érme előlapján, a középmezőben Magyarország címerének ábrázolása látható. Az érme külső és belső részét díszítő körvonal választja el. Az érme előlapjának szélén található gyöngysor-szegélyen belül, köriratban a „MAGYARORSZÁG” felirat, lent, egy-egy pont között a verési évszám olvasható. Az érme előlapjának képét az 1. melléklet tartalmazza.
(3) Az érme hátlapján, a középmezőben a – kissé egymásra csúsztatott számjegyekből álló – „100” értékjelzés olvasható, az értékjelzés bal és jobb oldalán, alul díszítővonal látható. Az érme külső és belső részét – az előlappal azonosan – díszítő körvonal választja el. Az érme külső szélén található gyöngysor-szegélyen belül, fent, koszorúmotívum között a „BP.” verdejel, lent a „FORINT” félkörirat olvasható. Az érme hátlapjának képét a 2. melléklet tartalmazza.
(4) Az érme különleges – ún. proof – technológiával is készíthető.
- 3. §** (1) Ez a rendelet 2012. január 1-jén lép hatályba.
(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg az új 100 forintos érmék kibocsátásáról szóló 8/1996. (MK 80.) MNB hirdetményt és a 100 forintos jubileumi érmék kibocsátásáról szóló 1/2002. (MK 7.) MNB hirdetményt visszavonom. A visszavont hirdetményekkel kibocsátott érmék továbbra is törvényes fizetőeszközök. Az érmék külső kiállítását a 3. és a 4. melléklet tartalmazza.

Simor András s. k.,
a Magyar Nemzeti Bank elnöke

*1. melléklet a 22/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez***A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 100 forintos címletű érme előlapjának képe***2. melléklet a 22/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez***A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 100 forintos címletű érme hátlapjának képe***3. melléklet a 22/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez***A Magyar Nemzeti Bank által a 8/1996. (MK 80.) MNB hirdetményel kibocsátott 100 forintos címletű érme külső kiállítása**

1. Az érme leírása
 - 1.1. Az érme külső része (körgyűrű) nikkellel, a belső része (mag) réz (75%) és cink (25%) ötvözetével borított acél. Az érme mindkét része teljes felületén külön-külön galvanizált. Az érme külső átmérője 23,8 mm, a külső és a belső rész találkozásánál az átmérő 15,3 mm. Az érme peremvastagsága 2,6 mm, súlya 8 gramm, széle recézett.
 - 1.2. Az érme előlapján, a középmezőben Magyarország címerének ábrázolása látható. Az érme külső és belső részét díszítő körvonal választja el. Az érme előlapjának szélén található gyöngysor-szegélyen belül, köriratban a „MAGYAR KÖZTÁRSASÁG” felirat, lent, egy-egy pont között a verési évszám olvasható.
 - 1.3. Az érme hátlapján, a középmezőben a – kissé egymásra csúsztatott számjegyekből álló – „100” értékjelzés olvasható, az értékjelzés bal és jobb oldalán, alul díszítővonal látható. Az érme külső és belső részét – az előlappal azonosan – díszítő körvonal választja el. Az érme szélén található gyöngysor-szegélyen belül, fent, koszorúmotívum között a „BP.” verdejel, lent a „FORINT” félkörirat olvasható.
 - 1.4. Az érme különleges – ún. proof – technológiával is készíthető.

2. Az érme előlapjának képe:



3. Az érme hátlapjának képe:



4. melléklet a 22/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez

A Magyar Nemzeti Bank által az 1/2002. (MK 7.) MNB hirdetményrel kibocsátott 100 forintos címletű érme külső kiállítása

1. Az érme leírása
 - 1.1. Az érme külső része (körgyűrű) nikkellel, a belső része (mag) réz (75%) és cink (25%) ötvözetével borított acél. Az érme mindkét része teljes felületén külön-külön galvanizált. Az érme külső átmérője 23,8 mm, a külső és a belső rész találkozásánál az átmérő 15,3 mm. Az érme peremvastagsága 2,6 mm, súlya 8 gramm, széle recézett.
 - 1.2. Az érme előlapján, a középmezőben Kossuth Lajos portréja látható. A portrétól balra az „1802–1894”, jobbra a „KOSSUTH” félkörirat olvasható. Az érme külső és belső részét díszítő körvonal választja el. Az érme előlapjának szélén található gyöngysor-szegélyen belül, köriratban a „MAGYAR KÖZTÁRSASÁG” felirat, lent, egy-egy pont között a „2002” verési évszám olvasható.
 - 1.3. Az érme hátlapján, a középmezőben a – kissé egymásra csúsztatott számjegyekből álló – „100” értékjelzés olvasható, az értékjelzés bal és jobb oldalán, alul díszítővonal látható. Az érme külső és belső részét – az előlappal azonosan – díszítő körvonal választja el. Az érme szélén található gyöngysor-szegélyen belül, fent, koszorúmotívum között a „BP.” verdejel, lent a „FORINT” félkörirat olvasható.
 - 1.4. Az érme különleges – ún. proof – technológiával is készíthető.

2. Az érme előlapjának képe:



3. Az érme hátlapjának képe:



**A Magyar Nemzeti Bank elnökének 23/2011. (XII. 5.) MNB rendelete
„MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 200 forintos címletű érme kibocsátásáról**

A Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 60. § (1) bekezdés d) pontjában foglalt felhatalmazás alapján, a Magyar Nemzeti Bankról szóló 2001. évi LVIII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** (1) A Magyar Nemzeti Bank „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 200 forintos címletű érmét bocsát ki.
(2) A kibocsátás időpontja: 2012. január 1.
- 2. §** (1) Az érme külső része (körgyűrű) réz (75%), nikkel (4%) és cink (21%) ötvözetéből, az érme belső része (mag) réz (75%) és nikkel (25%) ötvözetéből készült. Az érme külső átmérője 28,3 mm, a külső és belső rész találkozásánál az átmérő 17,9 mm. Az érme peremvastagsága 2 mm, súlya 9 gramm, széle szaggatottan recézett.
(2) Az érme előlapján, a középmezőben a Lánchíd ábrázolása látható. Az érme külső és belső részét díszítő körvonal választja el. Az érme előlapjának szélén található gyöngysor-szegélyen belül, bal oldalon a „MAGYARORSZÁG” félkörirat olvasható. A félkörirat mindkét végénél – a gyöngysor-szegélyt megszakítva – 7-7 vonalból álló, függőleges irányú csíkozás látható és tapintható. A gyöngysor-szegélyen belül, lent, jobb oldalon a verési évszám olvasható. Az érme előlapjának képét az 1. melléklet tartalmazza.
(3) Az érme hátlapján, a középmezőben a – kissé egymásra csúsztatott számjegyekből álló – „200” értékjelzés, az értékjelzés alatt a „FORINT” felirat olvasható. Az érme külső és belső részét – az előlappal azonosan – díszítő körvonal választja el. Az érme hátlapjának szélén található gyöngysor-szegélyt megszakítva, fent és lent 7-7 vonalból álló, függőleges irányú csíkozás látható és tapintható, amely részben a középmezőben is folytatódik. A gyöngysor-szegélyen belül, lent, jobb oldalon a „BP.” verdejel látható. Az érme hátlapjának képét a 2. melléklet tartalmazza.
(4) Az érme különleges – ún. proof – technológiával is készíthető.
- 3. §** (1) Ez a rendelet 2012. január 1-jén lép hatályba.
(2) Ez a rendelet nem érinti a 200 forintos címletű érme kibocsátásáról szóló 13/2009. (V. 11.) MNB rendelettel kibocsátott 200 forintos címletű érmét.

Simor András s. k.,
a Magyar Nemzeti Bank elnöke

1. melléklet a 23/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez

A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 200 forintos címletű érme előlapjának képe



2. melléklet a 23/2011. (XII. 5.) MNB rendelethez

A „MAGYARORSZÁG” felirattal ellátott 200 forintos címletű érme hátlapjának képe



A Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete elnökének 28/2011. (XII. 5.) PSZÁF rendelete a hitelintézetek befektetési szabályzatáról

A hitelintézetekről és a pénzügyi vállalkozásokról szóló 1996. évi CXII. törvény 235. § (3) bekezdés a) pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyeletéről szóló 2010. évi CLVIII. törvény 21. § n) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** (1) E rendelet hatálya a hitelintézetekről és a pénzügyi vállalkozásokról szóló 1996. évi CXII. törvény (a továbbiakban: Hpt.) 5. § (1) bekezdésében meghatározott hitelintézetekre, a Hpt. 87/A. §-ában meghatározott pénzügyi vállalkozásra és a hitelintézetek összevont alapú felügyeletének ellátása érdekében a Hpt. 90. § (1) bekezdés b) pontja szerinti pénzügyi holding társaságra terjed ki.
- (2) A Hpt. 90. § (1) bekezdés a) pontja szerint összevont alapú felügyelet alá tartozó hitelintézetnek, illetve a Hpt. 90. § (1) bekezdés b) pontja szerinti pénzügyi holding társaságnak gondoskodnia kell arról, hogy a Hpt. 90. § (2) bekezdése szerinti, ellenőrző befolyása alatt álló pénzügyi intézmények az e rendeletben meghatározott szabályzatok elkészítésekor prudenciális szempontból azonos elveket alkalmazzanak.
- (3) Ahol ezen rendelet hitelintézetet említ, ott a továbbiakban a hitelintézettel egyenértékű prudenciális szabályozásnak megfelelő pénzügyi vállalkozást és pénzügyi holding társaságot is érteni kell.
- (4) A hitelintézetnek a befektetések korlátozására vonatkozó, a Hpt.-ben foglalt előírásoknak való megfelelés érdekében befektetési szabályzatot kell készítenie.
- 2. §** E rendelet alkalmazásában:
- a) *befektetési cél:* a hitelintézetek és a pénzügyi vállalkozások éves beszámoló készítési és könyvvezetési kötelezettségének sajátosságairól szóló 250/2000. (XII. 24.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Szkr.) alkalmazásában ilyenként meghatározott cél;
- b) *forgatási cél:* az Szkr. alkalmazásában ilyenként meghatározott cél.
- 3. §** (1) A befektetési szabályzatnak a befektetési célú részesedésekkel kapcsolatosan tartalmaznia kell:
- a) a befektetési célú részesedésekkel kapcsolatos eljárásrendet, amelynek magában kell foglalnia
- aa) mind a közvetett, mind a közvetlen befektetések kezelésének szabályait,
- ab) a közvetett és közvetlen befektetésekre vonatkozó döntéshozatallal kapcsolatos alapelveket és eljárásrendet és
- ac) a felmerülő kockázatok kezelésére vonatkozó eljárásrendet
- különös tekintettel a Hpt. 90. § (2) bekezdésében meghatározott vállalkozások közötti és a pénzügyi szektorbeli befektetésekre, a nem összevont alapú felügyelet alá tartozó befektetésekre is kiterjedően;
- b) azokat a kockázatfelmérési módszereket és szempontokat, amelyek a hitelintézet befektetési döntéseinek megalapozásául szolgálnak;
- c) a hitelintézet befektetési rendszeres, évi legalább egy alkalommal történő részletes felülvizsgálatának szabályait;
- d) a c) pont szerinti felülvizsgálat eredményéhez kapcsolódó konzekvenciákat, valamint a befektetések értékesítésére vonatkozó döntési rendet és eljárásrendet;
- e) a Hpt. befektetési korlátozásainak figyelemmel kísérésével kapcsolatos, valamint a korlátozások túllépése esetén alkalmazott eljárásrendet a közvetett és közvetlen befektetések tekintetében egyaránt;
- f) a befektetések – a hitelintézet számviteli politikájában meghatározott értékelési módszere szerinti – értékelésével kapcsolatos sajátos szabályokat vagy eljárásrendeket, ha ezeket az értékvesztési és céltartalékképzési szabályzat nem tartalmazza;
- g) ingatlanalapban fennálló közvetett tulajdon esetén – amely akkor áll fenn, ha a hitelintézet ingatlanalapba befektető befektetési alap befektetési jegyét szerzi meg vagy ha az ingatlanalap befektetési jegyét a hitelintézettel azonos csoportba tartozó vállalkozás szerzi meg – a közvetett tulajdon kezelésének alapelveit és eljárásrendjét;
- h) mind a közvetett, mind a közvetlen befektetések tekintetében a Hpt.-ben foglalt, a befektetések korlátozására vonatkozó rendelkezéseknek való megfelelés ellenőrzésének eljárásrendjét és döntési rendjét.
- (2) A befektetési szabályzatnak a forgatási célú részesedésekkel, valamint a kapcsolódó mérlegen kívüli tételekkel és származtatott ügyletekkel kapcsolatosan tartalmaznia kell:

- a) a kialakított ügyletcsoporthoz és a tranzakciós célok felsorolását,
 - b) a kockázatkezeléssel kapcsolatos alapelveket, módszereket, eljárásrendeket, limitek megállapítását, figyelését és felfüggesztését meghatározó belső szabályokat és a kereskedési könyvet nem vezető hitelintézetek esetében a származtatott ügyletek kezelését, valamint
 - c) a forgatási célú részesedésekkel, valamint kapcsolódó mérlegen kívüli tételek és a származtatott ügyletek – a hitelintézet számviteli politikájában meghatározott értékelési módszere szerinti – értékelésével kapcsolatos eljárásrendet, ha ezt az értékvesztési és céltartalékképzési szabályzat nem tartalmazza.
- (3) Ha a hitelintézet egyéb belső szabályzata már megfelelően tartalmazza az (1)–(2) bekezdésben előírt tartalmi elemet, akkor a Befektetési szabályzatban az adott tartalmi elemet már magában foglaló szabályzatot, illetve megfelelő helyét kell megjelölni, de magát a tartalmi elemet megismételni nem kell.

4. § Ez a rendelet 2012. január 1-jén lép hatályba.

Dr. Szász Károly s. k.,
a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyeletének
elnöke

V. A Kormány tagjainak rendeletei

A belügyminiszter 44/2011. (XII. 5.) BM rendelete a tűzesetek vizsgálatára vonatkozó szabályokról

A tűz elleni védekezésről, a műszaki mentésről és a tűzoltóságról szóló 1996. évi XXXI. törvény 47. § (2) bekezdés 3. pontjában kapott felhatalmazás alapján, az egyes miniszterek, valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkár feladat- és hatásköréről szóló 212/2010. (VII. 1.) Korm. rendelet 37. § q) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva

a 2. § (3) bekezdése és a 11. § tekintetében a tűz elleni védekezésről, a műszaki mentésről és a tűzoltóságról szóló 1996. évi XXXI. törvény 47. § (6) bekezdés a) pontjában kapott felhatalmazás alapján, az egyes miniszterek, valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkár feladat- és hatásköréről szóló 212/2010. (VII. 1.) Korm. rendelet 37. § q) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva – a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvény egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 71/2006. (IV. 3.) Korm. rendelet 32/A. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljáró honvédelmi miniszterrel egyetértésben –

a következőket rendelem el:

1. Általános rendelkezések

- 1. §** A tűzvizsgálati eljárás során a tűzvédelmi hatóság (a továbbiakban: hatóság) vizsgálja
- a tűz keletkezésének, terjedésének körülményeit; a tűz keletkezésének helyét, idejét; a tűz keletkezéséhez vezető folyamatot; továbbá a tűzesettel kapcsolatos személyi felelősséget,
 - a tűz keletkezésének megelőzésére, továbbterjedésének megakadályozására vonatkozó tűzvédelmi előírások érvényesülését, valamint
 - a tűzoltás alapvető feltételeinek meglétét.
- 2. §**
- (1) A tűzoltóságok minden tudomásukra jutott tűzesettel kapcsolatban – a (2) bekezdésben meghatározott, személyes adatokat nem tartalmazó adatkörben – adatgyűjtésre és adatszolgáltatásra kötelezettek.
 - (2) Kötelezően gyűjtendő adatok:
 - a jelzés ideje,
 - a tűzeset helye (pontos cím, helyrajzi szám, földrajzi koordináták, vagy egyéb a helyszín beazonosítására alkalmas meghatározás),
 - a keletkezés ideje (amennyiben nem ismert a pontos keletkezési idő, úgy vélelmezett időt kell megjelölni),
 - a tűzre utaló tények, adatok,
 - a tűzeset jellege, kiterjedése, valamint
 - a személyi sérülés jellege, mértéke.
 - (3) A beavatkozó tűzoltóság köteles a (2) bekezdés szerinti adatokat a tűzeset keletkezési helye szerint illetékes katasztrófavédelmi kirendeltséggel – a Magyar Honvédség, a honvédelemért felelős miniszter közvetlen irányítása, fenntartói irányítása, valamint felügyelete alá tartozó szervezetek elhelyezését szolgáló létesítménye (a továbbiakban: MH létesítménye), járműve esetén a Honvédelmi Minisztérium Hatósági Hivatallal – haladéktalanul távközlési eszköz útján vagy elektronikus úton közölni.
- 3. §**
- (1) Hivatalból tűzvizsgálati eljárást kell lefolytatni ha:
 - a tűzesettel összefüggésben bűncselekmény gyanúja merül fel,
 - a tűzeset következtében haláleset történt,
 - a tűzeset minősített riasztási fokozata III-as vagy annál magasabb volt,
 - a hatóság vezetője szakmai szempontból indokoltnak tartja.
 - (2) A minősített riasztási fokozat megállapításánál a káreset felszámolása során, a ténylegesen beavatkozó erő-eszköz alapján megállapítható legmagasabb riasztási fokozatot kell figyelembe venni.

2. A tűzvizsgálatot biztosító cselekmények

- 4. §** A tűzvizsgálati eljárás eredményességének érdekében – amennyiben a tűzvizsgáló nincs a helyszínen – a tűzoltás vezetője:
- intézkedik a terület és a bizonyítékok biztonságos, változatlan állapotban történő megőrzéséről, valamint
 - jelentésben rögzíti a helyszínrre vonatkozó adatokat, információkat, helyszínrajzot és lehetőség szerint kép- és filmfelvételeket készít.
- 5. §** A tűzesettel érintett személyek kötelesek változatlanul hagyni és változatlan formában megőrizni a tűzeset helyszínét a kötelező adatgyűjtés elvégzéséig vagy a tűzvizsgálat helyszíni szemléjének befejezéséig, ettől eltérni csak közvetlen életveszély, az építmény helyrehozhatatlan károsodásának veszélye, vagy a tűzeset helyszínén jelen lévő tűzvizsgáló vagy a tűzoltás vezetője engedélyével lehet.

3. A tűzvizsgálati eljárás lefolytatásának szabályai

- 6. §**
- (1) A hatóság vezetője szolgátszervezéssel biztosítja a tűzvizsgálati eljárás azonnali megkezdésének személyi, tárgyi feltételeit.
 - (2) A hatóság vezetője a tűzvizsgálati eljárás lefolytatására olyan személyt jelölhet, aki a hatóság hivatásos állományának tagja és
 - felsőfokú tűzvédelmi szakmai képzettséggel, tűzvizsgálói tanfolyami végzettséggel és legalább 3 éves szakmai gyakorlattal rendelkezik, vagy
 - hatályos tűzvizsgálati szakértői engedéllyel rendelkezik.
- 7. §**
- (1) A tűzvizsgálati eljárás során a hatóság haladéktalanul tűzvizsgálati helyszíni szemlét tart. A helyszíni szemléről készített jegyzőkönyv tartalmazza a helyszín bemutatását; a helyszínrajzot; a károsodott terület leírását; a tűzkeletkezés helyére és terjedésére utaló állapotokat és elváltozásokat, a tűz terjedését elősegítő és akadályozó tényezőket; személyek, anyagi javak, természeti környezet veszélyeztetettségére vonatkozó körülményeket; a vizsgálat szempontjából lényeges tényezők leírását és rögzítését; a szükség szerinti mintavételezés körülményeit; a lefoglalt tárgyak, maradványok megnevezését.
 - (2) A tűzvizsgálati eljárás során a hatóság értékeli
 - a kárt szenvedett létesítmény, építmény, szabad terület (különösen: erdő, mezőgazdasági terület) tűzvédelmi helyzetét átfogó, valamint összehasonlító módon, figyelembe véve a létesítéskor és a tűzeset időpontjában érvényben lévő előírásokat,
 - a létesítési és a használati előírások teljesítését; a tűzoltóság hatósági, szakhatósági munkájának a létesítmény, az építmény, a szabad terület tűzvédelmi helyzetére gyakorolt hatását a rendelkezésre álló iratok alapján,
 - a tűzeset helyszínének megközelíthetőségét, a tűzjelzés lehetőségét, a vízszerezési helyeket, a beépített jelző és oltó berendezéseket, valamint
 - a tűzoltásban résztvevők tevékenységét.

4. A tűzvizsgálat megállapításainak összegzésére vonatkozó szabályok

- 8. §**
- (1) Az összegyűjtött bizonyítékok felhasználásával összefoglaló jelentést kell készíteni. Az összefoglaló jelentés a tűzvizsgálati eljárásról készült – tűzvizsgálati jelentés tervezetének minősülő – olyan szakmai dokumentum, melyet a tűzvizsgáló a (2) bekezdésben foglalt szakmai szempontok szerint állít össze.
 - (2) Az összefoglaló jelentésnek tartalmaznia kell:
 - a károsultak, a sérültek, az elhunytak adatait,
 - a tűz helyszínének általános leírását,
 - a tűz keletkezési helyére, idejére vonatkozó megállapításokat,
 - a tűz keletkezéséhez vezető folyamat leírását, a terjedéssel kapcsolatos megállapításokat, valamint mindezek alapján a tűz okára, a gyújtóforrásra és a felelősségre vonatkozó megállapításokat a bizonyítékok figyelembevételével,
 - a személyek, anyagi javak, és a természeti környezet veszélyeztetettségére vonatkozó megállapításokat,

- f) a létesítmény, épület, szabad terület tűzvédelmi helyzetének értékelését a 10. § (2) bekezdésében foglaltak alapján,
- g) a beavatkozás szakszerűségének elemzését,
- h) a legjobb nemzeti gyakorlat kialakítását célzó esetleges észrevételeket, valamint
- i) a további intézkedésre tett javaslatokat.

- 9. §** (1) Az összefoglaló jelentés alapján a hatóság vezetője dönt a tűzvizsgálat kiegészítéséről, vagy záradékolja az összefoglaló jelentést.
- (2) Az összefoglaló jelentés megállapításaitól függően a hatóság vezetője, amennyiben annak feltételei fennállnak:
- a) szóban vagy írásban felhívja az ügyfél figyelmét a követendő szabályok betartására,
 - b) szabálysértési vagy büntetőeljárást kezdeményez,
 - c) egyéb hatósági intézkedést kezdeményez más hatóságnál a tapasztalt jogszabálysértés megszüntetésére (különösen építésügyi, környezetvédelmi vagy egyéb az ügyben érintett hatóság).
- 10. §** (1) A tűzvizsgálati eljárás a tűzvizsgálati jelentés kiadásával zárul.
- (2) A tűzvizsgálati jelentés az 1. mellékletben meghatározott tartalmi elemeket foglalja magában. A tűz keletkezéséhez vezető folyamatra, a tűz terjedésére vonatkozó megállapításokat rövid, közérthető formában kell megfogalmazni.
- (3) A tűzvizsgálati jelentés kiadására az összefoglaló jelentés záradékolását követően kerül sor.
- (4) Ha a tűz keletkezésének oka nem állapítható meg vagy nem bizonyítható, akkor azt a tűzvizsgálati jelentésben ismeretlenként kell megjelölni.

5. A hatóság és a rendőrség együttműködése a tűzvizsgálati eljárásban

- 11. §** A rendőrség az ügyelete útján minden tudomására jutott tüzesetről haladéktalanul értesíti a hivatásos katasztrófavédelmi szerv ügyeletét, az MH létesítményében, járművében keletkezett tűz esetén a Magyar Honvédség központi ügyeletét.
- 12. §** (1) A hatóság az ügyelete útján a 3. § (1) bekezdés a) és b) pontjában foglalt esetekben haladéktalanul köteles a rendőrséget értesíteni.
- (2) A hatóság a 3. § (1) bekezdés a) és b) pontjában foglalt esetekben, a tűzvizsgálati eljárás megindításáról, az első eljárási cselekmények elvégzéséről írásban értesíti a rendőrséget.
- (3) A hatóság a tűzvizsgálati eljárás lezárását követően a tűzvizsgálati jelentést és az összefoglaló jelentést a bizonyítékokkal együtt
- a) az eljárást folytató rendőri szervnek a 3. § (1) bekezdés a) és b) pontjában meghatározott esetekben hivatalból,
 - b) egyéb esetben a rendőrség erre irányuló kérése esetén a rendőrségnek haladéktalanul megküldi.
- (4) A rendőrség a megtett intézkedésekről és az általa folytatott eljárás lezárásáról írásban tájékoztatja a hatóságot.
- 13. §** A tűzvizsgáló segítséget kérhet a rendőrségtől a tüzeset helyszínének biztosítása, a nyomok megőrzése, rögzítése, valamint a tüzeset helyszínén az ügyfelek, tanúk felkutatása, azonosítása, helyszínen tartása céljából.

6. Hatósági bizonyítvány kiadására vonatkozó szabályok

- 14. §** (1) A tüzeset helye szerint illetékes hatóság a bejelentett tüzesettel kapcsolatban az ügyfél kérelmére tüzeseti hatósági bizonyítványt ad ki.
- (2) A tüzeseti hatósági bizonyítvány a tűzvizsgálati eljárás lefolytatásától függetlenül a 2. § (2) bekezdés szerinti adatok alapján adható ki.
- (3) Az ügyfél kérelmének a Közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 35. § (1) bekezdésében foglaltakon túl tartalmaznia kell a tűz keletkezési helyét, idejét, valamint azt az indokot, amely miatt a hatósági bizonyítvány kiadását kezdeményezi.

- 15. §** (1) A tűzeseti hatósági bizonyítvány a Ket. 83. § (3) bekezdésében foglaltakon túl tartalmazza:
- a tűzjelzés idejét,
 - a tűzeset helyét és idejét,
 - a tűzoltói beavatkozás megtörténtét,
 - a tűzvizsgálati eljárás megindulását, valamint
 - a tűzesetről rendelkezésre álló adatok közül azokat, melyek a tűzeseti hatósági bizonyítvány felhasználása szempontjából szükségesek.
- (2) A tűzeseti hatósági bizonyítvány kiadását meg kell tagadni, ha a tűzeset megtörténtének ténye a helyszín megtekintése alapján nem állapítható meg.

7. Záró rendelkezések

- 16. §** (1) Ez a rendelet 2012. január 1-jén lép hatályba.
- (2) Hatályát veszti a tűzesetek vizsgálatára vonatkozó szabályokról szóló 12/2007. (IV. 25.) ÖTM rendelet.

Dr. Pintér Sándor s. k.,
belügyminiszter

1. melléklet a 44/2011. (XII. 5.) BM rendelethez

A tűzvizsgálati jelentés tartalmi elemei

- az eljáró hatóság megnevezése,
- az ügy száma,
- az ügy tárgyának megjelölése,
- az ügyintéző neve,
- a tűzeset helye,
- a tűz keletkezésének megállapított/vélelmezett ideje,
- a tűzjelzés ideje,
- az ügyfél/ügyfelek neve/megnevezése,
- az ügyfél/ügyfelek lakóhelye/székhelye,
- tűzoltói beavatkozás történt-e,
- a tűz keletkezéshez vezető folyamat leírása,
- a tűz terjedésére vonatkozó megállapítások,
- a jogorvoslat lehetőségéről, benyújtásának helyéről és határidejéről, valamint a jogorvoslati eljárásról való tájékoztatás,
- azok a jogszabályhelyek, amelyek alapján a hatóság a döntését meghozta,
- a hatóság hatáskörét és illetékességét megállapító jogszabályra történő utalás,
- a döntéshozatal helye és ideje,
- a hatáskör gyakorlójának neve, hivatali beosztása, a döntés kiadmányozójának neve és hivatali beosztása, ha az nem azonos a hatáskör gyakorlójával, valamint
- a döntés kiadmányozójának aláírása és a hatóság bélyegzőlenyomata.

**A nemzeti fejlesztési miniszter 69/2011. (XII. 5.) NFM rendelete
a tengeri személyhajókra vonatkozó biztonsági követelményekről szóló
12/2002. (II. 7.) KöViM rendelet módosításáról**

A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény 88. § (2) bekezdés b) pontjában kapott felhatalmazás alapján, az egyes miniszterek, valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkár feladat- és hatásköréről szóló 212/2010. (VII. 1.) Korm. rendelet 84. § e) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1.§** (1) A tengeri személyhajókra vonatkozó biztonsági követelményekről szóló 12/2002. (II. 7.) KöViM rendelet (a továbbiakban: R.) 1. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(1) A rendelet hatálya a tengereken hazai forgalomban közlekedő személyhajók üzembentartóira és parancsnokaira terjed ki.”
- (2) Az R. 1. § (3) bekezdés a) pont ac) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:
(A rendelet nem vonatkozik
az olyan személyszállító hajóra, amely)
„ac) nem acélból vagy azzal egyenértékű anyagból készült vagy nem az e rendeletben alkalmazni rendelt nemzetközi egyezmények szerinti, nemzetközi forgalomban közlekedő, gyorsjáratú hajó vagy nemzetközi forgalomban közlekedő dinamikus felhajtóerejű hajó,”
- 2. §** Az R. 2. § g) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:
(A rendelet alkalmazásában)
„g) gyorsjáratú személyszállító vízijármű: a SOLAS 1974/1978 egyezmény melléklete X. fejezetének 1. szabályában meghatározott vízijármű, amely több mint 12 utast szállít, kivéve a hazai forgalomban közlekedő B., C. vagy D. kategóriájú személyhajó, amennyiben:
ga) a vízkiszorítása a konstrukciós vízvonalig kisebb, mint 500 m³, és
gb) legnagyobb megengedett tömege, legnagyobb folyamatos gépteljesítménye, valamint nyugodt időjárási körülmények mellett tartható legnagyobb sebessége kisebb, mint 20 csomó;”
- 3.§** (1) Az R. 3. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(2) A gyorsjáratú személyszállító vízijárművet A. kategóriába kell sorolni, amennyiben legfeljebb 450 utast szállít és olyan útvonalon közlekedik, ahol az utasok és a személyzet mentése biztonságosan végrehajtható
a) annyi idő alatt, hogy elkerülhető legyen a személyek hypothermiája figyelembe véve az útvonalra jellemző lehetséges legrosszabb időjárási körülményeket,
b) az adott környezeti és földrajzi viszonyoknak megfelelő idő alatt, vagy
c) 4 órán belül.”
- (2) Az R. 3. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:
„(3) Gyorsjáratú személyszállító vízijárművet B. kategóriába kell sorolni, amennyiben nem A. kategóriájú gyorsjáratú vízijármű, és gépi és biztonsági berendezéseinek összetétele és kialakítása által, az egy vízmentes válaszfalakkal lehatárolt térben elhelyezett gépi vagy biztonsági berendezéseinek meghibásodása esetén is megőrzi a biztonságos továbbhaladáshoz szükséges képességét.”
- 4. §** Az R. 8. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(6) Az 1996. január 1. napján vagy azt követően épített vagy jelentős mértékű javítás, átalakítás vagy módosítás alá vetett gyorsjáratú személyszállító vízi járműnek meg kell felelnie a SOLAS 1974/1978 egyezmény melléklete X. fejezetének 2. és 3. szabályába foglalt követelményeknek, kivéve, ha
a) 1998. június 4. napja előtt gerincfektetése megtörtént vagy az építés hasonló szakaszában volt, és
b) az üzemeltetőnek történő átadására és üzembe helyezésére legkésőbb 1998. december 4-ig sor került, továbbá
c) dinamikus felhajtóerejű vízijármű.”
- 5. §** Az R. 10. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:
„10. § (1) Az e rendelet 1. számú mellékletében foglalt biztonsági követelmények teljesítését a hajózási hatóság
a) új hajó esetén az üzembe helyezés előtt,
b) meglévő hajó esetén

ba) mielőtt a hajó belép a hazai forgalomba,

bb) 12 havonta, vagy

bc) minden olyan baleset, sérülés, átalakítás és felújítás után, amely érinti a vízijármű biztonsági állapotát a szemle során ellenőrzi.

(2) A hajózási hatóságnak a szemle során a SOLAS 1974/1978 egyezmény mellékletének A részében foglaltak szerint kell eljárni.

(3) A gyorsjáratú személyszállító vízijárművek szemléit a HSC Szabályzat szerint kell lefolytatni."

6. § Az R. 14. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„14. § Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusnak való megfelelést szolgálja:

a) az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve (2009. május 6.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről,

b) a Bizottság 2010/36/EU irányelve (2010. június 1.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról."

7. § Az R.1. és 2. melléklete helyébe e rendelet 1. és 2. melléklete lép.

8. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 30. napon lép hatályba.

9. § Ez a rendelet a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2010. június 1-jei 2010/36/EU bizottsági irányelvnek való megfelelést szolgálja.

Dr. Fellegi Tamás s. k.,
nemzeti fejlesztési miniszter

1. melléklet a 69/2011. (XII. 5.) NFM rendelethez

„1. melléklet a 12/2002. (II. 7.) KöViM rendelethez

A TENGERI SZEMÉLYHAJÓKRA VONATKOZÓ BIZTONSÁGI KÖVETELMÉNYEK

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. A 24 méternél rövidebb B., C. és D. kategóriájú új hajóknak meg kell felelniük e melléklet II-1. fejezete B részének 2., 8. és 10. pontjában meghatározott követelményeinek.
2. Ahol e melléklet a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet valamely határozatának alkalmazását rendeli el, a nevezett határozat elfogadását követő két éven belül épült hajóknak a határozatban meghatározott határidőig kell megfelelniük az abban foglalt követelményeknek.
3. Jelentős mértékű a javítás, ha az átalakítás és a módosítás alatt
 - a) a hajó méreteinek jelentős megváltoztatása (pl. hosszabbítás új középrész betoldásával),
 - b) a hajó befogadóképességének jelentős megváltoztatása (pl. a járműfedélzet átalakítása utastérre), vagy
 - c) a hajó élettartamának jelentős meghosszabbítása (pl. az utastér felújítása egy teljes fedélzeten)történik.
4. A mellékletben szereplő egyes címek melletti (R...) jelzés a SOLAS 1974/1978 azon szabályaira utal, amelyeken e mellékletben foglalt rendelkezések alapulnak.
5. Függetlenül az e rendelet 5. §-ának rendelkezéseitől, azoknak a D. osztályú hajóknak, amelyek nem közlekednek az SOLAS 1974/1978 IV/2.12. szabályában meghatározott A 1 tengersizakazon kívül, nem kell megfelelniük az SOLAS 1974/1978 IV. fejezetében foglalt felszerelési kötelezettségeknek, viszont meg kell felelniük legalább az e melléklet IV. fejezetében foglalt rendelkezéseknek.
6. A SOLAS 1974/1978 V/22. szabálya szerint a parancsnoki hídra vonatkozó láthatósági előírások – a kivitelezhetőség és ésszerűség határain belül – a SOLAS 1974/1978 V/2. szabályának értelmében 55 méternél rövidebb hajókra is vonatkoznak.
7. Ahol e melléklet a meglévő hajók tekintetében egy IMO-határozat alkalmazását írja elő, az IMO-határozat elfogadását követő két éven belül épült hajóknak nem kell megfelelniük e határozatoknak, amennyiben megfelelnek a korábbi még érvényes határozat(ok)nak.

II-1. FEJEZET

A HAJÓ SZERKEZETI FELÉPÍTÉSE - TÉRBEOSZTÁS ÉS STABILITÁS, GÉPI ÉS VILLAMOS BERENDEZÉSEK

A. RÉSZ

ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

1. B. részre vonatkozó fogalommeghatározások (R 2)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1.1 *A térfelosztási merülésvonal:* a hajó térfelosztásának meghatározásához használt vízvonal.
- .2 *A legmagasabb térfelosztási merülésvonal:* az a vízvonal, amely az alkalmazott térfelosztási követelmények által megengedett legnagyobb merülésnek felel meg.
- .2 *A hajó hossza:* a legmagasabb térfelosztási merülésvonal végpontjain húzott függőlegesség között mért távolság.
- .3 *A hajó szélessége:* a legmagasabb térfelosztási merülésvonal szintjén vagy alatt a bordák külső élei között mért legnagyobb szélesség.
- .4 *Merülés:* a főborda síkjában az alapvonaltól az adott térfelosztási merülésvonalig mért függőleges távolság.
- .5 *Bruttó hordképesség (deadweight):* a hajónak 1,025 sűrűségű vízben engedélyezett nyári szabadoldalnak megfelelő merülésvonalig mért vízkiszorítása és az üres vízkiszorítása közötti különbség tonnában kifejezve.
- .6 *Üres hajó tömege:* a hajó vízkiszorítása tonnában kifejezve, rakomány, üzemanyag, kenőolaj, ballasztvíz, ivóvíz, tartályokban lévő tápvíz, fogyóanyag-készletek, utasok, személyzet és ezek személyi ingóságai nélküli állapotában.
- .7 *Válaszfalfedélzet:* a hajó azon legfelső fedélzete, amelyhez a vízmentes keresztirányú válaszfalak csatlakoznak.
- .8 *Peremvonal:* a hajó oldalán a válaszfalfedélzet felső felületének szintje alatt legalább 76 mm-rel húzott vonal.
- .9 *Elárasztási tényező:* az adott tér vízzel elárasztható részének százalékban kifejezett hányada. Peremvonal fölé nyúló tér esetében a térfogatot csak a peremvonal magasságáig kell számítani.
- .10 *Géptér:* az elméleti alapvonalától a peremvonalig tart és a fő- és segédgépek, valamint a főüzemi kazánok elhelyezésére szolgáló terek együttesét határoló vízmentes keresztirányú válaszfalak között helyezkedik el.
- .11 *Utastér:* az utasok szálláshelyeül vagy tartózkodási helyeül szolgáló tér, kivéve a poggyász, a felszerelések, a készletek elhelyezésére és a postai műveletekre szolgáló helyiségeket.
- .12 *Vízmentes:* az a szerkezet, amely mind az ép, mind a sérült állapotban várható vízszint alatt egyaránt képes megakadályozni a víz bármely irányú átjutását a szerkezeten.
- .13 *Időjárásálló:* az a szerkezet, amelyen keresztül a víz semmilyen tengeri viszonyok között sem hatol be a hajóba.
- .14 *Ro-Ro személyhajó:* speciális Ro-Ro rakománytérrel vagy a II-2. fejezet A részének 2. pontjában meghatározott kategóriájú térrel épített személyhajó.

2. C., D. és E. részre vonatkozó fogalommeghatározások (R 3)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1.1 *Kormányvezérlő rendszer:* továbbítja a parancsnoki híd utasításait a kormányberendezés hajtóegységeihez. A kormányberendezés vezérlő rendszerei adó- és vevőberendezéseket, hidraulikus szivattyúkat és a hozzájuk kapcsolódó motorokat, motorvezérlőket, csőhálózatot és kábeleket foglalnak magukba.
- .2 *Fő kormányberendezés:* gépek, kormányvezérlők, a kormányberendezés hajtóegysége, amennyiben van ilyen, és a járulékos berendezések, valamint a forgatónyomaték kormányzásra történő átvitelének eszközei (például kormányrúd vagy kormánynegyed), amelyekkel szokványos üzemi körülmények mellett a hajó irányítása céljából a kormány kihajtható.

.2 Kormányberendezést hajtó egység:

- .1 villamos kormányberendezés esetén villamos motor és járulékos berendezései;
- .2 elektrohidraulikus kormányberendezés esetén villamos motor és járulékos berendezései, valamint csatlakozó szivattyú;
- .3 egyéb hidraulikus kormányberendezés esetén hajtómotor és a csatlakozó szivattyúval.

.3 A szükség-kormányberendezés: nem a fő kormányberendezés része, s a hajó irányításához abban az esetben szükséges, ha a fő kormányberendezés - a kormányrúd, a kormánynegyed vagy más azonos célt szolgáló alkatrész kivételével -, nem működik.

.4 Szokványos üzemi és lakhatási feltételek: állapot, amelyben a hajó egésze, a gépjármű, a szolgálatok, a fő- és segédpropulzió, a kormányképeség, a biztonságos hajóvezetés, a tűz- és lékesedési biztonság, a belső és külső hírközlés és jelzések, a menekülés eszközei, és a vészhelyzeti csónaksőrlők, valamint a lakályosságot biztosító berendezések üzemképes állapotban vannak, és rendszeresen működnek.

.5 Vészélyhelyzet: állapot, amelyben a szokványos üzemi és lakhatási körülmények a fő villamos energiaforrás hibája miatt nem állnak fenn.

.6 Fő villamos energiaforrás: a főkapcsolótáblát hivatott árammal ellátni, amelynek a hajó szokványos üzemelési és lakhatási körülményeinek fenntartásához szükséges elosztása a fő kapcsolótáblánál történik.

.7 Az üzemképtelen hajóállapot esetén az áramellátás hiánya miatt a főgépjármű, a kazánok és a segédberendezések nem működnek.

.8 Fő generátortér: a fő villamos energiaforrás elhelyezésére szolgáló tér.

.9 Főkapcsolótábla: amelyet a fő villamos energiaforrás közvetlenül lát el árammal, és amelynek az a rendeltetése, hogy elossza az áramot a hajó fogyasztói között.

.10 Vészüzemi kapcsolótábla: a fő áramellátó rendszer meghibásodása esetén közvetlenül kapcsolódik a vészáramforráshoz vagy a vészhelyzeti átmeneti áramforráshoz, és az a rendeltetése, hogy elossza az áramot a hajó felhasználói között.

.11 Vészüzemi áramforrás a fő villamos energiaforrás meghibásodása esetén közvetlenül kapcsolódik a vészüzemi kapcsolótáblához.

.12 Legnagyobb üzemi előremeneti sebesség a legnagyobb tervezett menetsebességet jelenti, amelyet a hajó tengeren a legnagyobb tengeri merülésnél tartani képes.

.13 Legnagyobb hátrameneti sebesség az a legnagyobb becsült sebesség, amelyet a hajó a legnagyobb tengeri merülésnél elérhet.

.14/a Géptér: A) kategóriájú géptér és más tér, amelyben főgépet, kazánt, üzemolajegységet, gőzgépet és belsőégésű motort, generátort és főbb villamos gépet, olajtöltő berendezést, hűtő-, stabilizáló-, szellőztető- és légkondicionáló berendezést helyeznek el, továbbá a hasonló rendeltetésű terek és a hozzájuk tartozó aknák.

.14/b A kategóriájú géptér: tér, illetve akna, amelyben:

- .1 főüzemi belsőégésű motor vagy
- .2 nem főüzemi legalább 375 kW teljesítményű belsőégésű motor vagy
- .3 olajtüzelésű kazán vagy üzemolajjal működő berendezés van beépítve.

.15 Az erőátviteli rendszer: hidraulikus berendezés, amely energiát szolgáltat a kormányoszár forgatásához, és amely magában foglalja a kormányberendezés hajtóegységét vagy hajtóegységeit a hozzájuk kapcsolódó csövekkel és szerelvényekkel. Az erőátviteli rendszereknek lehetnek közös mechanikai alkotórészei, például kormányrúd, kormánynegyed és kormányoszár, vagy azonos célt szolgáló alkotórészek.

.16 Vezérlőállás: a hajó rádióberendezése, fő navigációs berendezései, vészüzemi áramforrása kerül elhelyezésre, továbbá ahol a tűzérzékelő és tűzoltó berendezések központja van.

A-1. RÉSZ HAJÓSZERKEZETEK

1. Azbeszttartalmú anyagok újonnan beépítése (R 3-5)

MINDEN HAJÓKATEGÓRIA

1. E rendelet minden olyan anyagra vonatkozik, amely bármely, az ezen melléklet szabályainak hatálya alá tartozó szerkezetben, gépezetben, elektromos berendezésben és készülékben felhasználásra kerül.

2. Minden hajó esetében tilos olyan anyagok újonnan beépítése, amelyek azbesztet tartalmaznak.

2. Tervrajzok tárolása a fedélzeten és a szárazföldön (R 3-7)

2012. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK

1. A 2012. január 1-jén vagy azt követően épített hajók fedélzetén mind a hajó építésekor fennálló állapotát tükröző tervrajzokból, mind a későbbi szerkezeti változtatásokat ábrázoló tervrajzokból tartani kell egy-egy példányt.

2. Az üzemeltetőnek a szárazföldön is tartania kell a tervrajzokból egy-egy további példányt a SOLAS 1974/1978 IX/1.2. szabályában meghatározott módon.

3. Figyelembe kell venni az IMO MSC1135. körlevél tartalmát is, a tervrajzok fedélzeten és szárazföldön való tárolását illetően.

3. Vontatáshoz és kikötéshez használt berendezések (R 3-8)

2012. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT 24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B. C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

1. A hajókat olyan teherbírású kialakítással, felszereltséggel és berendezésekkel kell ellátni, amelyek megfelelően biztosítják a hajó rendes üzemeltetéséhez tartozó vontatási és kikötési manőverek biztonságos végrehajtását.

2. Az 1. bekezdésnek megfelelő kialakításnak, felszereltségnek és berendezéseknek meg kell felelniük egy elismert szervezet osztályozási szabványainak, az azzal egyenértékű megoldásnak vagy a jogszabályoknak.

3. Figyelembe kell venni az IMO MSC 1175. körlevél tartalmát is, a vontatáshoz és kikötéshez használt hajófedélzeti berendezéseket illető iránymutatások vonatkozásában.

4. Minden egyes, az ezen rendelet alapján beépített berendezésen vagy készüléken láthatóan fel kell tüntetni bármely, a biztonságos üzemeltetésére vonatkozó korlátozást, figyelembe véve a berendezésnek a hajó szerkezetéhez való rögzítettségének mértékét is.

B. RÉSZ

SÉRÜLÉS NÉLKÜLI STABILITÁS, TÉRFELOSZTÁS ÉS HAVARIASTABILITÁS

B-1. RÉSZ

2009. január 1-jén vagy azt követően épített hajók – az MSC 216 (82) határozat alkalmazásának lehetősége

Azon B., C. és D. osztályú hajóknak, amelyek hajógerincét 2009. január 1-jén vagy azt követően fektették le, vagy amelyek az említett időpontban hasonló építési szakaszban voltak, meg kell felelniük vagy a B-2. rész követelményeinek, vagy pedig a SOLAS 1974/1978 II-I. fejezete B. részének vonatkozó előírásainak, az MSC 216(82) rendelet 2. mellékletében meghatározott módon.

B-2. RÉSZ

2009. január 1-je előtt épített hajók

1. Sérülés nélküli stabilitás, az MSC.75(69) határozat által módosított A.749(18) határozat

24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB A., B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

A 24 méteres vagy annál hosszabb új hajónak meg kell felelnie a sérülés nélküli stabilitásra vonatkozó szabályzat vonatkozó rendelkezéseinek: (a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Közgyűlése 18. ülészakán 1993. november 4-én az A.749 (18) határozatával elfogadott, a sérülés nélküli hajók stabilitásról szóló szabályzat személyhajókra vonatkozó rendelkezéseinek. Amennyiben valamely tagállam megítélése szerint a módosított A.749 (18) IMO határozatában előírt erős szél- és dőléskritérium nem alkalmazható, akkor egy kielégítő stabilitást biztosító helyettesítő megoldás is alkalmazható. Ezt egy olyan bizonyítékkal kell alátámasztani a Bizottság előtt, amely igazolja az egyenértékű biztonsági szintet.)

24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB A. ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

A. és B. kategóriájú hajónak a tartályok szabad folyadékfelszínének hatását figyelembe vevő korrekcióval, különféle terhelési állapotban ki kell elégítenie a következő stabilitási kritériumokat:

a) A stabilizáló kar görbéje (

$$\overline{GZ}$$

görbe) alatti terület nem lehet kisebb mint:

- i. 0,055 méter-radián 30° dőlésszögig;
- ii. 0,09 méter-radián 40° dőlésszögig vagy az elárasztási szögig, ami azt a 40°-nál kisebb dőlésszöget jelenti, amelynél a külhéz, a felépítmények vagy a fedélzeti építmények vízmentesen nem zárható nyílásainak alsó élei a vízbe érnek;
- iii. 0,03 méter-radián 30° és 40° dőlésszög között, illetve 30° és az elárasztási dőlésszög között, amennyiben ez utóbbi 40°-nál kisebb;

b) A

$$\overline{GZ}$$

stabilizáló kar legalább 0,20 méter legyen 30° vagy annál nagyobb dőlésszög esetén.

c) A legnagyobb stabilizáló kar olyan dőlésszögnél legyen, amely lehetőleg meghaladja a 30°-ot, de 25°-nál nem kisebb.

d) A keresztirányú kezdeti metacentrikus magasság legalább 0,15 méter legyen.

A fenti stabilitási kritériumok teljesülésének ellenőrzése során a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.749(18) határozata 3.5.1.1. bekezdésében meghatározott terhelési állapotokat kell alkalmazni.

Meglévő A. és B. kategóriájú 24 méteres vagy annál hosszabb hajónak meg kell felelnie a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.749(18) határozata 3.1.2.6. bekezdésében foglalt járulékos feltételeknek és a 3.2. bekezdése szerinti, az erős szélnyomási és dülöngelési kritériumra (időjárási kritérium) vonatkozóan meghatározott követelményeknek.

2. Vízmentes terekre osztás

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

A hajót a válaszfalfedélzetig terjedő vízmentes válaszfalakkal vízmentes terekre kell osztani. A vízmentes terek legnagyobb hossza az alábbiakban megadott követelmények alapján kerül kiszámításra.

E követelmények helyett a Személyhajók térfelosztási és stabilitási szabályzatát, mint az IMO által az A.265 (VIII) határozattal az Életbiztonság a tengeren tárgyú 1960. évi Nemzetközi Egyezmény II. fejezetének B. részével egyenértékűt, lehet használni, amennyiben azt teljes egészében alkalmazzák.

A hajó térfelosztásának hatékonyságára hatással lévő belső szerkezeti résznek vízmentes kivitelűnek kell lennie.

3. Elárasztható hossz (R 4)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 Az *elárasztható hossz* egy megadott ponton mért elárasztható hossz a hajó hosszának az a hosszúságú része, amelynek közepe az adott pontban van, és amely az alábbiakban megadott eláraszthatósági feltételek mellett elárasztható anélkül, hogy a hajó a peremvonalnál mélyebbre merülne.
- .2 Olyan hajó esetében, amelynek nincs folytonos válaszfalfedélzete, az elárasztható hosszt bármely pontban egy olyan felvett folytonos peremvonalhoz viszonyítva lehet megállapítani, amely egy pontban sincs azon fedélzet felső síkjától 76 mm-nél alacsonyabban, ameddig az érintett válaszfalak és a külhøj vízmentesek.
- .3 Ahol a felvett peremvonal észrevehetően az alatt fedélzet alatt van, ameddig a válaszfalak felérnek, a hajózási hatóság korlátozott eltérést engedélyezhet a válaszfalak azon részeinek vízmentességére, amelyek a peremvonal fölött és közvetlenül a magasabban lévő fedélzet alatt helyezkednek el.

4. A vízmentes válaszfalakkal elválasztott terek megengedett hossza (R 6)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

A hajó hosszának valamely részén kialakítandó és vízmentes válaszfalakkal határolandó tér *megengedett hossza* úgy számítható ki az elárasztható hossz alapján, hogy azt megszorozzák az ún. térfelosztási tényezővel.

5. Elárasztható tényező (R 5)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

A 3. pontban meghatározott feltételek a peremvonal alatti terek elárasztható tényezőjére vonatkoznak.

Az elárasztható hossz meghatározásához a peremvonal alatti terek feltételezett átlagos elárasztható tényezőjének olyannak kell lennie, mint azt a 8.3 pont táblázata feltünteti.

6. Térfelosztási tényező

A térfelosztási tényező:

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ RO-RO SZEMÉLYHAJÓK ESETÉBEN:

1,0 - amennyiben a hajón szállítható személyek engedélyezett száma kevesebb, mint 400,

1,0, amennyiben a hajón szállítható személyek engedélyezett száma 400 vagy több, és a hajó rövidebb mint 55 méter, és
0,5 - amennyiben a hajón szállítható személyek engedélyezett száma több, mint 400.

Meglévő B. kategóriájú Ro-Ro személyhajónak legkésőbb a II-1. fejezet B része 82. pontja .2 alpontjában meghatározott időpontig meg kell felelnie e követelménynek.

A térfelosztási tényező B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ NEM RO-RO SZEMÉLYHAJÓK ESETÉBEN: 1,0

7. A hajó térfelosztására vonatkozó különleges követelmények (R 7)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 Ha a hajó egy vagy több részében a vízmentes válaszfalak a válaszfalfedélzetnél magasabban lévő fedélzethez csatlakoznak, és a válaszfalak magasabb kiterjedéséből adódó többletet az elárasztható hossz kiszámításánál figyelembe kívánják venni, külön peremvonalak vehetők figyelembe a hajó eltérő részeire, azzal a feltétellel, hogy:

.1 a hajó oldala a hajó teljes hossza mentén a felső peremvonalnak megfelelő fedélzetig terjed és a héjlemezelésen e fedélzet alatt lévő minden nyílást úgy tekintenek, mint ami a 15. pont alkalmazásában a peremvonal alatt van; és

.2 a válaszfalfedélzet lépcsőzetével szomszédos két tér mindegyike a hozzájuk tartozó peremvonalaknak megfelelő megengedett hosszon belül van, továbbá együttes hosszuk nem haladja meg az alacsonyabban fekvő peremvonal alapján megengedhető hossz kétszeresét.

.2 Vízmentes válaszfalakkal határolt tér túllépheti a 4. pontban előírt meghatározott megengedett hosszúságot, amennyiben a szomszédos terekkel külön-külön párosított együttes hossza, nem haladja meg elárasztható hosszt vagy a megengedett hossz kétszeresét, attól függően, hogy melyik a kisebb.

.3 A fő keresztirányú válaszfal síkjához viszonyítottan függőleges irányú homorításos kiképzésű is lehet, azzal a feltétellel, hogy a vízmentes tér felé homorító rész a hajó két oldalának függőleges héjazatán belül van, továbbá a homorítás a hajó héjazatától a középvonalra merőlegesen és a legmagasabb térfelosztási merülésvonal szintjén mérve a hajó szélességének legalább egyötödével beljebb van. Az e határokon kívüli homorítást, a .6 alpontnak megfelelően lépcsőnek kell tekinteni.

.4 Amennyiben a fő keresztirányú válaszfal homorítva vagy lépcsőzve van, a térfelosztás meghatározásához arányosan elhelyezett, sík felületű válaszfalat kell alapul venni.

.5 Amennyiben vízmentes válaszfalakkal határolt tér helyi térfelosztást foglal magában, és kielégítően bizonyítható, hogy ez a tér egy olyan feltételezett oldalsérülés esetén, amelynek hosszúsága nem nagyobb, mint a hajó hosszúságának 3%-a és 3 méter, illetve 11 méter vagy a hajó hosszúságának 10%-a, attól függően, hogy melyik a kevesebb, nem árasztódik el, akkor arányos engedmény adható e terek tekintetében az egyébként megkövetelt megengedett hosszúsághoz viszonyítottan. Ilyen esetben a sértetlen oldalon feltételezett tényleges felhajtóerő nem lehet nagyobb, mint a sérült oldalon feltételezett felhajtóerő. Az itt meghatározott eljárás csak akkor alkalmazható, ha nem hiúsítja meg a 8. pont betartását.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.6 Fő keresztirányú válaszfal akkor tekinthető lépcsőzetes kialakításúnak, ha megfelel a következő feltételek valamelyikének:

- .1 a lépcsőzött kialakítású válaszfallal elválasztott két tér együttes hossza nem haladja meg az elárasztható hossz 90%-át, illetve a megengedett hossz kétszeresét, valamint a két tér együttes hossza nem haladhatja meg a megengedett hosszúságot olyan hajók esetében, amelyek térfelosztási tényezője 1;
- .2 lépcsőzött válaszfal esetén további térfelosztást kell alkalmazni, hogy ugyanaz a biztonság érvényesüljön, mint a síkfelületű válaszfal esetében;
- .3 az a tér, amely fölött a lépcsőzet húzódik, nem haladja meg a lépcső alatt 76 mm-rel húzódó peremvonal szerinti megengedett hosszúságot.

.7 100 méter hosszú vagy annál hosszabb hajók esetében az orrtartály mögötti fő keresztirányú válaszfalak egyikét a mellső függélytől olyan távolságban kell elhelyezni, amely nem haladja meg a megengedett hosszt.

.8 Amennyiben két szomszédos keresztirányú főválaszfal vagy a velük egyenértékű sík válaszfalak közötti távolság, illetve a válaszfalak legközelebbi lépcsőzött síkja közötti távolság kisebb, mint 3,0 méter és a hajó hosszának 3%-a, illetve 11 méter vagy a hajó hosszának 10%-a, attól függően, hogy melyik a kisebb, akkor csak az egyik válaszfalat tekintik hajó térfelosztása részének.

.9 Amennyiben az előírt térfelosztási tényező 0,50, két szomszédos tér együttes hossza nem haladhatja meg az elárasztható hosszt.

8. Stabilitás sérült állapotban (R 8)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1.1 Hajó sérülés nélküli stabilitását úgy kell biztosítani valamennyi üzemi körülmény esetén, hogy ellen tudjon állni egy, az elárasztható hosszúságon belüli hosszúságú fő tere elárasztása végső szakaszában kialakuló terhelésnek.

.1.2 Amennyiben két szomszédos teret a 7.6.1. pont szerinti lépcsőzött válaszfal választ el, a sérülés nélküli stabilitásnak elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy a hajó ellenálljon mindkét szomszédos tér elárasztásának.

.1.3 Amennyiben az előírt térfelosztási tényező 0,50, akkor a sérülés nélküli stabilitásnak elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy a hajó ellenálljon bármelyik szomszédos tér elárasztásának.

.2.1 Az .1 alpontban foglalt követelményeket a .3., .4. és .6. alpont szerinti, a hajó méreteit és építési jellemzőit, valamint a sérült terek elrendezését és kialakítását figyelembe vevő számítások alapján kell meghatározni. A számítások elkészítésénél abból a feltételezésből kell kiindulni, hogy a hajó a stabilitás tekintetében a várható legrosszabb üzemi körülmények között van.

.2.2 Amennyiben az elárasztás sebességének jelentős korlátozása érdekében egymáshoz megfelelő közelségben lévő fedélzetek, belső válaszfalak vagy hosszirányú válaszfalak beépítésének szüksége merül fel, akkor a számítások során kellő figyelmet kell fordítani e korlátozásokra.

ÚJ B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK, MEGLÉVŐ B. KATEGÓRIÁJÚ RO-RO SZEMÉLYHAJÓK ÉS 1990. ÁPRILIS 29-ÉT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B. KATEGÓRIÁJÚ SZEMÉLYHAJÓK A RO-RO SZEMÉLYHAJÓK KIVÉTELÉVEL:

.2.3 Az elárasztás végső szakaszában és - amennyiben előírt - az egyensúlyi helyzet beállta után a szükséges stabilitást a következőképpen határozzák meg:

- .2.3.1 A pozitív maradó stabilitási kar görbéjének legalább 15° tartománya van az egyensúlyi helyzet szögén túl. Ezt a tartományt legalább 10°-kal csökkenteni lehet abban az esetben, ha a stabilitási kar görbéje alatti terület egyenlő a .2.3.3. bekezdésben meghatározott terület szorozva a 15/tartomány hányadossal, ahol a tartományt fokban fejezik ki.

.2.3.2 A stabilitási kar alatti terület legalább 0,015 méter-radián, amely az egyensúlyi helyzet szögétől a következő értékek közül a legkisebbig tart:

- .1 az a szög, amelynél a fokozatos elárasztás bekövetkezik; vagy
- .2 egy tér elárasztása esetén a függőlegestől mért 22°, illetve két szomszédos tér egyidejű elárasztása esetén a függőlegestől mért 27°.

.2.3.3 A maradó stabilitási kart a pozitív stabilitási tartományában kell kiszámítani, figyelembe véve a következő billentő nyomatékok közül a legnagyobbat:

- .1 az utasok egy oldalon való tömörüléskor fellépő nyomaték
- .2 az összes, a hajó egy oldalán felszerelt, teljesen megterhelt túlélési jármű csónakdarun történő egyidejű vízreeresztése esetén az egyik oldalon fellépő nyomaték;
- .3 szélnyomás okozta nyomaték,

az alábbi képlet szerint számítva:

$$\overline{GZ} \text{ (méter)} = \frac{\text{billentőnyomaték}}{\text{vízkiszorítás}} + 0,04$$

mindazonáltal a stabilitási kar nem lehet kisebb 0,10 méternél.

.2.3.4 A .2.3.3. bekezdés szerinti billentő nyomaték számítását a következő feltételek alapulvételével kell elvégezni:

.1 az utasok egy oldalon való tömörüléskor fellépő nyomaték

.1.1 négyzetméterenként négy utas és

.1.2 utasonként 75 kg tömeg figyelembe vételével

.1.3 az utasokat a fedélzeten rendelkezésre álló területen a hajónak azon az oldalán kell elhelyezni, ahol a gyülekezési helyek találhatóak, s úgy, hogy ezáltal a legkedvezőtlenebb billentő nyomaték alakuljon ki.

.2 az összes, a hajó egy oldalán felszerelt, teljesen megterhelt túlélési jármű csónakdarun történő egyidejű vízreeresztése esetén fellépő nyomaték;

.2.1 a mentőcsónakokat és készenléti mentőcsónakokat, amelyek a hajónak azon az oldalán vannak felszerelve, amelyre az a sérülést követően dől, teljesen terhelt állapotban leengedésre készen állónak kell számításba venni;

.2.2 azokat a mentőcsónakokat, amelyeket közvetlenül a tároló helyről teljesen megterhelt állapotban eresztik a vízre, a vízre bocsátás közbeni legnagyobb billentő nyomatékkal kell számításba venni;

.2.3 azokról a teljesen megterhelt, csónakdaruval leengedhető mentőtutajokról, amelyek a hajónak azon az oldalán voltak a csónakdarukhoz rögzítve, amelyre az a sérülést követően dőlt, azt kell feltételezni, hogy leeresztésre készen kibillentett állapotban vannak;

.2.4 a kibillentett mentőeszközökben nem tartózkodó személyek, nem jelennek további billentő vagy stabilizáló nyomatékok;

.2.5 a hajó sérült oldalával ellentétes oldalon lévő mentőeszközökről azt kell feltételezni, hogy azok tárolóhelyükön vannak.

.3 A szélnyomás okozta nyomaték:

.3.1 B kategóriájú hajói esetében: 120 N/m^2 szélnyomást kell feltételezni;

C. és D. kategóriájú hajói esetében: 80 N/m^2 szélnyomást kell feltételezni;

.3.2 vonatkoztató felület a sérülés nélküli állapotnak megfelelő merülésvonal feletti szélnek kitett felület;

.3.3 a nyomaték karja a sérülés nélküli állapotnak megfelelő közepes merülés felénél lévő pontot a szélnek kitett felület súlypontjával összekötő függőleges távolság.

.2.4 Amennyiben jelentős mértékű fokozatos elárasztás következik be, ami a stabilitási kar gyors, 0,04 méteres vagy annál nagyobb csökkenését okozza, a stabilitási kar görbáját a fokozatos elárasztás szögénél végződőnek kell tekinteni, így a .2.3.1. és .2.3.2. alponthan említett tartományt és területet eddig a szögig kell mérni.

.2.5 Amennyiben korlátozott mértékű fokozatos elárasztás következik be, ami a stabilitási kar várhatóan lassú, 0,04 méternél kisebb csökkenését okozza, a görbe megmaradó szakaszát részben megtörik, azt feltételezve, hogy a fokozatosan elárasztott tér kezdettől fogva el volt árasztva.

.2.6 Az elárasztás közbeeső szakaszaiban a legnagyobb stabilitási kar legalább 0,05 méter, a pozitív stabilitási karok tartománya pedig legalább 7° . Minden esetben azt kell feltételezni, hogy csak egy sérülés keletkezett a hajótesten, és csak egy szabad felszín van.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.3 A sérült stabilitás kiszámítása céljából a következő térfogati és felületelárasztási tényezőket kell számításba venni:

Terek	Elárasztási tényező (%)
A rakomány vagy a készletek számára előirányzott	60
A lakóterek által elfoglalt	95
A gépberendezések által elfoglalt	85
Folyékony rakomány számára előirányzott	0 vagy 95*
* Amelyik érték a szigorúbb követelményt eredményezi.	

Nagyobb elárasztási tényező vehető alapul azokkal a terekkel kapcsolatban, amelyek a sérült merülésvonal közelében nem foglalnak magukban fontos lakó- vagy géptereket, illetve olyan tereknél, ahol általában nincs jelentős mennyiségű rakomány vagy készlet.

.4 A sérülés feltételezett kiterjedése a következő:

.1 hosszirányú kiterjedés: 3,0 méter plusz a hajó hosszának 3%-a, illetve 11,0 méter vagy a hajó hosszának 10%-a, attól függően, melyik a kisebb;

.2 keresztirányú kiterjedés (hajótesten belül a hajó oldalától derékszögben a hajóközép (HK) síkjáig a legmagasabb térfelosztási merülésvonalon mérve): a hajó szélességének egyötödével megegyező távolság; és

.3 függőleges kiterjedés: az alapvonaltól felfelé korlátozás nélkül;

.4 ha a .4.1, .4.2 és .4.3 alponthan jelzettnél kisebb kiterjedésű sérülés a dőléssel vagy a metacentrikus magasság csökkenésével kapcsolatban súlyosabb következményekkel járna, akkor azt a sérülést kell figyelembe venni a számítások során.

.5 Az aszimmetrikus elárasztás lehetőségét megfelelő intézkedésekkel a minimumra kell csökkenteni. Ahol nagy dőlésszöget kell korrigálni, az alkalmazott módszerek, amennyiben lehetséges, önműködőnek kell lennie, abban az esetben viszont, ha keresztáramoltatással működő rendszert használnak, annak a válaszfalfedélzetről kell működtethetőnek lennie. A., B., C. és D. kategóriájú új hajók esetében az elárasztást követően, de a felegyenesedést megelőzően, a legnagyobb dőlésszög nem haladhatja meg a 15° -ot. Ahol keresztáramoltatással működő rendszert írnak elő, a felegyenesedési idő nem haladhatja meg a 15 percet. A hajó parancsnoka számára az ilyen berendezések kezelésére vonatkozó információkat át kell adni.

.6 A hajó állapotának a sérülést követően, valamint aszimmetrikus elárasztás esetében a kiegyenlítést szolgáló intézkedések meghozatala után a következőnek kell lennie:

.1 szimmetrikus elárasztás esetén az állandó vízkiszorítási módszerrel számítva a megmaradó pozitív metacentrikus magasság legalább 50 mm;

.2a 6.2b. bekezdés eltérő rendelkezése hiányában aszimmetrikus elárasztás esetén egyetlen tér elárasztása során a dőlésszög nem haladhatja meg a 7°-ot a B. kategóriájú (új és meglévő) hajók esetében, illetve a 12°-ot a C. és D. kategóriájú (új) hajók esetében.

Két szomszédos tér egyidejű elárasztása esetén 12°-os dőlés engedhető meg a B. kategóriájú meglévő és új hajók esetében, amennyiben a hajó elárasztott részében a térfelosztási tényező sehol sem nagyobb 0,50-nél;

.2b a B. kategóriájú, 1990. április 29. napja előtt épített személyhajók, kivéve Ro-Ro személyhajókat, esetében aszimmetrikus elárasztás során a dőlésszög nem lehet nagyobb 7°-nál, a hajózási hatóság kivételes esetekben nagyobb dölést engedélyezhet, viszont a végső dőlés nem haladhatja meg a 15°-ot;

.3 a peremvonal nem kerülhet víz alá az elárasztás végső állapotában. Ha fennáll a lehetősége annak, hogy a peremvonal az elárasztás közbeeső szakaszában víz alá kerülhet, a hajózási hatóság a hajó biztonsága érdekében szükségesnek tartott vizsgálatot és intézkedéseket írhat elő.

.7 A hajó parancsnokának át kell adni azokat az adatokat, amelyek szükségesek a hajó sérülés nélküli stabilitásának fenntartásához mindenféle üzemi körülmény esetén annak érdekében, hogy a hajó a legkedvezőtlenebb sérülésnek is ellen tudjon állni. Abban az esetben, ha keresztáramlási rendszerrel felszerelt hajóról van szó, a hajó parancsnokát tájékoztatni kell azokról a stabilitási feltételekről, amelyeken a dőlési számítások alapulnak, és figyelmeztetni kell arra, hogy a hajó által kevésbé kedvező helyzetben elszenvedett sérülésekor túlzott mértékű dőlés következhet be.

.8 A .7. alpontban említett adatok, amelyek alapján a parancsnok biztosítani tudja a sérülés nélküli kielégítő stabilitás fenntartását, olyan információkat tartalmazzanak, amelyek megadják a hajó gerincvonal feletti súlypontjának

$$(\overline{KG})$$

legnagyobb megengedett magasságát, illetve a legkisebb megengedett metacentrikus magasságot

$$(\overline{MG})$$

olyan merülés vagy vízkiszorítás mellett, amely bármely üzemi körülmény esetén kielégítő. Az információknak az üzemeltetési korlátozások figyelembevételével tartalmaznia kell a különböző úszáshelyzeteket.

.9 Minden hajónak jól látható merülési mércékkel kell rendelkeznie a hajó orrán és farán. Amennyiben a merülési mércék nehezen leolvasható helyen vannak elhelyezve, illetve bizonyos járatok üzemeltetési korlátjai miatt a merülési mércéket nehéz leolvasni, akkor a hajót megbízható merülés-jelző rendszerrel kell ellátni, amellyel meghatározható az orr és a far merülése.

.10 A hajó berakodását követően, de még a kikötőből történő kifutás előtt a parancsnoknak meg kell határoznia a hajó úszáshelyzetét és stabilitását, valamint meg kell győződnie arról, hogy a hajó megfelel a vonatkozó szabályok stabilitási kritériumainak, s ezt írásban is rögzítenie kell. A hajó stabilitásának meghatározását mindig számítások alapján kell elvégezni. E célból elektronikus rakodási és stabilitásértékelő számítógép vagy ezzel egyenértékű eszközök használhatók.

.11 A hajózási hatóság addig nem mérlegheti a sérült állapotban fennálló stabilitási követelmények enyhítését, amíg nem bizonyosodott meg arról, hogy a sérülés nélküli metacentrikus magasság, amely szükséges ahhoz, hogy e követelményeknek minden üzemi körülmény esetében megfeleljen, meghaladja a tervezett tevékenységhez szükséges mértéket.

.12 A sérült állapotban fennálló stabilitásra vonatkozó követelmények enyhítése csak kivételes esetekben és azzal a feltétellel engedélyezhető, hogy a hajózási hatóság megbizonyosodik arról, hogy a hajónak az adott körülmények között gyakorlatilag és ésszerűen elfogadható méretarányai, felszerelése és egyéb jellemzői a sérülést követő stabilitás szempontjából a lehető legkedvezőbbek.

8-1 A Ro-Ro személyhajók stabilitása sérült állapotban (R 8-1)**B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ RO-RO SZEMÉLYHAJÓK:**

- .1 A B. kategóriájú meglévő Ro-Ro személyhajóknak legkésőbb az alábbiakban megadott megfelelési határidőt követő első időszakos szemléi során meg kell felelniük a 8. pontnak annak az A/A_{max} értéknek az alapján, amelyet a meglévő Ro-Ro személyhajók fennmaradási képességének az MSC 574. körlevél „az A.265 (VIII) határozaton alapuló egyszerűsített módszer felhasználásával történő értékelésére szolgáló számítási eljárás” mellékletében határoztak meg.

<i>Az A/A_{max} értéke</i>	<i>Megfelelési határidő</i>
kevesebb mint 85%	1998. október 1.
legalább 85%, de kevesebb mint 90%	2000. október 1.
legalább 90%, de kevesebb mint 95%	2002. október 1.
legalább 95%, de kevesebb mint 97,5%	2004. október 1.
97,5% vagy több	2005. október 1.

8-2 A 400 vagy annál több személyt szállító Ro-Ro személyhajókra vonatkozó különleges követelmények (R 8-2)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ RO-RO SZEMÉLYHAJÓK:**

A II-1. fejezet B részének 8. és 1. pontjában foglaltakat nem érintve a következők érvényesek:

- .1 a 400 vagy több személy szállítására engedélyezett új Ro-Ro személyhajóknak meg kell felelnie a II-1. fejezet B része 8. pontjának .2.3 alpontjában foglalt rendelkezéseknek, feltételezve a hajó α hosszúságán belül bárhol bekövetkezett sérülést, és
- .2 a 400 vagy több személy szállítására engedélyezett meglévő Ro-Ro személyhajóknak meg kell felelnie az .1 bekezdés követelményeinek legkésőbb a .2.1, .2.2 vagy .2.3 alpontban leírt megfelelési határidőt követő első időszakos szemle időpontjáig, attól függően, melyik következik be később:

.2.1 Az A/A_{max} értéke

Megfelelési határidő

kevesebb mint 85%	1998. október 1.
legalább 85%, de kevesebb mint 90%	2000. október 1.
legalább 90%, de kevesebb mint 95%	2002. október 1.
legalább 95%, de kevesebb mint 97,5%	2004. október 1.
97,5% vagy több	2010. október 1.

.2.2 A szállítható személyek engedélyezett legnagyobb száma:

1500 vagy több	2002. október 1.
1000 vagy több, de kevesebb mint 1500	2006. október 1.
600 vagy több, de kevesebb mint 1000	2008. október 1.
400 vagy több, de kevesebb mint 600	2010. október 1.

.2.3 Hajó kora 20 év vagy annál több:

ahol a hajó korát a gerincfektetésétől vagy attól az időponttól számított idő jelenti, amikor az építés hasonló szakaszban volt, illetve attól az időponttól, amikor a hajót Ro-Ro személyhajóvá építették át.

8-3 A 400 vagy több személyt szállító személyhajókra, a Ro-Ro személyhajók kivételével, vonatkozó különleges követelmények

2003. JANUÁR 1-JÉT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ, A RO-RO SZEMÉLYHAJÓKTÓL ELTÉRŐ HAJÓK:

A II-1. fejezet B részének 8. pontban foglaltaknak eleget téve, a több mint 400 személy szállítására engedélyezett, nem Ro-Ro személyhajóknak meg kell felelniük a II-1. fejezet B része 8. pontja 2.3 és 2.6 alpontjának, a hajó α hosszúságán belül bárhol bekövetkezett sérülést feltételezve.

9. Orr- és fartéri és géptéri vízmentes válaszfalak (R 10)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 A hajóba orrteret vagy kollíziós válaszfalat kell beépíteni, amely a válaszfalfedélzetig vízmentes. A válaszfalat a mellső függélytől a hajó hosszúságának legalább 5%-át kitevő, de legfeljebb 3 méter plusz a hajó hosszúságának 5%-át kitevő távolságra kell elhelyezni.

.2 Amennyiben a hajó bármelyik, vízvonaltól elhelyezkedő része a mellső függély elé nyúlik, mint például a bulba-orr, az .1 alpontban meghatározott távolságot az következő pontok valamelyikétől mérik:

.1 a kiterjedés hosszának közepétől; vagy

.2 a mellső függély előtt a hajóhossz 1,5%-át kitevő távolságban lévő ponttól; vagy

.3 a mellső függély előtt három méterre lévő ponttól, attól függően, hogy melyik a kisebb távolság.

.3 Amennyiben hosszú orrfelépítményt építenek, az orrteret vagy a kollíziós válaszfalat vízmentesen meg kell hosszabbítani a válaszfalfedélzet feletti következő teljes fedélzetig. A túlnyúló részt úgy kell kivitelezni, hogy kizárja annak lehetőségét, hogy a mellső kapu sérülése vagy leválása esetén kár keletkezzen benne.

.4 A .3 alpontban előírt túlnyúló részt nem szükséges közvetlenül az alatta lévő válaszfalra szerelni, amennyiben annak nem minden része az .1 vagy a .2 alpontban meghatározott mellső határon túl helyezkedik el.

A B. kategóriájú meglévő hajókra a következők érvényesek:

.1 ahol a rakodórampa a kollíziós válaszfalnak a válaszfalfedélzet felett túlnyúló részét képezi, a rámpának a válaszfalfedélzet felett 2,3 méternél magasabban elhelyezkedő része az .1 és .2 alpontban meghatározott mellső határt legfeljebb 1,0 méterrel lépheti túl;

.2 ahol a meglévő rámpa nem felel meg azoknak a feltételeknek, amelyek alapján a kollíziós válaszfal túlnyúló részeként lehetne elfogadni, a rámpa elhelyezkedése pedig megakadályozza, hogy a túlnyúló részt az .1 és .2 alpontban meghatározott határok között helyezték el, akkor azt a .1 vagy .2 alpontban meghatározott hátsó határtól hátrafelé ún. korlátozott távolságon belül kell elhelyezni. Ez a korlátozott távolság semmiképpen nem lehet nagyobb, mint ami a rámpa akadályozásának elkerüléséhez szükséges. A kollíziós fal túlnyúló részének előre kell nyílnia, és meg kell felelnie a .3 követelményeinek, továbbá úgy legyen kivitelezve, hogy kizárja annak lehetőségét, hogy a rámpa sérülése vagy leválása esetén kár keletkezzen benne.

.5 Azok a rámpák, amelyek nem felelnek meg a fent említett követelményeknek, nem minősülnek a kollíziós válaszfal túlnyúló részének.

.6 A válaszfalfedélzetig vízmentes fartéri válaszfalat és a gépteret a rakterektől és az utasterektől elöl és hátul elválasztó válaszfalakat kell építeni. A fartér válaszfala azonban a válaszfalfedélzet alatt is végződhet, amennyiben ez nem csökkenti a hajó térfelosztásból eredő biztonságát.

.7 A tönkcsöveket minden esetben vízmentes térben kell elhelyezni. A tönkcső tömszelencéje vízmentes tengelyalagútban, vagy a tönkcső terétől elkülönített olyan térfogatú vízmentes térben helyezkedjen el, amelynek a tömszelence sérülése következtében történő elárasztódása esetén, a peremvonal nem kerülhet víz alá.

10. Kettősfenék (R 12)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK**

- .1 Az 50 méternél kisebb hosszúságú hajókat kettősfenékkel kell ellátni, amely az orrtér válaszfalától a fartéri válaszfalig terjed, amennyiben az kivitelezhető és összeegyeztethető a hajó szerkezeti felépítésével és rendeltetésszerű használatával.
- .2 A legalább 50 méternél hosszabb, de 61 méternél rövidebb hajók esetében a géptértől az orrtéri válaszfalig nyúló, illetve a kivitelezhetőség szerint az orrtéri válaszfalhoz lehető legközelebb végződő kettősfeneket kell beépíteni.
- .3 A legalább 61 méter hosszúságú, de 76 méternél kisebb hosszúságú hajók esetében az orrtéri válaszfaltól a géptérig és a géptértől a fartéri válaszfalig nyúló, illetve a kivitelezhetőség szerint az orrtéri és a fartéri válaszfalhoz lehető legközelebb végződő kettősfeneket kell beépíteni.
- .4 A 76 méteres és annál hosszabb hajók esetében a hajó közepétől az orrtéri és a fartéri válaszfalig terjedő, illetve a kivitelezhetőség szerint az orrtéri és a fartéri válaszfalhoz lehető legközelebb végződő folytonos kettősfeneket kell beépíteni.
- .5 Amennyiben kettősfenék beépítése követelményként kerül meghatározásra, a kettősfenék alapvonalától számított magasságának elismert tanúsító szervezet által meghatározott magasságúnak kell lennie, a belső feneket pedig a hajó oldaláig kell vezetni úgy, hogy a medersor lekerekítéséig védje a hajófeneket. E védelem akkor kielégítő, ha a koporsólemez külső élének és a medersornak a metszésvonala sehol nem alacsonyabb, mint az a vízszintes sík, amelynek metszéspontját a főbordán egy olyan sugár segítségével lehet meghatározni, amely a vízszintes síkkal 25°-os szöget zár be, és azt egy olyan ponton metszi, ami a hajó középvonalától számított félszélességnél van.
- .6 A rakterek stb. fenékvízszívó berendezéseihez a kettős fenékbe épített kisméretű gyűjtőkutak mélysége nem lehet nagyobb szükségesnél. A kút mélysége sosem lehet nagyobb, mint a kettős fenék középvonalon mért és 460 mm-el csökkentett magassága, valamint a .2 alpontban említett vízszintes sík alá sem nyúlhat. A tengelyalagút vége mögött azonban engedélyezett, hogy a kút a külső fenékig nyúljon. Más gyűjtőkút esetében (pl. a főmotor alatt, a kenőolaj számára készített akna) a hajózási hatóság jóváhagyásával lehet eltérni e követelménytől, amennyiben az elrendezés ugyanazt a védelmet biztosítja, mint az e pontnak megfelelő kettős fenék.
- .7 A kettős feneket nem szükséges kisebb méretű, kizárólag folyadék szállítására szolgáló vízmentes terekre felosztani, amennyiben az építést felügyelő elismert tanúsító szervezet minősítése szerint ezáltal nem csökken a hajó biztonsága a fenék vagy az oldalak sérülése esetén.
- .8 A 10. pont .1 alpontjában foglaltakat nem érintve a hajózási hatóság engedélyezheti, hogy eltekintsenek a kettősfenektől a hajónak azon a részén, amelynek térfelosztási tényezője nem haladja meg a 0,5-et, amennyiben az adott részen a kettősfenék kialakítása nem összeegyeztethető a hajó szerkezeti felépítésével és a hajó rendeltetésszerű üzemeltetéséhez fűződő kívánalmakkal.

11. A térfelosztási merülésvonal kijelölése, megjelölése és rögzítése (R 13)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:**

- .1 Az előírt mértékű térfelosztás biztosítása érdekében a jóváhagyott térfelosztási merülésnek megfelelő merülésvonalat a hajó oldalainak középvonalán kell meghatározni és megjelölni. Hajókon, amelyen utasok elhelyezésére, illetve rakomány szállítására váltakozóan használatos terek vannak, az üzembentartó kívánságára egy vagy több további merülésvonalat határozhatnak meg annak érdekében, hogy megfeleljenek annak a térfelosztási merülésnek, amelyet a hajózási hatóság az adott üzemeltetési követelmény tekintetében jóváhagyhat.
 - .2 Meghatározott és kellően megjelölt térfelosztási merülésvonalat be kell jegyezni a személyhajó biztonsági bizonyítványába. Amennyiben pedig, csak egy térfelosztási merülésvonal került megjelölésre, azt C.1 jelöléssel kell ellátni.
- Amennyiben egynél több térfelosztási merülésvonal meghatározására kerül sor, az alternatív merülésvonalakat a C.2, C.3, C.4, stb. jelöléssel kell ellátni.
- .3 A merülésvonalaknak megfelelő szabadoldalakat ugyanazon a helyen és ugyanattól a fedélzetvonalától kell mérni, mint a jogszabály rendelkezéseinek megfelelően meghatározott szabadoldalakat.
 - .4 A személyhajó biztonsági bizonyítványában egyértelműen jelezni kell a jóváhagyott térfelosztási merülésvonalaknak megfelelő szabadoldalt és azokat az üzemi körülményeket, amelyek alapján azt jóváhagyták.

- .5 A térfelosztási merülésvonal jele, tengervízben nem kerülhet a jogszabály rendelkezésének megfelelően, és a hajó szilárdságának figyelembe vételével meghatározott legmagasabb merülésvonal fölé.
- .6 A térfelosztási merülésvonal jelének elhelyezésétől függetlenül a hajó nem terhelhető meg annyira, hogy a jogszabály rendelkezésének megfelelően meghatározott, évszaknak és hajózási körzetnek megfelelő merülésvonal a víz alá kerüljön.
- .7 A hajó nem terhelhető meg annyira, hogy az adott útnak és üzemi körülménynek megfelelő térfelosztási merülésvonal a víz alá kerüljön.

12. A vízmentes válaszfalak építése és első próbája stb. (R 14)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 Vízmentes térfelosztási válaszfalat, legyen az kereszt- vagy hosszirányú, úgy kell megépíteni, hogy biztonságosan ellenálljon annak a legnagyobb vízszintnek megfelelő nyomásnak, amelynek a hajó sérülése esetén ki lehet téve, de legalább a peremvonalat elérő vízoszlop nyomásának. A válaszfalak szerkezeti felépítésének meg kell felelnie egy elismert tanúsító szervezet előírásainak.
- .2.1 A válaszfal lépcsőinek és homorulatainak vízmentesnek és olyan szilárdnak kell lenniük, mint a hozzájuk tartozó válaszfal.
- .2.2 Amennyiben bordák vagy fedélzeti gerendák haladnak keresztül a vízmentes fedélzeten vagy válaszfalakon, a fedélzetet vagy válaszfalat szerkezetiileg vízmentesen kell megépíteni fa vagy cement felhasználása nélkül.
- .3 Nem kötelező a fő tereket vízzel való feltöltéssel próbálni. Ha a próbát nem vízfeltöltéssel végzik, akkor ahol ez kivitelezhető, vízsugaras próbát kell végezni. A próbát a hajó lehető legnagyobb készütségi foka mellett kell elvégezni. Amennyiben a vízsugaras próba nem valósítható meg, mert az kárt tenne a gépi berendezésekben, a villamos berendezések szigetelésében vagy a hajó felszerelési tárgyaiban, akkor az a hegesztett kötések gondos szemrevételezésével helyettesíthető, amit szükséges esetben olyan eljárásokkal lehet kiegészíteni, mint a festékpentrációs vizsgálat vagy az ultrahangos repedésvizsgálat, illetve azzal egyenértékű próba. A vízmentes válaszfalak alapos vizsgálatát minden esetben el kell végezni.
- .4 Az orrteret, a kettősfeneket (ideértve a szekrényes tartóként kivitelezett gerincet is), a belső burkolatokat az .1 alpont követelményeinek megfelelő vízoszlop-nyomással kell ellenőrizni.
- .5 A hajó térfelosztásának részét képező, folyadékok tárolására szolgáló tartályok vízmentességét olyan víznyomással kell ellenőrizni, amely a legnagyobb térfelosztási merülésvonalig érő vagy a gerincsor felső éle és a peremvonal közötti távolság kétharmadáig érő vízoszlopnak felel meg, attól függően, hogy melyik a nagyobb, miközben a próba vízszintje mindig legalább 0,9 méterrel a tartály fedele fölött húzódik, amennyiben a vízpróba kivitelezhetetlen, a sűrített levegővel végzett szivárgási próba is elfogadható, amelynek során a tartályokat a környezeti légnyomást legfeljebb 0,14 barral meghaladó légnyomás alá helyezik.
- .6 A .4 és .5 alpontban említett próbák révén biztosítani kell, hogy a térfelosztás szerkezeti részei vízmentesek legyenek. Ugyanakkor az előírt próbák nem annak ellenőrzésére szolgálnak, hogy a terek alkalmasak-e folyékony tüzelőanyag tárolására vagy egyéb olyan különleges célokra, amelyek esetében magasabb szintű ellenőrzés követelhető meg attól függően, hogy a folyadék milyen magasságig jut fel a kérdéses tartályban vagy annak csővezetékeiben.

13. A vízmentes válaszfalak nyílásai (R 15)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A hajó szerkezeti felépítésének és rendeltetésszerű üzemének megfelelően minimálisra kell csökkenteni a vízmentes válaszfalakban lévő nyílások számát; kielégítő eszközöket kell biztosítani e nyílások lezárására.
- .2.1 Amennyiben a vízmentes térfelosztási válaszfalakon keresztül csövek, vízfolyó kivágások vagy villamos kábelek haladnak keresztül, biztosítani kell a válaszfalak egységes vízmentességét.
- .2.2 Azok a szelepek, amelyek nem képezik a csőhálózat részét, nem kerülhetnek a vízmentes térfelosztási válaszfalakba.
- .2.3 Ólom vagy más hőre érzékeny anyag nem használható fel a vízmentes térfelosztási válaszfalakon átvezetett rendszerekben, mivel e rendszereknek a meghibásodása tűz esetén tönkretenné a válaszfalak egységes vízmentességét.
- .3.1 Ajtók, búvónyílások vagy bejárati nyílások kiépítése nem engedélyezett:
- .1 a peremvonal alatti kollíziós válaszfalban;

.2 a rakteret a szomszédos raktértől elválasztó vízmentes keresztirányú válaszfalban, kivéve a .10.1 alpontban és a 14. pontban meghatározott esetet.

.3.2 Amennyiben a .3.3 alpont eltérően nem rendelkezik, a kollíziós válaszfalon a peremvonal alatt legfeljebb az orrtartályban lévő folyadékot szállító csövet lehet átvezetni, amennyiben a cső a válaszfalfedélzetről működtethető zárószeleppel van felszerelve és a szelepszekrény pedig az orrtérben belül a kollíziós válaszfalhoz van erősítve. A szelep felszerelhető a kollíziós válaszfal hátulsó oldalára is, amennyiben a szelep minden üzemi körülmény mellett jól hozzáférhető, az a tér pedig, ahol fel van szerelve, nem tartozik raktérhez.

.3.3 Amennyiben az orrtér két különböző folyadék tárolása céljából két részre van osztva, a kollíziós válaszfalon a peremvonal alatt két csövet is át lehet vezetni, amelyek mindegyikét a .3.1 alpontban meghatározott módon szerelik fel, feltéve, hogy a második cső beépítése más lehetőséggel nem pótolható és az orrtér a további felosztása ellenére a hajó biztonsága nem csorbul.

.4 A fő- és segédüzemi gép, illetve főüzemi kazán elhelyezésére szolgáló térben a tengelyalagút ajtóin kívül fő keresztirányú válaszfalanként legfeljebb egy-egy ajtó építhető be. Ahol kettő vagy több tengelyt szerelnek fel, az alagutakat keresztfolyosóval kell összekapcsolni. Két tengely felszerelése esetén a géptér és az alagúterek között csak egy ajtó lehet, kettőnél több tengely esetén pedig csak két ajtó. Minden ajtónak tolóajtónak kell lennie, s úgy kell elhelyezni azokat, hogy küszöbük a kivitelezhető legmagasabb legyen. Az ajtókat működtető kézi hajtású szerkezetet a válaszfalfedélzet felett a géptereken kívül kell elhelyezni.

5.1 24 MÉTERNÉL RÖVIDEBB B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK ÉS B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

A vízmentes ajtóként tolóajtó vagy oldalpántos ajtó, illetve ezeknek megfelelő más kialakítású ajtó kerülhet beépítésre. Kizárólag csavarral biztosított ajtó, illetve csapóajtó vagy ellensúllyal záródó ajtó beépítése nem hagyható jóvá.

24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

A vízmentes ajtónak, amennyiben .10.1 bekezdés vagy a 14. pont másképp nem rendelkezik, olyan gépi vezérlésű tolóajtónak kell lennie, amely megfelel a 7. alpontban foglalt követelményeknek, azaz a hajó felegyenesedett úszáshelyzete esetén a parancsnoki híd központi vezérlőpultjáról vezérelve 60 másodpercnél rövidebb idő alatt kell bezáródnia, illetve több ilyen ajtó esetén, egyidejűleg bezáródniauk.

5.2 24 MÉTERNÉL RÖVIDEBB B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK ÉS B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

A tolóajtók lehetnek:

- kizárólag kézi vezérlésűek, vagy

- gépi és kézi vezérlésűek.

24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

Azokon a hajókon, ahol a vízmentes ajtók száma nem több mint kettő, és ezen ajtók a géptérben vagy a gépteret körülvevő válaszfalakon helyezkednek el, a hajózási hatóság engedélyezheti, hogy ez a két ajtó csak kézi vezérlésű legyen. Amennyiben kézi vezérlésű tolóajtókat szerelnek fel, azokat be kell zárni, mielőtt a hajó személyszállítás céljából kifut, az út során pedig nem szabad kinyitni azokat.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.5.3 A kézi vezérlésű vagy gépi vezérlésű tolóajtók szerkezetének alkalmasnak kell lennie arra, hogy a hajó 15°-os dőlése esetén biztosítsa az ajtó bezárhatóságát. A bezárhatóság vizsgálatakor, az ajtónyíláson a küszöb felett átviramló víz hatásaként, az egy méter magas vízoszlopnak az ajtó középvonalában ható statikus nyomásával azonos mértékű nyomást kell figyelembe venni.

24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .5.4 A vízmentes ajtók vezérlőberendezéseit, beleértve a hidraulikus csővezetéseket és a villamos kábeleket, a lehetőségekhez képest a lehető legközelebb kell elhelyezni ahhoz a válaszfalhoz, amelybe az ajtókat beépítették, annak érdekében, hogy minimális legyen annak a veszélye, hogy a hajó esetleges sérülése esetén ezekben is kár keletkezik. A vízmentes ajtókat és azok vezérlőberendezéseit úgy kell elhelyezni, hogy a hajó sérülésmentes részén a vízmentes ajtók továbbra is zavartalanul működhessenek, ha a hajó a szélességének egyötödén belül - e távolságot a legmagasabb térfelosztási merülésvonal szintjén a hajóközép síkjára merőlegesen kell mérni - megsérül.
- .5.5 Minden gépi és kézi vezérlésű vízmentes ajtót olyan jelzőberendezéssel kell felszerelni, amely minden távvezérlési helyen jelzi, hogy az ajtókat nyitva vagy zárva vannak. Távvezérlési hely a .7.1.5 bekezdés előírásainak megfelelően csak a parancsnoki hídon, illetve azon helyen lehet elhelyezve, ahol a .7.1.4 bekezdés a válaszfalfedélzet felett kézi vezérlést ír elő.

24 MÉTERNÉL RÖVIDEBB B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK ÉS B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .5.6 Azokat a vízmentes ajtókat, amelyek nem felelnek meg az .5.1-.5.5 bekezdésnek, a hajó indulása előtt be kell zárni, az út során zárva kell tartani, a hajónaplóba pedig be kell jegyezni azt az időpontot, amikor a kikötőben kinyitják, illetve a kikötő elhagyása előtt bezárják ezen ajtókat.

24 MÉTERNÉL RÖVIDEBB B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK ÉS B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .6.1 A kézi vezérlésű tolóajtók vízszintesen és függőlegesen is mozoghatnak. Szükséges, hogy a szerkezetet közvetlenül az ajtó mindkét oldaláról és egy a válaszfalfedélzet felett található, hozzáférhető helyről egy kar körbeforgatásával vagy más jóváhagyott, ugyanolyan biztonságos berendezéssel működtetni tudják. Az ajtó teljes bezárásához szükséges idő nem haladhatja meg a 90 másodpercet.

B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .6.2 A gépi vezérlésű tolóajtók vízszintesen és függőlegesen is mozoghatnak. Amennyiben az ajtókat központi vezérléssel működtetik, a berendezést úgy kell elhelyezni, hogy az ajtó magánál az ajtónál is mind a két oldaláról működtethető legyen. A gépi berendezéshez kapcsolódó helyi vezérlőkarokat a válaszfal mindkét oldalán úgy kell elhelyezni, hogy az ajtón áthaladó személy egyszerre mindkét kart nyitott állapotban tudja tartani anélkül, hogy a zárószervezetet véletlenül működésbe hozná. A gépi vezérlésű ajtókat magánál az ajtónál kézi vezérléssel is fel kell szerelni, amely az ajtó mindkét oldaláról és egy a válaszfalfedélzet felett található, hozzáférhető helyről egy kar körbeforgatásával vagy más jóváhagyott, ugyanolyan biztonságos berendezéssel működtethető. Gondoskodni kell arról, hogy hangjelzés figyelmeztessen arra, hogy az ajtó záródása megkezdődött, a jelzőhang pedig addig szóljon, amíg az ajtó teljesen be nem záródott. Továbbá olyan helyen, ahol magas a zajszint, a hallható figyelmeztető jelzést egy az ajtón elhelyezett villogó jelzéssel is ki kell egészíteni.

24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .7.1 Minden gépi vezérlésű vízmentes tolóajtó:

- .1 függőleges vagy vízszintes irányban mozog
- .2 a .11 bekezdésre is figyelemmel a szabad szélessége szokásos esetben legfeljebb 1,2 méter. A hajózási hatóság engedélyezhet szélesebb ajtókat, de csak a hajó hatékony működéséhez szükséges mértékben, amennyiben figyelembe veszik a következő biztonsági intézkedéseket:
 - .2.1 a szivárgás elkerülése érdekében különösen az ajtók szilárdságára és a zárószervezetekre kell figyelni;
 - .2.2 az ajtót a B/5 kárzónán kívül kell elhelyezni;
 - .2.3 az ajtót zárva kell tartani, amikor a hajó a tengeren van;
- .3 fel van szerelve azokkal a szükséges berendezésekkel, amelyek villamos és hidraulikus energia vagy más, a hajózási hatóság által jóváhagyott energia felhasználásával nyitják és zárják azokat;
- .4 kézi vezérlésű szerkezettel is fel vannak szerelve. Így az ajtók mindkét oldaláról és egy a válaszfalfedélzet felett található, hozzáférhető helyről egy kar körbeforgatásával vagy más, hajózási hatóság számára elfogadhatóan biztonságos berendezéssel kézi vezérléssel is működtethetők. A forgatás vagy az elmozdítás irányát egyértelműen jelezni kell minden vezérlési helyzetben. A kézi vezérléssel működtetett ajtó bezárásának időtartama a hajó függőleges helyzetében nem haladhatja meg a 90 másodpercet;

- .5 olyan vezérléssel vannak felszerelve, amelyek lehetővé teszik, hogy az ajtókat mindkét oldalról gépi úton nyissák és zárják, valamint a parancsnoki hídon lévő központi vezérlőpultról bezárják;
- .6 a terület egyéb vészjelzőitől egyértelműen megkülönböztethető akusztikus figyelmeztető jelzést adó készülékkel vannak ellátva, amely megszólal, amikor az ajtót távvezérléssel gépi úton bezárják, legalább 5, de legfeljebb 10 másodpercig szól, mielőtt az ajtó mozgása megkezdődne, és folyamatosan hallható, amíg az ajtó teljesen be nem záródik. Kézi távvezérlés esetén elegendő, ha a hallható figyelmeztető jelzés csak akkor szólal meg, amikor az ajtó mozog. Az utastérben és olyan területeken, ahol magas a zajszint, a hajózási hatóság elrendelheti, hogy a hallható figyelmeztető jelzést egy az ajtónál elhelyezett villogó fényjelzéssel egészítsék ki;
- .7 a gépi vezérlés esetén a zárási sebesség viszonylag egyenletes legyen. A hajó függőleges helyzetében a záródás időtartama, amely akkor kezdődik, amikor az ajtó mozogni kezd, és annak teljes bezáródásáig tart, nem lehet rövidebb 20 másodpercnél, de nem haladja meg a 40 másodpercet.
- .7.2 A gépi vezérlésű vízmentes tolóajtókhoz szükséges villamos energiát a vészüzemi kapcsolótábláról kell biztosítani vagy közvetlenül, vagy egy a válaszfalfedélzet felett elhelyezett, erre kijelölt elosztótábláról; a hozzá kapcsolódó vezérlők, jelző és riasztó áramkörök áramellátását a vészüzemi kapcsolótábla biztosítja vagy közvetlenül, vagy egy a válaszfalfedélzet felett elhelyezett, erre kijelölt elosztótábla segítségével, az ellátásnak pedig automatikusan kell átváltania az átmeneti vészhelyzeti áramforrásra abban az esetben, ha a hajó főüzemi vagy vészüzemi áramforrása meghibásodik.
- .7.3 A gépi vezérlésű vízmentes tolóajtókat vagy:
- .1 egy központi hidraulikus rendszerrel kell felszerelni, amely két független áramforrással rendelkezik, amelyek mindegyike egy motorból és egy szivattyúból áll, és képes egyidejűleg bezárni az összes ajtót. Továbbá az egész berendezést megfelelő teljesítményű hidraulikus akkumulátorokkal kell kiegészíteni, amelyek legalább háromszor képesek működtetni minden ajtót, azaz nyitni-zárni-nyitni, 15°-os kedvezőtlen dőlés esetén. E működési folyamat akkor is elvégezhető kell hogy legyen, amikor az akkumulátor a szivattyúk kapcsolónyomásán van. Az alkalmazott folyadékot úgy kell megválasztani, hogy figyelembe vegyék azt a hőmérsékletet, amely a berendezés működése közben felléphet. A gépi vezérlőrendszert úgy kell megtervezni, hogy a lehető legkisebb legyen a valószínűsége annak, hogy a hidraulikus csőhálózat egynél több ajtó működését gátolva meghibásodjon. A hidraulikus rendszert fel kell szerelni a gépi vezérlésű rendszert kiszolgáló hidraulikus olajtartályok alacsony folyadékszintjét jelző riasztóberendezéssel és az alacsony gáznyomást jelző riasztóberendezéssel, illetve egyéb hatékony eszközzel, amely ellenőrzi a hidraulikus akkumulátorok áramveszteségét. E riasztóberendezéseknek hallható és látható jelzéseket kell adniuk, és a parancsnoki hídon lévő központi vezérlőpulton kell elhelyezni azokat; vagy
 - .2 minden ajtóhoz független hidraulikus rendszereket kell felszerelni, amelyek mindegyike egy motorból és egy szivattyúból áll, és képesek kinyitni és bezárni az ajtót. Továbbá egy megfelelő teljesítményű hidraulikus akkumulátort kell felszerelni, amely legalább háromszor képes működtetni az ajtót, azaz nyitni-zárni-nyitni, 15°-os kedvezőtlen dőlés esetén. E működési folyamatnak akkor is elvégezhetőnek kell lennie, amikor az akkumulátor a szivattyúk kapcsolónyomásán van. Az alkalmazott folyadékot úgy kell megválasztani, hogy figyelembe vegyék azt a hőmérsékletet, amely a berendezés működése közben felléphet. Az alacsony gáznyomást jelző riasztóberendezést, illetve a hidraulikus akkumulátorok áramveszteségének ellenőrzésére szolgáló egyéb hatékony eszközt kell felszerelni a parancsnoki hídon lévő központi vezérlőpulton. Az áramveszteség jelzését minden helyi vezérlőállásban meg kell oldani; vagy
 - .3 minden egyes ajtót egy független villamos rendszer és motor működtet, ahol minden áramforráshoz egy az ajtót nyitni és zárni képes motor tartozik. Az áramforrás alkalmas arra, hogy az átmeneti vészüzemi áramforrásból automatikusan áramellátást kapjon abban az esetben, ha a hajó főüzemi vagy a vészüzemi áramforrása meghibásodik, valamint megfelelő teljesítménnyel rendelkezik ahhoz, hogy legalább háromszor működtesse az ajtót, azaz nyissa-zárja-nyissa, 15°-os kedvezőtlen dőlés esetén.
- A .7.3.1., .7.3.2 és .7.3.3 alpontban meghatározott rendszerek esetében a következő rendelkezéseket kell meghozni:
- A gépi vezérlésű vízmentes tolóajtók áramellátását el kell választani minden más áramforrástól. A villamos vagy hidraulikus gépi vezérlőrendszerek meghibásodása, a hidraulikus működtető szerkezet kivételével, nem gátolhatja meg az ajtók kézi vezérlését.
- .7.4 A vezérlőkarokat a válaszfal mindkét oldalán legalább 1,6 méterre a padló felett úgy kell felszerelni, hogy az ajtón áthaladó személy egyszerre mindkét kart nyitott állapotban tudja tartani anélkül, hogy a zárószerkezetet véletlenül működésbe hozná. Az ajtókat nyitó és záró karok mozgásának iránya az ajtó mozgásának irányába esik, a mozgás irányát pedig egyértelműen jelezni kell. A lakóterekben lévő vízmentes ajtók hidraulikus vezérlőkarjait, amennyiben az ajtó bezárásának elindításához csak egyetlen mozdulat szükséges, úgy kell elhelyezni, hogy gyermekek ne hozzák azokat működésbe, pl. panelajtók mögött, legalább 170 cm-rel a fedélzet szintje fölött elhelyezett záró rúddal.

24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

Az ajtók mindkét oldalán egy táblát kell elhelyezni, amely útmutatást ad arról, hogyan kell az ajtórendszert működtetni. Az ajtók mindkét oldalán el kell helyezni egy-egy olyan táblát is, amely szöveggel és képekkel hívja fel a figyelmet arra a veszélyre, ha valaki az ajtó bezáródásakor az ajtónyílásban marad. E táblákat tartós anyagból kell elkészíteni és megfelelően rögzíteni kell azokat. Az útmutatás vagy a figyelmeztetés szövege azt is tartalmazza, hogy az adott ajtó mennyi idő alatt záródik be.

24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .7.5 A vízmentes ajtók villamos berendezései és alkatrészei, amennyire kivitelezhető, a válaszfalfedélzet fölé, valamint a veszélyeztetett területeken és tereken kívülre kerüljenek.
- .7.6 A kényszerből a válaszfalfedélzet alatt elhelyezett villamos alkatrészek burkolatának megfelelő védelmet kell biztosítani a víz behatolása ellen.
- .7.7 A villamos áramforrást, a vezérlő-, a jelző- és riasztó áramköröket olyan hibavédelemmel kell felszerelni, amelynek eredményeként az egyik ajtó áramkörében bekövetkező hiba nem okoz meghibásodást a többi ajtó áramkörében. Rövidzárlat vagy egy ajtó riasztó és jelzőrendszerében bekövetkező egyéb hiba nem vezethet az ajtó gépi vezérlésének károsodásához. A berendezéseket úgy kell kialakítani, hogy ha víz szívárog be a válaszfalfedélzet alatt elhelyezkedő villamos berendezésekbe, az ne okozza az ajtó kinyílását.
- .7.8 A gépi vezérlésű vízmentes tolóajtó távműködtető vagy vezérlő rendszerében bekövetkező egyetlen villamos hiba nem okozhatja az ajtó kinyílását. Az áramellátás folyamatosságát állandóan ellenőrizni kell a villamos áramkörnek azon a pontján, amely a .7.3 alpontban előírt motorokhoz a lehető legközelebb van. Az áramellátás megszűnése működésbe kell, hogy hozza a parancsnoki hídon lévő központi vezérlőpulton elhelyezett hallható és látható riasztójelzést.
- .8.1 A parancsnoki hídon lévő központi vezérlőpulton egy fő üzemmódkapcsolót kell elhelyezni, amelyet két üzemmódba lehet kapcsolni: a „helyi vezérlés” üzemmódban bármelyik ajtó a helyszínen nyitható, használat után pedig önműködő záródás nélkül zárható, míg az „ajtók zárva” üzemmód automatikusan bezár minden nyitva lévő ajtót. Az „ajtók zárva” üzemmód lehetővé teszi, hogy az ajtókat a helyszínen kinyissák, és önműködően visszazárja azokat a helyi vezérlőmechanizmus kioldása után. A kapcsolót általában a „helyi vezérlés” üzemmódra kell állítani. Az „ajtók zárva” üzemmódot csak vészhelyzetben vagy próba céljából használják.
- .8.2 A parancsnoki hídon lévő központi vezérlőpulton egy sematikus ábrát kell elhelyezni, amely mutatja minden egyes ajtó helyét, és jelzőfényel jelöli, hogy azok nyitva vagy zárva vannak-e. A piros fény jelzi, hogy az ajtó teljesen nyitva van, a zöld fény pedig azt, hogy az ajtó teljesen zárva van. Amennyiben az ajtót távműködtetéssel zárják, a piros fény villogással jelzi a közbenső állapotot. A jelző áramkör független az ajtók vezérlő áramköreitől.
- .8.3 A központi vezérlő helyről egyetlen ajtót se lehessen kinyitni távműködtetéssel.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .9.1 A hajózás során minden vízmentes ajtót zárva kell tartani, kivéve a .9.2 és .9.3 alpontban meghatározott esetek, amikor azok a hajó útja alatt is kinyithatók. A .11 alpontban engedélyezett 1,2 méternél szélesebb ajtók csak az ebben az alpontban meghatározott körülmények között nyithatók ki. Az e bekezdésnek megfelelően kinyitott ajtóknak készen kell állniuk arra, hogy azonnal bezárják azokat.
- .9.2 A hajó útja alatt akkor lehet kinyitni a vízmentes ajtót, ha az utasok vagy a személyzet halad át rajta, illetve amikor az ajtó közvetlen közelében folyó munkálatok azt szükségessé teszik. Az ajtót azonnal be kell zárni, amint az áthaladás befejeződött, illetve amikor a nyitást szükségessé tevő munkálat befejeződött.
- .9.3 A hajó útja alatt csak akkor maradhatnak nyitva a vízmentes ajtók, ha ez feltétlenül szükséges; például ha nyitva tartása elengedhetetlen a hajó gépeinek biztonságos és hatékony működéséhez, illetve hogy lehetővé tegyék az utasok számára, hogy korlátozás nélkül közlekedjenek a számukra biztosított terekben. Ezt a hajózási hatóság határozza meg, miután alaposan mérlegelte ennek a hajó üzemeltetésére és túlélőképességére gyakorolt hatását. Az így nyitva hagyható ajtót egyértelműen jelezni kell a hajó stabilitására vonatkozó információban és bármikor bezárhatóknak kell lennie.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .10.1 Amennyiben a hajózási hatóság megbizonyosodott arról, hogy nélkülözhetetlenek az ilyen ajtók, megfelelő szerkezeti felépítésű vízmentes ajtókat lehet beépíteni a fedélzeti terekben a rakományt elválasztó vízmentes válaszfalakba. Ezek lehetnek

oldalpántos, gördülő vagy tolóajtók, de nem lehetnek távvezérlésűek. A vízmentes ajtókat lehetőleg magasan és a kivitelezhető legnagyobb távolságban kell elhelyezni a héjlemezeléstől, a külső függőleges éleik távolsága a héjlemezeléstől azonban nem lehet kisebb mint a hajó szélességének egyötöde, amely távolságot a legmagasabb térfelosztási merülésvonal szintjén elhelyezkedő tengelyvonalától derékszögben mérik.

.10.2 Ezen ajtókat a hajó indulása előtt be kell zárni, és a hajó útja folyamán zárva kell tartani; a hajónaplóba be kell jegyezni azt az időpontot, amikor az ajtókat a kikötőben kinyitják, illetve a kikötő elhagyása előtt bezárják. Amennyiben a hajó útja során valamelyik ajtó hozzáférhetővé válik, olyan szerkezettel kell felszerelni, amely megakadályozza a jogosulatlan kinyitást. Amennyiben ezen ajtók beépítése szükséges, a hajózási hatóság ellenőrzi különösen az ajtók számát és felszerelését.

.11 A géptér kivételével sehol nem engedélyezett leszerelhető lemezek alkalmazása a válaszfalakon. E lemezeknek mindig a helyükre kell kerülniük, mielőtt a hajó elhagyja a kikötőt, a hajó útja során pedig nem szabad eltávolítani azokat a helyükről, csak sürgős szükséghelyzetben a hajóparancsnok belátása szerint. A hajózási hatóság fő keresztirányú válaszfalanként csak egy, a .7.10.2 alponthan meghatározottnál nagyobb gépi vezérlésű vízmentes tolóajtó beépítését engedélyezheti a leszerelhető lemezek helyettesítésére, amennyiben ezen ajtókat bezárják, mielőtt a hajó elhagyná a kikötőt, a hajó útja során pedig - sürgős szükséghelyzet kivételével, a hajóparancsnok belátása szerint - zárva tartják. Ezen ajtóknak nem kell megfelelniük a 7.1.4 bekezdés követelményeinek, amelyek előírják, hogy az ajtó a kézi vezérléssel 90 másodperc alatt teljesen bezárható legyen. Az ajtók kinyitásának és bezárásának időpontját, akár a tengeren van a hajó, akár a kikötőben, be kell jegyezni a hajónaplóba.

14. A tehergépjárműveket és kísérő személyzetüket szállító hajók (R 16)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 E pont olyan személyhajókra vonatkozik, amelyeket tehergépjárművek és kísérő személyzet szállítására terveztek vagy alakítottak át.

.2 Amennyiben az e hajókon az utasok teljes létszáma, beleértve a járműveket kísérő személyeket is, nem haladja meg az $N = 12 + A/25$ számot, ahol A a tehergépjárművek rakodására szolgáló teljes fedélzeti terület (négyzetméterben), és ahol e terek szabad magassága rakodási helyen és a bejáratnál legalább 4 méter, a vízmentes ajtókra vonatkozó 13. pont .10 bekezdésének rendelkezései érvényesek, azzal a kivétellel, hogy az ajtókat a rakodóttereket elválasztó vízmentes válaszfalakon bármilyen magasságban be lehet építeni. Ezenkívül a parancsnoki hídon egy olyan jelzőrendszert kell elhelyezni, amelyik automatikusan jelzi az ajtók bezáródását és megfelelő rögzítését.

.3 Amikor e fejezet rendelkezéseit alkalmazzák e hajókra, akkor az N az utasoknak azt a maximális számát jelenti, amelyre a hajó bizonyítványát e pontnak megfelelően kiállították.

15. Nyílások a peremvonal alatti héjlemezelésben (R 17)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 A héjlemezelésben lévő nyílások számát a hajó szerkezeti felépítésének és megfelelő üzemeltetésének megfelelően a lehető legkevesebbre kell csökkenteni.

.2.1 Szükséges, hogy a héjlemezelésben lévő nyílások záró berendezéseinek felszerelése és hatékonysága megfeleljen annak az alkalmazásnak és elhelyezésnek, ahol felszerelik azokat.

.2.2 A merülésvonalokról szóló hatályos nemzetközi egyezmény követelményeire is figyelemmel oldalablakok nem szerelhetők fel olyan helyre, ahol az ablak alsó párkánya a hajó oldalán a válaszfalfedélzettel párhuzamosan meghúzott vonal alá esik, s amelynek legalacsonyabb pontja a hajó szélességének 2,5%-ára, vagy 500 mm-re van a legmagasabb térfelosztási merülésvonal felett, attól függően, hogy melyik érték a nagyobb.

.2.3 Minden oldalablakot, amelynek párkánya a peremvonal alá esik, szerkezetileg úgy kell kialakítani, hogy hatékonyan megakadályozza, hogy azt a hajóparancsnok hozzájárulása nélkül bárki kinyithassa.

.2.4 Ahol a fedélközben a .2.3 alponthan meghatározott oldalablakok párkánya a hajó oldalán a válaszfalfedélzettel párhuzamosan húzott vonal alá esik, amelynek legalacsonyabb pontja a hajó kifutásakor a vízszinttől számított 1,4 méter plusz a hajó szélességének 2,5%-a, az adott fedélzetközben lévő összes oldalablakot vízmentesen be kell zárni és zárva kell tartani, mielőtt a hajó elhagyja a kikötőt, és addig nem is szabad kinyitni, amíg a hajó be nem fut a következő kikötőbe. E bekezdés alkalmazásakor szükség esetén az édesvizek tekintetében megfelelő engedély alkalmazható.

.2.5 Az oldalablakokat és az ablakfedeleket, amelyekhez a hajó útja során nem lehet hozzáférni, be kell zárni és rögzíteni, mielőtt a hajó elhagyja a kikötőt.

- .3 A héjlemezelésben lévő vízfolyó kivágások, a kiömlőnyílások és egyéb hasonló nyílások számát a lehető legkisebbre kell csökkenteni vagy úgy, hogy egy elvezető nyíláshoz a lehető legtöbb kiömlőnyílás csatlakozik, vagy pedig más megfelelő módon.
- .4 A héjlemezelésben lévő minden bemenő és kiömlő nyílást hatékony és hozzáférhető berendezésekkel kell ellátni, hogy megakadályozzák a víz esetleges bejutását a hajóba.
- .4.1 Az LL Egyezmény követelményeire is figyelemmel - az .5 alpontban foglaltakat nem érintve - minden olyan kiömlő nyílást, amely a peremvonal alatti terekből a héjlemezelésen keresztül vezet, vagy egy a válaszfalfedélzetről működtetett, biztos zárást nyújtó szerkezettel felszerelt önműködő visszacsapó szeleppel látják el, vagy pedig két önműködő, zárószerkezet nélküli visszacsapó szeleppel, amennyiben a hajótesten belüli szelepet a legmagasabb térfelosztási merülésvonal felett helyezték el, és az üzemeltetés során is hozzáférhető vizsgálat céljából.
- Ahol a szelepet zárószerkezettel látják el, a válaszfalfedélzet feletti vezérlőhelynek mindig hozzáférhetőnek kell lennie, a szerkezetet pedig egy olyan berendezéssel kell felszerelni, amely jelzi a szelep nyitott vagy zárt állapotát.
- .4.2 Az LL Egyezmény követelményeit kell alkalmazni a peremvonal feletti terekből a héjlemezelésen keresztül vezető elvezető nyílásokra.
- .5 A géptérben a gépek működéséhez szükséges tengeri, fő- és segédüzemi bemenő és kiömlő nyílásokat könnyen hozzáférhető szelepekkel kell felszerelni a csövek és a héjlemezelés, illetve a csövek és a héjlemezeléshez épített szekrények között. A szelepek lehetnek helyi vezérlésűek, s olyan jelzőberendezéssel kell ellátni azokat, ami mutatja, hogy a szelep nyitva vagy zárva van-e.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .1 A fenékszelepek kézi kerekei vagy karjai könnyen hozzáférhetőek legyenek. A fenékszelepként használt szelepek a kézi kerék óramutató járásával azonos irányba történő forgatásával legyenek zárhatók.
- .2 A hajóoldalon a kazánok vizét lefűvő kiöntő nyílások csapjait vagy szelepeit könnyen hozzáférhető helyen és nem a héjlemezelés alatt kell felszerelni. A csapokat vagy szelepeket úgy kell megtervezni, hogy könnyen látható legyen rajtuk, nyitva vagy zárva vannak-e. A csapokat biztonsági lemezzel kell ellátni annak érdekében, hogy a mozgókart ne lehessen levenni, amikor a csap nyitva van.
- .3 A csőrendszereket, azaz a fenékvíz- és ballasztrendszer, az tűzolóanyag és kenőolaj rendszert, a tűzoltó és lefolyó rendszert, a hűtővíz- és szennyvízrendszer csapjait és szelepeit rendeltetésüknek megfelelően egyértelműen meg kell jelölni.
- .4 A többi kiömlő csövet, amennyiben a legmagasabb térfelosztási merülésvonal alatt helyezkednek el, megfelelő záró szerelvényekkel kell ellátni a hajóoldalon; amennyiben a legmagasabb térfelosztási merülésvonal felett helyezkednek el, közönséges vihar szeleppel szerelik fel. A szelepek mindkét esetben elhagyhatók, ha WC-k és mosdókagylók közvetett kiömlő csöveihez és a mosdóhelyiségek padló lefolyóihoz a héjlemezelés vastagságával azonos vastagságú csöveket használnak, amelyeket zárólemezzel látnak el, vagy egyéb módszerrel védik a vízbetörés ellen. A csövek falvastagságának azonban nem kell meghaladnia a 14 mm-t.
- .5 Amennyiben a szelep közvetlen zárószerkezettel van felszerelve, annak a helynek, ahonnan vezérelhető, mindig könnyen hozzáférhetőnek kell lennie, a szelep zárt vagy nyitott állapotának láthatónak kell lennie.
- .6 Amennyiben a közvetlen zárószerkezettel felszerelt szelepeket a géptérben helyezték el, elegendő, ha azok arról a helyről vezérelhetők, ahová felszerelték azokat, amennyiben ez a hely minden körülmény között jól hozzáférhető.
- .6 A héjazat minden szerelvénye és az összes szelep, amelyre e pont vonatkozik, acélból, bronzból vagy más jóváhagyott tartós anyagból készüljön. A közönséges öntöttvasból vagy hasonló anyagból készült szelepek használata nem engedhető meg. Minden csőnek, amelyre e szabály vonatkozik, acélból vagy más jóváhagyott anyagból kell készülnie, hogy megfeleljen a hajózási hatóság elvárásainak.
- .7 A peremvonal alatt lévő bejáró- és rakodónyílásoknak megfelelő szilárdságúnak kell lennie. A kihajózás előtt vízmentesen le kell zárni, a hajó útja során pedig zárva kell tartani ezeket.
- .8 A rakodónyílások kialakítása során figyelembe kell venni, hogy legsó pontjuk nem lehet a legmagasabb térfelosztási merülésvonal alatt.

16. A személyhajók peremvonal feletti vízmentessége (R 20)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 Minden ésszerű és kivitelezhető intézkedést meg kell hozni annak érdekében, hogy korlátozzák a víz bejutását és szétáradását a válaszfalfedélzet felett. Ezek közé tartozik a részleges válaszfalak vagy merevítő bordák alkalmazása. Amennyiben részleges vízmentes válaszfalakat vagy merevítő bordákat szerelnek a válaszfalfedélzetre a fő térfelosztási válaszfalak fölé vagy azok közelébe, azokat vízmentesen kell a héjlemezeléshez és a válaszfalfedélzethez bekötni annak érdekében, hogy korlátozzák a víz átfolyását a fedélzeten, ha a hajó sérült állapotban megdől. Ahol a részleges vízmentes válaszfalak nem közvetlenül az alattuk lévő válaszfalhoz csatlakoznak, a köztük lévő válaszfalfedélzetet teljesen vízmentessé kell tenni.
- .2 A válaszfalfedélzetnek vagy a felette lévő fedélzetnek időjárásállónak kell lennie. A nyitott fedélzet minden nyílását megfelelő magasságú és szilárdságú nyíláskeret védi, és mindegyiket olyan hatékony szerkezettel kell ellátni, amely biztosítja a gyors és időjárásálló záródást. A habvédlemez nyílásait, a nyitott rácsokat és a vízlefolyó kivágásokat úgy kell felszerelni, hogy szükség esetén a nyitott fedélzet bármilyen időjárás mellett gyorsan megszabadítható legyen a víztől.
- .3 A B. kategóriájú meglévő hajókon a felépítményben végződő légzőcsövek nyitott végének legalább egy méterrel a merülésvonal felett kell lenniük a hajó 15°-os dőlése esetén, illetve az elárasztás közbeeső szakaszainak közvetlen számítások szerinti legnagyobb dőlésszöge esetén, attól függően, melyik érték a nagyobb. A nem az olajtartályokból kivezető légzőcsövek a felépítmény oldalán is kivezethetők. E bekezdés rendelkezéseit az LL Egyezmény rendelkezéseinek sérelme nélkül kell alkalmazni.
- .4 Az oldalablakok, a bejáró- és rakodónyílások ajtóit és más, a nyílások bezárására szolgáló, a peremvonal felett a héjlemezelésben lévő berendezések tervezésének és kivitelezésének hatékonyaknak, és megfelelően szilárdnak kell lennie, tekintettel azokra a terekre, ahol felszerelik azokat, továbbá a legmagasabb térfelosztási merülésvonalhoz viszonyított helyzetükre.
- .5 Minden, a válaszfalfedélzet feletti első fedélzet alatti térben elhelyezett oldalablakot olyan belső ablakfedéllel kell ellátni, amely könnyen és hatékonyan zárható, és biztosítja a vízmentességet.

17. A rakomány berakodó kapuinak zárása (R 20-1)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A következő, peremvonal felett elhelyezkedő ajtókat be kell zárni, mielőtt a hajó kifut és zárva kell tartani, amíg a hajó el nem éri a következő horgonyzóhelyet:
 - .1 a héjlemezelésben vagy a kapcsolódó felépítmények falain lévő rakodókapukat;
 - .2 az orrész nyílászáróit az .1.1 alponban előírtaknak megfelelően;
 - .3 a kollíziós válaszfalakon elhelyezett rakodókapukat;
 - .4 azokat az időjárásálló rámpákat, amelyek az .1.1-1.3 alponban meghatározott nyílásoknak megfelelő záró berendezést alkotnak. Amennyiben egy ajtót sem kinyitni sem bezárni nem lehet, amíg a hajó a kikötőhelyen tartózkodik, akkor ezt az ajtót ki lehet nyitni és nyitva lehet hagyni, miközben a hajó a kikötőhely felé közeledik, vagy elhagyja azt, de csak az ahhoz szükséges mértékben, hogy az ajtó azonnal működtethető legyen. A belső mellső kaput minden esetben zárva kell tartani.
- .2 Az .1.1 és .1.4 bekezdés sérelme nélkül a hajózási hatóság felhatalmazhatja a parancsnokot, hogy belátása szerint egyes ajtókat ki lehessen nyitni, amennyiben ez a hajó üzemeltetése, az utasok fedélzetre szállása vagy kiszállása szempontjából szükséges, feltéve, hogy a hajó biztonságosan horgonyozik, és az ajtók kinyitása a hajó biztonságát nem veszélyezteti.
- .3 A parancsnoknak biztosítania kell, hogy egy olyan hatékony rendszert hoznak létre, amely az .1 alponban meghatározott ajtók zárását és nyitását ellenőrzi és jelzi.
- .4 Mielőtt a hajó kifutna, a parancsnoknak biztosítania kell, hogy a 22. pontban előírtak szerint bejegyzik a hajónaplóba az .1 alponban meghatározott ajtók utolsó bezárásának időpontját és a .2 bekezdésnek megfelelően az egyes ajtók kinyitásának időpontját.

17-1 Vízmentesség a Ro-Ro fedélzettől (válaszfalfedélzet) az alatta elhelyezkedő terekig (R 20-2)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ RO-RO SZEMÉLYHAJÓK:**

- .1.1 Az .1.2 és .1.3 bekezdésre is figyelemmel a válaszfalfedélzet alatti terekbe vezető összes nyílást úgy kell elhelyezni, hogy legalacsonyabb pontjuk legalább 2,5 méterrel a válaszfalfedélzet felett legyen;
- .1.2 ahol a válaszfalfedélzet alatti terekbe vezető járműrámpákat szerelnek fel, azok nyílását időjárásállóan zárni kell, hogy megakadályozza a víz bejutását az alatta lévő terekbe, a parancsnoki hídon pedig ezekkel összekötött riasztó- és jelzőberendezést kell elhelyezni;
- .1.3 a hajózási hatóság engedélyezheti a különleges, a válaszfalfedélzet alatti terekbe vezető nyílások kialakítását, amennyiben azok a hajó alapvető működéséhez, pl. a gépek és a raktárkészlet mozgatásához feltétlenül szükségesek, továbbá vízmentesen zárhatók, riasztóberendezéssel vannak ellátva, állapotukat pedig jelzőberendezés mutatja a parancsnoki hídon;
- .1.4 az .1.2 és .1.3 alpontban meghatározott nyílásokat be kell zárni, mielőtt a hajó elhagyja a kikötőhelyet, és zárva kell tartani, amíg a hajó el nem éri a következő kikötőhelyet;
- .1.5 a parancsnoknak biztosítania kell, hogy egy olyan hatékony rendszert hoztak létre, amely az .1.2 és .1.3 alpontban meghatározott nyílások zárását és nyitását ellenőrzi és jelzi;
- .1.6 mielőtt a hajó kifutna, a parancsnoknak biztosítania kell, hogy a II-1. fejezet B részének 22. pontjában foglaltak szerint bejegyezzék a hajónaplóba az .1.2 és .1.3 alpontban meghatározott nyílások utolsó bezárásának időpontját.
- .1.7 a 40 méternél rövidebb C. kategóriájú új Ro-Ro személyhajók és a D. kategóriájú új Ro-Ro személyhajók az .1.1-.1.6 bekezdés helyett a .2.1-.2.4 bekezdés követelményeit is teljesíthetik, amennyiben a nyíláskereteik és küszöbeik magassága a nyitott Ro-Ro rakományfedélzeteken legalább 600 mm, a zárt Ro-Ro rakományfedélzeteken pedig legalább 380 mm.

B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ RO-RO SZEMÉLYHAJÓK:

- .2.1 A Ro-Ro fedélzet alatti terekbe vezető összes járatnak időjárásállóan zárhatónak kell lennie, a parancsnoki hídon pedig olyan berendezést kell elhelyezni, amely mutatja, hogy a nyílás nyitva vagy zárva van-e;
- .2.2 a nyílásokat be kell zárni, mielőtt a hajó bármilyen célból elhagyja a kikötőhelyet, és zárva kell tartani, amíg a hajó el nem éri a következő kikötőhelyet;
- .2.3 a .2.2. bekezdés rendelkezéseinek sérelme nélkül a hajózási hatóság engedélyezheti, hogy az út során egyes járatokat kinyissák, de csak annyi időre, amely az átjutáshoz, vagy szükség esetén a hajó alapvető üzemeltetéséhez szükséges;

17-2 A Ro-Ro fedélzetekre vezető nyílások (R 20-3)**MINDEN RO-RO SZEMÉLYHAJÓ:**

A parancsnoknak, vagy a kijelölt tisztnak biztosítania kell, hogy a parancsnok vagy a kijelölt tiszt kifejezett hozzájárulása nélkül egyetlen utas se juthasson be egy zárt Ro-Ro fedélzetre, amikor a hajó úton van.

17-3 A válaszfalak bezárása a Ro-Ro fedélzeten (R 20-4)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ RO-RO SZEMÉLYHAJÓK:**

- .1 Minden kereszt- és hosszirányú válaszfalnak, amely hatékonyan elhatárolja a Ro-Ro fedélzeten összegyűlt tengervizet, a helyén rögzítve kell lennie, mielőtt a hajó elhagyja a kikötőt és a helyén kell maradnia, amíg a hajó el nem éri a következő kikötőhelyet.
- .2 Az .1 bekezdés rendelkezéseinek sérelme nélkül a hajózási hatóság engedélyezheti, hogy az út során a válaszfalak egyes járatait kinyissák, de csak annyi időre, amely az áttutáshoz, illetve szükség esetén a hajó alapvető üzemeltetéséhez szükséges.

18. Stabilitási információ (R 22)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:**

- .1 Minden személyhajót elkészülte után döntésp próbának kell alávetni, amely alapján meghatározzák a stabilitási jellemzőit. A parancsnokot el kell látni a szükséges, a hajózási hatóság által jóváhagyott információval, amely alapján gyorsan és egyszerűen pontos képet kap a hajó stabilitásáról különböző üzemi körülmények között.
- .2 Amennyiben olyan változtatásokat hajtanak végre a hajón, amelyek lényegesen befolyásolják a parancsnoknak átadott stabilitási információkat, akkor az adatokat pontosítani kell. Szükség esetén a hajón újra döntésp próbát kell végezni.
- .3 Öt évet meg nem haladó időszakonként ellenőrizni kell a hajó saját tömegét annak felülvizsgálata érdekében, hogy nem változott-e a hajó terheletlen állapotban mért vízkiszorítása és hosszirányú súlypontja. A hajót újra döntésp próba alá kell vetni, amennyiben a jóváhagyott stabilitási információval összevetve a terheletlen hajó eredeti vízkiszorításhoz képest 2%-ot meghaladó eltérést, illetve hosszirányú súlypont tekintetében a hajó hosszának 1%-át meghaladó eltérést állapítanak meg, illetve ekkora eltérések feltételezhetők.
- .4 A hajózási hatóság engedélyezheti, hogy eltekintsenek egyes hajók döntésp próbájától, amennyiben rendelkezésre állnak egy testvérhajó döntésp próbájának alapvető stabilitási adatai, a hajózási hatóság pedig megbizonyosodik arról, hogy ezekből az alapadatokból egyértelműen megállapíthatóak a mentességet élvező hajó stabilitási adatai.
5. Amennyiben egy pontos döntésp próba elvégzése nem kivitelezhető, a hajó üres vízkiszorítását és súlypontját a hajó saját tömegének ellenőrzésével, pontos számítások útján kell meghatározni. Figyelembe kell venni a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó 2000. évi szabályzat 2.7. szakaszában található információkat.

19. Havariaterv (R 23)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:**

A hajóért felelős tiszt tájékoztatására állandóan kifüggesztett tervrajzokat kell elhelyezni, amelyek minden fedélzetre és raktérre vonatkozóan egyértelműen jelzik a vízmentes terek határait az azokban található nyílásokat a zárószervezetekkel együtt, a vezérlőberendezéseik elhelyezkedését, valamint a vízbeáramlás következtében bekövetkező dőlés kiegyenlítéséhez szükséges rendelkezéseket. A hajó tisztjeit pedig el kell látni az előbb említett információkat tartalmazó útmutatóval.

20. A hajótest és a fedélzet feletti építmények sértetlensége, kármegelőzés és ellenőrzés (R 23-2)

- .1 A parancsnoki hídon az összes héjlemezelen lévő ajtó, rakodókapu és olyan zárószervezet számára jelzőberendezést kell elhelyezni, amelyek nyitva maradása vagy nem megfelelő rögzítése esetén a különleges kategóriájú terek vagy a Ro-Ro raktér elárasztódhat. A jelzőrendszert üzembiztosan kell megtervezni, és látható vészjelzést kell adnia, ha az ajtó nem záródott be teljesen, vagy a rögzítő berendezések egyike nincs a helyén és nincs bezárva teljesen, továbbá hangjelzést kell adnia akkor, ha az ajtó vagy valamelyik zárószervezet kinyílik, illetve a biztosító berendezés kioldódott. A parancsnoki hídon lévő jelzőtáblán egy „kikötő/tengeri út” üzemmódválasztó kapcsolót kell elhelyezni, amely hangjelzést ad a parancsnoki hídon, ha a hajó úgy hagyja el a kikötőt, hogy a mellő kapuk vagy belső kapuk, a far-rámpa vagy egyéb, a külhídon lévő ajtó nincs bezárva, illetve valamelyik zárószervezet nincs a megfelelő helyzetben. A jelzőrendszer áramellátásának függetlennek kell lennie az ajtók

vezérlését és rögzítését ellátó áramforrástól. A meglévő hajóknak a hajózási hatóság által jóváhagyott jelzőrendszereit nem kell megváltoztatni.

- .2 Kamerás ellenőrzőrendszert és a vízszivárgás-érzékelő rendszert kell kiépíteni, hogy a parancsnoki hídon és a géptéri vezérlőállásban jelezze a belső és külső mellső kapuk, a hátsó kapuk vagy egyéb, a külhéjon lévő ajtók szivárgását, amely a különleges kategóriájú terek, illetve a Ro-Ro raktér elárasztásához vezethet.
- .3 A különleges kategóriájú tereket és a Ro-Ro rakodótereket rendszeres őrzéssel ellenőrizni kell, valamint hatékony eszközökkel, mint például kamerás ellenőrző rendszerrel, kell megfigyelni annak érdekében, hogy a hajó útja alatt kedvezőtlen időjárási körülmények között is észleljék a járművek mozgását, illetve az utasok illetéktelen behatolását az említett terekbe.
- .4 A használati útmutatót, amely azoknak a külhéjon lévő ajtóknak, rakodó kapuknak és egyéb zárószervezeteknek a zárásával és rögzítésével kapcsolatos, amelyek nyitva maradásuk vagy nem megfelelően rögzítésük esetén a különleges kategóriájú terek vagy a Ro-Ro raktér elárasztásához vezethetnek, a hajón kell tartani és a megfelelő helyen ki kell függeszteni.

21. A vízmentes ajtók jelzése, időszakos működtetése és szemléje, stb. (R 24)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A vízmentes ajtók, az oldalablakok, szelepek és a fedélzeti vízlefolyó kivágások zárószervezetének működését hetente végzett gyakorlat keretében ellenőrizni kell.
- .2 A fő keresztirányú válaszfalon elhelyezett összes, a tengeren használt vízmentes ajtót naponta működtetni kell.
- .3 A tengeri út során rendszeresen, hetente de legalább hetente egyszer ellenőrizni kell a vízmentes ajtókat és az összes hozzájuk kapcsolódó szerkezetet és jelzőberendezést, az összes olyan szelepet, amelyet el kell zárni a terek vízmentesítése érdekében, valamint az összes olyan szelepet, amelynek a működése szükséges a havaria átkötésekhez a hajó megsérülése esetén.
- .4 Ezeket a szelepeket, ajtókat és szerkezeteket megfelelő jelöléssel kell ellátni, hogy a lehető legnagyobb biztonság elérése érdekében megfelelően használhatóak legyenek.

22. Bejegyzések a hajónaplóba (R 25)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 Az oldalpántos ajtókat, leszerelhető lemezeket, oldalablakokat, bejárókat, rakodónyílásokat és más nyílásokat, amelyeket e szabályok szerint a hajó útja alatt zárva kell tartani, be kell zárni, mielőtt a hajó kifut a kikötőből. A zárás és nyitás (amennyiben e szabályok szerint ez megengedett) időpontját a hajónaplóba be kell jegyezni.
- .2 A 21. pontban előírt összes gyakorlatot és szemlét be kell jegyezni a hajónaplóba, külön megemlítve az összes feltárt hibát.

23. Emelhető gépjárműfedélzetek és rámpák

A., B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

Azokon a hajókon, amelyek személyszállító gépjárművek szállítására alkalmas függesztett fedélzettel vannak felszerelve, a szerkezet, a belső szerkezet kialakítása és az üzemeltetés a hajózási hatóság által megszabott intézkedéseknek megfelelően történik. A szerkezet tekintetében elismert tanúsító szervezet erre vonatkozó előírásait kell alkalmazni.

24. Fedélzeti korlátok

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT A., B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

1. Azokon a külső fedélzeteken, amelyeken az utasok közlekedhetnek, és ahol nincs megfelelő magasságú habvéd, a fedélzet felett legalább 1100 mm magasságú korlátokat kell felszerelni, amelyek megakadályozzák, hogy az utasok véletlenül leessenek a fedélzetről, kialakításuk és tervezésük pedig olyan, hogy azokra nem lehet felmászni.
2. A külső fedélzeteken lévő lépcsőket és pihenőket is hasonló korlátokkal kell felszerelni.

C. RÉSZ

GÉPI BERENDEZÉSEK

1. Általános (R 26)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A gépi berendezéseket, a kazánokat és egyéb nyomástartó edényeket, a hozzájuk kapcsolódó csővezetékrendszereket és szerelvényeket úgy kell felszerelni és olyan védelemmel kell ellátni, hogy a hajó fedélzetén tartózkodó személyeket a lehető legkisebb mértékben veszélyeztessék a mozgógépelemek, forró felületek és más hasonló veszélyforrások.
- .2 Olyan berendezéseket kell kiépíteni, amelyekkel a főgépek üzemszerű működése még abban az esetben is fenntartható vagy helyreállítható, ha az egyik fontos segédberendezés működésképtelenné válik.
- .3 Megfelelő berendezésekkel biztosítani kell, hogy a leállt hajón a gépeket külső segítség nélkül is működésbe tudják hozni.

B. ÉS C. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .4 A hajóba épített, a hajó hajtása és biztonsága szempontjából alapvető fontosságú főgépeket és azok segédüzemi berendezéseit úgy kell megtervezni, hogy azok a hajó egyenes úszáshelyzetében, statikus körülmények között 15°-os dőlés, dinamikus körülmények között (oldalirányú lengés, ringás) 22,5°-os dőlés, illetve ha a hajó egyidejűleg dinamikus dől orr- és farirányba 7,5°-os szögig (bukdácsolás), akkor is működjenek.

A., B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .5 Megfelelő berendezéseket kell kialakítani annak érdekében, hogy a hajtóműveket és a hajócsavart vészhelyzetben is le lehessen állítani egy olyan helyről, amely a géptéren/gépvezérlő ternen kívül esik, például a nyílt fedélzetről vagy a kormányházból.

2003. JANUÁR 1-JÉT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

- .6 A tüzelőanyag-, az ülepítő- és a kenőolajtartályok szellőzőcsöveit úgy kell elhelyezni és kialakítani, hogy a tenger- és esővíz még akkor se szívároghasson be, ha a szellőzőcső eltörik. A hajtáshoz, a létfontosságú rendszerekhez szükséges, a fedélzeten használt folyékony tüzelőanyag minden típusa számára két tartályt kell kialakítani, amelyek befogadóképessége B. kategóriájú hajóknál legalább 8 órára, a C. és D. kategóriájú hajók esetében pedig a hajtómű tartós maximális megterhelése és a generátor normál tengeri üzemi terhelése mellett legalább 4 órára elegendő.

2. Belső égésű motorok (R 27)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A 200 mm-es hengerátmérőjű vagy $0,6 \text{ m}^3$ vagy annál nagyobb forgattyúház-térfogatú belső égésű motorok forgattyúházát megfelelő típusú és teljesítményű túlnyomáscsökkentő szeleppel kell felszerelni. A túlnyomáscsökkentő szelepeket úgy kell elhelyezni és olyan berendezésekkel kell felszerelni, hogy olyan irányba bocsássák ki a kipufogógázokat, hogy a személyzet megsérülésének veszélye a lehető legkisebb legyen.

3. Fenékvízszivattyú rendszer (R 21)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1.1 Hatékony fenékvíz-szivattyúzós rendszert kell felszerelni, amely képes bármelyik vízmentes térből kiszivattyúzni a vizet, kivéve azokat a tereket, amelyek az édesvíz, a ballasztvíz, a tüzelőanyag vagy folyékony rakomány állandó tárolására szolgálnak, és amelyeket más hatékony szivattyúzós berendezésekkel láttak el. Hatékony berendezéseket kell kialakítani a szigetelt rakterek vízmentesítésére is.
- .1.2 Amennyiben megfelelően csatlakoznak a fenékvíz-szivattyúzós rendszerhez, az egészségügyi, ballaszt- és általános rendeltetésű szivattyúk is megfelelnek független hajtású gépi fenékvíz-szivattyúnak.
- .1.3 A tüzelőanyag-tartályokban vagy azok alatt, illetve a kazántérben vagy a géptérben - ideértve azokat a tereket is, ahol az olajülepítő tartályok vagy a tüzelőanyag-szivattyúzós egységek találhatók - az alkalmazott fenékvíz-csővezeteket acélból vagy más alkalmas anyagból kell elkészíteni.

.1.4 A fenékvíz- és ballasztvíz-szivattyúzó rendszereket úgy kell kialakítani, hogy megakadályozzák, hogy a tengerből és a ballasztvíz-tartályokból a víz a rakomány- vagy géptérbe, illetve egyik térből a másikba jusson. Meg kell akadályozni, hogy a fenékvíz és ballasztvíz csatlakozással ellátott magastartályt véletlenül tengervíz árhassa el, illetve hogy a fenékvízszivattyú kiürítse, amikor vízballasztot tartalmaz.

.1.5 Az összes, a fenékvíz-szivattyúzó rendszerrel kapcsolatban álló elosztószekrényt és kézi vezérlési szelepet úgy kell elhelyezni, hogy azok rendes körülmények között hozzáférhetőek legyenek.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1.6 A válaszfalfedélzeten elhelyezkedő zárt rakományterek vízelvezetését meg kell oldani.

.1.6.1 Ahol a válaszfalfedélzetig tartó szabadoldal olyan kialakítású, hogy a fedélzet széle víz alá merül, ha a hajó 5°-nál jobban megdől, a 15. pont követelményeinek megfelelően kellő számú és méretű fedélzeti vízfolyó kivágással kell megoldani a vízelvezetést, amelyek közvetlenül kivezetik a vizet a hajóról.

.1.6.2 Ahol a szabadoldal olyan kialakítású, hogy a fedélzet széle 5°-os vagy annál kisebb szögű dőlés esetén víz alá merül, a válaszfalfedélzet zárt rakodótereinek vízelvezetését úgy kell megoldani, hogy a víz olyan megfelelő térfogatú térbe/terekbe folyjon, amelyek a magas vízszintet kimutató jelzőrendszerrel rendelkeznek, és megfelelő berendezésekkel vannak felszerelve, amelyek közvetlenül elvezetik a vizet a hajóból. Emellett biztosítani kell, hogy:

.1 a fedélzeti vízfolyó kivágások száma, mérete és elhelyezése megakadályozza, hogy túl sok szabad víz gyűljön össze;

.2 az e pontban előírt szivattyúzó berendezésekkel kapcsolatban figyelembe veszik az állandó nyomású, vízpermetező tűzoltó berendezés követelményeit;

.3 a benzinnel vagy egyéb veszélyes anyaggal szennyezett vizet ne a gépterekbe vagy tűzveszélyes terekbe vezessék; és

.4 ott, ahol a zárt rakománytereket szén-dioxiddal működő tűzoltórendszer védi, a fedélzeti vízfolyó kivágásokat olyan berendezésekkel szerelik fel, amelyek megakadályozzák az oltóanyag elszivárgását.

A., B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1.6.3 A Ro-Ro fedélzetek és a gépjárműfedélzetek vízelvezetésének olyannak kell lennie, hogy a fedélzeti vízfolyó kivágások a hajó jobb és bal oldalán be tudják fogadni a vízfüggöny készülékekből, és a tűzoltó szivattyúktól származó vizet, figyelembe véve a hajó dőlését és úszáshelyzetét.

.1.6.4 Amennyiben az utastér és a személyzeti lakóhelyiségek vízpermetező berendezéssel és tűzcsapokkal vannak felszerelve, azokban megfelelő számú vízfolyó kivágást kell elhelyezni, amelyek be tudják fogadni a helyiségekben lévő sugárcsőekkel és a két szórófejes tűzoltótömlővel történő tűzoltásból származó vizet. A vízfolyó kivágásokat a legalkalmasabb helyen, például a sarkokban kell elhelyezni.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.2.1 Az .1.1 alpontban előírt fenékvízszivattyú rendszernek a sérülés után minden gyakorlatilag elképzelhető körülmény között működőképesnek kell lennie akkor is, ha a hajó megdőlt. Ezért általában a helységek mindkét oldalán szívócsöveket kell felszerelni a hajó végén elhelyezkedő szűk terek kivételével, ahol egy szívócső is elegendő. A szokatlan formájú terekben további szívócsövek beszerelését írhatják elő. A berendezést úgy kell kialakítani, hogy a térbe jutó víz lefolyjon a szívócsövekig.

.2.2 A gépi vezérlésű fenékvízszivattyúkat külön vízmentes terekben kell elhelyezni, és úgy kell kialakítani vagy felszerelni azokat, hogy ugyanazon sérülés során a vízmentes tereket ne egyszerre árhassa el a víz. Amennyiben a főüzemi hajtóművek, a segédgépek és a kazánok két vagy több vízmentes térben helyezkednek el, akkor ezekben a terekben a fenékvíz eltávolítására szolgáló szivattyúk a lehető legtávolabbra kerüljenek egymástól.

.2.3 A kizárólag az orr- és fartereket ellátó kiegészítő szivattyúk kivételével, minden fenékvízszivattyút úgy kell kialakítani, hogy az összes olyan térből el tudja távolítani a vizet, amelyet az .1.1 bekezdés alapján vízmentesíteni kell.

.2.4 Minden gépi vezérlésű fenékvízszivattyút úgy kell kialakítani, hogy legalább 2 m/s sebességgel szivattyúzza ki a vizet a fő fenékvízcsövön keresztül. A géptérben elhelyezett különálló gépi vezérlésű fenékvízszivattyúnak közvetlenül kell kiszivattyúznia a vizet ezekből a terekből, de egy térben kettőnél több szívócsőre nincs szükség. Ahol kettő vagy annál több szívócsövet szerelnek be, a hajó mindkét oldalán kell lennie legalább egy szívócsőnek. A közvetlen szívócsöveket a rendeltetésüknek megfelelően kell elhelyezni, a géptérben lévő szívócsövek átmérője pedig legalább akkora legyen, mint a fő fenékvízcső átmérője.

.2.5 A .2.4 alpontban előírt közvetlen fenékvíz szívócsövek mellett egy vészhelyzetben működő, visszacsapó szeleppel ellátott fenékvíz szívócsövet is fel kell szerelni, amely a legnagyobb független gépi hajtású szivattyútól a géptér vízvezető szintjéig vezet; a szívócső átmérője megegyezik az alkalmazott szivattyú fő bemenetének átmérőjével.

.2.6 A tengervíz bemeneti nyílásainak és a közvetlen szívócsövek szelepeinek szeleporsóit jóval a géptéri padló fölé kell felvezetni.

.2.7 A teljes fenékvízcső-rendszert egészen a szivattyúcsatlakozásig minden egyéb csőrendszertől függetlenül kell kialakítani.

.2.8 A fő és az elágazó fenékvízcsövek „d” átmérőjét a következő képlet szerint kell kiszámítani. A tényleges belső átmérő azonban a hajózási hatóság által elfogadott legközelebbi szabványméretre kerekíthető: fő fenékvízcső:

$$d = 25 + 1,68 \sqrt{L(B + D)}$$

elágazó fenékvíz szívóvezetékek a gyűjtőtartályok és a szívócsövek között:

$$d = 25 + 2,15 \sqrt{L_1(B + D)}$$

ahol:

d a fenékvíz fővezeték belső átmérője (milliméterben),

L és B a hajó hossza és szélessége (méterben),

L_1 a tér hossza, és

D a hajó oldalmagassága a válaszfalfedélzetig (méterben), amennyiben olyan hajó esetében, amely a válaszfalfedélzetén a hajó teljes hosszán zárt raktérrel és az 1.6.2. bekezdés követelményeinek megfelelően belső vízvezetéssel rendelkezik, a D értéket a válaszfalfedélzet fölötti következő fedélzetig mérik. Ahol a zárt rakterek kisebb hosszúságúak, a D a hajó válaszfalfedélzetig tartó oldalmagassága plusz l_h/L , ahol az l_h és a h a zárt rakterek összesített hossza, illetve szélessége.

.2.9 Meg kell akadályozni, hogy a tereket eláraszsa a víz a fenékvízcső által, amennyiben a cső valamely másik térben tönkremegy, illetve más módon, összeütközés következtében vagy zátonyrafutás miatt megsérül. Ezért ha a cső egy részének a hajó oldalától mért távolsága a hajó szélességének egyötödénél közelebb (a legmagasabb térfelosztási merülésvonal szintjén lévő középvonaltól derékszögben mérve), illetve az egy alagútgerincben van elhelyezve, visszacsapó szelepet kell felszerelni abban a térben, ahol a fenékvízcső található.

.2.10 A fenékvízszivattyúzó rendszerhez tartozó elosztószekrényeket, csapokat és szelepeket úgy kell kialakítani, hogy elárasztódás esetén a fenékvízszivattyúk egyike minden térben működőképes legyen; továbbá ha hajó szélességének egyötödén meghúzott vonalon kívül található szivattyú vagy a fő fenékvízcsőhöz csatlakozó egyik cső megsérül, a fenékvízrendszernek működőképesnek kell maradnia. Amennyiben csak egy közös csőrendszer köti össze a szivattyúkat, a fenékvíz szívócsöveket vezérlő szelepeket úgy kell beépíteni, hogy a válaszfalfedélzet feletti helyről lehessen működtetni azokat. Ahol a fő fenékvízszivattyúzó rendszert egy vészüzemi fenékvízszivattyúzó rendszer egészíti ki, annak függetlennek kell lennie a fő rendszertől, és úgy kell kialakítani, hogy a szivattyú a .2.1 alpontban meghatározott elárasztott térben működni tudjon; ebben az esetben csak a vészüzemi rendszer működéséhez szükséges szelepeket kell a válaszfalfedélzet feletti helyről kezelni tudni.

.2.11 A válaszfalfedélzet feletti helyről működtethető a .2.10 alpontban meghatározott összes csap és szelep kezelőszervét a működés helyén jól láthatóan meg kell jelölni, továbbá olyan jelzőrendszerrel is el kell látni, amely mutatja, hogy nyitva vagy zárva vannak-e.

4. Fenékvízszivattyúk száma és típusa (R 21)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

250 utasig: egy főgépről hajtott szivattyú és egy, a géptéren kívül elhelyezett és működtetett, független gépi hajtású szivattyú

250 utas fölött: egy főgépről hajtott szivattyú és két független gépi hajtású szivattyú, amelyek közül az egyiket a géptéren kívül kell elhelyezni és működtetni.

A főgépről hajtott szivattyú egy független gépi szivattyúval helyettesíthető.

A nagyon kis méretű terek vízvezetése hordozható kézi szivattyúkkal oldható meg.

5. Hátramenet eszközei (R 28)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A hátramenethez megfelelő gépteljesítményt kell biztosítani annak érdekében, hogy minden szokásos üzemi körülmény között biztosítható legyen a hajó manőverképessége.
- .2 Bizonyítani és dokumentálni kell, hogy a hajtómű képes arra, hogy a hajócsavar tolóerejének irányát megfelelő idő alatt megfordítsa, s így a hajót elfogadható távolságon belül a legnagyobb előremeneti sebességről álló helyzetbe hozza.
- .3 A próbautak során feljegyzett megállítási időt, menetirányt és távolságot, valamint azoknak a próbáknak az eredményeit, amelyek egy vagy több működésképtelen hajócsavar esetén a többcsavaros hajók navigációs és manőverképességét határozták meg, a hajón a parancsnok és a kijelölt személyzet számára hozzáférhető helyen kell elhelyezni.

6. Kormányberendezés (R 29)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 Minden hajót hatékony fő- és segéd kormányberendezéssel kell felszerelni. A fő- és a segéd kormányberendezést úgy kell kialakítani, hogy az egyik meghibásodása ne tegye üzemképtelenné a másikat.
- .2 A felszerelt fő kormányberendezés és kormányszár:
 - .2.1 megfelelő szilárdságú és képes a hajót a legnagyobb előremeneti sebességben irányítani, továbbá olyan tervezésű, hogy a legnagyobb hátrameneti sebességnél sem károsodik;
 - .2.2 alkalmas arra, hogy a legnagyobb üzemi merülés mellett kihajtsa a kormánylapátot az egyik oldalról 35°-ról a másik oldalra 35°-ra, miközben a hajó legnagyobb előremeneti sebességgel halad, továbbá ugyanilyen körülmények között bármelyik oldalról 35°-ról a másik oldalra 30°-ig legfeljebb 28 másodperc alatt;
 - .2.3 gépi hajtású, hogy szükség esetén megfeleljen a .2.2.2 bekezdés követelményeinek; továbbá gépi hajtású minden olyan esetben, amikor a .2.2.1 bekezdés követelményeinek betartása érdekében a kormányrúd csatlakozásánál 120 mm-nél nagyobb átmérőjű kormányszár szükséges, kivéve a jégben való hajózáshoz megerősített kormányt.
- .3 Amennyiben van ilyen, a segéd kormányberendezés:
 - .1 megfelelő szilárdságú és alkalmas a hajó irányítására a kormányzáshoz szükséges sebesség mellett, továbbá gyorsan működésbe hozható vészhelyzet esetén;
 - .2 alkalmas arra, hogy 60 másodperc alatt az egyik oldalról 15°-ról a másik oldalra 15°-ra kihajtsa a kormánylapátot a hajó legnagyobb üzemi merülése mellett, miközben a hajó a legnagyobb előremeneti sebesség felével vagy 7 csomóval halad, attól függően, melyik érték a nagyobb; és
 - .3 gépi hajtású, hogy szükség esetén megfeleljen a .3.2 bekezdés követelményeinek, továbbá gépi hajtású minden olyan esetben, amikor a kormányszár átmérője a kormányrúd csatlakozásánál meghaladja a 230 mm-t, kivéve a jégben való hajózáshoz megerősített kormányberendezést.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .4 A kormányberendezést hajtó egységek:
 - .1 önműködően újraindul, amikor az áramellátás kimaradása megszűnik; és
 - .2 a parancsnoki hídról működésbe hozható. Bármelyik, a kormányberendezést hajtó egység áramkimaradása esetén a parancsnoki hídon egy hangot és fényt adó jelzőrendszer lép működésbe.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .5 Amennyiben a főüzemi kormányberendezés kettő vagy több azonos hajtó egységet foglal magában, nem kell segéd kormányberendezést felszerelni, amennyiben:
 - .1 a főüzemi kormányberendezés képes a .2.2 bekezdés követelményeinek megfelelően működtetni a kormányt, ha a hajtó egységek valamelyike nem működik;

- .2 a főüzemi kormányberendezés kialakítása olyan, hogy a csőrendszerében vagy az egyik hajtó egységében bekövetkező hiba elkülöníthető, s így a kormányozhatóság fenntartható vagy gyorsan helyreállítható.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .6 Kormányberendezés-vezérlőrendszert kell felszerelni:

- .1 a fő kormányberendezéshez mind a parancsnoki hídon, mind a kormánygéptérben;
- .2 amennyiben a fő kormányberendezést a .4 bekezdésnek megfelelően két különálló vezérlőrendszerrel alakítják ki, amelyek mindegyike a parancsnoki hídról működtethető. Ehhez nem szükséges a kormánykerék vagy a kormánykar megkettőzése. Amennyiben a vezérlőrendszer egy hidraulikus távvezérlésű motort tartalmaz, a második független rendszert nem szükséges felszerelni;
- .3 a kormánygéptérben a segéd kormányberendezéshez, s azt gépi hajtás esetén a parancsnoki hídról is működtethető módon és a fő kormányberendezés vezérlőrendszerétől függetlenül kell kialakítani.

- .7 A parancsnoki hídról működtethető fő- és segéd kormányberendezés vezérlőrendszere megfelel a következő feltételeknek:

- .1 villamos hajtás esetén saját különálló áramkörrel rendelkezik, amely egy a kormánygéptérben található helyről, a kormányberendezés hajtó áramköréről kapja az áramellátást, vagy közvetlenül a kormányberendezés hajtó áramkörét ellátó kapcsolótábla-gyűjtősínekről a kapcsolótáblának a kormányberendezés hajtó áramkörével szomszédos ponton;
- .2 a kormánygéptérben olyan berendezéseket kell felszerelni, amely szét tudja kapcsolni a parancsnoki hídról működtethető vezérlőrendszert és az általa kiszolgált kormányberendezést;
- .3 a rendszer a parancsnoki hídról működésbe hozható;
- .4 a vezérlőrendszer áramellátásában bekövetkező hibát a parancsnoki hídon hang- és fényjelzéssel kell jelezni; és
- .5 csak a kormányberendezés vezérlőrendszerét ellátó áramköröket kell védeni a rövidzárlat ellen.

- .8 Az e pontban és a 7. pontban előírt áramkörök és a kormányberendezés vezérlőrendszerei, valamint azok kapcsolódó elemei, a kábelek és csövek, amennyire kivitelezhető, teljes hosszukban távol legyenek vezetve egymástól.

- .9 A parancsnoki híd és a kormánygéptér között biztosítani kell a megfelelő kapcsolattartást.

.10 A kormányzár(ak) szögállása:

- .1 amennyiben a fő kormányberendezés gépi hajtású, a szögállást jelezni kell a parancsnoki hídon. A kormánykihajtási szög helyzetének jelzőrendszere független a kormányberendezés vezérlőrendszerétől;
- .2 felismerhetően van elhelyezve a kormánygéptérben.

.11 A hidraulikus hajtású kormányberendezést a következőkkel kell felszerelni:

- .1 a hidraulikus folyadék tisztaságát biztosító berendezés, figyelembe véve a hidraulikus rendszer típusát és kialakítását;
- .2 minden hidraulikus folyadéktárolón az alacsony nyomásszintet jelző riasztóberendezés, amely a lehető leghamarabb jelzi a hidraulikus folyadék fogyását és azt, ha a hidraulikus rendszer vízmentességével kapcsolatban hiba lép fel. A parancsnoki hídon és a géptérben jól látható helyen azonnal észlelhető hang- és fényjelzést kell kiépíteni; és
- .3 beépített tárolótartállyal, amelynek térfogata elegendő ahhoz, hogy a tartaléktárolót is beleértve legalább egy gépi hajtású rendszert újra töltsön, amennyiben a fő kormányberendezés előírás szerint gépi hajtású. A tárolótartályt állandó csővezeték-összeköttetéssel szerelik fel úgy, hogy a hidraulikus rendszereket a kormánytérben lévő helyről fel tudják tölteni, a tartályt pedig szintjelzővel is ellátják.

.12 A kormánygépterek:

- .1 könnyen hozzáférhetőek, és amennyire kivitelezhető, elkülönülnek a géptértől; és
- .2 olyan berendezésekkel vannak felszerelve, amelyek biztosítják a kormány- és vezérlőberendezésekhez való könnyű hozzáférést az üzemeltetés folyamán. Ezek a szerkezetek korlátokat, rácsokat és egyéb csúszásmentes felületeket foglalnak magukban, hogy a hidraulikus folyadék kiszivárgása esetén is biztosítsák a megfelelő munkakörülményeket.

7. A villamos és elektrohidraulikus kormányberendezéssel kapcsolatos járulékos követelmények (R 30)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A parancsnoki hídon, valamint a főgépek megfelelő vezérlőhelyén olyan jelzőberendezéseket kell elhelyezni, amelyek jelzik, hogy a villamos és az elektrohidraulikus kormányberendezések motorjai járnak.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .2 Az összes olyan villamos vagy elektrohidraulikus kormányrendszert, amely egy vagy több hajtó egységet foglal magában, közvetlenül a főkapcsolótábláról legalább két külön áramkörtől kell táplálni; az áramkörök egyike azonban a vészüzemi kapcsolótábláról is ellátható. Egy segédüzemi villamos vagy elektrohidraulikus kormányrendszert, amely a villamos vagy elektrohidraulikus fő kormányrendszerrel van összekötve, lehet csatlakoztatni a fő kormányrendszert tápláló egyik áramkörhöz. A villamos vagy elektrohidraulikus kormányrendszert ellátó áramköröknek megfelelő névleges teljesítménnyel kell rendelkeznie ahhoz, hogy elláthassák az összes motort, amelyeket egyidejűleg lehet hozzájuk csatlakoztatni és egyszerre kell működtetni.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .3 A kormányberendezés villamos és elektrohidraulikus áramköreit és motorjait rövidzárlat elleni védelemmel és túlterheléssel kell ellátni. A túláram elleni védelem, ideértve az indítási áramot is, a védelemmel ellátott motor vagy áramkör teljes terhelési áramának legalább a kétszeresére legyen alkalmas, és tegye lehetővé a megfelelő indítási áram áthaladását.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

Az ebben az alponthan meghatározott jelzőrendszereket úgy kell kialakítani, hogy egyszerre hang- és fényjelzést is adjanak ki, valamint a főgéptérben és abban a vezérlőhelyiségben, amelyet e fejezet E. része 6. pontjában jelöltek ki, és ahonnan a főüzemi gépeket működtetik, feltűnő helyen kell elhelyezni.

- .4 Amennyiben a .3.3 alpont 6. szabályában előírt gépi hajtású segéd kormányberendezés nem villamos hajtású, illetve egy elsősorban más célokra szolgáló villamos motor működteti, a fő kormányberendezést egyetlen áramkör is elláthatja a főkapcsolótábláról. Ahol egy elsősorban más célokra szolgáló villamos motorral hajtják meg a segéd kormányberendezést, a hajózási hatóság eltérhet a .3 bekezdés követelményeitől, amennyiben megfelelőnek ítéli meg a segéd kormányberendezésekre alkalmazandó a 6. pont .4.1 és .4.2 alpontjának előírásainak megfelelő védőberendezéseket.

8. Szellőzőrendszerek a gépterekben (R 35)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

Az A. kategóriájú géptereknek megfelelő szellőztetést kell kialakítani, amely biztosítja a személyzet biztonságához és kényelméhez, valamint a gépek működéséhez szükséges levegőellátást, ha a gépek és kazánok bármilyen időjárási körülmény között teljes megterhelés mellett működnek, beleértve a viharos időjárást is.

9. Kapcsolattartás a parancsnoki híd és a géptér között (R 37)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

A parancsok továbbítására legalább két egymástól független berendezést kell biztosítani a parancsnoki híd és a géptér, illetve a vezérlő helyiség között, ahonnan általában a hajócsavar tolóerejének sebességét és irányát vezérlik: ezek közül az egyik egy géptávíró, amely látható módon továbbítja a parancsokat és a visszajelzéseket mind a géptérben, mind pedig a parancsnoki hídon. Megfelelő kapcsolattartási berendezéseket kell felszerelni olyan helyeken is, ahonnan a hajócsavar tolóerejének sebességét és irányát szabályozni lehet.

10. Géptisztek riasztása (R 38)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

A géptisztek riasztóberendezését úgy kell kiépíteni, hogy azt a géptér vezérlőterméből vagy adott esetben a vezérlő állásból működtetni lehessen, és a géptisztek lakóterében és/vagy adott esetben a parancsnoki hídon is jól hallható legyen.

11. Vészüzemi berendezések elhelyezése (R 39)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

A vészüzemi áramforrást, tűzoltó szivattyúkat, fenékvízszivattyúkat azok kivételével, amelyek kifejezetten a kollíziós válaszfalak előtti tereket vízmentesítik, a II-2. fejezetben előírt rögzített tűzoltórendszert, valamint a horgonycsörlő kivételével a többi, vészhelyzet esetén alkalmazott berendezést, amely a hajó biztonsága szempontjából alapvető fontosságú, nem lehet a kollíziós válaszfalak előtt elhelyezni.

12. Gépek vezérlése (R 31)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .1 A hajó hajtása és biztonsága szempontjából alapvető fontosságú fő- és segédgépeket a működésükhöz és vezérlésükhöz szükséges hatékony berendezésekkel kell felszerelni.
- .2 Amennyiben a hajót hajtó gépek a parancsnoki hídról távvezérelhetők, a géptérben pedig kezelőszemélyzet igénybevételét tervezik, a következőket kell alkalmazni:
 - .1 a hajócsavar fordulatszám, tolóerejének iránya, és amennyiben alkalmazható, a csavarszárny emelkedése minden hajózási körülmény között (a manőverezést is beleértve) teljes mértékben vezérelhető a parancsnoki hídról;
 - .2 minden egyes független hajócsavar távvezérlő berendezését úgy kell megtervezni és megépíteni, hogy működése ne igényelje a gépek működési módjának külön megfigyelését. Amennyiben több hajócsavart egyidejű működésre terveztek, azok egy vezérlőberendezéssel is irányíthatók;
 - .3 a főgépet el kell látni egy a parancsnoki hídon elhelyezett vészleállító berendezéssel, amely független a parancsnoki híd távvezérlőrendszerétől;
 - .4 a parancsnoki híd hajtóművekre vonatkozó utasításait jelezni kell a hajtóművek vezérlőtermében vagy - annak megfelelően, hogy melyik a célszerűbb - a vezérlőállásban;
 - .5 a hajót hajtó gépek távvezérlésére egy időben csak egy helyről legyen mód; ezeken helyeken megengedettek az egymással összekapcsolt vezérlőállások. Minden helyen fel kell szerelni egy jelzőberendezést, amelyik megmutatja, hogy melyik vezérlőállás vezérli a hajót hajtó gépet. A parancsnoki híd és a gépterek közötti vezérlés átkapcsolása csak a főgéptérben vagy a főgépek vezérlőhelyén lehetséges. Ezt a rendszert olyan berendezéssel is el kell látni, amely meggátolja, hogy a hajócsavar tolóereje lényegesen megváltozzon, amikor a vezérlést átkapcsolják;

- .6 lehetővé kell tenni, hogy a hajót hajtó gépet a helyszínen is vezérelni tudják még akkor is, ha a távvezérlő rendszer valamelyik része meghibásodik;
- .7 a távvezérlő rendszert úgy kell megtervezni, hogy az meghibásodása esetén figyelmeztető jelet adjon. A hajócsavarok tolóerejének előre beállított forgásiránya és sebessége nem változhat addig, amíg a helyi vezérlés működésbe lép;
- .8 a parancsnoki hídon jelzőberendezéseket kell elhelyezni, amelyek:
- .1 nem állítható szárnyú hajócsavar esetén mutatják a hajócsavar sebességét és forgásirányát;
 - .2 állítható szárnyú hajócsavar esetén mutatják a hajócsavar sebességét és a szárnyak emelkedését;
- .9 riasztóberendezést kell elhelyezni a parancsnoki hídon és a géptérben, ami jelzi az indító levegő alacsony nyomását, amelyet úgy kell beállítani, hogy lehetőség legyen további motorok beindítására. Ha a hajtó gépek távvezérlő rendszerét önindításúra tervezték, az egymást követő eredménytelen indítási próbálkozások számát korlátozni kell, hogy elegendő indító levegő maradjon a helyi indítás számára.
- .3 Amennyiben a főgépek és a kapcsolódó gépi berendezések, beleértve a központi áramforrást is, különböző szintű automatizált és távvezérlő rendszerrel vannak ellátva, és azokat a vezérlőteremből állandóan személyzet felügyeli, a berendezéseket és vezérlőszerveket úgy kell megtervezni, felszerelni és elhelyezni, hogy a gépek működése olyan biztonságos és hatékony legyen, mintha közvetlen felügyelet alatt állna; e célból a II-1/E/1-II-1/E/5. szabályt kell alkalmazni. Különös figyelmet kell fordítani e terek tűz és elárasztás elleni védelmére.
- .4 Az önindítót, a működtető és vezérlő rendszereket általában úgy kell kialakítani, hogy az automatikus vezérlést át lehessen kapcsolni kézi irányításra. A rendszer egy részének meghibásodása nem akadályozhatja meg a kézi vezérlésre való átkapcsolást.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

- .5 A hajó hajtása, vezérlése és biztonsága szempontjából alapvető fontosságú fő- és segédgépeket a működésükhöz és vezérlésükhöz szükséges hatékony berendezésekkel kell felszerelni. A hajó hajtása, vezérlése és biztonsága szempontjából alapvető fontosságú vezérlőrendszerek függetlenek, illetve olyan kialakításúak, hogy az egyik rendszer meghibásodása nem befolyásolja a többi rendszer teljesítményét.
- .6 Amennyiben a hajtóművet a parancsnoki hídró távvezérléssel irányítják, a következő feltételeknek kell megfelelni:
- 1. a hajócsavar fordulatszáma, tolóerejének iránya, és amennyiben alkalmazható, a csavarszárny emelkedése minden hajózási körülmény között (a manőverezést is beleértve) teljes mértékben vezérelhető a parancsnoki hídról;
 - 2. a vezérlést egyetlen vezérlőkészülék végzi minden egyes független hajócsavar esetében, az ezzel összefüggő folyamatok pedig – szükség esetén a hajtómű túlterhelését meggátoló berendezést is beleértve – automatikusan működnek. Amennyiben több hajócsavart egyidejű működésre terveztek, azok egy vezérlőberendezéssel is irányíthatók;
 - 3. a főgépet el kell látni egy, a parancsnoki hídon elhelyezett vészleállító berendezéssel, amely független a parancsnoki híd távvezérlő rendszerétől;
 - 4. a parancsnoki hídnak a hajtóműre vonatkozó utasításait jelezni kell a hajtóművek vezérlőtermében és a vezérlőállásban;
 - 5. a hajót hajtó gépek távvezérlésére egy időben csak egy helyről legyen mód; ezeken a helyeken megengedettek az egymással összekapcsolt vezérlőállások. Minden helyen fel kell szerelni egy jelzőberendezést, amelyik megmutatja, hogy melyik vezérlőállás vezérli a hajót hajtó gépet. A parancsnoki híd és a gépterek közötti vezérlés átkapcsolása csak a főgéptérben vagy a főgépek vezérlőhelyén lehetséges. Ezt a rendszert olyan berendezéssel is el kell látni, amely meggátolja, hogy a hajócsavar tolóereje lényegesen megváltozzon, amikor a vezérlést átkapcsolják;
 - 6. lehetővé kell tenni, hogy a hajót hajtó gépet a helyszínen is vezérelni tudják még akkor is, ha a távvezérlő rendszer valamelyik része meghibásodik;
- A hajó hajtása és biztonsága érdekében szükséges, hogy a segédgépeket az adott gép mellől vagy annak közeléből is vezérelni tudják;
- 7. a távvezérlő rendszert úgy kell megtervezni, hogy az meghibásodása esetén figyelmeztető jelet adjon. A hajócsavarok tolóerejének előre beállított forgásiránya és sebessége nem változhat addig, amíg a helyi vezérlés működésbe lép;
 - 8. jelzőberendezést kell felszerelni a parancsnoki hídon, a hajtóművek vezérlőtermében és a vezérlőállásban, hogy:
 - 1. nem állítható szárnyú hajócsavar esetén jelezze a hajócsavar sebességét és forgásirányát; és
 - 2. állítható szárnyú hajócsavar esetén jelezze a hajócsavar sebességét és a szárnyak emelkedését;
- és

9. riasztóberendezést kell elhelyezni a parancsnoki hídon és a géptérben, ami jelzi az indítólevegő alacsony nyomását, amelyet úgy kell beállítani, hogy lehetőség legyen további motorok beindítására. Ha a hajtógépek távvezérlő rendszerét önindításra tervezték, az egymást követő eredménytelen indítási próbálkozások számát korlátozni kell, hogy elegendő indítólevegő maradjon a helyi indítás számára.

.7 Amennyiben a főgépek és a kapcsolódó gépi berendezések, beleértve a központi áramforrást is, különböző szintű automatizált és távvezérlő rendszerrel vannak ellátva, és azokat a vezérlőteremből állandóan személyzet felügyeli, a berendezéseket és vezérlőszerveket úgy kell megtervezni, felszerelni és elhelyezni, hogy a gépek működése olyan biztonságos és hatékony legyen, mintha közvetlen felügyelet alatt állna; e célból a II-1/E/1-II-1/E/5. Szabályt kell alkalmazni. Különös figyelmet kell fordítani e terek tűz és elárasztás elleni védelmére.

.8 Az önindítót, a működtető- és vezérlőrendszereket úgy kell kialakítani, hogy az automatikus vezérlést át lehessen kapcsolni kézi irányításra. A rendszer egy részének meghibásodása nem akadályozhatja meg a kézi vezérlésre való átkapcsolást.

2012. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT 24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B., C. ÉS D KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

.9 A 2012. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajók automatizált rendszereinek tervezésekor biztosítani kell, hogy a navigációs őrszolgálatot teljesítő tiszt megfelelő időben riasztást kapjon a hajtómű teljesítménycsökkenésének vagy leállásának közlő vagy közvetlen bekövetkeztéről, annak érdekében, hogy vészhelyzet esetén felmérhesse a navigációs körülményeket. A rendszereknek különösen a hajtóművek működését kell felügyelniük, ellenőrizniük azt, jelenteni róla, figyelmeztetni rá és megtenni a lassításhoz vagy megálláshoz szükséges biztonsági intézkedéseket, lehetővé téve a navigációs őrszolgálatot teljesítő tisztnek, hogy manuálisan közbelépjen, azon esetek kivételével, amikor a manuális közbelépés rövid időn belül a hajtómű, illetve a meghajtó berendezések teljes körű meghibásodásához vezetnének, így például sebességtúllépés esetén.

13. Gőzvezetékrendszerek (R 33)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1 Minden gőzcsövet és kapcsolódó szerelvényt, amelyen keresztül a gőz áramlik, úgy kell megtervezni, kialakítani és beszerelni, hogy ellenálljon az elképzelhető legnagyobb üzemi terhelésnek.

.2 Vízvezető rendszerrel kell felszerelni azokat a csöveket, amelyekben máskülönben veszélyes vízlökés alakulhat ki.

.3 Amennyiben egy gőzcső vagy annak szerelvénye olyan helyről kapja a gőzt, amely nagyobb nyomású, mint amilyenre a csövet tervezték, akkor egy megfelelő nyomáscsökkentő szeleppel, biztonsági szeleppel és nyomásmérővel kell felszerelni.

14. Sűrített levegős rendszerek (R 34)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1 Olyan berendezéseket kell felszerelni, amelyek megakadályozzák, hogy túlnyomás alakuljon ki a sűrített levegős rendszerek bármely részében és ott, ahol a vízköpenyek, légsűrítők és hűtőberendezések burkolata vagy háza veszélyes túlnyomás alá kerülhet a sűrített levegő átszivárgása miatt, ami a sűrített levegős rendszer nem megfelelő záródásai miatt következik be. Minden rendszert megfelelő biztonsági berendezéssel kell ellátni.

.2 A belső égésű főüzemi motorok fő indító berendezéseit a megfelelő módon védeni kell az indító levegő csövekben keletkező lángvisszacsapástól és belső robbanástól.

.3 Az indító levegő kompresszorainak kivezető csöveit közvetlenül az indító légtartályokba kell bekötni, és a légtartályok indító kivezető csöveit pedig, amelyek a fő- és segéd motorokhoz vezetnek, teljesen el kell különíteni a kompresszor kivezető csőrendszerétől.

.4 A lehető legkisebbre kell csökkenteni az olaj bejutásának esélyét a sűrített levegő rendszerekbe, a vízmentesítésüket pedig meg kell oldani.

15. Zaj elleni védelem (R 36)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

Intézkedéseket kell hozni a gépek zajának elfogadható szintre való csökkentése érdekében a gépterekben. Amennyiben ezt a zajt nem tudják megfelelően csökkenteni, a zajforrást alkalmas eszközökkel hangszigetelni kell, vagy zajvédett teret kell kialakítani, amennyiben az adott térben személyzet dolgozik. Azt a személyzetet, amelynek be kell lépnie ezekbe a terekbe, fülvédővel kell ellátni.

16. Felvonók**A., B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:**

- .1 A személy- és teherfelvonóknak méretük, elrendezésük, az utasok száma és/vagy az áruk mennyisége tekintetében minden egyes esetben és minden berendezéstípusra vonatkozóan meg kell felelniük a hajózási hatóság által megállapított követelményeknek.
- .2 A hajózási hatóság jóváhagyja a szerelési tervrajzokat és a karbantartási utasításokat, beleértve az időszakos szemlékre vonatkozó rendelkezéseket, a használatbavétel előtt pedig ellenőrzi és jóváhagyja a berendezést.
- .3 A jóváhagyást követően a hajózási hatóság bizonyítványt állít ki, amelyet a hajón kell tartani.
- .4 A hajózási hatóság engedélyezheti, hogy az időszakos szemléket egy a hatóság vagy egy elismert szervezet által felhatalmazott szakértő végezze el.

D. RÉSZ**VILLAMOS BERENDEZÉSEK****1. Általános előírások (R 40)****B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:**

- .1 A villamos berendezések esetében:
 - .1 A hajó szokványos üzemi és lakhatási feltételeinek fenntartásához szükséges összes segédüzemi villamos szolgáltatást a vészüzemi áramforrás igénybevétele nélkül kell biztosítani;
 - .2 a biztonsághoz elengedhetetlen villamos berendezéseknek vészhelyzetekben különböző üzemi feltételek mellett is működőképesnek kell lennie; és
 - .3 biztosítani kell az utasok, a személyzet és a hajó biztonságát villamos veszély esetén.
- .2 A hajózási hatóság meghozza a szükséges lépéseket annak érdekében, hogy biztosítsa a villamos berendezésekre vonatkozó rész rendelkezéseinek egységes megvalósítását és alkalmazását.

2. A villamos áram és a világítás forrása (R 41)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:**

- .1 Azokat a C. és D. kategóriájú új hajókat, amelyeken a hajó biztonsága szempontjából alapvető segédüzemi berendezések működését csak villamos árammal lehet biztosítani, illetve azokat a B. kategóriájú új és meglévő hajókat, amelyeken a hajó biztonsága és hajtása szempontjából alapvető segédüzemi berendezések működését csak villamos árammal lehet biztosítani, kettő vagy több főüzemi áramfejlesztő gépcsoporttal kell felszerelni, hogy a fent említett berendezések működtetése akkor is biztosítható legyen, ha az egyik gépcsoport meghibásodik.

A 24 méternél rövidebb C. és D. kategóriájú új hajóknál az egyik áramfejlesztő gépcsoport a főgépről is hajtható, amennyiben a teljesítménye elegendő ahhoz, hogy a fent említett szolgáltatásokat az egyik gépcsoport meghibásodása esetén is biztosítsa.
- .2.1 A villamos főáramforrás látja el a fő villamos világítási rendszert, amely a hajó azon részeit világítja meg, amely az utasok vagy a személyzet számára megközelíthető, és amelyet azok használnak.
- .2.2 A fő villamos világítási rendszert úgy kell kialakítani, hogy a főüzemi áramforrást, az adott esetben hozzá kapcsolódó transzformáló berendezéseket, a főkapcsolótáblát és a fő világítási kapcsolótáblát magában foglaló terekben keletkezett tűz vagy más baleset esetén a 3. pontban előírt vészvilágítási rendszert ne tegye működésképtelenné.
- .2.3 A vészvilágítási rendszert úgy kell kialakítani, hogy a vészüzemi áramforrást, adott esetben a hozzá kapcsolódó transzformáló berendezéseket, a vészüzemi kapcsolótáblát és a vészvilágítási kapcsolótáblát magában foglaló terekben keletkezett tűz vagy más baleset esetén az ebben a pontban előírt fő villamos világítási rendszert ne tegye működésképtelenné.
- .3 A főkapcsolótáblát az egyik fő áramfejlesztő gépcsoporttól olyan távolságra kell elhelyezni, hogy - amennyire kivitelezhető - a szokásos villamos energiaellátást csak az a tűz vagy sérülés akadályozhassa, amely az áramfejlesztő gépcsoportot és a kapcsolótáblát magában foglaló terekben alakult ki.

2012. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK

4. A 2012. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú hajókon kiegészítő megvilágítást kell kialakítani minden helységben, amely egyértelműen mutatja a kijáratot, lehetővé téve az utasok számára az ajtók megtalálását. Amennyiben a kabin rendes világításának áramellátása megszűnik, a kiegészítő világításnak automatikusan be kell kapcsolnia és legalább 30 percig üzemelnie kell, akár vészüzemi, akár saját áramforrásból.

3. Vészüzemi áramforrás (R 42)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 Minden hajót fel kell szerelni egy vészüzemi áramforrással és vészüzemi kapcsolótáblával, amely egy olyan jól hozzáférhető helyen van elhelyezve a válaszfalfedélzet felett, amely nem határos A. kategóriájú géptérrel vagy azokkal a terekkel, amelyekben a főüzemi áramforrást vagy a főkapcsolótáblát helyezték el.

.1 Az 1. bekezdés követelményeinek nem kell megfelelni, amennyiben a hajót két teljesen különálló, legalább egy vízmentes, tűzálló részleggel és két válaszfallal vagy olyan alternatív építménnyel elkülönített géptérrel tervezték, amely azonos szintű biztonságot garantál, és amennyiben valamennyi géptér saját generátorral és hozzátartozó kapcsolótáblával rendelkezik.

.2 A vészüzemi áramforrás lehet egy akkumulátor, amely újratöltés vagy túlzott mértékű feszültségveszteség nélkül megfelel az .5 bekezdés követelményeinek, vagy pedig egy generátor, amely megfelel az .5 bekezdés követelményeinek, és amelyet egy független, legalább 43 °C lobbanáspontú tüzelőanyaggal hajtott belsőégésű motor működtet, amelyet az új hajók esetében automatikus indítószervezettel, a meglévő hajók esetében pedig jóváhagyott indítószervezettel, továbbá a .6 bekezdésnek megfelelően átmeneti (puffer) vészüzemi áramforrással láttak el, amennyiben - a 24 méternél rövidebb C. és D. kategóriájú új hajók esetében - az említett pontokban előírt időtartamig nem biztosítanak egy megfelelően elhelyezett független akkumulátor berendezést e fogyasztó számára.

.3 A vészüzemi áramforrást úgy kell kialakítani, hogy hatékonyan működjön akkor is, ha a hajó dőlésszöge 22,5°, vagy ha a hajó trimmje az egyenes úszáshelyzethez viszonyítva 10°. A vészüzemi áramfejlesztő gépcsoport(ok) beindítható(k) legyen(ek) bármilyen hideg körülmények között, ami a hajó üzemeltetése során előfordulhat, új hajók esetén pedig automatikusan is beindítható(k) legyen(ek).

.4 A vészüzemi kapcsolótáblát úgy kell elhelyezni, hogy a lehető legközelebb legyen a vészüzemi áramforráshoz.

.5 Az .1 alpontban előírt vészüzemi áramforrás:

.1 alkalmas arra, hogy a következő időtartamon át működjön:

B. kategóriájú (új és meglévő) hajók esetében 12 órán át

C. kategóriájú (új) hajók esetében 6 órán át

D. kategóriájú (új) hajók esetében 3 órán át

.2 különösen alkalmas arra, hogy egyidejűleg ellássa a következő szolgáltatások fogyasztóit a hajókatégoriáinként fent megadott időtartamoknak megfelelően:

a) egy önálló, gépi vezérlésű fenékszivattyút és az egyik tűzoltó szivattyút;

b) a vészvilágítást:

1. minden gyülekezési- vagy beszállóhelyen, és a hajóoldalak mentén, a III/5.3. szabály előírásai szerint;

2. a gyülekezési- vagy beszállóhelyekhez vezető folyosóknál, lépcsőknél vagy kijáratoknál;

3. a gépterekben és azon a helyen, ahová a vészüzemi generátort telepítették;

4. a vezérlőállásokon, ahol a rádió és a fő navigációs berendezések találhatóak;

5. a II-2/B/16.1.3.7. és a II-2/B/6.1.7. pontban előírt helyeken;

6. a tűzvédelmi felszerelések tárolóhelyein;

7. az a) pontban meghatározott vészüzemi fenékvízszivattyúnál és az egyik tűzoltó szivattyúnál, valamint motorjainak indító helyén;

c) a hajó navigációs lámpáit;

d) 1. minden hírközlő berendezést,

2. az általános riasztóberendezést,

3. a tűzjelző rendszert és

4. minden olyan riasztóberendezést, amelyre vészhelyzet esetén szükség van, amennyiben azok a hajó fő áramfejlesztő gépcsoportjától kapják a villamos energiát;

e) adott esetben hajó vízpermettel oltó szivattyúját, amennyiben villamos árammal működik; és

f) a hajó nappali jelző fényeit, amennyiben azokat a hajó központi áramforrásáról működtetik;

.3 fél órán át képes működtetni a gépi vezérlésű vízmentes ajtókat a hozzájuk tartozó vezérlőberendezéssel, jelző és riasztó áramkörökkel együtt.

.6 A .2 alpontban előírt átmeneti vészüzemi áramforrás egy akkumulátorból áll, amely a vészhelyzetben való felhasználásra alkalmas helyen van elhelyezve, és újratöltés vagy mértékű feszültségvesztés nélkül fél órán át működtetni tudja a következőket:

a) az e pont 2(b)1 bekezdésében előírt világítás;

b) a II-1. fejezet B része 13. pontja .7.2 és .7.3 alpontjában előírt vízmentes ajtók, de nem szükségszerűen egyidejűleg, hacsak nem áll rendelkezésre egy különálló ideiglenesen tárolt áramforrás; és

c) a II-1. B része 13. pontja .7.2 alpontjában előírt vezérlő, jelző és riasztó áramkörök.

.7 2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

Amennyiben villamos energia szükséges a hajtás helyreállításához, annak teljesítményének elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy mozgásképtelen állapotból az áramforrás kiesését követő 30 percen belül - adott esetben egyéb gépekkel együtt - helyreállítsa a hajó hajtását.

4. Kiegészítő vészvilágítás a Ro-Ro hajók számára (R 42-1)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:**

A II-1. fejezet D része 3.5.2.b) pontjában előírt vészvilágítás mellett minden Ro-Ro raktérrel vagy speciális kategóriájú terekkel rendelkező hajón:

- .1 minden utasteret és folyosót el kell látni olyan kiegészítő villanyvilágítással, amely legalább három órán át működik, a hajó bármely dőlésszöge esetén akkor, ha minden más áramforrás meghibásodik. A megvilágítást úgy kell felszerelni, hogy a menekülési útvonalak jól láthatók legyenek. A kiegészítő világítás áramforrásául olyan akkumulátornak kell szolgálnia, amelyek a világítóegységekben vannak elhelyezve, és - amennyiben kivitelezhető - folyamatosan töltődnek a vészkapcsolótábláról. A hajózási hatóság más, legalább ennyire hatékony megvilágítási rendszert is elfogadhat. A kiegészítő megvilágítást úgy kell kialakítani, hogy a lámpa meghibásodása azonnal látható legyen. Az akkumulátorokat bizonyos időközönként ki kell cserélni, figyelembe véve az üzemi környezet által meghatározott élettartamukat; és
- .2 a személyzeti lakótér minden folyosóját, pihenőtereit és minden használatban lévő munkaterületet egy hordozható, újratölthető akkumulátorral működő lámpával kell felszerelni, kivéve ha az .1 alpontban előírt kiegészítő vészvilágítás fel van szerelve.

5. Óvintézkedések áramütés, tűz és egyéb villamos eredetű veszély megelőzésére (R 45)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:**

- .1 A villamos gépek vagy berendezések szabadon álló fém részeit, amelyek nem lehetnek feszültség alatt, de meghibásodás esetén feszültség alá kerülhetnek, földelni kell, kivéve, ha a gépeket vagy berendezéseket:
 - .1 50 V-nál kisebb feszültségű egyenárammal, vagy a vezetők között mért 50 V négyzetes középértékű egyenárammal látják el; az autotranszformátor e feszültségnek az elérésére nem használható fel; vagy
 - .2 a mindössze egy fogyasztót ellátó biztonsági szigetelő transzformátor által előállított, 250 V-ot meg nem haladó feszültségű árammal látják el; vagy
 - .3 a kettős szigetelés elvének megfelelően építik.
- .2 Minden villamos készüléket úgy kell kivitelezni és felszerelni, hogy megfelelő kezelés és érintés esetén ne okozzon sérülést.
- .3 A kapcsolótáblák oldalait és hátsó részét, és ahol szükséges, az elejét is megfelelő védelemmel kell ellátni. A szabadon álló, feszültség alatt lévő részek, amelyek földelt feszültsége meghaladja az 1.1 alpontban meghatározott feszültséget, nem kerülhet a kapcsolótábla elülső oldalára. Ahol szükséges, a kapcsolótábla elülső és hátsó oldalát nem vezető szőnyeggel vagy padlóráccsal látják el.
- .4 A nem földelt ellátórendszerekben olyan berendezést kell felszerelni, amely figyelmeztet a földelési szintet, és hallható vagy látható jelzést ad, ha a szigetelés értékei szokatlanul alacsonyak.
- .5.1 A fém páncélburkolatoknak és a kábelek védőburkolatának villamosan folyamatosnak és földeltnek kell lennie.
- .5.2 Minden villamos kábelnek és a készülékeken kívül található vezetéknek nehezen éghető anyagból kell készülnie, s úgy kell felszerelni azokat, hogy az ne rontsa ezt a tulajdonságukat. Amennyiben különös alkalmazási célok elérése érdekében szükséges, a hajózási hatóság olyan különleges kábelek, pl. nagyfrekvenciás kábelek felhasználását engedélyezheti, amelyek nem felelnek meg a fenti előírásoknak.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .5.3 A főüzemi, illetve a vészüzemi áramellátást, a világítást, a belső kapcsolattartást vagy jelzéseket ellátó kábeleket és vezetékeket, amennyire kivitelezhető, a konyhán, mosodákon, A. kategóriájú géptereken és azok aknáin, vagy más rendkívül tűzveszélyes területen kívül kell elvezetni. Az új és a meglévő Ro-Ro személyhajókra 1998. július 1-je vagy azt követően felszerelt vészjelzőket és hangosbeszélő rendszereket a hajózási hatóság hagyja jóvá, tekintettel a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet ajánlásaira. A tűzoltó szivattyúkat a vészüzemi kapcsolótáblával összekötő kábeleket úgy kell kialakítani, hogy tűzállóak

legyenek, amennyiben azok fokozottan tűzveszélyes tereken haladnak keresztül. Ahol kivitelezhető, ezeket a kábeleket úgy kell fektetni, hogy ne váljanak üzemképtelenné, ha a válaszfalak a szomszédos térben keletkezett tűz miatt felhevülnek.

.6 A kábeleket és vezetékeket úgy kell felszerelni és rögzíteni, hogy elkerüljék a súrlódási vagy egyéb károsodást. A vezetők végződéseit és csatlakozásait úgy kell kivitelezni, hogy az eredeti villamos, mechanikai, lángkésleltetési, és ahol szükséges, tűzálló tulajdonságaik megmaradjanak.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.7.1 Minden különálló áramkört rövidzárlat és túlterhelés elleni védelemmel kell ellátni, kivéve a II-1/C/6. és II-1/C/7. pontban engedélyezett eseteket.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.7.2 A világítási szerelvényeket úgy kell elhelyezni, hogy megakadályozzák a hőmérséklet-emelkedést, ami károsítaná a kábeleket és vezetékeket, valamint hogy a környező anyagok ne melegedjenek fel túlzott mértékben.

.8.1 Az akkumulátorokat megfelelő helységben kell elhelyezni, az elsődlegesen az elhelyezésükre szolgáló tereket pedig annak megfelelően kell kialakítani és hatékonyan kell szellőztetni.

.8.2 Ezekben a helyiségekben nem engedélyezett olyan villamos vagy egyéb berendezések alkalmazása, amelyek a tűzveszélyes gőzök meggyulladásához vezethetnek.

.9 Az áramelosztó-rendszert úgy kell kialakítani, hogy az egyik függőleges főzónában keletkező tűz az A. rész II-2. fejezete 2.9. pontjában meghatározottak szerint ne akadályozza a másik függőleges zónában a fontos berendezések biztonságát. Ezen előírás akkor teljesül, ha az ezeken a zónákon áthaladó fő- és vészüzemi villamos vezetékeket mind vízszintesen, mind függőlegesen a lehető legtávolabb vezetik egymástól.

2012. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.10 Nem szabad elektromos készülékeket olyan terekben elhelyezni, ahol gyúlékony keverékek felgyülemlésére lehet számítani, így az elsődlegesen az akkumulátorok elhelyezésére használt részlegekben, a festék-, illetve acetilén-tárolókban és hasonló rendeltetésű helyiségekben, azon esetek kivételével, amikor a hatóságok meggyőződtek arról, hogy a készülékek:

1. alapvető fontossággal bírnak az üzemeltetés szempontjából;
2. jellegükből kifolyólag nem lobbantják be a kérdéses keverékeket;
3. megfelelnek a helység adottságainak; és
4. megfelelő tanúsítvánnyal rendelkeznek a környezetükben várhatóan jelen lévő poros, gőzös és gázos közegben való biztonságos működésről.

E. RÉSZ

IDŐSZAKOSAN FELÜGYELET NÉLKÜL HAGYOTT GÉPTÉRREL RENDELKEZŐ HAJÓRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ KÖVETELMÉNYEK

Különleges megfontolások (R 54)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

A hajózási hatóságnak vizsgálnia kell, hogy a B., C. és D. kategóriájú új és B. kategóriájú meglévő hajók gépterei időszakosan felügyelet nélkül hagyhatók-e vagy sem, és amennyiben igen, szükség van-e az e pontban megállapítottakon kívül kiegészítő követelményekre annak érdekében, hogy a szokásos módon felügyelt terek számára megfelelő biztonságot érjenek el.

1. Általános előírások (R 46)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 Megfelelő intézkedésekkel biztosítani kell, hogy a hajó biztonsága minden hajózási körülmény esetén, beleértve a manőverezést is, megegyezzen azoknak a hajóknak a biztonságával, amelyek gépterében állandó kezelőszemélyzet van.
- .2 Megfelelő intézkedésekkel kell biztosítani, hogy a berendezések megbízhatóan működjenek, és hogy kielégítő rendelkezések biztosítják a rendszeres ellenőrzést és a tervszerű próbákat, amelyek a folyamatos megbízható működést szavatolják.
- .3 Minden hajón okmányokkal kell igazolni azt, hogy az időszakosan felügyelet nélkül hagyott gépterekkel is megfelelően működik.

2. Tűzvédelmi intézkedések (R 47)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .1 Megfelelő berendezéseket kell kialakítani, amelyek időben érzékelik és jelzik a tüzet:
 - .1 a kazán-táplevegő vezeték burkolatában és kilépőnyílásaiban (felszálló vezetékek); és
 - .2 a hajót hajtó gépek öblítőlevegő részeiben, hacsak ezt az adott esetben nem találják szükségtelennek.
- .2 A 2250 kW vagy annál nagyobb teljesítményű, illetve a 300 mm-esnél nagyobb furatú belsőégésű motorokat el kell látni forgattyúház olajköd érzékelőkkel vagy csapágyhőmérséklet ellenőrző berendezéssel, illetve hasonló készülékkel.

3. Elárasztás elleni védelem (R 48)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 Az időszakosan felügyelet nélkül hagyott gépterekben a fenékvízutakat úgy kell elhelyezni és figyelni, hogy a szokásos úszáshelyzet és dőlési szög mellett a folyadékok felgyülemése jól érzékelhető legyen, a fenékvízutak pedig kellően nagyok, hogy könnyen befogadják a felügyelet nélküli időszakokban átlagos körülmények között összegyűlt mennyiséget.
- .2 Ahol a fenékvízszivattyúk automatikusan beindíthatók, megfelelő berendezéssel jelezni kell, ha a folyadék beáramlása nagyobb mint a szivattyú kapacitása, vagy ha a szivattyú gyakrabban üzemel, mint az általában várható. Ezekben az esetekben kisebb fenékvízutak alkalmazását kell engedélyezni a kritikus időszakok áthidalására. Ahol automatikusan vezérelt fenékvízszivattyúk működnek, különös figyelmet kell fordítani az olajszenyveződés megelőzését szolgáló követelményekre.
- .3 A tengervíz beömlő nyílásokat, a merülésvonal alatti lefolyókat vagy egy injektoros fenékvíz elvezető rendszert kiszolgáló szelep vezérlő berendezését úgy kell elhelyezni, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre az eléréséhez és működtetéséhez, amennyiben a víz beáramlik a térbe. Amennyiben a teljes terhelés alatt álló hajón ez a helyiség teljesen elárasztódhat, a vezérlő berendezéseket e szint fölött kell elhelyezni.

4. A hajót hajtó gépek vezérlése a parancsnoki hídról (R 49)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .1 A hajócsavar tolóereje irányának, sebességének és amennyiben alkalmazható, a hajócsavarszárnyak állásának minden hajózási körülmény között teljes mértékben vezérelhetőnek kell lennie a parancsnoki hídról, beleértve a manőverezést is.
 - .1 A független hajócsavarok távvezérlését és minden ezzel összefüggő folyamatot egy külön vezérlő berendezés végzi valamennyi kiszolgáló berendezés automatikus működtetésével - beleértve adott esetben a hajtóművek túlterhelésének megakadályozását is.
 - .2 a főgépeket a parancsnoki hídon elhelyezett vészleállító berendezéssel kell ellátni, amely független a parancsnoki híd távvezérlőrendszerétől.
- .2 A parancsnoki hídról a hajót hajtó gépeknek adott utasításokat jelezni kell a főgépek vezérlőtermében vagy a gép vezérlőállásában.
- .3 A főgép távvezérlése egyszerre csak egy helyről legyen lehetséges; ezeken a helyeken egymással összekapcsolt vezérlőhelyek is működhetnek. Minden helyen fel kell szerelni egy kijelzőt, amely mutatja, hogy melyik vezérlőhelyről irányítják a hajtóművet. A parancsnoki híd és a gépterek közötti vezérlés átadása csak a főgéptérben vagy a főgépek vezérlőhelyiségben

engedélyezett. Ez a rendszer olyan berendezéseket is magában foglal, amelyek meggátolják, hogy a hajócsavar tolóereje lényegesen megváltozzon, amikor a vezérlést egyik helyről a másikra adják át.

- .4 A hajó biztonságos működéséhez elengedhetetlen gépek helyi vezérlése szükséges még akkor is, ha az automatikus vagy távvezérlő rendszer valamelyik része meghibásodik.
- .5 Az automatikus távvezérlő rendszert úgy kell kialakítani, hogy meghibásodása esetén figyelmeztető jelet adjon. Amennyiben kivitelezhető, a hajócsavar tolóerejének előre beállított sebessége és iránya ne változzon a helyi vezérlés működése alatt.
- .6 A parancsnoki hídon jelzőműszereket kell elhelyezni, amelyek:
 - .1 mutatják a hajócsavar sebességét és a forgás irányát nem állítható szárnyú hajócsavar esetén; vagy
 - .2 mutatják a hajócsavar sebességét és a szárnyak emelkedését állítható szárnyú hajócsavar esetén.
- .7 Az egymást követő sikertelen önindítások számát korlátozni kell annak érdekében, hogy elegendő indító levegő nyomást biztosítsanak. Egy jelzőkészüléket kell beépíteni, amely figyelmeztet az indító levegő alacsony nyomására, s jelzi, hogy a hajtómű még beindítható.

5. Hírközlés (R 50)

LEGALÁBB 24 MÉTER HOSSZÚ B. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK, ILLETVE C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

A beszéd közvetítése útján működő kapcsolattartás megbízható berendezéseit be kell építeni a főgép vezérlőtermébe, illetve a főgép vezérlőállásába, a parancsnoki hídra és a fedélzeti és a géptisztek lakóterébe.

6. Riasztórendszer (R 51)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A riasztórendszer jelzést ad minden figyelmet igénylő hibáról és:
 - .1 hallható figyelmeztető jelet ad a hajtómű vezérlőhelyiségben vagy a hajtómű vezérlőállásában, és a megfelelő helyen láthatóan is jelez minden riasztást;
 - .2 egy választókapcsoló segítségével kapcsolatot tart a géptisztek közös helyiségeivel és az összes géptiszt kabinjával úgy, hogy legalább egy helyiséggel biztosított legyen a kapcsolat. Egyéb egyenértékű helyettesítő megoldások is engedélyezhetők;
 - .3 minden olyan esetben egy hallható és látható jelzést hoz működésbe a parancsnoki hídon, amikor az ügyeleles tiszt beavatkozására vagy figyelmére van szükség;
 - .4 amennyire kivitelezhető önellenőrzőre tervezik meg, és
 - .5 működésbe hozza a II-1/C/10. pontban előírt, a géptiszteket riasztó berendezést, ha meghatározott időn belül helyben nem figyeltek fel a riasztásra.
- .2.1 Biztosítani kell a riasztórendszer folyamatos áramellátását, s úgy kell kialakítani, hogy egy automata váltókapcsolóval rendelkezzen, amely átvált a tartalék áramforrásra, amennyiben a rendes áramellátás megszűnik.
- .2.2 A riasztórendszer rendes áramellátásának hibáját egy riasztó jelzi.
- .3.1 A riasztórendszernek egy időben több hiba jelzésére is képesnek kell lennie, az egyik riasztás fogadása pedig nem akadályozhatja a többi riasztás jelzését.
- .3.2 A riasztások fogadását az .1 alpontban meghatározott állásokban és azon helyeken is, ahol a riasztás történt, jelezni kell. A riasztás addig tart, amíg azt nem fogadják, a riasztás látható jelzései pedig addig maradnak működésben, amíg a hibát ki nem javították. Ekkor a riasztóberendezés automatikusan önműködően visszaáll a rendes működési állapotba.

7. Biztonsági rendszerek (R 52)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

Olyan biztonsági rendszert kell létrehozni, amely biztosítja, hogy a gépek vagy a kazán üzemének közvetlen veszélyt jelentő zavara esetén a berendezés adott része automatikusan leáll, a riasztás pedig bekapcsolódik. A főgépek automatikus leállítása csak

azokban az esetekben engedélyezett, amelyek komoly sérüléshez, teljes üzemképtelenséghez vagy robbanáshoz vezethetnek. Ahol a főgépek leállítását érvényteleníteni képes berendezéseket szereltek fel, azokat úgy kell kialakítani, hogy kiküszöböljék a nem szándékolt működtetést. Láthatóan jelezni kell, ha az érvénytelenítés aktiválva van. A gépek önműködő leállító és lassító berendezéseit el kell különíteni a riasztóberendezésektől.

8. A gépekre, a kazánra és a villamos berendezésekre vonatkozó különleges követelmények

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 A főüzemi áramforrásnak meg kell felelnie a következő követelményeknek:

.1 amennyiben a villamos áramellátást általában egy generátor tudja biztosítani, megfelelő terheléscsökkentő berendezéseket kell felszerelni annak érdekében, hogy biztosítsák a hajó hajtása, a kormányzás és a hajó biztonsága szempontjából szükséges berendezések ellátásának zavartalanságát. Abban az esetben, ha a működő generátor leáll, megfelelő intézkedéseket kell hozni annak érdekében, hogy egy megfelelő teljesítményű tartalékgenerátor automatikusan beinduljon és a főkapcsolótáblára kapcsolódjon, s ellássa a főgépeket és a kormányzást, valamint gondoskodjon a hajó biztonságáról azzal, hogy automatikusan beindítja a szükséges segédberendezéseket, adott esetben lépcsőzetesen;

.2 amennyiben a villamos energiaellátást egynél több generátor egyidejű, egymással párhuzamos működése biztosítja, akkor pl. a terhelés csökkentésével gondoskodni kell arról, hogy az egyik áramfejlesztő gépcsoport leállása esetén a fennmaradó gépcsoportok túlterhelés nélkül működjenek, biztosítva ezzel a hajó hajtását, a kormányzást és a hajó biztonságát.

.2 Amennyiben a hajó hajtásához nélkülözhetetlen egyéb segédüzemi berendezések működéséhez tartalék (készletli) gépekre van szükség, automatikus váltóberendezéseket kell felszerelni.

9. Automatikus vezérlő- és riasztórendszer (R 53.4)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 A vezérlőrendszert úgy kell kialakítani, hogy a főgép és segédüzemi berendezéseinek működéséhez szükséges szolgáltatásokat a szükséges automatikus berendezések biztosítsák.

.2 Az automatikus átváltáskor figyelmeztető jelzést kell adni.

.3 Egy a 6. pontnak megfelelő, az összes, nyomással, hőmérséklettel, folyadékszinttel és egyéb lényeges paraméterekkel ellátott riasztórendszert kell felszerelni.

.4 Egy központi vezérlőállást kell kialakítani a szükséges riasztópanelekkel és a riasztásokat jelző műszerekkel.

.5 Amennyiben a főgép szempontjából alapvető belsőégésű motorok sűrített levegővel indulnak, az indító levegő előírt nyomásszintjének biztosítására megfelelő berendezéseket kell biztosítani.

II-2. FEJEZET

TŰZVÉDELEM, TŰZÉRZÉKELES ÉS TŰZOLTÁS

A. RÉSZ

ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

1. Alapelvek (R 2)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 E fejezet tűzbiztonsági célkitűzései a következők:

- .1 a tűz és a robbanás megelőzése;
- .2 a tűz által okozott életveszély csökkentése;
- .3 a tűz által a hajóban, a rakományban és a környezetben bekövetkező kár veszélyének csökkentése;
- .4 a tűz és a robbanás megfékezése, ellenőrzés alatt tartása és kioltása a kialakulás helyén; és
- .5 megfelelő és könnyen elérhető menekülési útvonalak biztosítása az utasok és a személyzet számára.

.2 Az .1 alpontban felsorolt tűzbiztonsági célkitűzések elérése érdekében az e fejezet szabályaira a következő alapelvek a mérvadóak, és - figyelembe véve a hajók típusát és a lehetséges tűzveszélyeket - ezek valósulnak meg a szabályokban:

- .1 a hajó felosztása függőleges főzónákra hőszigetelő- és szerkezeti határvonalakkal;
- .2 a lakóterek elkülönítése a hajó fennmaradó részeitől hőszigetelő- és szerkezeti határvonalakkal;
- .3 a gyúlékony anyagok korlátozott használata;
- .4 a tűz érzékelése a kialakulás helyén;
- .5 a tűz behatárolása és eloltása a kialakulás helyén;
- .6 a menekülési utak védelme és a tűzhez való hozzáférés biztosítása a tűzoltás érdekében;
- .7 a tűzoltó berendezések gyors elérhetősége;
- .8 az éghető rakománygözkök meggyulladás veszélyének minimálisra csökkentése.

.3 A fenti .1 alpontban felsorolt tűzvédelmi célkitűzések elérését úgy kell biztosítani, hogy a hajók megfelelnek az e fejezetben előírt követelményeknek, illetve olyan alternatív kivitelezéssel és rendszerekkel rendelkeznek, amelyek megfelelnek a SOLAS 1974/1978 átdolgozott II-2. fejezete F. részének, amelyet a 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókra kell alkalmazni. A hajó akkor tekinthető a .2 alpontban felsorolt működési követelményeknek megfelelőnek, és akkor éri el az .1 alpontban megállapított tűzbiztonsági célkitűzéseket, amennyiben:

- .1 a hajó kivitelezése és felépítése megfelel az e fejezet lényeges, elfogadott követelményeinek;
- .2 a hajó kivitelezését és felépítését egészében felülvizsgálták és jóváhagyták a SOLAS 1974/1978 átdolgozott II-2. fejezet F. részének megfelelően, amelyet a 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókra kell alkalmazni;
- .3 a hajó kivitelezésének és felépítésének egy részét vagy részeit felülvizsgálták és jóváhagyták a fent említett a SOLAS 1974/1978 átdolgozott II-2. fejezet F. részének megfelelően, a hajó fennmaradó részei pedig megfelelnek az e fejezet lényeges elfogadott követelményeinek.

.4 Minden hajónak, amelyen javítást, átépítést, változtatásokat vagy azokkal összefüggő átalakítást végeznek, továbbra is meg kell felelnie legalább azoknak a követelményeknek, amelyek korábban érvényesek voltak rájuk.

A hajó vagy az utasok lakóterének méretét jelentősen megváltoztató, illetve a hajó élettartamát vagy azzal kapcsolatos felszerelését jelentősen növelő javításoknak, átépítéseknek és változtatásoknak meg kell felelnie az új hajókra vonatkozó legújabb követelményeknek, amennyiben a hajózási hatóság azt ésszerűnek és megvalósíthatónak tartja.

B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.5 A .4 bekezdés rendelkezéseinek sérelme nélkül a több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B. kategóriájú meglévő hajóknak, amennyiben javítást, átépítést, változtatást vagy azokkal összefüggő átalakítást végeztek rajtuk, meg kell felelnie a következő követelményeknek:

- .1 az összes, a hajón felhasznált anyagnak meg kell felelnie a B. kategóriájú új hajókon alkalmazott anyagokra vonatkozó követelményeknek; és
- .2 minden javításnak, átépítésnek, változtatásnak vagy az azokkal összefüggő átalakításnak, amennyiben 50 tonnánál nagyobb mennyiségű anyag kicserélésével jár, a II-2/B/16. pontban előírtak kivételével, a B. kategóriájú új hajókra alkalmazandó követelményeknek kell megfelelnie.

2. Fogalommeghatározások (R 3)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 *Nem éghető anyagnak* minősül az az anyag, amely kb. 750 °C hőmérsékletre melegítve nem gyullad meg, vagy nem bocsát ki olyan mennyiségű tűzveszélyes gőzt, amely öngyulladáshoz vezetne; ez egy olyan tűzállósági vizsgálattal állapítható meg, amelyet a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.799 (19) határozatában közzétett, „Átdolgozott ajánlás a tengerhajózási építőanyagok nem éghető anyaggá minősítésének vizsgálati módszereiről” ajánlásnak megfelelően végeznek el. Minden más anyag éghető anyagnak minősül.

.1.a 2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ESETÉBEN:

Nem éghető anyag azt az anyagot jelenti, amely körülbelül 750 °C hőmérsékletre melegítve nem gyullad meg, vagy nem bocsát ki olyan mennyiségű tűzveszélyes gőzt, amely öngyulladáshoz vezetne; ennek megállapítása a Tűzvizsgálati próbaeljárások szabályzatának megfelelően történik. Minden más anyag éghető anyagnak minősül.

.2 A *szabványos tűzállósági vizsgálat* során az érintett válaszfalak vagy fedélzetek mintáit egy vizsgálati kemencében olyan hőmérsékletnek teszik ki, amely megközelíti a szabványos idő-hőmérséklet diagrammot. A minta felülete legalább 4,65 m², magassága (vagy a fedélzet hossza) pedig legalább 2,44 méter, ami a leginkább hasonlít a tényleges szerkezeti felépítésre, s lehetőség szerint legalább egy csomópontot tartalmaz. A szabványos idő-hőmérséklet diagrammot a következő, a kemence belső hőmérsékletének pontjain át húzott folytonos görbe határozza meg:

a kemence kezdeti belső hőmérséklete:	20 °C
az első 5 perc elteltével:	576 °C
10 perc elteltével:	679 °C
15 perc elteltével:	738 °C
30 perc elteltével:	841 °C
60 perc elteltével:	945 °C

.2a 2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

A *szabványos tűzállósági vizsgálat* során az érintett válaszfalak és fedélzetek mintáit egy vizsgálati kemencében olyan hőmérsékletnek teszik ki, amely megközelíti a szabványos idő-hőmérséklet diagrammot. A vizsgálati módszereket a Tűzvizsgálati próbaeljárások szabályzatának megfelelően végzik el.

.3 Az „A” kategóriájú térelválasztók azok a válaszfalak és fedélzetek, amelyek megfelelnek a következő követelményeknek:

- .1 acélból vagy egyéb ezzel egyenértékű anyagból készülnek;
- .2 a megfelelő módon megerősítettek;
- .3 úgy vannak megépítve, hogy az egyórás szabványos tűzállósági vizsgálat végéig ellenálljanak a füst és láng áthatolásának;
- .4 engedélyezett nem éghető anyagokkal szigetelik úgy, hogy a védett oldal átlaghőmérséklete nem emelkedik 140 °C-kal a kezdeti hőmérséklet fölé, a hőmérséklet pedig egyetlen ponton sem, így a csomópontnál sem, emelkedik 180 °C-kal az eredeti hőmérséklet fölé az alábbiakban felsorolt időtartamok alatt:

„A-60” kategória:	60 perc
„A-30” kategória:	30 perc
„A-15” kategória:	15 perc
„A-0” kategória:	0 perc

- .5 A hajózási hatóság előírja a válaszfal vagy a fedélzet mintájának vizsgálatát annak biztosítása érdekében, hogy az megfeleljen az ellenálló képességre és a hőmérséklet-emelkedésre vonatkozó fent előírt követelményeknek a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.754 (18) határozatának megfelelően.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú hajók esetében „a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.754 (18) határozata” szöveg helyébe a „Tűzvizsgálati próbaeljárások szabályzata” szöveg lép.

.4 A „B” kategóriájú térelválasztók azok a válaszfalak, fedélzetek, mennyezetek vagy burkolatok, amelyek megfelelnek a következő követelményeknek:

- .1 úgy vannak megépítve, hogy a szabványos tűzállósági vizsgálat első félórájának végéig ellenálljanak a füst és láng áthatolásának;
- .2 úgy vannak szigetelve, hogy a védett oldal átlaghőmérséklete nem emelkedik 140 °C-kal a kezdeti hőmérséklet fölé, a hőmérséklet pedig egyetlen ponton sem, így a csomópontnál sem, emelkedik 225 °C-kal az eredeti hőmérséklet fölé az alábbiakban felsorolt időtartamok alatt:

„B-15” kategória:	15 perc
„B-0” kategória:	0 perc

- .3 engedélyezett nem éghető anyagokból készülnek, a „B” kategóriájú térelválasztó megszerkesztése és összeszerelése során felhasznált összes anyag pedig nem éghető összetevőkből készül, kivéve azokat az éghető furnérokat, amelyek abban az esetben engedélyezettek, ha megfelelnek az e fejezet egyéb követelményeinek;
- .4 a hajózási hatóság előírja a térelválasztó mintájának vizsgálatát annak biztosítása érdekében, hogy az megfeleljen az ellenálló képességre és a hőmérséklet-emelkedésre vonatkozó fent előírt követelményeknek a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.754 (18) határozatának megfelelően.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú hajók esetében az „a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet 754 (18) határozata” szöveg helyébe a „Tűzvizsgálati próbaeljárások szabályzata” lép.

.5 A „C” kategóriájú térelválasztó az engedélyezett nem éghető anyagokból készült térelválasztót jelenti. Ezeknek nem kell megfelelniük sem a füst- és lángáteresztésre, sem pedig a hőmérséklet-emelkedésre vonatkozó követelményeknek. Az éghető furnérok alkalmazása megengedett, amennyiben az megfelel az e fejezet egyéb követelményeinek.

.6 Az összefüggő „B” kategóriájú mennyezet és burkolat azt a „B” kategóriájú mennyezetet és burkolatot jelenti, amely egy „A” vagy „B” kategóriájú térelválasztóban végződik.

.7 *Acél vagy egyéb egyenértékű anyag.* Az „acél vagy egyéb egyenértékű anyag” megfogalmazásban az „egyenértékű anyag” azt a nem éghető anyagot jelenti, amely önmagában vagy a szigetelésének köszönhetően olyan szerkezeti és ellenállási tulajdonságokkal rendelkezik, amelyek a szabványos tűzállósági vizsgálat során megegyeznek az acél tulajdonságaival (pl. alumíniumötvözet megfelelő szigeteléssel).

.8 Az *alacsony lángterjedés* azt jelenti, hogy az ilyen megjelölésű felület megfelelően korlátozza a láng terjedését; ezt a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.653 (16) határozatának megfelelően a válaszfal, a mennyezet és a fedélzet burkolóanyagain végrehajtott tűzvizsgálat határozza meg.

.8.a 2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

Az *alacsony lángterjedés* azt jelenti, hogy az ilyen megjelölésű felület megfelelően korlátozza a lángok terjedését; ennek megállapítása a Tűzvizsgálati próbaeljárások szabályzata alapján történik.

.9 *Függőleges főzónák* azok a szakaszok, amelyek a hajótestet, a felépítményeket és a fedélzeti házakat az „A” kategóriájú térelosztókkal részekre osztják, átlagos hosszúságuk és szélességük pedig általában nem haladja meg a 40 métert.

.10 *Lakóterek* azok a terek, amelyek közös helyiségként szolgálnak, ilyenek még a folyosók, a mosdók, a kabinok, az irodák, a betegellátó-helyek, a mozik, a játék- és szabadidőszobák, a fodrászüzletek, az éléskamrák, amelyek nem tartalmaznak főzőeszközöket, és a hasonló helyiségek.

.11 *Közös helyiségnek* minősülnek a lakótér következő részei: a hallok, az étkezők, a társalgók vagy a hasonló állandóan leválasztott terek.

.12 A *kiszolgáló helyiségek* foglalják magukban a hajókonyhákat, a főzőeszközöket tartalmazó éléskamrákat, a raktárakat, a postai és pénztár helyiségeket, a raktárokat, a nem a géptér részét képező műhelyeket, a hasonló helyiségeket és a hozzájuk tartozó aknákat.

.13 A *rakterek* a rakomány (ideértve a rakomány részét képező olajtartályokat) tárolására szolgáló terek és a hozzájuk tartozó aknák.

.13-1 A *járműterek* olyan rakterek, amelyek a saját hajtásukat biztosító tüzelőanyaggal ellátott gépjárművek szállítására szolgálnak.

.14 A *Ro-Ro rakterek* azok a terek, amelyeket általában nem osztanak fel, jelentős hosszúságúak, illetve a hajó teljes hosszában kiterjednek, és ahová a saját hajtásukat biztosító tüzelőanyaggal ellátott gépjárműveket és/vagy az árut (csomagolva vagy ömlesztve) vasúti kocsikban vagy közúti járművekben (ideértve a közúti és vasúti tartálykocsikat), pótkocsikon, konténerekben, raklapokon, szétszerelhető tartályokban vagy hasonló tárolóegységekben vagy egységeken, illetve egyéb tároló eszközben általában vízszintes irányban be- és kirakodhatják.

.15 A *nyitott Ro-Ro rakterek* olyan Ro-Ro rakterek, amelyek vagy mindkét végükön vagy az egyik végükön nyitottak, a megfelelő természetes szellőzés pedig a raktér teljes hosszában biztosított az oldallemezelésen vagy a fedélzeten elosztott állandó nyílásokon keresztül vagy felülről, a 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében a nyílások teljes felülete a tér oldalfalai teljes felületének legalább 10%-át teszi ki.

.15-1 A *nyitott járműterek* azok a járműterek, amelyek vagy mindkét végükön vagy az egyik végükön nyitottak, a megfelelő természetes szellőzés pedig a raktér teljes hosszában biztosított az oldallemezelésen vagy a fedélzeten elosztott állandó nyílásokon keresztül vagy felülről, a 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében a nyílások teljes felülete a tér oldalfalai teljes felületének legalább 10%-át teszi ki.

.16 A *zárt Ro-Ro rakterek* azok a Ro-Ro rakterek, amelyek nem azonosak sem a nyílt Ro-Ro rakterekkel sem pedig az időjárás fedélzettel.

.16-1 A *zárt járműterek* azok a járműterek, amelyek nem azonosak sem a nyitott járműterekkel sem pedig az időjárás fedélzettel.

.17 Az *időjárás fedélzet* az a fedélzet, amely felülről és legalább két oldalról teljesen ki van téve az időjárásnak.

.18 A *speciális kategóriájú terek* azok a zárt járműterek a válaszfal fedélzet alatt vagy felett, amelyekbe vagy amelyekből a járművek be-, illetve kihajthatnak, s ahová az utasok is beléphetnek. A speciális kategóriájú terek egynél több fedélzeten is elhelyezkedhetnek, amennyiben a járművek számára szolgáló teljes szabad belmagasság nem haladja meg a 10 métert.

.19.1 Az *A kategóriájú gépterek* azok a terek és a hozzájuk tartozó aknák, amelyek magukban foglalják a következőket:

- .1 a hajó hajtására használt belsőégésű főmotor; vagy
- .2 a hajó hajtásán kívüli célokra alkalmazott belsőégésű motor, ha a gépcsoportban lévő gépek teljes kimenő teljesítménye legalább 375 kW; vagy
- .3 az olajtüzelésű kazán vagy tüzelőanyag egység.

.19.2 *Géptér* minden „A” kategóriájú géptér és minden egyéb olyan tér, amely hajtóműveket, kazánokat, tüzelőanyag egységeket, gőzgépeket és belső égésű motorokat, generátorokat és főbb villamos berendezéseket, olajtöltő állomásokat, hűtő, stabilizáló, szellőztető és légkondicionáló berendezéseket foglal magában, továbbá más hasonló tereket és a hozzájuk tartozó aknákat.

.20 A *tüzelőanyag egység* az a berendezés, amely az olajat előkészíti az olajtüzelésű kazán ellátásához, vagy olyan berendezés, amely a felmelegített olajat előkészíti a belső égésű motorba történő szállításhoz, továbbá minden olyan olajnyomás-szivattyú, szűrő és olajhevítő berendezés, amelyben az olajnyomás több mint 0,18 Newton/négyzetméter.

.21 *Vezérlőállások* azok a terek, ahol a hajórádió vagy a fő navigációs berendezése vagy a vészüzemi áramforrás található, illetve ahol a tűzjelző és tűzvédelmi berendezések központja van.

.21.1 A *központi vezérlőállás* olyan vezérlőállás, ahol az következő vezérlő és jelző funkciók összpontosulnak:

- .1 a rögzített tűzérzékelő és tűzjelző rendszerek;
- .2 az automatikus vízpermetező berendezések, tűzérzékelő és tűzjelző rendszerek;
- .3 a tűzvédelmi ajtók jelzőtáblái;
- .4 a tűzvédelmi ajtók zárásai;
- .5 a vízmentes ajtók jelzőtáblái;
- .6 a vízmentes ajtók zárásai;
- .7 szellőzők;
- .8 általános / tűzriasztó;
- .9 kapcsolattartási rendszerek, beleértve a telefonokat is; és
- .10 a hangosbeszélő-rendszer mikrofonjai.

.21.2 A *folyamatosan felügyelt központi vezérlőállás* az a központi vezérlőállás, amelyet a személyzet egyik felelős tagja folyamatosan felügyel.

.22 A *korlátozottan tűzveszélyes bútorokat és berendezési tárgyakat* tartalmazó helyiségek a II-2/B/4. pont alkalmazásában azok a helyiségek, amelyek korlátozottan tűzveszélyes bútorokkal és berendezési tárgyakkal vannak felszerelve (kabinok, közös helyiségek, irodák és más lakóterek), és amelyekben:

- .1 minden fiókos bútor, mint például az íróasztalok, ruhásszekrények, öltözőasztalok, irodabútorok, fiókos szekrények kizárólag engedélyezett, nem gyúlékony anyagból készülnek, bár e tárgyak munkafelületén legfeljebb 2 mm vastagságú éghető furnér alkalmazható;
- .2 minden szabadon álló bútor, mint például a székek, szófák, asztalok vázszerkezete nem gyúlékony anyagból készül;
- .3 a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.471 (XII) határozatának megfelelően minden függöny vagy más függesztett textilanyag olyan minőségű, amely ellenáll a tűz terjedésének, és minősége nem rosszabb, mint a $0,8 \text{ kg/m}^2$ tömegű gyapjuszövet minősége;

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú hajók esetében „a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.471 (XII) határozata” helyett a „Tűzvizsgálati próbaeljárások szabályzatát” kell alkalmazni;

- .4 a padlóburkolatok minősége olyan, hogy ellenállnak a tűz terjedésének, és ez a minőség nem rosszabb, mint az azonos célra alkalmazott egyenértékű gyapjúanyagé.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú hajók esetében ezen bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

a padlóburkolatok alacsony lángterjedési jellemzőkkel rendelkeznek;

.5 a válaszfalak, burkolatok és mennyezetek szabad felületei alacsony lángterjedési jellemzőkkel rendelkeznek; és

.6 a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.652 (16) határozatának, „A kárpitozott bútorok tűzvizsgálati eljárásainak,” megfelelően a kárpitozott bútorok nem gyúlékonyak és ellenállnak a tűz terjedésének.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú hajók esetében az „a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.652 (16) határozat” szöveg helyébe a „Tűzvizsgálati próbaeljárások szabályzata” szöveg lép.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK ESETÉBEN:

.7 a Tűzvizsgálati próbaeljárások szabályzatának megfelelően az ágy nem gyúlékony anyagból készülnek és ellenállnak a tűz terjedésének.

.23 A *Ro-Ro személyhajó* olyan személyhajó, amely az e pontban meghatározott Ro-Ro rakterekkel vagy speciális kategóriájú terekkel rendelkezik.

.24 A *tűzvizsgálati próbaeljárások szabályzata* a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottsága által az MSC.61 (67) határozattal elfogadott és a Tűzállósági vizsgálatok alkalmazásának nemzetközi szabályzatát jelenti.

.25 A Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottsága által az MSC.98 (73) határozattal elfogadott és módosított változatát jelenti.

.26 A lobbanáspont az a Celsius-fokban kifejezett és jóváhagyott lobbanáspontmérővel (zárttéri lobbanáspont-meghatározás) meghatározott hőmérséklet, amelyen a termék elegendő éghető gőzt bocsát ki ahhoz, hogy meggyulladjon.

.27 Az *eredeti követelmények* az e fejezetben meghatározott szerkezeti jellemzőket, határméreteket vagy tűzbiztonsági rendszereket jelentik.

3. Tűztöltőszivattyúk, tűztöltővezetékek, tűzcsapok, sugárcsővek és tömlők (R 4)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1.1 Hajót tűztöltő szivattyúkkal, tűztöltővezetékekkel, tűzcsapokkal, tömlőkkel és sugárcsővekkel kell ellátni, amelyek megfelelnek e pont követelményeinek.

2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1.2 Ahol egynél több független tűztöltő szivattyúra van szükség, a géptéren kívül, jól megközelíthető és védhető helyen leválasztó szelepeket kell felszerelni, amely a géptérben lévő tűztöltővezeték és a fő tűztöltő szivattyút vagy szivattyúkat leválasztja a tűztöltő vezeték többi részéről. A tűztöltővezeték úgy kell kialakítani, hogy ha a leválasztó szelepeket elzárják, a hajón lévő összes tűzcsapot, kivéve a fent említett géptérben levőket, egy olyan tűztöltő szivattyú lássa el vízzel, amely nem ebben a géptérben van elhelyezve, a vizet pedig olyan csöveken keresztül vezetik, amelyek nem haladnak át e téren. Kivételes esetben a vészüzemi tűztöltő szivattyú szívó- és nyomócsövének egy rövid szakasza áthaladhat a géptéren, amennyiben a külső elvezetése nem kivitelezhető, a tűztöltő vezeték védelmét pedig acélból készült burkolattal biztosítják.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1.3 A géptéren kívül, jól megközelíthető és védhető helyen leválasztó szelepeket kell felszerelni, amelyek a fő tűztöltő szivattyút vagy szivattyúkat magában foglaló géptérben lévő tűztöltő vezetéket leválasztják a tűztöltő vezeték többi részéről. A tűztöltő vezetéket úgy kell kialakítani, hogy ha a leválasztó szelepeket elzárják, a hajón lévő összes tűzcsapot, kivéve a fent említett géptérben levőket, egy másik szivattyú vagy egy vészüzemi tűztöltő szivattyú el tudja látni vízzel. A vészüzemi szivattyút, annak tengervíz beömlő, szívó- és nyomócsöveit és leválasztó szelepeit a géptéren kívül kell elhelyezni. Ha nem lehet kialakítani ilyen rendszert, a vízszekrény (jég szekrény) a géptérben is elhelyezhető, amennyiben a szelep a vészüzemi szivattyút is magában foglaló térből távvezérelhető, a szívócső pedig a lehető legrövidebb. A szívó- és nyomócső rövid szakasza átvezethető a géptéren, amennyiben szilárd acélburkolat veszi körül, illetve a szigetelésük megfelel az „A-60-as” normáknak. A csővezetéknek megfelelő vastagságúnak kell lennie, 11 mm-nél semmilyen esetben sem lehet kevesebb a fal vastagsága, a tengervíz beömlő szelep peremes csatlakozását kivéve pedig hegesztettnek kell lennie.

A LEGALÁBB 24 MÉTER HOSSZÚ B. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK, ILLETVE C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK

.2 A tűzoltó szivattyúk teljesítménye

- .1 Az előírt tűzoltó szivattyúkat úgy kell kialakítani, hogy a .4.2 alpontban meghatározott víznyomás esetében a fenékvíz kiszivattyúzásakor a fenékvízszivattyúk által szállított vízmennyiség legalább kétharmadának megfelelő vízmennyiséget tudjanak szállítani tűzoltás céljából.
- .2 Minden olyan hajón, amelyet e pont előírása szerint egynél több független tűzoltó szivattyúval szerelnek fel, a jóváhagyott tűzoltó szivattyú teljesítménye legalább a teljes előírt kapacitás és az előírt tűzoltó szivattyúk minimális száma hányadosának 80%-át teszi ki, de legalább $25 \text{ m}^3/\text{h}$, valamint egyidejűleg legalább a két előírt vízsugarat táplálni tudja. E tűzoltó szivattyúknak alkalmasnak kell lenniük a tűzoltóvezeték-rendszer ellátására az előírt feltételek mellett.
- .3 A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókon, ahol az előírt minimumnál több szivattyút szerelnek fel, a kiegészítő szivattyúk teljesítménye legalább $25 \text{ m}^3/\text{h}$, továbbá el tudja látni az e pont .5 bekezdésében előírt legalább két vízsugarat.

.3 A tűzoltó szivattyúk, tűzoltóvezetékek és a vízellátás gyors elérhetősége

- .1 A hajókat gépi hajtású tűzoltó szivattyúkkal kell felszerelni a következők szerint:
 - .1 A több mint 500 utas szállítására engedélyezett hajók esetén: legalább három szivattyú, amelyek közül az egyik egy főgépről hajtott szivattyú.
 - .2 A legfeljebb 500 utas szállítására engedélyezett hajó esetén: legalább két szivattyú, amelyek közül az egyik egy főgépről hajtott (kapcsolt) szivattyú.
- .2 Az egészségügyi, ballaszt-, fenékvíz- vagy általános rendeltetésű szivattyúk elfogadhatók tűzoltó szivattyúnak, ha általában nem alkalmazzák azokat olaj szivattyúzására, azonban alkalmanként tüzelőanyag továbbítására vagy szivattyúzására használják azokat, illetve fel vannak szerelve a megfelelő átváltó berendezéssel.
- .3 A tengervíz beömlőnyílásokat, tűzoltó szivattyúkat és áramforrásaikat úgy kell kialakítani, hogy a több mint 250 utas szállítására engedélyezett hajón az egyik térben keletkezett tűz ne tegye működésképtelenné az összes tűzoltó szivattyút.

Amennyiben a legfeljebb 250 utas szállítására engedélyezett B. kategóriájú új hajókon az egyik térben keletkezett tűz működésképtelenné teszi az összes tűzoltó szivattyút, akkor egy a tűzoltási célokra vizet szivattyúzós másik berendezést kell biztosítani, amely egy független, gépi hajtású vészüzemi tűzoltó szivattyú, a hajtása és tengervíz beömlőnyílása pedig a géptéren kívül van. Az ilyen független, gépi hajtású vészüzemi tűzoltó szivattyúnak meg kell felelnie a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzatának a 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókra vonatkozó rendelkezéseinek.
- .4 A több mint 250 utas szállítására engedélyezett B. kategóriájú új hajókon az azonnali vízellátást úgy kell biztosítani, hogy a belső téri tűzcsapokból legalább egy hatékony vízsugár álljon azonnal rendelkezésre, az előírt tűzoltó szivattyú automatikus indításával pedig biztosítsák a folyamatos vízszállítást.
- .5 Az időszakosan felügyelet nélkül hagyott gépterekkel működő hajókon, illetve azokon a hajókon, ahol mindössze egy ember biztosítja a felügyeletet, a tűzoltó rendszerből megfelelő nyomású azonnali vízellátást kell biztosítani vagy úgy, hogy a parancsnoki hídról vagy a tüzeseteknél alkalmazott vezérlő helyről, ha van ilyen, távvezérléssel beindítják az egyik fő tűzoltó szivattyút, illetve az egyik fő tűzoltó szivattyúval folyamatosan nyomás alatt tartják a tűzoltóvezeték-rendszert.
- .6 Tűzoltó szivattyú nyomószelépét visszacsapó szeleppel kell felszerelni.

.4 A tűzoltó vezetékek átmérője és a bennük lévő víznyomás

- .1 A tűzoltóvezeték és a leágazó vezetékek csőátmérőjének elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy hatékonyan elosszák az egyidejűleg működő két tűzoltó szivattyú által szállított előírt vízmennyiséget.
- .2 Amennyiben két egyidejűleg működő szivattyú a .8 alpontban meghatározott sugárcsőveken át a megfelelő tűzcsapokkal a .4.1 alpontban meghatározott vízmennyiséget szállítja, a tűzcsapoknál legalább a következő nyomást kell biztosítani:

B. típusú hajóknál a szállítható utasok száma:	Új	Meglévő
500-nál több	0,4 N/mm ²	0,3 N/mm ²
Legfeljebb 500	0,3 N/mm ²	0,2 N/mm ²

- .3 A tűzcsapoknál mért legnagyobb nyomás nem haladhatja meg azt a mértéket, amelyen a tűzoltótömlők hatékony irányítása még biztosítható.

.5 A tűzcsapok száma és elhelyezése

- .1 A tűzcsapok száma és elhelyezése olyan, hogy legalább két, különböző tűzcsapból származó vízszugár, amelyből az egyik egy egyszeres hosszúságú tömlőből származik, a hajónak az utasok vagy a személyzet számára általában megközelíthető bármelyik részét elérje, miközben a hajó halad, továbbá elérje az üres raktér bármelyik részét, bármelyik Ro-Ro rakodóteret vagy speciális kategóriájú teret; ez utóbbi esetben a két egyszeres hosszúságú tömlőből származó vízszugárnak el kell érnie a terek bármelyik részét. Ezenkívül e tűzcsapokat a védett terek közelében kell elhelyezni.
- .2 A lakóterekben, kiszolgáló helyiségekben és gépterekben a tűzcsapok számának és elhelyezésének meg kell felelnie az .5.1 bekezdés követelményeinek, amennyiben az összes vízmentes ajtó és a függőleges főzóna válaszfalaiban lévő ajtók zárva vannak.
- .3 Amennyiben a szomszédos tengelyalagútból a géptérhez alacsony szinten lehet bejutni, akkor kívülről, de a géptér bejáratához közel eső helyen két tűzcsapot kell elhelyezni. Amennyiben a bejutás más helyről biztosított, az egyik ilyen helyen, a géptér bejáratához közel két tűzcsapot kell elhelyezni. Erre a lépésre nincs szükség, ha az alagút vagy a szomszédos helyiségek nem esnek bele a menekülési útvonalba.

.6 Csövek és tűzcsapok

- .1 Hő hatására használhatatlanná váló anyagokat nem lehet felhasználni a tűzoltó csövekhez és a tűzcsapokhoz, amennyiben nincsenek megfelelően védve. A csöveket és tűzcsapokat úgy kell elhelyezni, hogy a tűzoltótömlőket könnyen hozzájuk lehessen kapcsolni. A csövek és tűzcsapok berendezései nem fagyhatnak be. Azokon a hajókon, amelyeken fedélzeti rakomány szállítható, a tűzcsapokat úgy kell elhelyezni, hogy minden esetben azonnal hozzáférhető legyenek, a csöveket pedig úgy kell elvezetni, hogy lehetőség szerint a rakomány ne sérüljön meg.
- .2 Az összes tűzoltótömlőt szeleppel kell ellátni annak érdekében, hogy a tűzoltó szivattyúk működése közben bármelyik tömlőt el lehessen távolítani.
- .3 A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókon leválasztó szelepeket kell felszerelni a nyitott fedélzeten lévő tűzoltóvezeték nem tűzoltási célra használt leágazásaira.

.7 Tűzoltótömlők

- .1 A tűzoltótömlőket olyan nem romlandó anyagból kell készíteni, amelyet a hajózási hatóság jóváhagyott; és megfelelő hosszúságúak ahhoz, hogy a vízszugár minden szükséges helyre odairányítható legyen. Minden egyes tömlőt sugárcsővel és megfelelő csatlakozásokkal kell ellátni. A tömlőkapcsolók és a sugárcsővek csatlakozásait úgy kell kialakítani, hogy csereszabatosak legyenek. Az e fejezetben „tűzoltótömlőként” meghatározott tömlőket a szükséges szerelvényekkel és szerszámokkal együtt használatra készen a vízellátó tűzcsapok vagy csatlakozások közelében, jól látható helyeken kell tárolni. Ezenkívül a több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított hajók belső tereiben a tűzoltótömlőket állandóan csatlakoztatni kell a tűzcsapokra.
- .2 Az .5 alpontban előírt tűzcsapokhoz legalább egy tűzoltótömlő szükséges. A tűzoltótömlő hosszúságát a fedélzeten és a felépítményekben 20 méterre, a géptérben 15 méterre, a kisebb hajókon értelemszerűen 15 illetve 10 méterre kell korlátozni.

8. Sugárcsövek

- .1.1 E fejezet alkalmazásában a szabvány sugárcső keresztmetszete 12 mm, 16 mm és 19 mm, illetve az ezekhez legközelebb eső méretek. Amennyiben egyéb rendszereket használnak - például vízpermettel oltó berendezés - eltérő átmérőjű sugárcsövek használhatók.
- .1.2 Minden egyes sugárcsövet jóváhagyott kettős rendeltetésű (azaz vízpermet és vízszugár), és elzáró szerkezettel kell felszerelni.
- .2 A lakóterek és kiszolgáló helyiségek esetében a 12 mm-es átmérőjű sugárcső használata megfelelő.
- .3 A gépterekben és a külső fedélzeteken a sugárcső átmérője olyan, hogy a legkisebb szivattyútól a .4 alponban meghatározott nyomáson két vízszugárral a maximális vízkibocsátás legyen elérhető, kivéve ha szükséges 19 mm-esnél nagyobb átmérőjű sugárcsövet alkalmazni.

24 MÉTERNÉL RÖVIDEBB C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.9 Tűzoltó szivattyúk, tűzoltó fővezetékek, tűzcsapok, tömlők, sugárcsövek és a vízellátás gyors elérhetősége

- .1 Egy külön tűzoltó szivattyút kell biztosítani, amely tűzoltás céljából az alábbiakban meghatározott nyomáson az egyik tűzcsapból legalább egy vízszugarat el tud látni. A tűzoltó szivattyút által szállított víz mennyiségének meg kell felelnie a fenékvíz kiszivattyúzásokor a fenékvízszivattyúk által továbbított vízmennyiség legalább kétharmadának. E tűzoltó szivattyúnak, amennyiben 12, 16 vagy 19 mm-es sugárcsövekkel ellátott tűzcsapokon keresztül a fent említett maximális mennyiséget bocsátják ki, a tűzcsapokban fenn kell tartaniuk a B. kategóriájú hajókra előírt legkisebb nyomást.
- .2 250 főt, illetve 250 főnél több személyt szállító hajót fel kell szerelni egy további tűzoltó szivattyúval, amely állandóan rá van kapcsolva a tűzoltóvezetékre. E szivattyúnak gépi hajtásúnak kell lennie. Ez a szivattyú és az áramforrása nem helyezhető el ugyanabban a helyiségben, mint a .9.1 alponban előírt szivattyú; olyan állandó tengervíz-vételezővel kell ellátni, amely a géptéren kívül helyezkedik el. Ez a szivattyú a hajón felszerelt bármelyik tűzcsapból legalább egy vízszugarat el tud látni és legalább $0,3 \text{ N/mm}^2$ nyomást tud tartani.
- .3 Az egészségügyi (szaniter), ballaszt-, fenékvíz- vagy általános rendeltetésű szivattyúk tűzoltó szivattyúként elfogadhatók.
- .4 Hajót fel kell szerelni tűzoltóvezetékkel, amelynek átmérője elégséges ahhoz, hogy a legnagyobb előírt vízmennyiséget hatékonyan elossa. A tűzcsapok száma és elhelyezése olyan legyen, hogy legalább egy vízszugár elérje a hajó bármelyik részét, miközben egyetlen tűzoltó tömlőt alkalmaznak, amelynek a maximális hosszúságát a .7.2 alponban a B. kategóriájú hajókra adják meg.
- .5 A hajókon minden tűzcsapra legalább egy tömlőnek kell csatlakoznia.
- .6 Az időszakosan felügyelet nélkül hagyott gépterekkel üzemelő hajón, vagy azokon a hajókon, ahol mindössze egy ember biztosítja a felügyeletet, a tűzoltóvezeték-rendszerből megfelelő nyomású azonnali vízellátást kell biztosítani vagy úgy, hogy a parancsnoki hídról vagy a tüzeseteknél alkalmazott vezérlő helyről, ha van ilyen, távvezérléssel beindítják az egyik fő tűzoltó szivattyút, vagy úgy, hogy az egyik fő tűzoltó szivattyúval folyamatosan nyomás alatt tartják a tűzoltóvezeték-rendszert.
- .7 Tűzoltó szivattyú nyomószelepét visszacsapó szeleppel kell felszerelni.

4. Beépített tűzoltórendszerek (R 5 + 8 + 9 + 10)

.1 Gázüzemű beépített tűzoltó rendszerek: Általános (R 5.1)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ, 2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 Azokat a csöveket, amelyek eljuttatják a tűzoltó anyagot a védett terekbe, szabályozószelepekkel kell felszerelni, amelyeken egyértelműen megjelölik azokat a tereket, ahová a csövek vezetnek. Megfelelő rendelkezésekkel meg kell akadályozni, hogy a tűzoltóanyag véletlenül valamelyik térbe jusson.
- .2 A tűzoltóanyag elosztását végző csőrendszert úgy kell kialakítani, a kilépő gyűrűket pedig úgy kell elhelyezni, hogy a tűzoltóanyag egyenletes eloszlása biztosított legyen.
- .3 Megfelelő készülékeket kell felszerelni, amelyek biztosítják, hogy a védett terek nyílásai, amelyen levegő juthat be, illetve gáz juthat ki, a védett téren kívülről zárható legyen.

- .4 Amennyiben tűzoltóanyagot juttatnak olyan térbe, ahol általában személyzet dolgozik, vagy olyan térbe, ahová ők beléphetnek, arra automatikus hangjelzés figyelmeztessen. A riasztásnak elegendő ideig hallhatónak kell lennie, mielőtt a tűzoltóanyagot a terekbe bocsátják.
- .5 A beépített, gázzal oltó tűzoltó rendszer vezérlőberendezéseit jól hozzáférhető helyen kell elhelyezni, kezelésének pedig egyszerűnek kell lennie, továbbá az egymáshoz lehető legközelebb eső helyeken kell csoportosítani azokat úgy, hogy minél kisebb legyen a valószínűsége, hogy a védett térben keletkező tűz elszigeteli azokat. A személyzet biztonsága érdekében e helyeken a rendszer működésére vonatkozóan egyértelmű utasításokat kell elhelyezni.
- .6 A tűzoltóanyag automatikus kibocsátása nem engedélyezett, amennyiben ezek nem olyan helyileg automatikusan működtetett egységek, amelyek az előírt beépített tűzoltórendszer mellett és attól függetlenül a gépterekben a rendkívül tűzveszélyes berendezések fölött vagy a géptereken belüli rendkívül tűzveszélyes védett terekben vannak elhelyezve.
- .7 Ahol a tűzoltóanyag mennyisége egynél több tér ellátására van megállapítva, a felhasználható tűzoltóanyag mennyiségének nem kell nagyobbnak lennie, mint amennyi egy ilyen védelemmel ellátott térhez maximálisan szükséges.
- .8 Egyéb engedély hiányában a tűzoltóanyagok tárolásához szükséges, nyomás alatt lévő tartályokat az .1.11 bekezdésnek megfelelően a védett téren kívül kell tárolni.
- .9 A személyzet vagy a parti személyzet részére megfelelő eszközöket kell rendelkezésre bocsátani annak érdekében, hogy a tartályokban lévő tűzoltóanyag mennyiségét biztonságosan ellenőrizhessék.
- .10 A tűzoltóanyagok tárolására szolgáló tartályokat és a hozzájuk kapcsolódó nyomás alatti alkatrészeket a megfelelő előírások szerint kell megtervezni, figyelembe véve az elhelyezésüket és a működés során várható legnagyobb környezeti hőmérsékletet.
- .11 A tűzoltóanyagot a védett téren kívül olyan helyen kell tárolni, amely jól hozzáférhető és hatékonyan szellőztethető. E tároló helyiség bejárata lehetőleg a nyitott fedélzetről nyíljon, és független legyen a védett helyiségtől.
- A bejáratú ajtóknak kifelé kell nyílniuk, azoknak a válaszfalaknak és fedélzeteknek pedig, amelyek az ajtókat és a nyílások bezárására szolgáló egyéb eszközöket foglalják magukban, és elválasztják a fenti helyiségeket a szomszédos zárt terektől, gázbiztosnak kell lenniük. A II-2/B/4. vagy II-2/B/5. pontban található a válaszfal és fedélzet tűzbiztonságát mutató táblázatok alkalmazásakor e tároló helyiségeket vezérlőállásként kell kezelni.
- .12 Az új hajókon elhelyezett tűzoltó rendszerekben, illetve a meglévő hajókon található hasonló új rendszerekben tilos olyan tűzoltóanyag használata, amely magától vagy a használat bizonyos körülményei között mérgező gázokat bocsát ki, veszélyes az emberekre, vagy olyan gázokat bocsát ki, amelyek károsítják a környezetet.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .13 A gázzal oltó tűzoltó rendszereknek meg kell felelnie a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata rendelkezéseinek.
- .14 A védett terek összes olyan nyílásának, amelyen levegő juthat be, illetve gáz juthat ki, kívülről zárhatónak kell lennie.
- .15 Ha a tűzoltóanyagot a védett téren kívül tárolják, akkor azt olyan helyiségben kell elhelyezni, amely a mellő kollíziós válaszfal mögött van, és csak erre a célra szolgál. A tároló helyiség bejáratának lehetőleg a nyitott fedélzetről kell nyílnia, és függetlennek kell lennie a védett helyiségtől. Ha a tároló helyiség a fedélzet alatt található, akkor a nyitott fedélzet alatt legfeljebb egy fedélzetre kell elhelyezni, a nyitott fedélzetről pedig lépcsőn vagy létrán közvetlenül elérhető kell hogy legyen.
- Azokat a tereket, amelyek a fedélzet alatt találhatók, vagy amelyek elérése a nyitott fedélzetről nem biztosított, gépi szellőzőrendszerrel kell felszerelni, amelyet úgy terveztek, hogy a tér aljáról elszívja az elhasznált levegőt, és óránként legalább hatszori levegőcserét tesz lehetővé. A bejáratú ajtóknak kifelé kell nyílnia, azoknak a válaszfalaknak és fedélzeteknek pedig, amelyek az ajtókat és a nyílások bezárására szolgáló egyéb eszközöket foglalják magukban, és elválasztják a fenti helyiségeket a szomszédos zárt terektől, gázbiztosnak kell lenniük. A 4.1, 4.2, 5.1 és 5.2 táblázat alkalmazásában e tároló helyiségeket vezérlőállásnak kell tekinteni.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .16 Amennyiben az egyik térben elhelyezett légtartályokban tárolt szabad levegő mennyisége akkora, hogy tűz esetén a térbe kiszabadulva károsan befolyásolná a beépített tűzoltórendszer hatékonyságát, nagyobb mennyiségű tűzoltóanyagot kell készletben tartani.

- .17 A tűzoltó berendezések szállítói leírást adnak a berendezésekről, amely angolul és a lobogó szerinti állam hivatalos nyelvén vagy nyelvein egy karbantartási ellenőrző listát tartalmaz.
- .18 A tűzoltóanyag mennyiségét egy szakértő évente legalább egyszer ellenőrzi, akit a hajózási hatóság, a berendezés szállítója vagy egy elismert szervezet hatalmaz fel.
- .19 Az időszakos ellenőrzést, amelyet a hajó gépjárművezetője hajt végre, illetve a hajó vezetése szervez meg, be kell jegyezni a hajónaplóba, és jelezni kell az ellenőrzés részletességét és időpontját.
- .20 A nem kötelező tűzoltó berendezéseknek, amelyeket adott esetben a raktárhelyiségekben helyeztek el, kialakításuk és méretük tekintetében meg kell felelniük a pontnak a szóban forgó berendezés típusára vonatkozó követelményeinek.
- .21 Szén-dioxid berendezéssel védett ajtón, a következő figyelmeztetést kell elhelyezni: „Ezt a teret szén-dioxid berendezés védi és el kell hagyni, amikor a riasztóberendezés működésbe lép”.

.2 Szén-dioxidos rendszerek (R 5.2)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ, 2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1.1 Egyéb rendelkezés hiányában a raktereknél a szén-dioxid mennyiségének elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy biztosítsa a hajón ezzel a védelemmel ellátott legnagyobb raktér bruttó térfogata 30%-ának megfelelő legkisebb mennyiséget.

Amennyiben a szellőzőcsatornákon keresztül kettő vagy több raktér kapcsolatban áll egymással, ezeket egy térnek kell tekinteni. A járművek szállítására használt hajókon a szükséges széndioxid-mennyiség a legnagyobb raktér bruttó térfogatának 45%-ával egyenlő.

- .1.2 A gépterek esetében a szállított széndioxid-mennyiség elegendő ahhoz, hogy a következő térfogatok közül a nagyobbiknak megfelelő mennyiségű szabad gáz szükséges mennyiségét biztosítsa:

- .1 az ilyen védelemmel ellátott legnagyobb géptér bruttó térfogatának 40%-a, az a térfogat, amelybe nem számítják bele a gépáknak azon szint fölé eső részét, amelyen az akna vízszintes területe az érintett géptér vízszintes területének 40%-át vagy ennél kisebb részét teszi ki a fenéktartály teteje és a gépákna legalacsonyabban lévő része közötti félmagasságban mérve; vagy
- .2 A legnagyobb védett géptér bruttó térfogatának 35%-a, a gépáknak is beleértve; amennyiben két vagy több géptér nincs teljesen elválasztva egymástól, azokat egy térnek kell tekinteni.

- .2 E pont alkalmazásában a szabad szén-dioxid térfogatát $0,56 \text{ m}^3/\text{kg}$ -mal kell számítani.

- .3 A beépített csővezetékrendszernek lehetővé kell tennie, hogy a gáz 85%-a két perc alatt a térbe jusson.

- .4 A szén-dioxid kibocsátásának mechanizmusa:

- .1 A szén-dioxid kibocsátását a védett térbe és a riasztó működésének biztosítását két külön vezérlőberendezésnek kell ellátnia. Az egyik vezérlőberendezés arra szolgál, hogy kiengedje a gázt a tárolótartályokból. A másik vezérlőberendezéssel nyitják meg annak a csővezetéknek a szelepét, amely a gázt a védett térbe szállítja.
- .2 A két vezérlőberendezést egy közös kapcsoló szekrényben kell elhelyezni, s az adott térre utaló jelzéssel kell ellátni. Amennyiben a vezérlő berendezést tartalmazó szekrényt be kell zárnai, a szekrény kulcsát egy betörhető üvegű tárolóba kell helyezni, amely a szekrény mellett jól látható helyen található.

- .5 Biztosítani kell, hogy azok a terek, amelyekben a szén-dioxid palackok vannak elhelyezve, hozzáférhetőségük, szellőzésük és a kapcsolattartási berendezéseik szempontjából megfelelő kialakításúak legyenek. Meghosszák a szükséges biztonsági intézkedéseket a szén-dioxid palackok, csövek és szerelvényeik gyártása, beszerelése, jelölése, töltése és próbája tekintetében, valamint e berendezéseknek a kezelésével és riasztóberendezéseivel kapcsolatban.

2003. JANUÁR 1-JÉT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

- .6 A szén-dioxidos rendszereknek meg kell felelnie a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata rendelkezéseinek.
- .7 Biztosítani kell, hogy azok a terek, amelyekben a szén-dioxid palackok el vannak helyezve, hozzáférhetőségük, szellőzésük és a kapcsolattartási berendezések szempontjából megfelelő kialakításúak legyenek. Meghosszák a szükséges biztonsági intézkedéseket a szén-dioxid palackok, csövek és szerelvényeik gyártása, beszerelése, jelölése, töltése és próbája tekintetében, valamint e berendezések kezelésével és riasztóberendezéseivel kapcsolatban.

.3 Nehézhabbal oltó beépített tűzoltó rendszerek a gépterekben (R 8)

2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 Amennyiben egy géptérben a 6. pont követelményeit kiegészítve egy beépített nehézhabbal oltó tűzoltó rendszert is felszerelnek, akkor e rendszernek képesnek kell lennie arra, hogy a beépített kibocsátó nyílásokon keresztül 5 percnél rövidebb idő alatt annyi habot engedjen ki, amely 150 mm-es vastagságban beborítja azt a legnagyobb különálló területet, amelyen folyékony tüzelőanyag folyhat szét. A rendszernek olyan habot kell előállítania, amely alkalmas az olajtűz eloltására. Megfelelő módon biztosítani kell, hogy a hab egy állandó csőrendszeren, szabályozószelepeken keresztül gyorsan eljusson a megfelelő kibocsátó nyílásokig, a hab pedig a rögzített habsugár csövek irányításával elérje a védett tér más tűzveszélyes részeit is. A hab terjeszkedési aránya nem haladja meg a 12:1 arányt.
- .2 E rendszerek vezérlő- és szabályozó berendezéseit jól hozzáférhető helyen kell elhelyezni, kezelésének pedig egyszerűnek kell lennie, továbbá egymáshoz lehető legközelebb eső helyeken kell csoportosítani azokat úgy, hogy minél kisebb legyen a valószínűsége, hogy a védett térben keletkező tűz elszigeteli azokat.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .3 A nehézhabbal oltó beépített tűzoltó rendszereknek meg kell felelnie a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata előírásainak.

.4 Könnyűhabbal oltó beépített tűzoltó rendszerek a gépterekben (R 9)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ, 2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A gépterekben való alkalmazásra előírt, könnyűhabbal oltó beépített tűzoltó rendszer alkalmas arra, hogy a beépített kibocsátó nyílásokon keresztül annyi habot bocsásson ki, amely percenként 1 m-es vastagságot elérő sebességgel megtölti a védelem alatt álló legnagyobb teret. A rendelkezésre álló habképző anyag mennyisége elegendő ahhoz, hogy a legnagyobb védelem alatt álló tér térfogatának ötszörösével egyenlő mennyiségű habot állítson elő. A hab terjeszkedési aránya nem haladhatja meg az 1000:1 arányt.
- .2 A hab szállítására szolgáló vezetékeket és csatornákat, a habgenerátor szellőzőjét és a habelőállító egységek számát úgy kell kialakítani, hogy a berendezés megfelelő mennyiségű habot állítson elő, és hatékony elosztást biztosítson.
- .3 A habgenerátor szállító csatornáit úgy kell kialakítani, hogy a védett térben bekövetkező tűz ne károsítsa e berendezések működését.
- .4 A habgenerátort, annak áramforrásait, a habképző folyadékot és a rendszer vezérlését és szabályozását végző berendezéseket jól hozzáférhető helyen kell elhelyezni, kezelésüknek pedig egyszerűnek kell lennie, továbbá egymáshoz lehető legközelebb eső helyeken kell csoportosítani azokat úgy, hogy minél kisebb legyen a valószínűsége, hogy a védett térben keletkező tűz elszigeteli azokat.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

- .5 A könnyűhabbal oltó beépített tűzoltó rendszernek meg kell felelnie a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata rendelkezéseinek.

.5 Nyomás alatt álló vízpermettel oltó beépített tűzoltórendszer a gépterekben (R 10)

2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A gépterekben való alkalmazásra előírt nyomás alatt álló vízpermettel oltó tűzoltórendszert jóváhagyott típusú porlasztófejekkel kell felszerelni.
- .2 A porlasztófejek száma és elrendezése olyan, hogy a védett terekben percenként legalább 5 l/m^2 átlagos vízelosztást biztosít. Szükség esetén a különösen tűzveszélyes területeken megfontolható az ennél nagyobb mennyiség alkalmazása. A porlasztófejeket a medersori árok, a tartályfedelek és egyéb olyan terek fölött kell felszerelni, ahol tüzelőanyag folyhat szét, továbbá a géptereknek abban a részében, amelyek különösen tűzveszélyesek.
- .3 A rendszer szakaszokra osztható, amelyek elosztó szelepeit egy a védett téren kívüli, könnyen hozzáférhető helyen kell elhelyezni, ahol a védett térben bekövetkező tűz nem szigeteli el azokat.
- .4 A rendszert a szükséges nyomás alatt kell tartani, a rendszerhez vizet biztosító szivattyúnak pedig automatikusan be kell indulnia, ha a rendszerben nyomásesés következik be.

.5 A szivattyúnak a megfelelő nyomáson egyidejűleg el kell látnia a rendszernek a védett térben lévő minden szakaszát. A szivattyút és vezérlőberendezéseit a védett téren vagy tereken kívül kell felszerelni. A védett térben vagy terekben keletkező tűz nem teheti működésképtelenné a vízpermettel oltó berendezést.

.6 Megfelelő óvintézkedésekkel meg kell akadályozni, hogy a porlasztófejek a vízben lévő szennyeződés vagy a csövezeték, a porlasztófejek, a szelepek és a szivattyú korróziója miatt elduguljanak.

2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.7 A szivattyút egy külön belsőégésű erőgép is hajthatja, azonban - amennyiben a II-1 fejezet D. része rendelkezéseinek megfelelően a vészüzemi generátor által szolgáltatott áram látja el - a generátort úgy kell kialakítani, hogy a motor meghibásodása esetén automatikusan beinduljon, az .5 alpontban előírt szivattyú számára szükséges áram pedig azonnal rendelkezésre álljon. Amennyiben a szivattyút egy külön belső égésű erőgép hajtja meg, azt úgy kell elhelyezni, hogy a védett térben keletkezett tűz ne akadályozza a gép levegőellátását.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

.8 A nyomás alatt álló vízpermettel oltó beépített tűzoltó rendszernek meg kell felelnie a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata rendelkezéseinek.

5. Hordozható tűzoltókészülékek (R 6)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ, 2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 Kizárólag jóváhagyott típusú tűzoltókészülékek szerelhetők fel.

.2 Az előírt hordozható, vízzel oltó készülékek kapacitása nem lehet kevesebb mint 9 liter és nem több mint 13,5 liter. A többi tűzoltó készülék legalább olyan mértékben hordozható, mint a 13,5 literes készülék, a tűzoltó képessége pedig megegyezik a 9 literes készülékével.

.3 A hajón lévő tűzoltó készülékek minden típusához, a típusonkénti mennyiség 50%-ára elegendő tartalék töltetet kell készenlétben tartani. Egy azonos típusú másik tűzoltó készülék a tartalék töltete lehet annak a tűzoltó készüléknek, amelyet nem lehet a fedélzeten újratölteni.

.4 Hordozható, szén-dioxiddal működő tűzoltó készülékek általában nem helyezhetők el a lakóterekben. Amennyiben ilyen tűzoltó készülékeket helyeznek el a rádiós helyiségekben, a kapcsolótábláknál vagy más hasonló helyeken, az egy vagy több tűzoltó készülékkel rendelkező terek térfogata akkora legyen, hogy e pont alkalmazásában a szivárgás következtében keletkező gáz koncentrációja a helyiség nettó térfogatának 5%-a alatt legyen. A széndioxid térfogatát $0,56 \text{ m}^3/\text{kg}$ -mal kell számításba venni.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

- .5 A hordozható tűzoltó készülékeknek meg kell felelnie a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata rendelkezéseinek.
- .6 Szén-dioxidos tűzoltó készülékek nem helyezhetők el a lakóterekben. A vezérlő állomásokon és egyéb, elektromos vagy elektronikus berendezést vagy a hajó biztonsága érdekében szükséges készüléket tartalmazó terekben olyan tűzoltó készülékekről kell gondoskodni, amelyek oltóanyaga nem vezeti az elektromos áramot, s nem károsítja a berendezést, illetve a készülékeket.
- .7 A tűzoltó készülékeket használatra készen, jól látható és tűz esetén bármikor könnyen és gyorsan elérhető helyen kell elhelyezni úgy, hogy sem az időjárás, sem a rezgések, sem más külső tényező ne csökkentse azok üzemképességét. A hordozható tűzoltó készülékeket olyan szerkezettel kell ellátni, amely jelzi, hogy használták-e már azokat.
- .8 Az első tűz, hajón utántölthető tűzoltó készülékek esetében a készülékek 100%-ához elegendő tartalék töltetet, a fennmaradó készülékek esetében pedig az 50%-ukhoz elegendő tartalék töltetet kell biztosítani.
- .9 A hajón nem utántölthető tűzoltó készülékek esetében a tartalék töltetek helyett további, ugyanakkora nagyságú, ugyanolyan típusú, teljesítményű és ugyanakkora számú hordozható tűzoltó készülékekről kell gondoskodni, mint amit a .13 bekezdés meghatároz.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .10 Tilos olyan tűzoltó készülékek használata, amelyekben a tűzoltóanyagok maguktól vagy a használat bizonyos körülményei között olyan mennyiségű mérgező gázt bocsátanak ki, amelyek veszélyesek az emberre, illetve károsítják a környezetet.
- .11 A tűzoltó készülékek alkalmasak arra, hogy eloltsák az elhelyezett tűzoltó készülékek közelében keletkezett tüzet.
- .12 Egy adott helyen az ott felhasználható hordozható tűzoltó készülékek egyikét a helyiség bejáratánál kell elhelyezni.
- .13 A tűzoltó készülékek legkisebb száma megfelel a következőknek:
- .1 a lakóterekben és a kiszolgáló helyiségekben:
- a tűzoltó készülékeket úgy kell elhelyezni, hogy azok a helyiség egyetlen pontjától se legyenek 10 méternél messzebbre.
- .2 a magas feszültségű terekben használható tűzoltó készülékeket a 20 kW vagy annál nagyobb teljesítményű kapcsolótáblák vagy segéd táblák közelében kell elhelyezni.
- .3 a konyhákban a tűzoltó készülékeket úgy kell elhelyezni, hogy azok a helyiség egyetlen pontjától se legyenek 10 méternél messzebbre.
- .4 tűzoltó készülékeket kell elhelyezni a festékraktárak és olyan raktárak közelében, amelyek gyúlékony termékeket tartalmaznak.
- .5 legalább egy tűzoltó készüléket kell elhelyezni a parancsnoki hídon és minden vezérlőállomásnál.
- .14 A lakóterekben és kiszolgáló helyiségekben elhelyezett hordozható tűzoltó készülékek működési módja, amennyiben kivitelezhető, egységes legyen.
- .15 A tűzoltó készülékek időszakos ellenőrzése:
- a hajózási hatóság biztosítja, hogy a hordozható tűzoltó készülékeket időszakonként ellenőrizték, működési és nyomáspróba alá vessék.

6. Tűzoltó berendezések a gépterekben (R 7)

Az A. kategóriájú géptereket fel kell szerelni:

24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓKON:

.1 a következő beépített tűzoltó rendszerek egyikével:

- .1 a 4. pont .1 és .2 bekezdésének megfelelő gázzal oltó tűzoltó rendszerrel, illetve az azzal egyenértékű, a halon rendszereket helyettesítő, vízzel működő rendszerrel, amely - a hajó építésének időpontját is figyelembe véve - megfelel az IMO MSC 1165. körlevele hatályos rendelkezéseinek;
- .2 egy könnyű habbal oltó rendszerrel, amely a hajó építésének időpontját is figyelembe véve megfelel a 4. szabály .4 bekezdésének;
- .3 egy nyomás alatt álló, vízpermettel oltó tűzoltó rendszerrel, amely a hajó építésének időpontját is figyelembe véve megfelel a 4. Pont .5 bekezdésének;

.2 legalább egy hordozható lég-hab készülékkel, amely egy olyan induktoros lég-hab szórófejből áll, amely tűzoltótömlőn keresztül kapcsolható a tűzoltóvezetékhez, továbbá egy hordozható tartályból áll, amely legalább 20 liter habképző folyadékot és egy tartalék tartályt tartalmaz. A szórófejnek legalább $1,5 \text{ m}^3/\text{perc}$ teljesítménnyel kell olajtűzek eloltására alkalmas habot előállítania.

.3 Minden olyan térbe, ahol tüzelőanyag ülepítő tartály vagy tüzelőanyag egység található jóváhagyott típusú, legalább 45 liter térfogatú haboltókat, illetve ezekkel egyenértékű megfelelő számú berendezést kell felszerelni annak érdekében, hogy a habot vagy az azzal egyenértékű oltóanyagot a nyomás alatt álló tüzelőanyag- és kenőolajrendszerre, a hajtóművekre és egyéb tűzveszélyes helyekre irányíthassák. Emellett megfelelő számú hordozható haboltót vagy azzal egyenértékű tűzoltó készüléket kell elhelyezni úgy, hogy azok a helyiség egyetlen pontjától se legyenek 10 méternél messzebbre, továbbá hogy legalább két ilyen tűzoltó készülék legyen e helyiségekben.

A 24 MÉTERNÉL RÖVIDEBB B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓKAT ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓKAT:

.4 a fenti .1 alpontban meghatározott beépített tűzoltó rendszerek egyikével, továbbá egy legalább 45 liter térfogatú haboltó berendezéssel vagy olyan egyenértékű és megfelelő számú berendezéssel kell felszerelni a belső égésű motorokat, tüzelőanyag ülepítő tartályt vagy tüzelőanyag egységet magában foglaló tereket, amely berendezések lehetővé teszik, hogy az oltóhabot vagy egyenértékű oltóanyagot közvetlenül a nyomás alatt álló üzemanyag- és kenőolajrendszerre, a hajtóművekre és egyéb tűzveszélyes helyekre irányíthassák; és

.5 a gépi berendezés mellé, a teljesítményével arányosan, 746 kW-onként legalább egy-egy, olajtűzek eloltására alkalmas hordozható tűzoltó készüléket kell felszerelni, de a gépi berendezés elhelyezésére szolgáló terenként legfeljebb hatot.

Az e pontban előírt hat hordozható tűzoltó készülékek egy része helyett, megengedett a nehéz habbal oltó beépített tűzoltó rendszer használata.

A 24 MÉTER HOSSZÚ VAGY HOSSZABB B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓKON ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓKON:

.6 Minden gépteret két megfelelő vízpermettel oltó berendezéssel kell fel szerelni, amelyek állhatnak egy olyan α alakú fémcsőből, amelynek hosszú ága mintegy két méter hosszú, és egy tűzoltótömlőhöz csatlakoztatható, a rövid ága pedig mintegy 250 mm hosszú, és egy rögzített vízköd porlasztófejjel van felszerelve, illetve vízsugaras szórófejjel is felszerelhető.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓKON:

.7 Amennyiben fűtőanyagként előmelegített olajat alkalmaznak, kiegészítésképpen az is előírható, hogy a kazánházakat állandó vagy hordozható berendezésekkel szereljék fel, amelyek tűzoltási célból nyomás alatti vízsugarat permeteznek, illetve a padló alatt és felett habot bocsátanak ki.

24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB, 2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT, A., B. C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓKON, A TÖBB MINT 400 UTAS SZÁLLÍTÁSÁRA ENGEDÉLYEZETT, 2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓKON ÉS A TÖBB MINT 400 UTAS SZÁLLÍTÁSÁRA ENGEDÉLYEZETT B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓKON

.8. .1 Az 500 m^3 térfogat feletti A. kategóriájú géptereket az e pontban előírt beépített tűzoltó rendszer mellett jóváhagyott típusú beépített, vízzel oltó rendszerrel vagy azzal egyenértékű helyi alkalmazású tűzoltó rendszerrel is védeni kell a Nemzetközi

Tengerészeti Szervezet által kidolgozott útmutatások alapján, lásd az MSC/913. körlevelet: „Útmutató az A. kategóriájú gépterekben alkalmazandó beépített, vízzel oltó helyi alkalmazású tűzoltó rendszerek jóváhagyásához”.

Az időszakosan felügyelet nélkül hagyott gépterek esetében a tűzoltó rendszer automatikusan és kézi vezérléssel is működtethető. A folyamatosan felügyelt gépterek esetében a tűzoltó rendszer kézi vezérlésű lehet.

.2 A helyi alkalmazású beépített tűzoltó rendszereknek a következő tereket kell védeniük anélkül, hogy szükséges lenne a motor leállítása, az emberek evakuálása vagy a terek lezárása:

.1 a hajó főüzemi meghajtására és az áramfejlesztésre szolgáló belsőégésű erőgépek tűzveszélyes részei,

.2 a kazánok elülső részei,

.3 a hulladékégetők tűzveszélyes részei és

.4 a felhevített tüzelőanyag szeparátora.

.3 A helyi alkalmazású rendszerek beindulását jól megkülönböztethető fény- és hangjelzésnek kell jeleznie a védett térben és a folyamatosan felügyelt megfigyelőhelyeken. A riasztásnak jeleznie kell, hogy melyik rendszer indult be. Az ebben az alponthoz leírt rendszer és a riasztási követelmények kiegészítik, de nem helyettesítik az e fejezetben más helyen előírt tűzjelző és riasztási rendszereket.

7. Különleges berendezések a gépterekben (R 11)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 A szükséges szellőzést és a hajó rendeltetésszerű és biztonságos működését figyelembe véve a felülvilágítók, ajtók, szellőzők, a szívószellőztetést lehetővé tevő kéménynyílások és egyéb, a géptérben lévő nyílások számát a lehető legkisebbre kell csökkenteni.

.2 A felülvilágítókat acélból kell készíteni, és nem tartalmazhatnak üvegpaneleket. Megfelelő intézkedésekkel biztosítani kell a füst eltávolítását, amennyiben a védett terekben tűz keletkezik.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.3 Az ajtókat, a gépi működtetésű vízmentes ajtók kivételével, úgy kell kialakítani, hogy a helyiségben keletkező tűz esetén biztosan zárhatóak legyenek, a zárást gépi működtetésű záró berendezések végzik; vagy az ajtók lehetnek olyan önzáródó ajtók, amelyek még 3,5°-os dőlés mellett is be tudják zárni az ajtókat, továbbá üzembiztos ajtózárral és távműködtetésű nyitószervezettel vannak felszerelve.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.4 A géptér határoló falaiba nem szabad ablakokat beépíteni. Ez nem zárja ki, hogy üveget használjanak fel a gépterek vezérlőhelyeinek kialakítása során.

.5 Olyan berendezéseket kell létrehozni, amelyek a következő feladatok ellátására alkalmasak:

.1 a felülvilágítók nyitása és zárása, a kémény azon nyílásainak zárása, amelyek általában a szellőzést teszik lehetővé, a szellőző csappantyú zárása;

.2 a füst kiengedése;

.3 a gépi működtetésű ajtók zárása vagy a nem gépi működtetésű vízmentes ajtók esetén az ajtón elhelyezett nyitószervezet működtetése;

.4 a szellőzőkészülék leállítása; és

.5 a nyomó és szívó szellőzők, az tüzelőanyag-átszivattyúzó szivattyúk, a tüzelőanyag-szivattyúk és egyéb hasonló szivattyúk leállítása. A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében az egyéb hasonló szivattyúk a kenőolaj üzemi szivattyúit, a meleg olajat keringtető szivattyúkat és az olajszeperatorokat jelentik. E pont .6 bekezdését azonban nem kell az olajos fenékvíz szeparátorokra alkalmazni.

.6 Az .5 alponthoz és a II-2. fejezet A részének 10.2.5 pontjában előírt berendezéseket az érintett tereken kívül kell elhelyezni olyan helyen, ahol nem válnak üzemképtelenné, ha az általuk kiszolgált térben tűz keletkezik. E berendezéseket, illetve bármelyik előírt tűzoltórendszer vezérlőberendezéseit egy helyre kell telepíteni, vagy a lehető legkevesebb helyre kell csoportosítani. E helyeket úgy kell kialakítani, hogy a nyitott fedélzetről biztonságosan megközelíthetők legyenek.

- .7 Amennyiben egy szomszédos tengelyalagúttól az A. kategóriájú géptérbe alacsony szinten lehet bejutni, a tengelyalagútban a vízmentes ajtó közelében egy könnyű, acélból készült, mindkét oldalról működtethető tűzbiztos ajtót kell elhelyezni.

8. Automatikus vízpermetező, tűzérzékelő és tűzjelző rendszerek (R 12)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ, 2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 Automatikus vízpermetező, tűzérzékelő és tűzjelző rendszert úgy kell kialakítani, hogy az bármikor azonnal, a személyzet közreműködése nélkül működésbe lépjen. A csővezetékkel vízzel feltöltött állapotban kell tartani, azonban egyes kisebb, szabadon lévő szakaszai üresen maradhatnak, amennyiben ez elővigyázatossági szempontból szükséges. A rendszer azon részeit, amelyek a működés során fagyponthoz alatti hőmérsékletnek lehetnek kitéve, a megfelelő fagyvédelemmel kell ellátni. A rendszert megfelelő nyomás alatt kell tartani, valamint biztosítani kell az e pontban előírt folyamatos vízellátást.
 - .2 A vízpermettel oltó berendezések minden részét olyan berendezéssel kell ellátni, amely egy vagy több kijelző egységben automatikusan beinduló hang- és fényjelzést ad, amikor valamelyik vízpermettel oltó berendezés működésbe lép. Ezek az egységek jelzik, hogy melyik, a rendszer által felügyelt szakaszban keletkezett a tűz, központjuk pedig a parancsnoki hídon van; emellett az egységek jelzéseinek a parancsnoki hídon kívül más helyen is láthatónak és hallhatónak kell lennie annak biztosítása érdekében, hogy a tűzről a személyzet azonnal értesüljön. A riasztóberendezést úgy kell kialakítani, hogy azt is jelezze, ha a rendszer meghibásodik.
 - .3 A vízpermettel oltó berendezéseket különálló szakaszokba kell csoportosítani, amelyek legfeljebb 200 permetezőfejet foglalhatnak magukba. A vízpermettel oltó berendezés egyes szakaszai legfeljebb két fedélzetet láthatnak el, és csak egy függőleges főzónában helyezkedhetnek el, hacsak nem igazolható, hogy a több mint két fedélzetet ellátó, illetve az egyenél több függőleges főzónában elhelyezkedő szakasz nem csökkenti a hajó tűzvédelmét.
 - .4 A vízpermettel oltó berendezés szakaszait egyetlen záró szeleppel kell leválasztani. A szakaszok záró szelepeinek könnyen hozzáférhetőnek kell lenniük, elhelyezkedésüket pedig jól láthatóan és állandóan jelezni kell. Megfelelő módon meg kell akadályozni, hogy illetéktelen személyek működtessék a záró szelepeket.
 - .5 Minden szakasz záró szelepnél és a központi állomáson el kell helyezni egy olyan mérőműszert, amely a rendszer nyomását mutatja.
 - .6 A vízpermettel oltó berendezéseknek tengeri körülmények között korrózióállóknak kell lennie. A lakóterekben és a kiszolgáló helyiségekben a vízpermettel oltó berendezések 68-79 °C-on lépnek működésbe, kivéve azokat a helyeket, például a szárító helyiségeket, ahol magas környezeti hőmérséklet várható, s ahol ez a hőmérséklet nem emelkedhet 30 °C-kal az érintett helyiség mennyezetének legmagasabb hőmérséklete fölé.
 - .7 Minden jelzőegységnél jegyzéket vagy tervet kell elhelyezni, amely az egyes szakaszokra vonatkozóan mutatja a berendezés hatókörébe eső tereket és a zóna elhelyezkedését. Az ellenőrzésre és a karbantartásra vonatkozóan megfelelő utasításoknak kell rendelkezésre állniuk.
 - .8 A permetezőfejeket a mennyezeten, megfelelő távolságra egymástól úgy kell elhelyezni, hogy az általuk lefedett terület felett percenként legalább 5 liter/m²-t tudjanak permetezni.
- A permetezőfejeket úgy kell elhelyezni, hogy a fedélzeti gerendák vagy egyéb tárgyak ne akadályozzák a víz útját, és az adott térben lévő éghető anyagokra kellő mennyiségű víz jusson.
- .9 Gondoskodni kell egy nyomás alatt lévő tartályról, amelynek térfogata megfelel az ebben az alponthoz meghatározott víztöltés legalább kétszeresének. A tartálynak állandóan édesvíz tartálékot kell tartalmaznia, amely mennyisége egyenlő azzal a vízmennyiséggel, amelyet a .12 alponthoz említett szivattyú egy perc alatt lead. Megfelelő módon biztosítani kell a levegő megfelelő nyomását a tartályban, hogy amikor a tartályban lévő édesvízmennyiséget felhasználják, a nyomás ne legyen alacsonyabb a permetezőfej üzemi nyomásának és annak a nyomásnak az összegénél, amelyet a tartály fenekétől a rendszer legmagasabban elhelyezkedő permetezőfejéig mért vízoszlop fejt ki. Megfelelő eszközöknek kell rendelkezésre állnia a nyomás alatt lévő levegő és az édesvíztartálék újratöltésére. Egy szintjelző üvegcső jelzi a víz pontos szintjét a tartályban.
 - .10 Megfelelő módon meg kell gátolni a tengervíz bejutását a tartályba. A nyomás alatt álló tartályt el kell látni egy alkalmas túlnyomáscsökkentő szeleppel és nyomásmérő műszerrel. A szintjelző minden csatlakozásánál záró szelepet vagy csapot kell felszerelni.
 - .11 Egy független gépi hajtású szivattyút kell felszerelni, amely önműködően folyamatosan biztosítja a víz kiáramlását a permetezőfejekből. A rendszerben jelentkező nyomásesés hatására a szivattyú automatikusan működésbe lép, mielőtt a nyomás alatt álló tartályban az édesvíz tartaléktöltet teljesen elfogyyna.

- .12 A szivattyú és a vezetékrendszer alkalmas arra, hogy fenntartsa a szükséges nyomást a legmagasabban elhelyezkedő permetezőfej szintjén, s arra hogy folyamatos vízmennyiséget biztosítson, amely elegendő a .8 alpontban meghatározott érték mellett egy legalább 280 m^2 -es terület egyidejű oltására. A 40 méternél rövidebb C. és D. kategóriájú hajók esetében, amelyek teljes védett területe kisebb mint 280 m^2 , a hajózási hatóság meghatározhatja azt a területet, amely megfelel a szivattyúk és az alternatív ellátó részegységek méretezésének.
- .13 A szivattyú leadási oldalán fel kell szerelni egy próbaszelepet egy rövid, nyitott végű kifolyócsővel. A szelep és a cső hasznos keresztmetszetének elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy a .9 alpontban meghatározott nyomás fenntartása mellett le tudja adni az előírt vízmennyiséget.
- .14 A tengervíz beömlő nyílását lehetőleg a szivattyút magában foglaló térben kell elhelyezni olyan elrendezésben, hogy amikor a hajó szabadon úszik, a szivattyú tengervízellátását csak a szivattyú ellenőrzése vagy javítása esetén kelljen elzárni.
- .15 A vízpermettel oltó berendezés szivattyúját és tartályát úgy kell elhelyezni, hogy a lehető legtávolabb legyen a géptértől, ezenkívül nem lehet olyan térben, amelyet a vízpermettel oltó berendezés véd.
- .16 A személyhajókon tengervízszivattyú és az automatikus tűzjelző- és érzékelőrendszer legalább két áramforrással rendelkezik. Amennyiben a szivattyúnak villamos áramforrása van, akkor ennek egy fő generátorból és egy vészüzemi áramforrásból kell állnia. A szivattyú áramellátásának egyik része a főkapcsolótábláról, a másik a vészüzemi kapcsolótábláról a külön erre a célra lefektetett vezetéken keresztül történik. A vezetékeket úgy kell elvezetni, hogy ne haladjanak át a konyhákban, géptereken és más, rendkívül tűzveszélyes zárt területen, amennyiben ez nem feltétlenül szükséges ahhoz, hogy elérjék a megfelelő kapcsolótáblákat, továbbá hogy egy automatikus váltókapcsolóban végződjenek, amely a szivattyú mellett helyezkedik el. A kapcsolónak - amíg az áramellátás lehetséges - fenn kell tartania főkapcsolótáblán keresztül történő áramellátást, ezenkívül úgy kell kialakítani, hogy az áramellátás zavara esetén automatikusan átváltson a vészüzemi kapcsolótáblán keresztül történő áramellátásra. A főkapcsolótábla és a vészüzemi kapcsolótábla kapcsolóit egyértelműen feliratozni kell, és általában bekapcsolt állapotban kell lenniük. Az érintett vezetékeken nem lehet más kapcsoló. A jelző- és érzékelőrendszer egyik áramforrása vészüzemi áramforrás legyen. Amennyiben a szivattyú egyik áramforrása egy belső égésű motor, annak meg kell felelnie a .15 bekezdés rendelkezéseinek, ezenkívül úgy kell elhelyezni, hogy a védett térben keletkezett tűz ne akadályozza a gép levegőellátását.
- .17 A vízpermettel oltó berendezésnek egy visszacsapó elzárószelepen keresztül csatlakoznia kell a hajó tűzoltóvezetékéhez, amely megakadályozza a nem szándékolt nyitást és a visszafolyást a vízpermettel oltó berendezésből a tűzoltóvezetékbe.
- .18 Az automatikus jelzőberendezések próbájához a vízpermettel oltó berendezés minden szakaszán egy próbaszelepet kell felszerelni, amely alkalmas a permetezőfej működésének megfelelő mennyiségű víz kibocsátására. Az egyes szakaszok próbaszelepe a szakasz záró szelepeinek közelében helyezkedik el.
- .19 Megfelelő eszközökkel ellenőrizni kell azt, hogy a rendszer nyomásának csökkenésekor a szivattyú automatikusan működésbe lép-e.
- .20 A .2 alpontban említett kijelző helyek egyikén olyan kapcsolókat kell felszerelni, amelyek lehetővé teszik a vízpermettel oltó berendezés egyes szakaszain a riasztó- és a jelzőberendezés próbáját.
- .21 Minden szakaszon legalább hat tartalék permetezőfejet kell biztosítani.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.22 Az automatikus vízpermettel oltó berendezés, tűzérzékelő és tűzriasztó rendszer jóváhagyott típusú, és megfelel a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata rendelkezéseinek.

.23 A 40 méternél rövidebb C. és D. kategóriájú hajók esetében, amelyek teljes védett területe kisebb mint 280 m^2 , a hajózási hatóság meghatározhatja a szivattyúk és a helyettesítő részegységek méretezésének megfelelő területet.

9. Beépített tűzérzékelő és tűzjelző rendszerek (R 13)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ, 2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 Általános

- .1 Az összes előírt beépített tűzérzékelőnek, valamint a kézi működtetésű tűzjelző állomásokkal üzemelő tűzjelző rendszernek képesnek kell lennie arra, hogy bármikor azonnal működésbe tudjon lépni.
- .2 A rendszer működéséhez szükséges áramellátásnak és villamos áramköröknek önellenőrzőnek kell lennie. Meghibásodás esetén a vezérlőpulton egy látható és hallható hibajelzésnek kell megjelennie, amely különbözik a tűzjelzéstől.
- .3 A tűzérzékelő és tűzjelző rendszer működéséhez használt villamos berendezések legalább két áramforrással rendelkeznek, amelyek közül az egyik egy vészüzemi áramforrás. Az ellátás a külön erre a célra lefektetett vezetékeken keresztül történik. A vezetékek egy automatikus váltókapcsolóhoz kapcsolódnak, amely a tűzérzékelő rendszer vezérlőpultján vagy annak közelében helyezkedik el.
- .4 Az automatikus és a kézi vezérlésű tűzjelző állomásokat szakaszokba kell csoportosítani. Az automatikus vagy a kézi vezérlésű tűzjelző állomás működésbe lépésének látható és hallható jelzést kell kiváltania a vezérlőpulton és a jelzőegységekben. Amennyiben a jelzést 2 percen belül nem igazolták vissza, automatikusan egy hallható jelzést kell adni a személyzet lakóterében, a kiszolgáló helyiségekben, a vezérlőállomásokon és a gépterekben. Ez az akusztikus jelzőkészülék-rendszer nem szükségszerűen képezi a tűzjelző rendszer szerves részét.
- .5 A vezérlőpultot a parancsnoki hídon vagy a fő tűzmegfigyelő állomáson kell elhelyezni.
- .6 A jelzőegységek jelzik legalább azt a szakaszt, amelyben egy automatikus vagy kézi vezérlésű tűzjelző állomás működésbe lépett. Legalább egy egységet úgy kell elhelyezni, hogy a személyzet felelős tagjai mindig könnyen hozzáférjenek, akár a tengeren, akár a kikötőben van a hajó, kivéve amikor a hajó üzemben kívül van. Amennyiben a vezérlőpult a fő tűzmegfigyelő állomáson található, egy jelzőegységet a parancsnoki hídon is el kell helyezni.
- .7 A jelzőegységeken vagy azok környezetében egyértelmű tájékoztatást kell adni a szakaszok elhelyezkedéséről és az általuk felügyelt területről.
- .8 Ahol a tűzérzékelő rendszer nem foglal magában olyan berendezéseket, amelyekkel távolról azonosítható minden egyes érzékelő, a lakóterekben, kiszolgáló helyiségekben és vezérlőállomásokon belül az egyes szakaszok csak egy fedélzetet szolgálhatnak ki, kivéve a zárt lépcsőházakra kiterjedő szakaszokat. Annak érdekében, hogy minél előbb azonosítható legyen a tűzfészek, a hajózási hatóság meghatározásának megfelelően korlátozni kell az egyes szakaszokban a zárt terek számát. Egy szakaszban semmi esetre nem lehet ötvennél több zárt tér. Amennyiben az érzékelő rendszer távolról és egyenként azonosítható tűzérzékelőkkel van felszerelve, a szakaszok több fedélzetre is kiterjedhetnek, és bármennyi zárt teret felügyelhetnek.
- .9 Amennyiben nincs olyan tűzérzékelő rendszer, amely távolról és egyenként azonosítaná az egyes érzékelőket, az érzékelők szakaszai nem terjedhetnek ki a hajó két oldalán lévő terekre, nem felügyelhetnek egynél több fedélzetre, és nem helyezkedhetnek el egynél több függőleges főzónában, azonban ha a hajózási hatóság úgy találja, hogy a hajó tűz elleni védelmét ez nem csökkenti, engedélyezheti, hogy az érzékelők szakaszai a hajó mindkét oldalára és egynél több fedélzetre kiterjedjenek. Az egyenként azonosítható tűzérzékelőkkel felszerelt személyhajókon a szakaszok a hajó mindkét oldalán található terekre és több fedélzetre kiterjedhetnek, de egynél több függőleges főzónában nem helyezkedhetnek el.
- .10 A tűzérzékelőknek az a szakasza, amely egy vezérlőállást, egy kiszolgáló helyiséget vagy egy lakóteret felügyel, nem foglalhat magában gépteret.
- .11 Az érzékelőket a hőnek, a füstnek, vagy egyéb égésterméknek, a lángnak vagy e tényezők kombinációjának kell működésbe hozni. Az egyéb, a kezdeti stádiumban lévő tüzet jelző tényezők által működésbe hozott érzékelőket a hajózási hatóság figyelembe veheti, amennyiben azok nem kevésbé érzékenyek, mint az előbb említett érzékelők. A lángérzékelők csak a füst- vagy hőérzékelőkkel együtt alkalmazhatók.

.12 Megfelelő utasításoknak és alkatrészeknek kell rendelkezésre állniuk az ellenőrzéshez és a karbantartáshoz.

.13 A lobogó szerinti állam hajózási hatóságának igénye szerint a tűzjelző rendszer működését időszakos ellenőrzésnek kell alávetni olyan berendezésekkel, amelyek a megfelelő hőmérsékleten forró levegőt, füstöt, megfelelő sűrűségű vagy méretű aeroszolrészecskéket vagy egyéb, a kezdődő stádiumban lévő tűzhöz kapcsolódó olyan jelenséget állítanak elő, amelyre az érzékelőnek működésbe kell lépnie.

Automatikus tűzjelzőnek olyan kialakításúnak kell lennie, hogy helyes működésének ellenőrzését követően és a szokásos felügyeletre való visszaállításkor ne kelljen kicserélni az alkatrészeit.

.14 A tűzérzékelő rendszer más célra nem használható fel, azonban a tűzbiztos ajtók zárását vagy hasonló műveleteket jelezhetik a vezérlőpulton.

.15 A zónaazonosítási képességgel rendelkező tűzérzékelő rendszereket úgy kell kialakítani, hogy:

- egy áramkör csak egy ponton sérülhet meg a tűzben;
- a megfelelő eszközökkel biztosítják, hogy az áramkör hibája (pl. áramkimaradás, rövidzárlat, földelés) ne tegye működésképtelenné az egész áramkört,
- a meghibásodás (villamos, elektronikus, informatikai) esetén a rendszer eredeti beállításait vissza lehessen állítani,
- az első beindult riasztás ne akadályozza meg, hogy bármelyik másik tűzjelző további tűzriasztást adjon.

.2 Felszerelési követelmények

.1 A kézi vezérlésű tűzjelző állomásokat a lakóterekben, a kiszolgáló helyiségekben és a vezérlőállásokban kell felszerelni. Minden egyes kijáratnál egy kézi vezérlésű tűzjelzőt kell elhelyezni. A kézi vezérlésű tűzjelzőknek a fedélzetek folyosóin könnyen hozzáférhetőeknek kell lenniük úgy, hogy a folyosók egyetlen pontjától se legyenek 20 méternél nagyobb távolságban.

.2 Füstérzékelőket kell felszerelni a lakóterek lépcsőházaiban, folyosóin és menekülési útvonalaiban.

.3 Amennyiben a .2.2 alponban meghatározott tereken kívüli terek védelmére beépített tűzérzékelő és tűzjelző berendezések szükségesek, e terekben legalább egy, az .1.11 bekezdésnek megfelelő automatikus tűzjelzőt kell felszerelni.

.4 Az automatikus tűzjelzők elhelyezésénél az optimális hatékonyságot kell szem előtt tartani. Az érzékelőt nem célszerű gerenda, szellőzőcsatorna közelében vagy olyan helyen felszerelni, ahol a légáramlás kedvezőtlenül hat a teljesítményére, valamint ott, ahol valószínű, hogy ütés vagy mechanikus sérülés éri. Azokat az érzékelőket, amelyek a mennyezeten helyezkednek el, a válaszfalaktól legalább 0,5 méter távolságban kell elhelyezni.

.5 A tűzjelzők egymástól való legnagyobb távolságának a következő táblázatnak kell megfelelnie:

A tűzjelző típusa	A tűzjelzőnkénti legnagyobb alapterület (m ²)	A középpontok közötti legnagyobb távolság (m)	A válaszfalaktól mért legnagyobb távolság (m)
Hő	37	9	4,5
Füst	74	11	5,5

A hajózási hatóság a tűzjelzők tulajdonságait vizsgáló kísérletek adatai alapján ezektől eltérő távolságot is előírhat vagy engedélyezhet.

.6 A rendszer részét képező villamos vezetékeket úgy kell elhelyezni, hogy ne haladjanak át a konyhákban, gépterekben és egyéb rendkívül tűzveszélyes zárt helyen, kivéve azokat a tereket, ahol tűzérzékelőket és tűzjelzőket kell alkalmazni, illetve ahol vezetékeknek a megfelelő áramellátáshoz kell csatlakozniuk.

.3 Tervezési követelmények

.1 A rendszert és a tartozékait úgy kell megtervezni, hogy ellenálljanak az áramellátás feszültségingadozásainak és átmeneti folyamatainak, a környezet hőmérsékleti változásainak, a rezgésnek, a páratartalomnak, a rázkódásoknak, az ütéseknek, az egy hajón általában tapasztalható hatásoknak és a korrózióknak.

.2 A .2.2 alponban előírt, a lakóteren belüli lépcsőházakban, folyosókon és menekülési útvonalakon felszerelt hitelesített füstérzékelők akkor lépnek működésbe, amikor a füst sűrűsége 2-12,5%-os elhomályosítás között van.

A többi térben felszerelt füstérzékelőknek a hajózási hatóság által elfogadott érzékenységi határok között kell működniük, miközben el kell kerülni, hogy az érzékelők túl alacsony, illetve túl magas határértékre legyenek beállítva.

.3 A hőérzékelőknek hitelesítettnek kell lenniük és úgy kell beállítani azokat, hogy 78 °C elérését követően jelezzenek, ill. akkor ha a hőmérséklet elérte a 54 °C-t, és emelkedésének sebessége eközben kisebb mint 1 °C/perc. A hőmérséklet gyorsabb emelkedése esetén a hőérzékelőknek a hajózási hatóság által elfogadott hőmérsékleti határok között kell működniük, miközben el kell kerülni azt, hogy az érzékelők túl alacsony, illetve túl magas határértékre legyenek beállítva.

.4 Az a hőmérséklet, amelynél hőérzékelőknek működésbe kell lépnie, a szárító helyiségekben vagy a hasonló, általában magas környezeti hőmérsékletű terekben mért legmagasabb hőmérséklet fölé emelhető 30 °C-kal.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.4.1 A beépített tűzérzékelő és tűzriasztó rendszer jóváhagyott típusú, és megfelel a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata rendelkezéseinek.

.4.2 A Tűzbiztonsági rendszerek szabályzatának megfelelő kézi vezérlésű tűzjelző állomásokat kell felszerelni a lakóterekben, a kiszolgáló helyiségekben és a vezérlőállásokban. Minden egyes kijárat mellett egy kézi vezérlésű tűzjelzőt kell elhelyezni. A kézi vezérlésű tűzjelzőknek a fedélzetek folyosóin könnyen hozzáférhetőnek kell lenniük, és a folyosók egyetlen pontjától sem lehetnek 20 méternél nagyobb távolságra.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.5 A fenti rendelkezéseken túl a lobogó szerinti állam hajózási hatóságának biztosítania kell, hogy betartsák azokat a biztonsági rendelkezéseket, amelyek a berendezések egyéb berendezésektől és rendszerektől való függetlenségére, az alkatrészeik korrózióállóságára, vezérlőrendszereik áramellátására és a kezelésükkel és karbantartásukkal kapcsolatos információk hozzáférhetőségére vonatkoznak.

10. A folyékony tüzelőanyaggal, kenőolajjal és egyéb éghető olajokkal kapcsolatos intézkedések (R 15)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 Korlátozások az olaj tüzelőanyagként történő felhasználására

Az olaj tüzelőanyagként történő felhasználására a következő korlátozások vonatkoznak:

.1 Amennyiben e bekezdés erről másként nem rendelkezik, 60 °C-nál alacsonyabb lobbanáspontú tüzelőanyag nem használható fel.

.2 A vészüzemi generátorokban 43 °C-nál alacsonyabb lobbanáspontú tüzelőanyag nem használható fel.

.3 E kiegészítő óvintézkedésekre is figyelemmel és azzal a feltétellel, hogy annak a térnek a hőmérséklete, ahol a tüzelőanyagot tartják vagy felhasználják, legalább 10 °C-al alacsonyabb a tüzelőanyag lobbanáspontjánál, a hajózási hatóság szükséges esetben engedélyezheti a 60 °C-nál alacsonyabb, de 43 °C-nál magasabb lobbanáspontú tüzelőanyag általános használatát.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében a 60 °C-nál alacsonyabb, de 43 °C-nál magasabb lobbanáspontú tüzelőanyag a következő feltételekkel engedélyezhető:

.3.1 a kettős fenék rekeszeiben elhelyezett tartályok kivételével a tüzelőanyag-tartályokat az A. kategóriájú géptereken kívül helyezik el;

.3.2 a tüzelőanyag-szivattyú szívócsövénél biztosítják az olaj hőmérsékletének mérését;

.3.3 a tüzelőanyag-szűrők bemeneti és kimeneti oldalán elzáró szelepeket és/vagy csapokat szerelnek fel és;

.3.4 a lehető legtöbb helyen hegesztett kivitelű vagy kúpos csöcsatlakozásokat vagy szférikus csököttéseket alkalmaznak.

A tüzelőanyag lobbanáspontját egy jóváhagyott, zártcsészés próbával kell meghatározni.

.2 A folyékony tüzelőanyaggal kapcsolatos berendezések

A folyékony tüzelőanyagot felhasználó hajókban annak tárolására, elosztására és felhasználására vonatkozó intézkedésekkel biztosítani kell a hajó és a hajón tartózkodó személyek biztonságát. A következő előírásoknak kell teljesülniük:

- .1.1 Amennyiben kivitelezhető, a $0,18 \text{ N/mm}^2$ -nél nagyobb nyomás alatt lévő előmelegített tüzelőanyagot tartalmazó tüzelőanyag-rendszer részeit olyan helyen kell kialakítani, ahol a hibák vagy a szivárgás könnyen észlelhető. Az tüzelőanyag-rendszernek e részeit magukban foglaló géptereket a megfelelő módon meg kell világítani.
- .1.2 Az előmelegített tüzelőanyag azt az olajat jelenti, amelynek hőmérséklete előmelegítés után magasabb mint 60°C , illetve meghaladja az olaj tényleges lobbanáspontját, amennyiben ez utóbbi 60°C -nál alacsonyabb.
- .2 A gépterek szellőzésének alkalmasnak kell lennie arra, hogy szokásos üzemi körülmények között megakadályozza a tüzelőanyag gőzeinek felgyülemelését.
- .3 Amennyiben kivitelezhető, a tüzelőanyag-tartályok a hajó szerkezetének részét képezik, és a géptereken kívül helyezkednek el. Amennyiben a tüzelőanyag-tartályok, a kettős fenék tartályok kivételével, szükségszerűen a gépterekkel szomszédos helyiségekben vagy a gépterekben vannak elhelyezve, legalább az egyik függőleges oldaluknak határosnak kell lennie a géptér válaszfalaival, lehetőleg közös határfelülete legyen a kettős fenék tartályaival, a géptér és a tartály közös határfelülete pedig a lehető legkisebb legyen. Amennyiben e tartályok a gépterek határain belül találhatók, a bennük tárolt tüzelőanyag lobbanáspontjának 60°C -nál alacsonyabbnak kell lennie. A szabadon álló tüzelőanyag-tartályok használata kerülendő és tilos a gépterekben.
- .4 A tüzelőanyag-tartályokat nem szabad olyan területen elhelyezni, ahol fennáll annak veszélye hogy a tartályból kifolyó vagy kiszivárgó olaj a felforrósodott felületre kerül. Óvintézkedésekkel kell megakadályozni, hogy az szivattyúkból, szűrőkből vagy előmelegítőkből nyomás alatt kiszökő olaj kapcsolatba kerüljön a felforrósodott felületekkel.
- .5 500 liter vagy annál nagyobb űrtartalmú tároló, ülepítő vagy napi üzemi tartályhoz kapcsolódó tüzelőanyag vezetéket, amelynek sérülése esetén tüzelőanyag szökhet ki a kettős fenék feletti térbe, a tartály elhelyezésére szolgáló helyiségben keletkező tűz esetén való használatra, a helyiségen kívüli biztos helyről lezárható, közvetlenül a tartályra szerelt záró szeleppel kell felszerelni. A tengely- vagy csőalagútban, illetve hasonló helyen található mélytartályok különleges esetében a szelepeket a tartályra kell szerelni, azonban az alagúton vagy hasonló helyen kívül lévő helyre egy kiegészítő szelepet kell felszerelni, hogy tűz esetén a vezetéket vagy vezetékeket le lehessen zárni. Amennyiben ilyen kiegészítő szelepeket helyeznek el a géptérben, azt a géptéren kívüli helyről kell kezelni.
- .1 A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókon a vészüzemi áramfejlesztő tüzelőanyag-tartályának szelepét távműködtető kezelőszerveket a gépterekben lévő egyéb szelepeket távműködtető kezelőszervektől elkülönítve kell elhelyezni.
2. A 2012. január 1-jén vagy azt követően épített, 500 tonnánál kisebb bruttó űrtartalmú hajókon a kettős fenék felett elhelyezett tüzelőanyag-tartályokat csappal vagy szeleppel kell ellátni.
3. A 2012. január 1-je előtt épített, 500 tonnánál kisebb bruttó űrtartalmú hajókon a kettős fenék felett található, 500 liternél kisebb űrtartalmú tüzelőanyag-tartályokat is el kell látni az első bekezdésben említett csappal vagy szeleppel, legkésőbb a 2012. január 1-jén vagy azt kövően esedékes első időszakos szemléig.
- .6 Biztonságos és hatékony berendezéseket kell alkalmazni annak megállapítása érdekében, hogy mennyi tüzelőanyag található a tartályokban.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .1 Amennyiben szondacsöveket használnak, azok nem végződhetnek olyan térben, ahol fennáll annak veszélye, hogy a szondacsőből kiömlő tüzelőanyag meggyullad. Különösen az utas- és személyzeti terekben nem végződhetnek e csövek. Az általános szabály az, hogy szondacsövek nem végződhetnek gépterekben. Amennyiben a hajózási hatóság mégis úgy ítéli meg, hogy az utóbbi követelmények nem teljesíthetők, engedélyezheti, hogy a csövek a gépterekben végződjenek, ha a következő követelményeket betartják:
- .1.1 egy a .2.6.2 bekezdés követelményeinek megfelelő olajsztmérőt is felszerelnek;
- .1.2 a szondacsövek olyan helyeken végződnek, amelyek távol esnek a gyulladást okozó veszélyforrástól, kivéve ha intézkedéseket hoznak, mint például hatékony hálókat szerelnek fel annak elkerülése érdekében, hogy a szondacső végén kiömlő tüzelőanyag érintkezzen a gyulladást okozó veszélyforrással;
- .1.3 a szondacsövek végeit önzáró reteszelő szerkezettel és egy kis átmérőjű önzáró ellenőrző csapot kell felszerelni a reteszelő szerkezet alatt azért, hogy a reteszelő szerkezet nyitása előtt észlelni lehessen, hogy a csőben van-e folyékony tüzelőanyag. Intézkedéssel kell biztosítani, hogy az ellenőrző csapon kifolyó tüzelőanyag ne jelentsen gyulladásveszélyt.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .2 A tartályokban lévő tüzelőanyag mennyiségének megállapítására egyéb szerkezeteket is engedélyezhetnek, amennyiben e szerkezeteket a .2.6.1.1 alpontban előírt szerkezetekhez hasonlóan nem szükséges a tartály teteje alatt elvezetni, a meghibásodásuk vagy a tartályok túltöltése esetén pedig nem ömlik ki a tüzelőanyag.
- .3 A .2.6.2 alpontban leírt szerkezeteket megfelelő állapotban kell tartani annak biztosítása érdekében, hogy az üzemelés közben állandóan kifogástalanul működjenek.
- .7 Intézkedni kell annak elkerülése érdekében, hogy az olajtartályokban vagy a tüzelőanyag-rendszer bármelyik részében, beleértve a hajón lévő szivattyúk által táplált töltőcsöveket is, túlnyomás alakuljon ki. Minden túlnyomáscsökkentő szelep és levegő- vagy túlfolyócső kiömlőnyílásait olyan helyen kell kialakítani, ahol az olaj vagy gőz kiáramlása miatt nem áll fenn tűz- vagy robbanásveszély; a 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókon ezek nem végződhetnek a személyzeti térben, az utastérben vagy speciális kategóriájú térben, zárt Ro-Ro raktérben, a géptérben vagy más hasonló térben.
- .8 A tüzelőanyag-csőveket, azok szelepeit és szerelvényeit acélból vagy egyéb engedélyezett anyagból kell készíteni, kivéve azokat az eseteket, amikor engedélyezett a hajlékony csövek korlátozott használata is. E hajlékony csöveket és csatlakozásaikat jóváhagyott, megfelelő szilárdságú tűzálló anyagokból kell készíteni.

Az acél vagy gömbgrafitos öntöttvas elfogadható olyan, tüzelőanyag-tartályokra szerelt szelepek esetében, amelyek statikus nyomás alatt vannak. Szürke öntvény szelepek használhatók azonban azokban a csőrendszerekben, ahol az üzemi nyomás 7 bar, az üzemi hőmérséklet pedig 60 °C alatt van.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .9 A nagynyomású tüzelőanyag-szivattyúk és tüzelőanyag-injektorok közötti külső nagynyomású tüzelőanyag szállító vezetékeket egy kettősfalú csőrendszernek kell védenie, amely a nagynyomású vezetékek hibája esetén befogadja a kifolyó olajat. A kettősfalú cső egy külső csövet foglal magába, amelybe a nagynyomású tüzelőanyagcsövet helyezik, és ezzel állandó összeszerelés jön létre. A kettősfalú csőrendszert fel kell szerelni egy a szivárgó olaj összegyűjtésére szolgáló berendezéssel, és olyan berendezéssel kell ellátni, amely riasztással jelzi a tüzelőanyag-vezeték hibáját.
- .10 A 220 °C-nál magasabb hőmérsékletű felületeket, amelyekre a tüzelőanyag-rendszer hibája miatt tüzelőanyag kerülhet, megfelelő szigeteléssel kell ellátni.
- .11 A tüzelőanyag-vezetékeket árnyékolni kell, illetve más megfelelő módon védeni kell annak érdekében, hogy - amennyire kivitelezhető - elkerüljék az olajpermet vagy a szivárgó olaj kijutását a forró felületekre, a gépek szívónyílásaiba vagy egyéb tűzveszélyes helyekre. E csőrendszerek illesztéseinek számát a lehető legkevesebbre kell korlátozni.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .12 A tüzelőanyag-vezetékeket nem szabad közvetlenül a magas hőmérsékletű berendezések, például kazánok, gőzvezetékek, kipufogócsövek, hangtompítók vagy egyéb, szigetelést igénylő berendezések fölött vagy azok közelében elhelyezni. Amennyire megvalósítható, a tüzelőanyag-vezetékeket a forró felületektől, elektromos berendezésektől vagy egyéb gyulladást okozó forrásoktól távol kell elhelyezni, és védőernyővel vagy egyéb megfelelő módon védeni kell azokat, nehogy

a tüzelőanyag a gyulladást okozó forrásra fröccsenjen vagy folyjon. A csővezetékrendszer illesztéseinek számát a lehető legkisebbre kell korlátozni.

- .13 A dízelmotorok tüzelőanyag-ellátásának részegységeit a legmagasabb üzemi nyomás figyelembevételével kell megtervezni, beleértve azokat a magas nyomásimpulzusokat, amiket a tüzelőanyag adagoló szivattyúk működése kelt és ad át a tüzelőanyag-ellátó és túlfolyó vezetékekben. A tüzelőanyag-ellátó és túlfolyó vezetékeken belüli csatlakozásokat úgy kell elkészíteni, hogy figyelembe vegyék és megtartsák azt a képességüket, amely megakadályozza, hogy a túlnyomás alatt lévő tüzelőanyag üzemeltetés közben és karbantartás után szivárogjon.
- .14 Ha több motort azonos tüzelőanyag-forrásról táplálnak, be kell építeni olyan szelepeket, amelyekkel az egyes motorok tüzelőanyag-ellátó és túlfolyó csöveit szét lehet választani. A szétválasztás nem érintheti a többi motor működését, és olyan helyről kell működtetni, amelyet nem érhet el a motorok bármelyikében keletkezett tűz.
- .15 Amennyiben a hajózási hatóság engedélyezi az olaj és egyéb éghető folyadékok lakó- és kiszolgáló tereken keresztül történő szállítását, az olajat vagy az éghető folyadékot szállító csöveket a hajózási hatóság által a tűzveszély figyelembevételével jóváhagyott anyagból kell készíteni.
- .16 A B. kategóriájú meglévő hajóknak legkésőbb 2003. július 1-ig meg kell felelniük a .2.9-.2.11 bekezdés követelményeinek, kivéve azokat az eseteket, amikor a 375 kW vagy annál kisebb teljesítményű motoroknál, amelyek tüzelőanyag adagoló szivattyúja egynél több injektort lát el, a .2.9 alpontban meghatározott kettősfalú csőrendszer helyett egy megfelelő burkolat alkalmazható.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.3 A kenőolajjal kapcsolatos berendezések

A nyomás alatt lévő kenőolaj-rendszerekben a felhasznált olaj tárolására, elosztására és hasznosítására szolgáló berendezéseket úgy kell kialakítani, hogy biztosítsák a hajó és a fedélzeten tartózkodó személyek biztonságát, továbbá úgy hogy az e gépterekben lévő berendezések megfeleljenek legalább a .2.1, .2.4, .2.5, .2.6, .2.7, .2.8, .2.10 és .2.11 bekezdés rendelkezéseinek, a következők kivételével:

- .1 ez nem zárja ki a kenőolaj-rendszerben az áramlásjelző kémlelőablakok alkalmazását, amennyiben azok kísérletekkel bizonyíthatóan megfelelően ellenállnak a tűznek. Amennyiben kémlelőablakokat alkalmaznak, a csöveket mindkét végükön szelepekkel látják el. A szelep a cső alsó végén helyezkedik el, és önzáró típusú.
- .2 a gépterekben engedélyezhetők a szondacsövek; a .2.6.1.1 és .2.6.1.3 bekezdés követelményeit nem kell alkalmazni, amennyiben a szondacsövek a megfelelő zárószerkezetekkel vannak felszerelve.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében a 10.2.5 bekezdés rendelkezései vonatkoznak a kenőolajtartályokra; kivételt képeznek az 500 liternél kisebb űrtartalmú kenőolajtartályok, valamint azok a tárolótartályok, amelyeken a hajó szokásos üzemelése közben elzárják a szelepeket, illetve amelyek esetében bebizonyosodott, hogy a kenőolajtartályon lévő gyorsan záró szelep nem szándékos működtetése veszélyeztetné a főüzemi hajtóművek és az alapvető segédüzemi berendezések működését.

.4 Az egyéb éghető olajokkal kapcsolatos berendezések

Az erőátviteli rendszerekben, vezérlő- és kioldó rendszerekben és a fűtőrendszerben, valamint az egyéb nyomás alatt álló, az éghető olajok tárolására, elosztására és felhasználására szolgáló berendezéseket úgy kell kialakítani, hogy biztosítsák a hajó és a fedélzeten tartózkodó személyek biztonságát. A gyulladásveszélyes helyeken e berendezéseknek meg kell felelniük legalább a .2.4, .2.6, .2.10 és .2.11 bekezdés rendelkezéseinek, a szilárdság és szerkezeti felépítés tekintetében pedig a .2.7 és .2.8 bekezdés rendelkezéseinek.

.5 Időszakosan felügyelet nélkül hagyott gépterek

Az 1-4. rendelkezés követelményei mellett a tüzelőanyag- és kenőolajrendszer megfelel a következő feltételeknek:

- .1 amennyiben azokat a tüzelőanyag-tartályokat, amelyek a napi szükségletet elégítik ki, önműködően vagy távvezérléssel töltik fel, a túlfolyás megelőzésére megfelelő berendezéseket kell alkalmazni. Az éghető folyadékokat automatikusan kezelő egyéb berendezéseket, mint például a tüzelőanyag-szeperatorokat, illetve szűrőket, amelyeket lehetőség szerint a szeperatorok, illetve szűrők és előmelegítők számára fenntartott külön térben kell elhelyezni, a túlfolyást megakadályozó berendezésekkel kell felszerelni.
- .2 Amennyiben a napi szükségletet kielégítő tüzelőanyag-tartályok vagy ülepítő tartályok fűtőberendezéssel vannak felszerelve, egy olyan berendezést kell beépíteni, amely a magas hőmérsékletet jelzi riasztással akkor, ha a hőmérséklet meghaladja a tüzelőanyag lobbanáspontját.

.6 Az éghető olajok orrtéri tartályban történő szállításának tilalma

Folyékony tüzelőanyagot, kenőolajat és egyéb éghető olajat nem szabad az orrtéri tartályokban szállítani.

11. Tűzoltó-felszerelések (R 17)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 A tűzoltó-felszerelés a következőkből áll:

.1.1 személyi felszerelésből, ami magában foglalja a következőket:

- .1 védőöltözet, amely megvédi a bőrt a tűz sugárzó hőjétől, az égéstől és a gőz által okozott forrázástól. A ruházat külső felülete vízálló;
- .2 gumiból vagy egyéb szigetelő anyagból készült csizmák és kesztyűk;
- .3 egy merev sisak, amely véd az ütésektől;
- .4 egy jóváhagyott típusú, villamos biztonsági lámpa (kézi lámpa), amelynek minimális világítási időtartama három óra;
- .5 egy tűzoltóbalta.

.1.2 Egy jóváhagyott típusú légzőkészülékből, amely egy sűrített levegővel működő légzőkészülékből áll (SCBA), a tartályaiban tárolt levegő mennyisége legalább 1200 liter, illetve egyéb önálló légzőkészülékből, amely legalább 30 percig képes működni. Minden SCBA-t teljesen feltöltött tartalék palackokkal kell ellátni, amelyek tartalék úrtartalma legalább 2400 liter szabad levegő, kivéve azokat az eseteket, amikor:

- i. a hajón öt vagy annál több SCBA-val van felszerelve, akkor a tárolt atmoszférikus nyomású levegő teljes úrtartalma nem kell hogy meghaladja a 9600 litert; vagy
- ii. a hajót olyan berendezéssel szerelik fel, amellyel teljes nyomáson, szennyeződéstől mentes levegővel lehet feltölteni a levegőtartályokat, és az SCBA-k teljesen feltöltött tartalék tartályai legalább 1200 liter atmoszférikus levegőt tartalmaznak, akkor a hajón tárolt atmoszférikus levegő teljes térfogata nem kell, hogy meghaladja a 4800 litert.

Az SCBA-k légtartálynak cserélhetőnek kell lennie.

.2 Minden légzőkészüléket tűzálló mentőkötéllel kell ellátni, amely megfelelő hosszúságú és szilárdságú ahhoz, hogy a karabiner segítségével a készülék bekötő hevederéhez vagy egy külön hevederhez lehessen erősíteni annak érdekében, hogy megelőzhető legyen a mentőkötél használata során a légzőkészülék leválása.

.3 A B. kategóriájú új hajók, a 24 méteres és annál hosszabb B. kategóriájú meglévő hajók és minden 40 méteres vagy annál hosszabb C. és D. kategóriájú új hajót legalább két tűzoltó felszereléssel kell felszerelni.

.1 A 60 méteres vagy annál hosszabb hajókon, amennyiben az utasterek és kiszolgáló helyiségek hosszainak összege azon a fedélzeten, ahol elhelyezkednek, meghaladja a 80 métert, vagy ha egynél több ilyen fedélzet van, azon a fedélzeten, amelyen a hosszúságok összege a legnagyobb, két tűzoltó felszerelést és két személyi felszerelést kell biztosítani minden megkezdett 80 méteres összegezett hosszra.

A 36 főnél több személyt szállító hajón függőleges főzónánként két további tűzoltó felszerelésről kell gondoskodni, kivéve a lépcsőházakat, amelyek önálló függőleges főzónáknak minősülnek, valamint azokat a hajó orrában és farán lévő, korlátozott hosszúságú függőleges főzónákat, amelyek nem tartalmaznak géptereket és konyhákat.

.2 A 40 méternél hosszabb, de 60 méternél rövidebb hajókon két tűzoltó felszerelést kell elhelyezni.

.3 A 24 méternél hosszabb, de 40 méternél rövidebb B. kategóriájú új és meglévő hajókon szintén két tűzoltó felszerelést kell elhelyezni, az önműködő légzőkészülék számára azonban csak egy tartalék levegőtöltetet kell biztosítani.

.4 A 24 méternél rövidebb új és meglévő B. kategóriájú hajókon, valamint a 40 méternél rövidebb C. és D. kategóriájú új hajókon nem szükséges tűzoltó felszerelésről gondoskodni.

.5 A tűzoltó felszerelést vagy a személyi felszerelést úgy kell tárolni, hogy könnyen hozzáférhető és üzemképes legyen, továbbá ahol egynél több tűzoltó felszerelés vagy egynél több személyi felszerelés található, azokat egymástól jól elkülönített helyen kell tartani. E helyeken legalább egy tűzoltó felszerelésnek és egy személyi felszerelésnek kell lennie.

.6 Amennyiben a lobogó szerinti állam hatósága úgy ítéli, hogy az ebben a szabályban foglalt szállítási előírások indokolatlanok, illetve technikailag kivitelezhetetlenek egyes hajók fedélzetén, e hajók mentesülhetnek e szabály egy vagy több követelménye alól.

12. Vegyes rendelkezések (R 18)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 Ahol az „A” kategóriájú térhatárolókon villamos kábeleket, csöveket, aknákat, alagutakat, stb. vezetnek át, illetve merevítők, fedélzeti gerendák és egyéb szerkezeti elemek miatt azokat megbontják, ügyelni kell arra, hogy - amennyire ez ésszerű és kivitelezhető - e munkálatok ne csökkentsék a tűzállóságot.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében, amennyiben az „A” kategóriájú térhatárolót megbontják, akkor e megbontást a Tűzvizsgálati eljárások szabályzatának megfelelően vizsgálatnak kell alávetni annak biztosítása érdekében, hogy a térhatárolók tűzállósága ne csökkenjen.

A szellőzőcsatornákra a II-2/B/9.2.2b és a II-2/B/9.3 szabályt kell alkalmazni.

Amennyiben az átvezetett cső 3 mm-es vagy nagyobb vastagságú, illetve legalább 900 mm (lehetőleg a térhatároló mindkét oldalán 450-450 mm) hosszú acélból vagy azzal egyenértékű anyagból készül, és nincs nyílása, a vizsgálat nem kötelező.

Ezeket az átvezetéseket a térhatároló szigetelésének meghosszabbításával azonos szigetelési értékkel kell szigetelni.

.2 Ahol a „B” kategóriájú térhatárolón villamos kábeleket, csöveket, aknákat, alagutakat, stb. vezetnek át, illetve a szellőzőcsatornák lezárásai, lámpatestek és hasonló készülékek felszerelése miatt megbontják azokat, ügyelni kell arra, hogy - amennyire ez ésszerű és kivitelezhető - e munkálatok ne károsítsák a tűzállóságot. A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókon az ilyen átvezetett szerkezetek elkészítésekor biztosítani kell, hogy a térhatárolók tűzállóképessége ne csökkenjen.

A „B” kategóriájú térhatárolókat áttörő, nem acélból vagy rézből készült csövek védelméről a következőképpen kell gondoskodni:

.1 az áttört térhatároló tűzállóságának és a felhasznált cső típusának megfelelő, tűzvédelmileg vizsgált átvezető szerkezettel; vagy

.2 legalább 1,8 mm vastag és a legalább 150 mm átmérőjű csövek esetében legalább 900 mm, a legfeljebb 150 mm átmérőjű csövek esetében pedig legalább 600 mm hosszú acélköpennyel (lehetőleg egyenletesen elosztva a válaszfal két oldalán);

a csövet peremekkel vagy csökötésekkel kell csatlakoztatni a köpenyek végeihez, a köpeny és a csövezeték közötti hézag pedig nem haladhatja meg a 2,5 mm-t, illetve a csövezeték és a köpeny közötti hézagot éghetetlen vagy egyéb alkalmas anyaggal kell eltömíteni.

.3 Az „A” és „B” kategóriájú térhatárolókon átvezetett csöveket jóváhagyott anyagból kell készíteni, figyelembe véve azt a hőmérsékletet, amelyet e térhatárolónak ki kell állnia.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókon az „A” vagy „B” kategóriájú térhatárolókat megbontó, nem szigetelt fémcsöveket olyan anyagból kell készíteni, amelyek olvadáspontja az „A-0” esetében 950 °C és a „B-0” térhatárolók esetében 850 °C fölött van.

- .4 A lakóterekben, a kiszolgáló helyiségekben vagy a vezérlőállásokban az olaj vagy egyéb éghető folyadék szállítására szolgáló csöveknek a tűzveszélynek megfelelő anyagból kell készülniük, és kivitelezésüknek is ehhez kell alkalmazkodni.
- .5 Hő hatására használhatatlanná váló anyagok nem alkalmazhatók a merülésvonalhoz közel eső fedélzeti vízfolyó kivágások, egészségügyi kiömlő nyílások vagy egyéb kivezetések kialakítása során és ott, ahol tűz esetén az anyagban bekövetkező hiba növelné a víz betörésének veszélyét.
- .6 Amennyiben villamos radiátorokat használnak, azokat rögzíteni kell a helyükön, és úgy kell kialakítani azokat, hogy a tűz kockázatát a minimálisra csökkentsék. E radiátoroknak nem lehet olyan fűtőszála, amely által kibocsátott hő a ruházat, függöny vagy egyéb hasonló anyag megperzselődését vagy meggyulladását okozhatja.
- .7 A hulladéktárolókat nem éghető anyagból, az oldalukon vagy az aljukon nyílás nélkül kell készíteni.
- .8 Azokban a terekben, ahol az olajkészítmények kiszabadulásával lehet számolni, a szigetelés felületének ellen kell állnia az olajnak vagy az olajgőzöknek.

A., B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

Azokban a terekben, ahol fennáll az olajfolt vagy az olajgőz kialakulásának a veszélye, például az A. kategóriájú gépterekben, a szigetelő anyag nem eresztetheti át az olajat vagy az olajgőzt. Ahol a burkolat, mint a legkülső fedő felület perforátlan acéllemezekből vagy egyéb nem éghető anyagból (nem alumínium) készült, akkor ez a burkolatvarrattal, szegecseléssel, stb. rögzíthető.

- .9 A festékraktárakat és az éghető folyadékokat tartalmazó raktárakat jóváhagyott tűzoltó berendezéssel kell védeni, amely lehetővé teszi a személyzet számára, hogy eloltsa a tüzet anélkül, hogy a helyiségbe lépne.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókon:

- .1 A festékraktárakat a következő eszközök egyikével kell védeni:

- .1.1 szén-dioxidos tűzoltó rendszerrel, amelyet úgy terveztek, hogy a szabad gáz mennyisége legalább a védett tér bruttó térfogatának 40%-a,
- .1.2 szárazporos tűzoltó rendszerrel, amely legalább $0,50 \text{ kg/m}^3$ oltóport tartalmaz;
- .1.3 vízpermettel vagy vízsugárral oltó rendszerrel, amelyet legalább 5 liter/m^2 mennyiségre terveztek. A vízsugárral oltó rendszereket a hajó tűzoltóvezetékéhez lehessen csatlakoztatni; vagy
- .1.4 a hajózási hatóság által meghatározott, egyenértékű védelmet biztosító rendszerrel.

A rendszernek bármikor működtethetőnek kell lennie a védett téren kívülről is.

- .2 Az éghető folyadékok tárolására szolgáló helyiségeket a hajózási hatóság által jóváhagyott, megfelelő tűzoltó berendezéssel kell védeni.
- .3 A 4 m^2 -nél kisebb alapterületű, a lakóterekkel kapcsolatban nem álló raktárak esetében a beépített rendszer helyett elfogadható a legalább a tér bruttó térfogatának 40%-ával megegyező mennyiségű atmoszférikus nyomású gázt biztosító hordozható, szén-dioxidos tűzoltó készülék.

A raktárban egy kiömlőnyílást kell biztosítani, amely lehetővé teszi a tűzoltó anyag kiürítését anélkül, hogy be kelljen lépni a védett térbe. A szükséges hordozható tűzoltó készüléket a nyílás mellett kell tárolni. Emellett egy beömlőnyílást vagy egy tömlőcsatlakozást is lehet biztosítani, amely lehetővé teszi a tűzoltóvezetékben lévő víz használatát.

A., B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .10 Olajsütők, főző és sütő berendezések:

Ahol a fő konyhán kívüli terekben olajsütőket, főző és sütő berendezéseket szereltek fel és használnak, a hajózási hatóság az e berendezések használatával kapcsolatos sajátos tűzveszélyekre vonatkozó további biztonsági intézkedéseket írhat elő.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókon az olajsütőket a következőkkel kell felszerelni:

- .1 automatikus vagy kézi működtetésű tűzoltórendszer, amelyet a konyhai olajsütő berendezések védelmét szolgáló tűzoltórendszerekről szóló ISO 15371:2000 szabványnak vagy azzal egyenértékű szabálynak megfelelően ellenőriztek;

- .2 két egymástól független riasztóberendezéssel ellátott termosztát, amely bármelyik termosztát meghibásodása esetén riasztja a kezelőt;
- .3 olyan berendezés, amely a tűzoltórendszer beindulásakor automatikusan kikapcsolja a villamos áramot;
- .4 olyan riasztó, amely jelzi a tűzoltórendszer működését abban a konyhában, ahol a berendezést felszerelték; és
- .5 a tűzoltórendszer kézi működtetésére szolgáló kezelőszervek, amelyek egyértelműen feliratozottak annak érdekében, hogy a személyzet könnyen használhassa azokat.

A 2003. január 1-je előtt épített hajókon az újonnan felszerelt olajsütő berendezéseknek meg kell felelnie e bekezdés rendelkezéseinek.

A., B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.11 Hőhidak:

A tűzvédelmi intézkedések megvalósítása során a hajózási hatóság lépéseket tesz annak érdekében, hogy elkerülje a hőhidak kialakulását, például a fedélzetek és válaszfalak közötti hőátadás során.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajókon az acél- és alumíniumötvözet szerkezetek esetében a fedélzet vagy a válaszfal szigetelését a megbontás, keresztezés vagy lehatárolás után legalább 450 mm-rel tovább kell vinni. Ha a teret „A” kategóriájú, különböző szigetelésű fedélzet vagy válaszfal osztja meg, a jobb minőségű szigetelésnek legalább 450 mm-en keresztül folytatódnia kell a gyengébb szigetelésű fedélzeten vagy válaszfalon.

A., B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.12 Túlnyomásos gáztartályok:

Az összes, nyomás alatt sűrített, cseppfolyósított vagy lebomlott gázt tartalmazó hordozható tartályt, amely táplálhat egy esetleges tüzet, használat után azonnal egy a válaszfalfedélzet fölötti megfelelő helyre kell vinni, ahonnan közvetlen kijárat nyílik a nyitott fedélzetre.

13. Tűzvédelmi tervek és tűzvédelmi riadógyakorlatok (R 20)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A tisztek tájékoztatására el kell készíteni és a hajón kell tartani a hajó általános elrendezési tervét, amely a fedélzetekre vonatkozóan pontosan megmutatja a vezérlőállásokat, az „A” kategóriájú térhatárolók által körülvelt különböző tűzszakaszokat, a „B” kategóriájú térhatárolók által körülvelt szakaszokat, a tűzérzékelő és tűzjelző rendszerekre, az automatikus vízpermettel oltó berendezésekre, a tűzoltó berendezésekre vonatkozó adatokat, a fedélzetekhez stb. vezető járatokat, a szellőztető rendszert és a hozzátartozó ventilátorok vezérlőállásait, a tűzvédelmi csappantyúk helyét, és az egyes szakaszokat kiszolgáló ventilátorok azonosító számát. A fent említett adatok egy útmutatóban is összefoglalhatók, amelyből minden tisztnak át kell adni egy példányt, egy példányt pedig egy mindig hozzáférhető helyen a fedélzeten kell tartani. A tervnek és útmutatónak naprakésznek kell lennie, és a változásokat a lehető leghamarabb be kell jegyezni. E tervet és útmutatót a lobogó szerinti állam hivatalos nyelvén kell elkészíteni. Amennyiben ez a nyelv nem angol vagy francia, e nyelvek egyikére a szöveget le kell fordítani, a tervnek vagy az útmutatónak pedig tartalmaznia kell ezt a fordítást is. Amennyiben a hajó egy közösségi tagállamban belföldi úton közlekedik, akkor a fenti szövegeket ezen állam hivatalos nyelvére is le kell fordítani, amennyiben az nem angol vagy francia.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajók esetében a tűzvédelmi tervekben és útmutatókban megadott kötelező információknak és a tűzvédelmi tervekben alkalmazott grafikus ábráknak meg kell felelnie a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.756 (18) és az A.654 (16) határozatában foglalt követelményeknek.

- .2 24 méteres és annál hosszabb hajón a tűzvédelmi tervet vagy e tervet tartalmazó útmutató másolatát egyértelmű jelzéssel ellátva, időjárásálló tartóban kell tárolni a felépítményre kifüggesztve, hogy segítse a szárazföldi tűzoltó személyzet munkáját.

14. Működőképes állapot és karbantartás

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 Általános követelmények

Üzemben lévő hajón a tűzvédelmi rendszereket, illetve a tűzoltó rendszereket és berendezéseket működőképes állapotban kell tartani.

A hajó akkor nincs üzemben, ha:

- .1 javítják, leszerelik (akár lehorgonyozva, akár kikötőben), illetve szárazdokkban van;
- .2 a tulajdonos vagy a tulajdonos képviselője üzemben kívülnek nyilvánítja; és
- .3 ha nincsenek utasok a hajón.

A következő tűzvédelmi rendszereket megfelelő állapotban kell tartani, hogy tűz esetén biztosítani tudják az előírt teljesítményüket:

.1.1 Működőképés állapotban kell tartani a következőket

- .1 szerkezeti tűzvédelem, beleértve a térhatárolók tűzállóságát, valamint az e térhatárolókon lévő nyílásokat és megbontásokat;
- .2 tűzérzékelő és tűzjelző rendszerek; és
- .3 a menekülési útvonalak rendszerei és berendezései.

A tűzoltórendszereket és berendezéseket működőképés és azonnal bevethető állapotban kell tartani. A kiürült hordozható tűzoltó készülékeket haladéktalanul újra kell tölteni, vagy ki kell cserélni egy egyenértékű tűzoltó készülékre.

.1.2 Karbantartás, próbák és ellenőrzés

A karbantartást, a próbákat és ellenőrzést a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet MSC 850. körlevelében foglalt irányelvek alapján kell elvégezni olyan módon, hogy megfelelő figyelmet fordítanak a tűzoltórendszerek és berendezések megbízhatóságára.

A karbantartási tervet a hajón kell tartani, amelynek bármikor ellenőrizhetőnek kell lennie, amikor azt a hajózási hatóság megköveteli.

A karbantartási terv legalább a következő tűzvédelmi rendszereket, valamint tűzoltórendszereket és -berendezéseket tartalmazza, amennyiben felszerelték azokat:

- .1 tűzoltóvezetékek, tűzoltószivattyúk és tűzcsapok, beleértve a tömlőket és a sugárcsőveket;
- .2 beépített tűzérzékelő és tűzjelző rendszerek;
- .3 beépített tűzoltórendszerek és egyéb tűzoltó berendezések;
- .4 az automatikus vízpermettel oltó berendezések, tűzérzékelő és tűzjelző rendszerek;
- .5 szellőzőrendszerek, beleértve a tűz és füstelzáró csappantyúkat, ventilátorokat és azok vezérléseit;
- .6 a tüzelőanyag-ellátás vészüzemi lezáró berendezései;
- .7 tűzálló ajtók a vezérléseikkel;
- .8 általános vészhelyzeti riasztóberendezések;
- .9 vészhelyzeti menekülési légzőkészülékek;
- .10 hordozható tűzoltó készülékek és azok tartalék töltetei; és
- .11 tűzvédelmi felszerelések.

A karbantartási program számítógépes rendszer alapján is működhet.

.2 További követelmények

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített, 36-nál több személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B., C. és D. kategóriájú új hajók esetében az .1.2 alpontban említett karbantartási terv kiegészítéseként a fedélzethez közeli megvilágítási és a hangosbeszélő rendszerekre egy karbantartási tervet kell kidolgozni.

15. Utasítások, fedélzeti kiképzés és gyakorlatok

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ B. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

.1 Utasítások, feladatok és szervezés

- .1 A személyzet tagjait a tűzbiztonságra vonatkozó utasításokkal kell ellátni a hajón.
- .2 A személyzet tagjait utasításokkal kell ellátni a kijelölt feladataikkal kapcsolatban.
- .3 Meg kell szervezni a tűzoltásért felelős csoportokat. E csoportoknak a hajó üzeme során bármikor képesnek kell lenniük a feladataik ellátására.

.2 Fedélzeti kiképzés és gyakorlatok

- .1 A személyzet tagjai kiképzést kapnak, hogy jól ismerjék a hajó berendezéseit, valamint azoknak a tűzvédelmi rendszereknek és berendezéseknek a helyét és működését, amelyeket esetleg használniuk kell.
- .2 A vészhelyzeti menekülési légzőkészülékek használatával kapcsolatos kiképzést a fedélzeti kiképzés részének kell tekinteni.
- .3 A személyzet kijelölt tűzoltási feladattal rendelkező tagjainak tevékenységét rendszeresen értékelni kell fedélzeti kiképzéssel és gyakorlatok tartásával annak érdekében, hogy meghatározzák azokat a területeket, ahol fejlődniük kell, hogy bizonyítsák a tűzoltási készségek terén mutatott hozzáértésüket, és hogy biztosítsák a tűzoltásért felelős szervezet működőképességét.
- .4 A hajó tűzoltási rendszereinek és eszközeinek használatával kapcsolatos fedélzeti kiképzést a SOLAS 1974/1978 III/19.4.1. szabálya rendelkezéseinek megfelelően kell megtervezni, és végrehajtani.
- .5 A tűzoltási gyakorlatokat a SOLAS 1974/1978 III/19.3.4., III/19.5. és III/30. pontnak megfelelően kell végrehajtani és nyilvántartani.

.3 Kiképzési kézikönyvek

A személyzet étkező- és pihenőhelyiségében, illetve a személyzeti kabinokban kiképzési kézikönyvet kell elhelyezni. A kiképzési kézikönyv nyelve a hajó munkanyelve. A kiképzési kézikönyvnek, amely több kötetből is állhat, könnyen érthető megfogalmazásban kell tartalmaznia az ebben az alponthan foglalt utasításokat és információkat, és lehetőség szerint illusztrálnia is kell azokat. Az információkat a kézikönyv helyett audiovizuális segédeszközökkel is lehet biztosítani. A kiképzési kézikönyv a következők részletes magyarázatát tartalmazza:

- .1 a dohányzás, a villamos áram, az éghető folyékony anyagok veszélyeivel és a más fedélzeti veszélyekkel kapcsolatos tűzbiztonsági és elővigyázatossági előírások;
- .2 a tűzoltási tevékenységekkel és eljárásokkal kapcsolatos általános utasítások, beleértve a tüzeset jelentésének eljárását és a kézi működtetésű tűzjelzők használatát is;
- .3 a hajó riasztói által kiadott jelzések jelentése;
- .4 a tűzoltó rendszerek és berendezések működtetése és használata;
- .5 a tűzálló ajtók működtetése és használata;
- .6 a tűz és füstelzáró csappantyúk működtetése és használata; és
- .7 menekülési útvonalak és berendezések.

.4 Tűzvédelmi tervek

A tűzvédelmi terveknek meg kell felelniük a II-2/A-13 pont követelményeinek.

16. Üzem

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A fedélzeten kezelési útmutatókat kell tartani, amelyek tájékoztatást és utasításokat adnak a hajó és a rakomány tűzbiztonsággal kapcsolatos szakszerű kezeléséről.

.2 A kötelező tűzbiztonsági kezelési útmutató tartalmazza a hajó és a rakomány tűzbiztonsággal kapcsolatos biztonságos kezeléséhez szükséges tájékoztatást és utasításokat. Az útmutatónak tájékoztatást kell adnia a személyzet felelősségéről a hajó be- és kirakodása közbeni, illetve menet közbeni általános tűzbiztonsággal kapcsolatban. A veszélyes árut szállító hajók esetében a tűzbiztonsági kezelési útmutatónak hivatkoznia kell a Veszélyes áruk tengeri szállításának nemzetközi szabályzata tűzoltási és vészhelyzeti rakománykezelési utasításaira.

.3 A tűzbiztonsági kezelési útmutató nyelve a hajó munkanyelve.

.4 A tűzbiztonsági kezelési útmutató összevonható a II-2/A/15.3. szabályban előírt kiképzési kézikönyvekkel.

B. RÉSZ

TŰZBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

1. Szerkezet (R 23)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 A hajótestet, a felépítményeket, a szerkezeti válaszfalakat, a fedélzeteket és a fedélzeti házakat acélból vagy egyéb egyenértékű anyagból kell készíteni. A II-2/A/2.7 pontban megadott acél és egyéb egyenértékű anyagok meghatározásának alkalmazása céljából az „alkalmazandó tűzbehátás” időtartamának meg kell felelnie a 4. és 5. szabály táblázataiban megadott sértetlenségi és szigetelési normáknak. Amennyiben például a fedélzeteknek vagy a fedélzeti ház oldalainak és végződéseinek tűzállósága „B-0” kategóriájú, az „alkalmazandó tűzbehátás” fél óra.

.2 A könnyű fémből készült szerkezeti elemekre a következő előírásokat kell alkalmazni:

.1 Az „A” és „B” kategóriájú térelválasztók könnyűfémből készült részeinek szigetelését, kivéve a nem teherviselő szerkezeteket, úgy kell kialakítani, hogy a szerkezet belsejének hőmérséklete ne emelkedjen 200 °C-kal a környezeti hőmérséklet fölé a szabványos tűzállósági vizsgálat során alkalmazandó tűzbehátás közben.

.2 Különös figyelmet kell fordítani a mentőcsónakok és mentőtutajok tárolását, vízre eresztését és a behajózást segítő, valamint az „A” és „B” kategóriájú térelválasztókat megtámasztó könnyűfémből készült oszlopok, támaszok és egyéb szerkezeti elemek szigetelésére annak biztosítása érdekében:

.1 hogy e mentőcsónakokra és mentőtutajokra és az „A” kategóriájú térelválasztókat megtámasztó szerkezeti elemekre érvényes, a .2.1 alpontban meghatározott hőmérsékletemelkedési korlátozást egy óra elteltéig alkalmazzák; és

.2 hogy az e „B” kategóriájú térelválasztókat alátámasztó szerkezeti elemekre a .2.1 alpontban meghatározott hőmérsékletemelkedési korlátozást fél óra elteltéig alkalmazzák.

.3 Az A kategóriájú gépterek tetőszerkezeteinek és a gépknáinak is megfelelően szigetelt acélból kell készülniük, a bennük lévő nyílásokat pedig, ha vannak ilyenek, úgy kell elhelyezni és védeni, hogy megakadályozza a tűz terjedését.

2. Függőleges és vízszintes főzónák (R 24)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1.1 A több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított hajókon a hajótestet, a felépítményeket és a fedélzeti házakat A-60 kategóriájú térelválasztókkal kell függőleges főzónákra osztani.

A lépcsők és bemélyedések számát a lehető legkevesebbre kell csökkenteni, amennyiben viszont szükségesek, akkor A-60 kategóriájú térelválasztókból kell készíteni azokat.

Amennyiben a térhatároló egyik oldalán olyan nyitott fedélzeti tér, egészségügyi vagy hasonló helyiségek, tartályok, ideértve a tüzelőanyag-tartályt is, üres terek vagy segédüzemi gépterek vannak, ahol kicsi, vagy egyáltalán nincs tűzveszély, illetve ahol a térhatároló mindkét oldalán tüzelőanyag-tartályok vannak, a norma A-0-ra csökkenthető.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1.2 A 36-nál kevesebb személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B., C. és D. kategóriájú új hajókon és a több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B. kategóriájú meglévő hajókon a hajótestet, a felépítményeket, a lakóterek és kiszolgáló helyiségek körüli fedélzeti házakat „A” kategóriájú térelválasztókkal kell függőleges főzónákra osztani. A térelválasztóknak az 5. pont táblázata szerinti szigetelési értékeknek kell megfelelniük.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.2 Amennyire kivitelezhető, a válaszfalfedélzet feletti függőleges főzónák határvonalát alkotó válaszfalaknak egy síkban kell lenniük a közvetlenül a válaszfalfedélzet alatt lévő vízmentes válaszfalakkal. A függőleges főzónák hosszát és szélességét maximum 48 méterig lehet megnövelni, azért, hogy a függőleges főzónák végei egybeessenek a vízmentes válaszfalakkal, illetve, hogy egy nagy közös térnek adjanak helyet, amely a függőleges főzóna teljes hosszára kiterjed, amennyiben a függőleges főzóna teljes területe egyetlen fedélzeten sem haladja meg az 1600 m^2 -t. A függőleges főzóna hossza vagy szélessége a zónát határoló válaszfalak legtávolabbi pontjai között mért legnagyobb távolság.

A TÖBB MINT 36 SZEMÉLY SZÁLLÍTÁSÁRA ALKALMASNAK NYILVÁNÍTOTT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.3 E válaszfalaknak fedélzettől fedélzetig és a külhégig vagy más határvonalig kell terjedniük.

.4 Amennyiben a függőleges főzónákat „A” kategóriájú vízszintes térelválasztók tagolják vízszintes zónákra annak érdekében, hogy a hajón a vízpermettel oltással védett és a nem védett zónák között megfelelő határt hozzanak létre, akkor a válaszfalak a szomszédos függőleges főzóna válaszfalai közé esnek, és a külhégig vagy a hajó külső határvonaláig terjednek, ezenkívül a több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított új hajókra vonatkozó 4.2 táblázatban és a 36 vagy annál kevesebb személy szállítására alkalmasnak nyilvánított új hajókra és a több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B. kategóriájú meglévő hajókra vonatkozó 5.2 táblázatban megadott szigetelési és tűzállósági értékeknek megfelelően kell szigetelni azokat.

.5.1 Azokon a hajókon, amelyeket különleges célokra terveztek, mint például a gépjárműszállító vagy vasúti komphajók, amelyeken a függőleges főzóna válaszfalainak kialakítása veszélyeztetné a hajó alapfunkcióját, a terek vízszintes zónákra osztásával kell megfelelő védelmet biztosítani.

.2 A speciális kategóriájú terekkel rendelkező hajókon azonban e tereknek meg kell felelniük a II-2/B/14. pont vonatkozó rendelkezéseinek, amennyiben pedig ez összeegyeztethetetlen lenne e rész más követelményeivel, akkor a II-2/B/14. pont követelményei élveznek elsőbbséget.

3. Válaszfalak a függőleges főzónában (R 25)

A TÖBB MINT 36 SZEMÉLY SZÁLLÍTÁSÁRA ALKALMASNAK NYILVÁNÍTOTT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1.1 A több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B., C. és D. kategóriájú új hajókon azok a válaszfalak, amelyeknek az előírás szerint nem kell „A” kategóriájú térelválasztóknak lenniük, a 4. pont táblázatában leírtaknak megfelelően legalább „B” vagy „C” kategóriájú térelválasztók legyenek. E térelválasztók a 11. pont rendelkezéseinek megfelelően éghető anyagokkal is burkolhatók.

A 36-NÁL KEVESEBB SZEMÉLY SZÁLLÍTÁSÁRA ALKALMASNAK NYILVÁNÍTOTT B., C., ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ÉS A TÖBB MINT 36 SZEMÉLY SZÁLLÍTÁSÁRA ALKALMASNAK NYILVÁNÍTOTT B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1.2 A 36-nál kevesebb személy szállítására alkalmasnak nyilvánított új hajókon és a több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B. kategóriájú meglévő hajókon a lakóterekben és a kiszolgáló helyiségekben lévő összes válaszfal, amelynek az előírás szerint nem kell „A” kategóriájú térelválasztónak lennie, az 5. pont táblázatában leírtak szerint legalább „B” vagy „C” kategóriájú térelválasztó legyen.

Minden térelválasztó a 11. pont rendelkezéseinek megfelelően éghető anyagokkal is burkolható.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.2 A 36-nál kevesebb személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B. C. és D. kategóriájú új hajókon és a több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B. kategóriájú meglévő hajókon a folyosók válaszfalainak, amelyeknek az előírás szerint nem kell „A” kategóriájú térelválasztónak lenniük, „B” kategóriájú térelválasztók legyenek, amelyek egyik fedélzettől a másik fedélzetig terjednek, kivéve a következő eseteket:

.1 ha a folyamatos válaszfal mindkét oldalán „B” kategóriájú mennyezetet vagy burkolatot szerelnek fel, a folyamatos mennyezetnek vagy a burkolat válaszfal mögötti részének olyan anyagból kell készülnie, amely vastagság és összetétel szempontjából elfogadható a „B” kategóriájú térelválasztás kialakításakor, viszont csak az ésszerűség és kivitelezhetőség határain belül kell megfelelnie a „B” kategóriájú sértetlenséggel kapcsolatos normáinak.

.2 abban az esetben, ha a hajót a II-2/A/8 pont rendelkezéseinek megfelelő automatikus vízpermettel oltó berendezés védi, a „B” kategóriájú anyagokból készült folyosó válaszfalak a folyosó mennyezeténél végződhetnek, amennyiben a mennyezet olyan anyagból készült, amely vastagság és összetétel szempontjából a „B” kategóriájú térelválasztó szerkezeti felépítésének megfelel.

A 4. és 5. pont követelményeinek sérelme nélkül e válaszfalaknak és mennyezeteknek csak az ésszerűség és kivitelezhetőség határain belül kell megfelelniük a „B” kategóriájú sértetlenségi normáinak. Az ezen válaszfalakban található ajtókat és ajtótokokat nem éghető anyagból kell készíteni, és úgy kell kialakítani és beszerelni azokat, hogy megfelelő tűzállósággal rendelkezzenek.

.3 Minden olyan válaszfalnak, amelynek a .2 alpontban leírt folyosó válaszfalak kivételével „B” kategóriájú térelválasztónak kell lennie, fedélzettől fedélzetig és a külhégig vagy a hajó külső határvonaláig kell terjednie, amennyiben a válaszfalak két oldalán kialakított „B” kategóriájú folyamatos mennyezetek és burkolatok nem legalább a válaszfallal megegyező tűzálló anyagból készültek, amely esetben a válaszfal a folyamatos mennyezetben vagy burkolatban is végződhet.

4. A több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított új hajók válaszfalainak és fedélzeteinek tűzállósága (R 26)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1 Amellett, hogy megfelelnek az e részben másutt említett, a válaszfalak és fedélzetek tűzállóságára vonatkozó különleges rendelkezéseknek, a válaszfalak és fedélzetek minimális tűzállóságára a 4.1 és 4.2 táblázatokban leírtak vonatkoznak.

.2 A táblázatokat a következőképpen kell alkalmazni:

.1 A 4.1 táblázatot olyan válaszfalakra kell alkalmazni, amelyek nem határosak sem a függőleges főzónákkal, sem a vízszintes zónákkal. A 4.2 táblázatot olyan fedélzetekre kell alkalmazni, amelyek nem képeznek lépcsőket a függőleges főzónákban, a vízszintes zónákkal pedig nem határosak.

.2 A szomszédos terek közötti határoló falakra alkalmazandó megfelelő tűzállósági értékek meghatározása érdekében e tereket tűzveszélyességük alapján az (1)-(14) kategóriának megfelelően kategóriázzák. Amennyiben egy tér berendezése és rendeltetése olyan, hogy az e pontnak megfelelő kategóriába sorolása kétséges, akkor a legszigorúbb határoló követelményeket támaztó kategória alá tartozónak kell tekinteni. Az egyes kategóriák elnevezése inkább besoroló, mint korlátozó jellegű. A kategóriák előtt megadott, zárójelben lévő számok a táblázat alkalmazandó oszlopára vagy sorára utalnak.

(1) Vezérlőállások:

- a vészüzemi áramforrást és a világítást magukban foglaló terek,
- kormányállás és térképszoba,
- a hajó rádióberendezéseit magukban foglaló terek,
- tűzoltó felszerelést tároló terek, tűzoltást vezérlő helyiségek és tűzjelző állomások,
- a hajtómű vezérlőállása, amennyiben az a főgéptéren kívül helyezkedik el,
- a központi tűzjelző berendezéseket magukban foglaló terek,
- a központi vészhelyzeti hangosbeszélő rendszert és berendezéseket magukban foglaló terek.

(2) Lépcsőházak:

- az utasok és a személyzet által használt belső lépcsőházak, felvonók és mozgólépcsők (kivéve azokat, amelyek a géptérben találhatók), továbbá a kapcsolódó aknáknak,
- ebben az összefüggésben az a lépcsőház, amely csak egy szinten zárt, annak a térnek a része, amelytől nem választja el tűzálló ajtó.

(3) Folyosók:

- utas- és személyzeti folyosók.

(4) Evakuálási állomások és külső menekülési útvonalak:

- a túlélési járművek tároló helyei,
- nyitott fedélzeti területek, valamint a mentőcsónakok és mentőtutajok beszálló és vízrebocsátó állásait magukban foglaló zárt sétatfedélzetek,
- belső és külső gyülekezési helyek,
- menekülési útvonalként használt külső lépcsők és nyitott fedélzetek,
- a hajó oldala a legkisebb tengeri merülésvonalig, a mentőtutajok és a mentőcsúszdák beszálló állomásai alatt vagy azok mellett lévő felépítmények és fedélzeti házak.

(5) Nyitott fedélzeti terek:

- nyitott fedélzeti terek és zárt sétatfedélzetek a mentőcsónakok és a mentőtutajok beszálló és vízrebocsátó állásain kívül,
- szabad terek (a felépítmények és fedélzeti házakon kívüli terek).

(6) Korlátozottan tűzveszélyes lakóterek:

- korlátozottan tűzveszélyes bútorokat és berendezési tárgyakat magukban foglaló kabinok,
- korlátozottan tűzveszélyes bútorokat és berendezési tárgyakat magukban foglaló irodák és orvosi szobák,
- korlátozottan tűzveszélyes bútorokat és berendezési tárgyakat magukban foglaló közös terek, amelyek fedélzeti területe kevesebb mint 50 m^2 .

(7) Mérsékeltan tűzveszélyes lakóterek:

- a korlátozottan tűzveszélyes bútoroktól és berendezési tárgyaktól eltérő bútorokat és berendezési tárgyakat magukban foglaló, a fent említett (6) kategóriába tartozó terek,
- korlátozottan tűzveszélyes bútorokat és berendezési tárgyakat magukban foglaló közös terek, amelyek fedélzeti területe 50 m^2 , vagy annál több,
- raktárak és kisebb tároló helyiségek a lakóterekben, amelyek területe 4 m^2 -nél kisebb (és amelyekben nem tárolnak éghető folyadékokat),
- üzlethelyiségek,
- vetítőtermek és filmraktárak,
- diétás konyhák (nyílt láng nélkül)
- tisztító felszerelést tároló raktárak (amelyekben nem tárolnak éghető folyadékokat),
- laboratóriumok (amelyekben nem tárolnak éghető folyadékokat),
- gyógyszerárak,
- kis szárító helyiségek (amelyek fedélzeti területe 4 m^2 vagy annál kevesebb),
- pénztárak,
- műtők.

(8) Fokozottan tűzveszélyes lakóterek:

- a korlátozottan tűzveszélyes bútoroktól és berendezési tárgyaktól eltérő bútorokat és berendezési tárgyakat magukban foglaló terek, amelyek fedélzeti területe 50 m^2 , vagy több
- fodrásüzletek és szépségszalonok.

(9) egészségügyi (szaniter) és hasonló helyiségek:

- közös egészségügyi létesítmények, zuhanyzók, fürdőszobák, illemhelyek stb.,
- kisebb mosodák,
- fedett uszodai terület és fedett uszodák,
- elkülönített éléskamrák a lakóterekben, amelyek nem tartalmaznak főző berendezéseket,
- a külön egészségügyi létesítmények annak a térnek a részét képezik, amelyben ki vannak alakítva.

(10) Kevésbé vagy egyáltalán nem tűzveszélyes tartályok, üres terek és segédüzemi gépterek:

- a hajó szerkezeti részét képező víztartályok;
- üres terek és vízgátak;
- segédgépterek, amelyek nem tartalmaznak nyomás alatt lévő kenőolaj-rendszert, és ahol tilos az éghető anyagok tárolása, úgy mint:
- szellőző és légkondicionáló termék; a horgonycsörlő helyisége; a kormányberendezés helyisége, a stabilizáló berendezés tere; a villamos meghajtású motor tere; a szakaszok kapcsolótábláit és az olajöltésű villamos transzformátoroktól (több mint 10 kVA) különböző, tisztán villamos berendezéseket magukban foglaló terek; a tengely- és csőalagutak; szivattyúkat és hűtőberendezéseket magukban foglaló terek (ahol nem szállítanak és alkalmaznak éghető folyadékokat),
- a fent felsorolt terekhez vezető aknák,
- egyéb zárt aknák, mint például a cső- és kábelaknák.

(11) Segédgépterek, rakodóterek, a rakomány- és egyéb olajtartályok, továbbá hasonló, mérsékelten tűzveszélyes terek:

- rakományolaj-tartályok,
- rakományterek, aknák, nyílások,
- hűtőkamrák,
- tüzelőanyag-tartályok (amennyiben olyan különálló térben helyezik el, ahol nincsenek gépek),
- éghető anyagok tárolására is felhasználható tengely- és csőalagutak,
- a (10) kategóriába tartozó segédüzemi gépterek, amelyek nyomás alatt lévő kenőolaj-rendszerekkel felszerelt gépeket foglalnak magukban, vagy ahol a tüzelőanyagok tárolása engedélyezett,
- tüzelőanyag töltőállomások,
- olajöltésű villamos transzformátorokat (több mint 10 kVA) magukban foglaló terek,
- generátorokat, vízpermettel oltó tűzoltó berendezéseket vagy tűzoltó szivattyúkat, fenékvíz-szivattyúkat, stb. meghajtó, legfeljebb 110 kW teljesítményű kis belső égésű motorokat magukban foglaló terek,
- a fent felsorolt terekhez vezető zárt aknák.

(12) Gépterek és fő konyhák:

- főgépterek (a villamos meghajtású motorok helyiségén kívül) és kazánházak,
- a (10) és (11) kategóriába tartozóktól különböző segédüzemi gépterek, amelyek belső égésű motorokat vagy egyéb olajtűzelésű-, olajmelegítő- vagy szivattyúzó egységeket foglalnak magukban,
- fő konyhák és kiszolgáló terek,
- a fent felsorolt terekhez tartozó aknák.

(13) Raktárhelyiségek, műhelyek, éléskamrák stb.:

- a konyhákhoz nem kapcsolódó fő éléskamrák,
- fő mosoda,
- nagy szárítóhelyiségek (alapterületük meghaladja a 4 m²-t),
- különböző tárolók,
- posta- és poggyásztárolók,
- szeméttárolók,

- műhelyek (amelyek nem képezik részét géptereknek, konyháknak stb.),
- a több mint 4 m² alapterületű raktárak és tárolók, kivéve az éghető folyadékok tárolására szolgáló tereket és berendezéseket.

(14) Egyéb terek, ahol éghető folyadékokat tárolnak:

- festékraktárak,
- éghető folyadékokat tartalmazó tároló helyiségek (ideértve festékeket, gyógyszereket stb.),
- laboratóriumok (amelyekben éghető folyadékokat tárolnak).

- .3 Amennyiben a két tér elválasztásának tűzállóságára vonatkozóan csak egy érték szerepel, akkor minden esetben azt kell alkalmazni.
- .4 Amennyiben a táblázatban csak gondolatjel szerepel, a válaszfal anyagát vagy egységességét illetően a szokásos követelményeknek kell eleget tenni.
- .5 A hajózási hatóság az (5) kategória alá eső terek tekintetében meghatározza, hogy kell-e alkalmazni a 4.1 táblázat szigetelési értékeit a fedélzeti ház és a felépítmények végződéseire, továbbá hogy a 4.2 táblázat szigetelési értékeit kell-e alkalmazni az időjárás-fedélzetre. A 4.1 vagy 4.2 táblázatnak az (5) kategóriába tartozó tereknek a zárására vonatkozó előírásait semmi esetben sem kell alkalmazni, ha ezeket a hajózási hatóság szerint nem szükséges zárni.
- .3 A megfelelő fedélzetekkel vagy válaszfalakkal kapcsolatban lévő folytonos „B” kategóriájú mennyezetek vagy burkolatok elfogadhatók az előírt szigetelésnek és sértetlenségnek részben vagy teljesen megfelelő térelválasztóként.
- .4 A szerkezeti tűzvédelmi adatok jóváhagyásakor a hajózási hatóság figyelembe veszi az előírt szigetelő híd csatlakozásainál és végeinél a hőátadás lehetőségét.

4.1 táblázat

Függőleges főzónával és vízszintes zónával sem határos válaszfalak

Terek	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Vezérlőállások (1)	B-0 ^a	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Lépcsőházak (2)		A-0 ^a	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 ^c	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Folyosók (3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Evakuálási állomások és külső menekülési útvonalak (4)					A-0	A ^d -60 ^b	A ^d -60 ^b	A ^d -60 ^b	A-0 ^d	A-0	A-60 ^b	A-60 ^b	A-60 ^b	A-60 ^b
Nyitott fedélzeti terek (5)					-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Kevésbé tűzveszélyes lakóterek (6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Mérsékelt tűzveszélyes lakóterek (7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Fokozottan tűzveszélyes lakóterek (8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Szaniter és hasonló helyiségek (9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Kevésbé vagy egyáltalán nem tűzveszélyes tartályok, üres terek és segédüzemi gépterek (10)										A-0 ^a	A-0	A-0	A-0	A-0
Segédüzemi gépterek, rakodóterek, a rakomány és egyéb olajtartályok, továbbá hasonló mérsékelt tűzveszélyes terek											A-0 ^a	A-0	A-0	A-15

[illegible]

4.2 táblázat

A függőleges főzónákban sem a lépcsőkkel, sem a vízszintes zónákkal nem határos fedélzetek

Terek	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Vezérlőállások (1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Lépcsőházak (2)	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ^c	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Folyosók (3)	A-15	A-0	A-0 ^a	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Evakuálási állomások és külső menekülési útvonalak (4)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Nyitott fedélzeti terek (5)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Kevésbé tűzveszélyes Lakóterek (6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Mérsékelt tűzveszélyes lakóterek (7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Fokozottan tűzveszélyes lakóterek (8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Szaniter és hasonló helyiségek (9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Kevésbé vagy egyáltalán nem tűzveszélyes tartályok, üres terek és segédüzemi gépterek (10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ^a	A-0	A-0	A-0	A-0
Segédgépterek, rakodóterek, rakomány és egyéb olajtartályok, továbbá hasonló mérsékelt tűzveszélyes terek (11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0 ^a	A-0	A-0	A-30
Gépterek és fő konyhák (12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 ^a	A-0	A-60

Raktárhelyiségek, műhelyek, éléskamrák, stb. (13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Egyéb terek, ahol éghető folyadékokat tárolnak (14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

A 4.1 és 4.2 táblázatra vonatkozó megjegyzések:

- ^a Ahol az egymás melletti terek ugyanabba a kategóriába esnek és az ^a felsőindex szerepel, akkor e terek között nem kell válaszfalat vagy fedélzetet létesíteni, ha azt hajózási hatóság szükségtelennek tekinti. Például a (12) kategóriában nincs szükség válaszfalra egy konyha és a hozzá tartozó éléskamra között, amennyiben az éléskamra válaszfala és fedélzetei a konyha határainak megfelelő épiséggel rendelkeznek. Szükség van azonban válaszfalra a konyhák és a gépterek között, akkor is ha mindkét tér a (12) kategóriába tartozik.
- ^b A hajó oldala a legkisebb tengeri merülésvonalig, a mentőcsónakok és a mentőcsúszdák alatt lévő és azok melletti felépítmények és fedélzeti házak normái A-30-ra csökkenthetők.
- ^c Amennyiben a nyilvános illemhelyeket teljesen a lépcsőházak térelválasztóin belülré építették, a nyilvános illemhelynek a lépcsőházi térelválasztókon belüli válaszfala lehet „B” sértetlenségi kategóriájú.
- ^d Amennyiben a (6.), (7.), (8.) és (9.) kategóriájú terek teljes egészében egy gyülekezési hely határain belül helyezkednek el, e tereknek a válaszfalai lehetnek „B-0” sértetlenségi kategóriájúak. Az audio-, videó- és világítási berendezések vezérlőhelyei a gyülekezési hely részének tekinthetők.

5. A 36-nál kevesebb személy szállítására alkalmasnak nyilvánított új hajók és a több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B. kategóriájú meglévő hajók válaszfalainak és fedélzeteinek tűzállósága (R 27)

A 36-NÁL KEVESEBB SZEMÉLY SZÁLLÍTÁSÁRA ALKALMASNAK NYILVÁNÍTOTT B., C., ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ÉS A TÖBB MINT 36 SZEMÉLY SZÁLLÍTÁSÁRA ALKALMASNAK NYILVÁNÍTOTT B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A válaszfalak és fedélzetek tűzállóságának nemcsak az e részben egyéb helyeken előírt különleges rendelkezéseknek kell megfelelnie, hanem az 5.1 és 5.2 táblázatban foglaltaknak is.

Az új hajók tűzvédelmével kapcsolatos szerkezeti óvintézkedések jóváhagyásakor figyelembe kell venni a csatlakozásoknál és a hőfalak végződéseinél lévő hőhidak közötti hőátadás valószínűségét.

- .2 A táblázatokat a következőképpen kell alkalmazni:

- .1 Az 5.1 és 5.2 táblázatot olyan válaszfalakra és fedélzetekre kell alkalmazni, amelyek szomszédos tereket választanak el egymástól.
- .2 A szomszédos terek közötti térelválasztókra alkalmazott megfelelő tűzállósági értékek meghatározására tűzveszélyességüknek megfelelően sorolják be az e tereket, amelyet az alábbi (1)-(11) kategória mutat. A kategóriák elnevezése inkább besoroló, mint korlátozó jellegű. A kategóriák előtt megadott, zárójelben lévő számok a táblázat megfelelő oszlopára vagy sorára utalnak.

(1) Vezérlőállások:

- a vészüzemi áramforrást és a világítást magukban foglaló terek
- kormányállás és térképszoba,
- a hajó rádió berendezéseit magukban foglaló terek,
- tűzoltó felszerelést tároló terek, tűzoltást vezérlő helység és tűzjelző állomások,
- a hajtómű vezérlőhelyisége, amennyiben az a főgéptéren kívül helyezkedik el,
- a központi tűzjelző berendezést magukban foglaló terek.

(2) Folyosók:

- utas- és személyzeti folyosók és előterek.

(3) Lakóterek:

- a II-2/A/2.10 pontban meghatározottak szerint, kivéve a folyosókat.

(4) Lépcsőházak:

- az utasok és a személyzet által használt belső lépcsőházak, felvonók és mozgólépcsők (kivéve azokat, amelyek a géptérben találhatóak), továbbá a kapcsolódó aknák,
- ebben az összefüggésben az a lépcsőház, amely csak egy szinten zárt, annak a térnek a része, amelytől nem választja el tűzbiztos ajtó.

(5) Kiszolgáló helyiségek (kisfokú tűzveszélyesség):

- a 4 m^2 -nél kisebb alapterületű raktárak és tárolók, amelyeket nem éghető folyadékok tárolására használnak, szárító helyiségek és mosodák.

(6) A. kategóriájú gépterek:

- a II-2/A/2.19.1 pontban meghatározott terek.

(7) Egyéb gépterek:

- a II-2/A/2.19.2 pontban meghatározott terek, kivéve az A. kategóriájú géptereket.

(8) Rakterek:

- a különleges kategóriájú terek kivételével, a rakomány tárolásra használt terek (ideértve a rakományként szállított olaj tartályait is), valamint az e terekhez vezető aknák és nyílások.

(9) Kiszolgáló helyiségek (fokozott tűzveszélyesség):

- konyhák, főzőberendezéseket magukban foglaló tálalók, festék- és lámparaktárak, raktárak és 4 m^2 -es vagy annál nagyobb alapterületű tároló helyiségek, éghető folyadékok tárolására szolgáló terek, és a gépterek részét nem képező műhelyek.

(10) Nyitott fedélzetek:

- nyitott fedélzeti terek és zárt sétafedélzetek, amelyek nem tűzveszélyesek.
- nyitott terek (a felépítményeken és fedélzeti házakon kívüli tér).

(11) Speciális kategóriájú terek:

- a II-2/A/2.18 pont fogalom-meghatározása szerinti terek.

.3 Az alkalmazandó tűzállósági értékek meghatározásánál a II-2/A/8 pontnak megfelelő automatikus vízpermettel oltó berendezéssel nem védett függőleges főzónában vagy vízszintes zónában lévő két tér között, vagy két olyan zóna között, ahol ilyen védelemmel egyik sem rendelkezik, a térelválasztókra a táblázatban megadott két adat közül a nagyobbat kell alkalmazni.

.4 Az alkalmazandó tűzállósági értékek meghatározásánál a II-2/A/8 pontnak megfelelő automatikus vízpermettel oltó berendezéssel védett függőleges főzónában vagy vízszintes zónában lévő két tér között, vagy az ilyen védelemmel rendelkező zónák között lévő térelválasztókra a táblázatban megadott két adat közül a kisebbet kell alkalmazni. Amennyiben egy lakótérben vagy kiszolgáló helyiségben egy automatikus vízpermettel oltó berendezéssel védett és egy ilyen védelemmel nem rendelkező zóna találkozik, térelválasztókra a táblázatban megadott két adat közül a nagyobbat kell alkalmazni.

.3 A megfelelő fedélzetekkel vagy válaszfalakkal kapcsolatban lévő folytonos „B” kategóriájú mennyezetek vagy burkolatok elfogadhatók az előírt szigetelésnek és sértetlenségnek részben vagy teljesen megfelelő térelválasztóként.

.4 Az 1.1 bekezdés előírása szerint acélból vagy egyéb egyenértékű anyagból készült külső határoló falak szögletes vagy kőablakok beillesztése céljából kivághatók, amennyiben e részben máshol nem követelmény, hogy a határoló falak „A” kategóriájú tűzállósággal rendelkezzenek. Ehhez hasonlóan az olyan határoló falakban, amelyeknek nem kell „A” kategóriájú tűzállósággal rendelkezniük az ajtók hajózási hatóság által elfogadott anyagból készülhetnek.

5.2 táblázat

A szomszédos tereket elválasztó fedélzetek tűzállósága

Terek	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Vezérlőállások (1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Folyosók (2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Lakóterek (3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 ^d
Lépcsőházak (4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Kiszolgáló helyiségek (korlátozott tűzveszélyesség) (5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A. kategóriájú gépterek (6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ^f	A-30	A-60	*	A-60
Egyéb gépterek (7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Rakterek (8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Kiszolgáló helyiségek (fokozott tűzveszélyesség) (9)	A-60	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Nyitott fedélzeti terek (10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	-	A-0
Speciális kategóriájú terek (11)	A-60	A-15	A-30 A-0 ^d	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0

Az 5.1 és 5.2 táblázatra vonatkozó megjegyzések:

^a Annak tisztázására, hogy melyik alkalmazandó, lásd a 3. és 8. pontot.

^b Ahol a terek ugyanabba a kategóriába esnek és a ^b felső index szerepel, a táblázatban megadott válaszfal vagy fedélzet szerinti besorolást csak akkor írják elő, ha a szomszédos terek különböző célokat szolgálnak, mint például a (9) kategória. Ha egy konyha mellett konyha van, nincs szükség válaszfalra, de ha a konyha mellett festéktároló van, akkor „A-0” válaszfalat kell alkalmazni.

^c A kormányállást és a térképszobát egymástól elválasztó térelválasztók „B-0” besorolásúak lehetnek.

^d Lásd e pont .2.3 és .2.4 bekezdését.

^e A 2.1.2 bekezdés alkalmazásában az 5.1 táblázatban szereplő „B-0” és „C” besorolás helyett „A-0” besorolást kell alkalmazni.

^f Nincs szükség tűzszigetelésre, amennyiben a (7) kategóriában a géptérben kicsi a tűzveszély vagy egyáltalán nem áll fenn.

* Ahol a táblázatban csillag szerepel, a térelválasztónak acélból vagy egyéb egyenértékű anyagból kell készülnie, de nem kell „A” kategóriájúnak lennie.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében azonban, amennyiben a fedélzetet - a (10) kategóriájú terek kivételével - villamos kábelek, csővezetékek és szellőzőcsatornák átvezetése miatt megbontják, a megbontás jól záró legyen, hogy megakadályozza a tűz vagy a füst terjedését. A vezérlőállások (vérszűzemi áramfejlesztők) és a nyitott fedélzetek közötti térelválasztók bemeneti nyílásain nem szükséges zárszerkezetnek lennie, kivéve, ha rögzített, gázzal oltó rendszert szerelnek fel.

A 2.1.2 pont alkalmazásában az 5.1 táblázatban szereplő csillag helyett a (8) és (10) kategóriák kivételével „A-0” besorolást kell alkalmazni.

6. Menekülési útvonalak (R 28)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:**

.1 A lépcsőházakat, hágsókat, folyosókat és ajtókat úgy kell kialakítani, hogy az összes utas- és személyzeti térből menekülési útvonalat biztosítsanak a mentőcsónakok és mentőtutajok beszálló területeihez, továbbá azokból a géptértől különböző terekből, ahol általában személyzet dolgozik. Különösen a következő rendelkezéseket kell betartani:

.1 Vízmentes térből vagy a vízmentes térhez hasonlóan zárt térből vagy a válaszfalfedélzet alatt lévő terek csoportjából két menekülési útvonalat kell kialakítani, amelyek közül legalább az egyik független a vízmentes ajtóktól. Kivételes esetben eltekinthetnek az egyik menekülési útvonaltól, amennyiben kellően figyelembe veszik a terek jellemzőit és elhelyezkedését, valamint az általában ott foglalkoztatott személyek számát. Ezen esetben a menekülés egyetlen útvonalának biztos menekülési útnak kell lennie.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében az egy menekülési útvonal biztosítására vonatkozó felmentés csak olyan személyzeti terek esetében adható meg, amelyekbe csak időnként lépnek be, és amennyiben a kötelező menekülési útvonal független a vízmentes ajtóktól.

.2 Függőleges főzónából vagy a függőleges főzónához hasonlóan zárt térből vagy terek csoportjából a válaszfalfedélzet felett legalább két menekülési útvonalat kell kialakítani, amelyek közül az egyik egy függőleges menekülési útvonalat biztosító lépcsőházhoz vezet.

.3 Amennyiben a rádiótávíró állomásról nem lehet közvetlenül a nyitott fedélzetre jutni, erről az állomásról legalább két menekülési útvonalat kell biztosítani, amelyek közül az egyik egy megfelelő méretű szögletes vagy kerek hajóablak, illetve más szerkezet lehet.

.4 B. kategóriájú meglévő hajókon a folyosó, vagy a folyosó azon részének hosszúsága, ahonnan csak egy menekülési útvonal áll rendelkezésre, nem haladhatja meg

1. az öt métert, az 1994. október 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében,
2. a 13 métert, az 1994. október 1-je előtt épített, 36-nál több utast szállító hajók esetében, és
3. a 7 métert, az 1994. október 1-je előtt épített, 36 vagy kevesebb utast szállító hajók esetében.

A 24 méteres vagy annál hosszabb, A., B., C. és D. kategóriájú új hajókon tilos olyan folyosót, előteret vagy folyosórészt kialakítani, ahonnan csak egy menekülési útvonal áll rendelkezésre.

A hajó használhatóságához szükséges kiszolgáló terekben, például a tüzelőanyag tartályoknál és a keresztirányú kiszolgáló folyosóknál engedélyezett a zárt végű folyosók használata, amennyiben e zárt végű folyosókat elválasztják a személyzeti lakótértől, és az utasok számára létesített lakótérből nem közelíthető meg. A folyosónak az a része, amelynek mélysége nem haladja meg a szélességét, bemélyedésnek vagy helyi kibővítésnek tekintendő, és engedélyezhető.

2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT 24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B. C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.5 Az .1.1 és .1.2 alpontban előírt menekülési útvonalak közül legalább az egyiknek egy könnyen hozzáférhető zárt lépcsőháznak kell lennie, amely folyamatos fedezéket biztosít a tűz ellen a lépcső kiindulási pontjától a megfelelő mentőcsónak és mentőtutaj beszálló fedélzetig vagy - amennyiben a beszálló fedélzet nem terjed ki az érintett függőleges főzónáig - a legfelső nyitott fedélzetig.

Az utóbbi esetben külső nyílt lépcsőkkel és átjárókkal kell biztosítani a beszálló fedélzet közvetlen megközelítést, amelyeket a III/5.3 pontnak megfelelően vészvilágítással, valamint csúszásmentes burkolattal kell ellátni. A menekülési útvonal részét képező külső nyílt lépcsőket és átjárókat határoló falak védelmét úgy kell kialakítani, hogy tűz esetén a határoló falak mögött található zárt tér ne gátolja a beszálló állomás megközelítését.

A menekülési útvonalak szélessége, száma és folytonossága megfelel a következő követelményeknek:

.1 A lépcsők szabad szélessége legalább 900 mm legyen, de nem lehet kevesebb, mint 600 mm. A lépcsőket mindkét oldalon korláttal kell ellátni. A lépcsők legkisebb szabad szélességét személyenként 10 mm-rel kell megnövelni, amennyiben a személyek száma meghaladja a 90 főt. Amennyiben a lépcső szélesebb 900 mm-nél, a korlátok közötti legnagyobb szabad szélességnek legfeljebb 1800 mm-nek kell lennie. Az evakuálás során a lépcsőt igénybe vevő személyek számának meghatározásánál a lépcsőhöz tartozó terület személyzetének kétharmadát és az összes ott tartózkodó utast kell figyelembe venni. A lépcső szélességének meg kell felelnie legalább a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.757 (18) határozatában foglalt normának.

.2 A több mint 90 személyre méretezett lépcsőket a hajó hosszirányában kell kialakítani.

.3 A menekülési útvonal részét képező ajtónyílásoknak és folyosóknak, valamint a közbeeső pihenők méretének összhangban kell lennie a lépcsőkével.

.4 A lépcsők függőleges mérete a közbeeső pihenők nélkül nem haladhatja meg a 3,5 métert, lejtésszöge pedig nem lehet nagyobb 45°-nál.

.5 A lépcsőpihenők alapterülete az egyes fedélzetszinteken nem lehet kisebb 2 m^2 -nél, amennyiben pedig a személyek száma meghaladja a 20 főt, minden 10 főre 1 m^2 -rel kell növelni azt, azonban nem szükséges meghaladnia a 16 m^2 -t, kivéve azokat a pihenőket, amelyek a zárt lépcsőházhöz közvetlen kijáráttal rendelkező közös tereket szolgálgatják ki.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT 24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B. C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

.5a Az .1.1 és .1.2 alpontban előírt menekülési útvonalak közül legalább az egyiknek könnyen hozzáférhető zárt lépcsőháznak kell lennie, amely folyamatos fedezéket biztosít a tűz ellen a lépcső kiindulási pontjától a megfelelő mentőcsónak és mentőtutaj beszálló fedélzetig, vagy a legfelső nyitott fedélzetig, amennyiben a beszálló fedélzet nem ér el az érintett függőleges főzónáig.

Az utóbbi esetben külső nyitott lépcsőkkel és átjárókkal kell biztosítani a beszálló fedélzet közvetlen megközelítését, amelyeket a III/5.3 pontnak megfelelően vészvilágítással, valamint csúszásmentes burkolattal kell ellátni. Ha valamelyik határoló fal határos a menekülési útvonal részét képező külső nyitott lépcsőkkel és folyosókkal, illetve úgy helyezkedik el, hogy a tűz esetén történő meghibásodása akadályozza a beszálló fedélzetre való menekülést, akkor tűzállóságának és sértetlenségi értékeinek meg kell felelnie a 4.1-5.2 táblázat megfelelő értékeinek.

A menekülési útvonalak szélességének, számának és folytonosságának meg kell felelnie a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata követelményeinek.

2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .6 A zárt lépcsőháztól a mentőcsónak és mentőtutaj beszálló fedélzetig kielégítő védelemmel kell ellátni az útvonalakat.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .6a Biztosítani kell a zárt lépcsőháztól a mentőcsónakok és a mentőtutaj beszálló területhez vezető útvonalak védelmét vagy közvetlenül, vagy pedig védett belső útvonalakkal, amelyek tűzállósági és sértetlenségi értékei megfelelnek a 4.1.-5.2 táblázatban a zárt lépcsőházakra meghatározott megfelelő értékeknek.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .7 A II-1/D/3. és a III/5.3 pontban előírt vészvilágítás mellett a lépcsőket és a kijáratokat magában foglaló menekülési útvonalakat villamos árammal táplált vagy fotolumineszkáló anyagból készült, fedélzet szintje felett legfeljebb 0,3 méter magasságban felvitt jelzőcsíkokkal kell kijelölni, ideértve a menekülési útvonalak oldalai mentén, továbbá a sarkoknál és a kereszteződésekénél történő jelfelvítelt. A jelzésnek lehetővé kell tennie az utasok számára, hogy könnyen azonosítsák a menekülési útvonalakat és kijáratokat. Amennyiben villamos jelzéseket alkalmaznak, azt a vészüzemi áramforrásról kell táplálni, és úgy kell kialakítani, hogy az egyik világítótest hibája vagy a világító csík megszakadása ne tegye működésképtelenné a jelzőrendszert. Emellett az összes menekülési útvonaljelzésnek, valamint a tűzoltó berendezés helyét mutató jelölésnek fotolumineszkáló anyagból kell készülnie, vagy meg kell világítani azokat. A hajózási hatóság biztosítja, hogy a világítást vagy a fotolumineszkáló berendezést a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.752 (18) határozatában megadott útmutatásnak megfelelően értékelték, próbának vetették alá, és alkalmazzák.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajók esetében viszont a hajózási hatóság biztosítja, hogy a világítást és a fotolumineszkáló berendezéseket a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzatának megfelelően értékelték, próbának vetették alá, és alkalmazzák.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .8 A 36-nál több személy szállítására alkalmasnak nyilvánított hajókon az e pont .1.7 bekezdésének követelményeit a személyzeti hálóterekre is kell alkalmazni.

.9 Rendszerint zárva tartott ajtók, amelyek a menekülési útvonal részét képezik:

- .1 A kabinok és utasfülkék ajtóinak belülről történő kinyitásához nem szabad kulcsot használni.

A tervezett menekülési útvonalon nem lehet egyetlen olyan ajtó sem, amelynek kinyitásához kulcsra van szükség a menekülés során.

- .2 A rendszerint bezárt, közös terekből kivezető vészkijáratokat gyorskioldó zárral kell felszerelni. E szerkezet egy ajtóreteszelő mechanizmusból és egy olyan beépített szerkezetből áll, ami kioldja a reteszt, amint erőhatás éri a menekülés irányából. A gyorskioldó szerkezetet a lobogó szerinti állam hajózási hatóságának előírásai szerint kell megtervezni és felszerelni, az alábbiaknak megfelelően:

.2.1 rudakból vagy lapokból áll, amelyek működtető része az ajtószárny szélességének legalább felét teszi ki, a fedélzet fölött pedig 760-1120 mm-re van;

.2.2 legfeljebb 67 N erő alkalmazására kinyitja az ajtó reteszt; és

.2.3 nem látható el semmilyen zárszerkezettel, rögzítő csavarral vagy egyéb olyan szerkezettel, amely megakadályozza a retesz kioldását, amikor nyomás éri a kioldó szerkezetet.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.2.1 A speciális kategóriájú terekben a válaszfalfedélzet felett és alatt elhelyezkedő menekülési útvonalak számának és elrendezésének meg kell felelnie a hajózási hatóság által meghatározottaknak, a beszálló fedélzethez vezető útvonalak biztonságának pedig általában meg kell felelnie legalább az .1.1, .1.2, .1.5 és .1.6 alpontban előírt követelményeknek.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon e tereket a menekülési útvonalhoz vezető megjelölt utakkal kell ellátni, amelyek szélessége legalább 600 mm; ezeket a hosszirányú utakat pedig - amennyiben megvalósítható és ésszerű - legalább 150 mm-rel a fedélzet szintje fölé kell emelni. A parkoló járműveket úgy kell elhelyezni, hogy ezen utak mindig szabadon maradjanak.

.2 Azokból a gépterekből induló menekülési útvonalak egyikének, ahol általában a személyzet dolgozik, nem lehet közvetlen bejárata a speciális kategóriájú térbe.

.3 A platformfedélzetre vezető felhúozható le- és felhajtó rámpák alsó állásban nem zárhatják el a jóváhagyott menekülési útvonalakat.

.3.1 Géptérből, a következő rendelkezések betartásával két menekülési útvonalat kell biztosítani.

.1 Amennyiben a tér a válaszfalfedélzet alatt helyezkedik el, a két menekülési útvonal a következők elemekből áll:

.1 vagy két acél létra, amelyek egymástól a lehető legmesszebb helyezkednek el, a tér felső részének egymástól lehető legmesszebb elhelyezkedő ajtóihoz vezetnek, ahonnan megközelíthető a mentőcsónakok és mentőtutajok beszálló fedélzete. Az új hajókon a létrák egyikét, a tér alsó részétől egészen az ezen a téren kívül lévő biztonságos helyig állandó tűz elleni védelemmel kell ellátni. A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon ezt a létrát a II-2/B/4. pont (2) kategóriájának illetve a II-2/B/5. pont (4) kategóriájának megfelelő védett aknában belül kell elhelyezni, és a tér aljából a téren kívüli biztonságos helyre kell vezetnie. Az aknában azonos tűzállósági jellemzőkkel rendelkező önzáródó tűzbiztos ajtókat kell felszerelni. A létrát úgy kell rögzíteni, hogy a nem szigetelt rögzítési pontokon keresztül az aknafalak ne forrósodjanak át. A védett akna legkisebb belső mérete legalább 800 mm x 800 mm, és vészvilágítással kell felszerelni; vagy

.2 egy acél létra, amely a beszálló fedélzetre nyíló ajtóhoz vezet; a védett, a tér alsó részétől a beszálló fedélzetig biztos menekülési útvonalat biztosító térben elhelyezett létra alsó végének megközelítése céljára, a létrától kellő távolságban egy mindkét oldaláról működtethető acél ajtót kell felszerelni.

.2 Amennyiben a tér a válaszfalfedélzet felett helyezkedik el, a menekülés két útvonalának egymástól a lehető legmesszebb kell elhelyezkednie, a menekülési útvonalak végén lévő ajtón keresztül pedig megközelíthetőnek kell lenniük a mentőcsónakok és mentőtutajok beszálló fedélzetei. Amennyiben az e menekülési útvonalakhoz létra használata szükséges, akkor annak acélból kell készülnie.

A., B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.3 A gépek működésének felügyeletére szolgáló terekből és a munkaterületekről legalább két menekülési útvonalnak kell rendelkezésre állnia, amelyek közül az egyiknek a géptértől független térben, a beszálló fedélzethez kell vezetnie.

.4 A géptérben lévő lépcsőket, alulról burkoló lemez felszerelésével kell védeni.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.3.2 A 24 méternél rövidebb hajókon a hajózási hatóság eltekinthet a géptér egyik menekülési útvonalától, kellő figyelmet fordítva a tér felső részének szélességére és kialakítására.

A 24 méternél hosszabb hajókon, kellő figyelmet fordítva az adott tér a tér jellemzőire és elhelyezkedésére, valamint az ott rendszeresen tartózkodó személyek számára, hajózási hatóság eltekinthet e terek egyik menekülési útvonalától, amennyiben egy ajtón át megközelíthető acél létra biztonságos menekülési útvonalat biztosít a beszálló fedélzetre. A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon második menekülési útvonalat kell biztosítani a kormánygép teréből, amennyiben a vészüzemi kormányvezérlés ugyanabban a térben található, kivéve, ha a nyitott fedélzettel való közvetlen összeköttetés biztosított.

.3.3 A géptérben található gépvezérlőteremből két menekülési útvonalnak kell rendelkezésre állnia, amelyek közül legalább az egyiknek folyamatos tűzvédelmet kell biztosítania a géptéren kívül elhelyezkedő biztonságos helyig.

.4 Felvonó nem vehető figyelembe menekülési útvonalként.

.5 40 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A Tűzbiztonsági rendszerek szabályzatának megfelelően vészhelyzeti menekülési légzőkészülékeket kell a hajón tartani.
- .2 Minden egyes függőleges főzónában legalább két vészhelyzeti menekülési légzőkészüléket kell tartani.
- .3 A 36-nál több személy szállítására alkalmasnak nyilvánított hajón minden egyes függőleges főzónában az .5.2 alpontban előírtakon kívül további két vészhelyzeti menekülési légzőkészüléket kell tartani.
- .4 Az .5.2 és .5.3 bekezdés azonban nem vonatkozik az olyan zárt lépcsőházakra, amelyek önálló függőleges főzónákat képeznek, valamint a hajó orrában és farán lévő olyan függőleges főzónára, amely a II-2/B/4. pont meghatározása szerint nincs összeköttetésben (6), (7), (8) vagy (12) kategóriájú térrel.
- .5 A géptereken belül, a vészhelyzeti menekülési légzőkészülékeket használatra készen, jól látható helyen kell elhelyezni, amelyet tűz esetén gyorsan és könnyen el lehet érni. A vészhelyzeti menekülési légzőkészülékek elhelyezésekor figyelembe kell venni a géptér elrendezését és a térben rendszeresen szolgálatot teljesítő személyek számát.
- .6 A készülékekről szóló tájékoztatóban utalni kell a vészhelyzeti légzőkészülékek teljesítményével, elhelyezésével, használatával és karbantartásával kapcsolatos Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által a MSC. 849. Körlevélben közreadott irányelvekre.
- .7 E készülékek számát és helyét jelezni kell a II-2/A/13. pontban előírt tűzvédelmi tervben.

6-1 Menekülési útvonalak a Ro-Ro személyhajókon (R 28-1)

.1 A B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ RO-RO SZEMÉLYHAJÓKRA ALKALMAZANDÓ KÖVETELMÉNYEK

- .1.1 E pontot a B., C. és D. kategóriájú új és a B. kategóriájú Ro-Ro személyhajókra kell alkalmazni.
- .1.2 A menekülési útvonal teljes hosszában az összes folyosót el kell látni korlátokkal vagy egyéb kapaszkodóval annak érdekében, hogy lehetőleg a gyülekezési és beszálló állomásokra vezető útvonalon folyamatosan biztosított legyen a kapaszkodó. Az 1,8 méternél szélesebb hosszirányú folyosók és az egy méternél szélesebb keresztirányú folyosók mindkét oldalán ilyen korlátot kell elhelyezni. Különös figyelmet kell fordítani arra, hogy a menekülési útvonal mentén az előtereken, társalgókon és egyéb nagyméretű nyílt helyeken át lehessen haladni. A korlátok és egyéb kapaszkodók olyan szilárdságúak legyenek, hogy ellenálljanak a folyosó vagy az adott tér közepe felé ható 750 N/m megoszló vízszintes terhelésnek és a lefelé ható 750 N/m megoszló függőleges terhelésnek. A két terhelést nem szükséges egyidejűleg alkalmazni.
- .1.3 A menekülési útvonalakat nem zárhatja el bútor vagy egyéb akadály. Az asztalok és székek kivételével, amelyeket a szabad hely biztosítása érdekében félre lehet állítani, a szekrényeket és egyéb, a közös terekben és a menekülési útvonalon található nehéz berendezései tárgyakat rögzíteni kell a helyükön, hogy a hajó hánykolódása vagy dőlése esetén ne mozduljanak el a helyükről. A padlóburkolatot is rögzíteni kell. Amikor a hajó úton van, a menekülési útvonalakat mentesíteni kell az olyan akadályoktól, mint a tisztító kocsik, az ágynemű, poggyászok és rakományládák.
- .1.4 A hajó összes rendszeresen használt teréből menekülési útvonalakat kell biztosítani egy gyülekezési hely felé. E menekülési útvonalakat úgy kell kialakítani, hogy a legközvetlenebb útvonalat biztosítsák gyülekezési hely felé, az útvonalakat a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.760 (18) határozatával elfogadott, az életmentő felszerelésekre és berendezésekre utaló jelekkel kell megjelölni.
- .1.5 Ahol a zárt terek nyitott fedélzettel szomszédosak, a zárt terek és a nyitott fedélzet közötti nyílásokat, ahol kivitelezhető, vészkijáratként is alkalmazni kell.
- .1.6 A fedélzeteket a duplafenék-tartály tetejétől vagy a legalsó fedélzettől kezdődően folyamatosan sorszámozni kell, a kezdő sorszám az „1”. E számokat jól láthatóan ki kell írni a lépcsők pihenőinél és a felvonók előterében. A fedélzeteket el is nevezhetik, a fedélzet számát azonban a név mellett mindig fel kell tüntetni.
- .1.7 Az „Ön itt áll” pozíciót és a menekülési útvonalat nyilakkal mutató egyszerű rajzos ábrákat jól látható helyen kell elhelyezni az összes kabinajtó belső oldalán és a közös terekben. Az ábrának mutatnia kell a menekülés irányait, és megfelelően jeleznie kell azok elhelyezkedését a hajón.
- .1.8 A kabinok és az utasfülkék ajtóinak belülről kulcs nélkül nyithatónak kell lenniük. A tervezett menekülési útvonalon egyetlen olyan ajtó sem lehet, amelynek kinyitásához kulcsra van szükség.

.2 A B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ RO-RO SZEMÉLYHAJÓKRA ALKALMAZANDÓ KÖVETELMÉNYEK

.2.1 A válaszfalak alsó, 0,5 méteres szakasza és a menekülési útvonal mentén a függőleges térelválasztást képező egyéb határoló elemeknek 750 N/m^2 terhelést kell kiállnia, amely lehetővé teszi, hogy a menekülési útvonal oldalát járófelületként használhassák, ha a hajó erősen megdől.

.2.2 A kabinokból a zárt lépcsőházakig a menekülési útvonalnak a lehető legrövidebbnek, az irányváltások számának pedig minimálisnak kell lennie. A menekülési útvonal eléréséhez ne kelljen átmenni a hajó egyik oldaláról a másikra. Az sem megengedhető, hogy az utastérből kettőnél több fedélzeten át kelljen felfelé vagy lefelé menni egy gyülekezési hely vagy egy nyitott fedélzet elérése érdekében.

.2.3 A 2.2 alpontban említett nyitott fedélzetről külső útvonalakat kell biztosítani a mentőcsónak beszálló állomásig.

.3 AZ 1999. JÚLIUS 1-JÉN VAGY AZ UTÁN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ RO-RO SZEMÉLYHAJÓKRA ALKALMAZANDÓ KÖVETELMÉNYEK:

Az 1999. július 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új Ro-Ro személyhajók menekülési útvonalait még a tervezési szakaszban egy evakuálási elemzéssel kell kiértékelni. Amennyire kivitelezhető, az elemzéssel azonosítani kell, és ki kell küszöbölni azt a torlódást, amely a menekülési útvonalon az utasok és a személyzet szokásos mozgása következtében kialakulhat, ideértve annak a lehetőségét is, hogy ezen az útvonalon esetleg a személyzetnek az utasokkal ellentétes irányban kell haladnia. Emellett az elemzést annak bemutatására is fel kell használni, hogy a menekülési intézkedések elég rugalmasan kezelik azt a helyzetet is, ha károsodás következtében egyes menekülési útvonalak, gyülekezési helyek, beszálló állomások vagy túlélési járművek nem hozzáférhetők.

7. Áttörések és nyílások az „A” és „B” kategóriájú térelválasztókban (R 30, 31)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 Az „A” kategóriájú térelválasztók nyílásait állandó zárószervezettel kell ellátni, amely ugyanolyan hatékonyan áll ellen a tűznek, mint az a térelválasztó, amelyre a zárószervezetet felszerelték.

.2 Az „A” kategóriájú térelválasztókban az ajtók és az ajtótokok szerkezete, valamint az azokat rögzítő szerkezetek, ugyanannyira álljanak ellen a tűznek és a füst, illetve a láng terjedésének, mint azok a válaszfalak, amelyeken felszerelték azokat. Ezen ajtóknak és ajtótokoknak acélból vagy egyéb egyenértékű anyagból kell készülniük. A vízmentes ajtókat nem kell hőszigeteléssel ellátni.

.3 Az összes ajtónak a válaszfal mindkét oldaláról egy személy által nyithatónak vagy zárhatónak kell lennie.

.4 A függőleges főzóna válaszfalába épített és lépcső védelmére szolgáló térbe vezető tűzbiztos ajtóknak, amelyek nem gépi vezérlésű vízmentes tolóajtók, és a rend szerint zárt állapotban tartott ajtóknak a következő követelményeknek kell megfelelniük:

.1 Az ajtóknak önzáródóknak kell lenniük, még a záródás irányával ellentétes irányú $3,5^\circ$ -os dőlés esetén is. A záródás sebességét szükség esetén, úgy kell szabályozni, hogy a személyek aránytalan veszélyeztetése elkerülhető legyen. Az új hajókon a záródás egységes sebessége $0,2 \text{ m/s}$, a hajó egyenes úszáshelyzetében pedig $0,1 \text{ m/s}$.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .2 A távvezérlésű tolóajtókat vagy a gépi vezérlésű ajtókat olyan jelzőberendezéssel kell felszerelni, amely legalább 5, de legfeljebb 10 másodpercig szól, mielőtt az ajtó mozogni kezd, és egészen addig hallható, amíg az ajtó teljesen be nem záródik. Azoknak az ajtóknak, amelyeket úgy terveztek, hogy újra kinyíljanak, ha egy tárgy az útjukba kerül, az újraindítás esetén legalább 0,75, de legfeljebb 1 méteres szabad áthaladást kell biztosítaniuk.
- .3 Az általában zárva tartott tűzbiztos ajtókon kívül az összes ajtót egy folyamatosan felügyelt vezérlőállásról egyidejűleg, vagy csoportokban, önműködő távvezérléssel kell működtetni, továbbá az ajtók mindkét oldaláról egyenként is. A folyamatos felügyelet alatt álló központi vezérlőállásban a tűzoltásvezérlő táblán jelezni kell, hogy a távvezérlésű ajtók mindegyike zárva van-e. A működtető mechanizmust úgy kell megtervezni, hogy az ajtó automatikusan becsukódjon, ha a távvezérlő rendszerben vagy a központi áramellátásban zavar áll be. A működtető gomboknak ki- és bekapcsoló funkcióval kell rendelkeznie a rendszer automatikus visszakapcsolásának elkerülésére. A központi vezérlőállásról nem működtethető záródásgátló szerkezetek használata tilos.
- .4 A gépi vezérlésű ajtók közelében helyi akkumulátorokat kell elhelyezni, hogy a helyi vezérlés alkalmazása során az ajtót legalább tízszer lehessen működtetni (teljesen kinyitni és becsukni).
- .5 A tűzállóság biztosítása érdekében tolózárral felszerelt kétszárnyú ajtók zárjainak az ajtókkal együtt automatikusan működésbe kell lépniük, amikor azokat a rendszer működésbe hozza.
- .6 A gépi vezérlésű, automatikusan záródó ajtókat, amelyek a speciális kategóriájú terekbe vezetnek, nem kell felszerelni a .4.2 és .4.3 alponban előírt jelzőberendezéssel és távvezérlésű működtető mechanizmussal.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

A .4 bekezdés helyébe a következő .4a bekezdés lép:

- .4a A függőleges főzóna válaszfalaiban lévő ajtók, konyhát ill. a lépcsőházat körülzáró tűzálló ajtók, a gépi vezérlésű vízzáró ajtók, továbbá azok, amelyek rendszerint be vannak zárva, kivételével, meg kell hogy feleljenek a következő követelményeknek:
 - .1 önzáródók és még 3,5°-os dőlés esetén is bezáródnak;
 - .2 az oldalpántos tűzálló ajtók záródási ideje a hajó függőleges helyzetében megközelítőleg 10-40 másodperc a mozgás elkezdésétől számítva. A tolóajtók esetében a záródás sebessége a hajó függőleges helyzetében nem lehet több mint 0,2 m/s és nem lehet kevesebb 0,1 m/s-nál;
 - .3 a folyamatosan felügyelt központi vezérlőállásról vagy egyidejűleg, vagy csoportosan távvezérléssel is kioldhatók, ezenkívül az ajtó mindkét oldaláról egyenként is. A működtető gomboknak ki- és bekapcsoló funkcióval kell rendelkeznie a rendszer automatikus visszakapcsolásának elkerülésére;
 - .4 a központi vezérlőállásról nem működtethető záródásgátló szerkezetek használata tilos;
 - .5 a központi vezérlőállásról távvezérléssel bezárt ajtóknak helyi vezérléssel az ajtó mindkét oldaláról újra kinyithatónak kell lenniük. E kinyitást követően az ajtónak automatikusan újra be kell záródnia;
 - .6 a folyamatosan felügyelt központi vezérlőállásban a tűzálló ajtók állapotát a vezérlő táblán jelezni kell, annak megállapíthatósága érdekében, hogy minden távvezérlésű ajtó zárva van-e;
 - .7 a működtető mechanizmust úgy kell megtervezni, hogy az ajtó automatikusan becsukódjon, ha a vezérlőrendszerben vagy a központi áramellátásban zavar áll be;
 - .8 a gépi működtetésű ajtók közelében helyi akkumulátorokat kell elhelyezni annak érdekében, hogy a helyi vezérlés alkalmazása során az ajtót legalább tízszer lehessen működtetni (teljesen kinyitni és becsukni), amennyiben a vezérlőrendszerben vagy a központi áramellátásban zavar áll be;
 - .9 az egyik ajtó vezérlőrendszerében vagy a központi áramellátásban beállt zavar nem akadályozhatja a többi ajtó biztonságos működtetését;
 - .10 a távvezérlésű tolóajtókat vagy a gépi vezérlésű ajtókat olyan hangjelző berendezéssel kell felszerelni, amely az ajtó központi vezérlőállásról történő kioldását követően legalább 5, de legfeljebb 10 másodpercig szól, mielőtt az ajtó mozogni kezd, és egészen addig hallható, amíg az ajtó teljesen be nem záródik;

- .11 azok az ajtók, amelyeket úgy terveztek, hogy újra kinyíljanak, ha egy tárgyba ütköznek, az érintkezési ponttól számítva legfeljebb egy méternyire nyílhatnak ki;
- .12 a tűzállóság biztosítása érdekében tolózárral felszerelt kétszárnyú ajtók zárjainak az ajtókkal együtt automatikusan működésbe kell lépniük, amikor azokat a vezérlőrendszer működésbe hozza;
- .13 a gépi vezérlésű, automatikusan záródó, a speciális kategóriájú terekbe vezető ajtókat nem kell felszerelni a .3 és .10 alpontban előírt jelzőberendezéssel és távvezérlésű működtető mechanizmussal;
- .14 a helyi vezérlőrendszer alkatrészeit a karbantartás és beállítás céljából hozzáférhető helyen kell elhelyezni; és
- .15 a gépi vezérlésű ajtókat olyan jóváhagyott típusú vezérlőrendszerrel kell ellátni, amely tűz esetén is működik, és amely megfelel a tűvizsgálati eljárások szabályzatának. E rendszernek meg kell felelnie a következő követelményeknek:
 - .15.1 a vezérlőrendszer legalább 200 °C hőmérsékleten legalább 60 percig működtetni tudja az ajtót saját áramellátásával;
 - .15.2 a többi, tűznek nem kitett ajtó áramellátása nem csökkenhet, és;
 - .15.3 200 °C fölötti hőmérsékleten a vezérlőrendszer automatikusan lekapcsolódik az áramellátásról, és legalább 945 °C-ig zárva tudja tartani az ajtót.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .5 A hajó külső határainak „A” kategóriájú sértetlenségi követelményeit nem kell alkalmazni az üvegből készült térhatároló elemekre, a szögletes és a körablakokra, amennyiben a 10. pontban ezekre a határolókra nem írnak elő „A” kategóriájú sértetlenséget. Ehhez hasonlóan az „A” kategóriájú sértetlenséget nem kell alkalmazni a felépítmények és a fedélzeti házak külső ajtóira sem.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

Az .5 bekezdés helyébe a következő .5a bekezdés lép:

- .5a A hajó külső határainak „A” kategóriájú sértetlenségi követelményeit nem kell alkalmazni az üvegből készült térhatároló elemekre, a szögletes és a körablakokra, amennyiben a 10. pontban ezekre a határolókra nem írnak elő „A” kategóriájú sértetlenséget.

A hajó külső határainak „A” kategóriájú sértetlenségi követelményeit nem kell alkalmazni a külső ajtókra, kivéve azokra a felépítményekhez és fedélzeti házakhoz tartozókra, amelyek az életmentő felszerelésekkel, beszálló és külső gyülekezési helyekkel, a külső lépcsőkkel és menekülési útvonalaként használt nyílt fedélzettel szemben vannak. A zárt lépcsőházak ajtóinak nem kell megfelelnie ezen követelménynek.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .6 A vízmentes, időjárásálló (fröccsenő vizet álló) ajtók kivételével, a nyitott fedélzetre nyíló ajtókat, továbbá azokat amelyeknek elegendően gázbiztosnak kell lenniük, valamint a menekülési útvonalak mentén lévő lépcsőházakban, közös terekben és függőleges főzónák válaszfalaiban lévő összes „A” kategóriájú ajtót olyan önműködően záródó tömlőcsatlakozóval kell felszerelni, amely anyaga, szerkezete és tűzállósága megfelel azon ajtóénak, amelybe beszerelték, és zárt ajtó mellett egy az alsó szélébe ágyazott 150 mm-es négyszögletes nyílást képez és az oldalpántos ajtónál az ajtópántokkal ellentétes alsó szélében, vagy tolóajtók esetében a nyíláshoz legközelebbi oldalon helyezkedik el.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .7 A „B” kategóriájú térelválasztóhoz tartozó ajtókat és ajtótokokat, valamint zárószervezeteiket olyan záró rendszerrel kell ellátni, amely tűzállósága megegyezik a térelválasztó tűzállóságával, azonban szellőző nyílásokat lehet elhelyezni az ajtók alsó részén. Amennyiben e nyílások az ajtóban vagy az alatt találhatók, annak teljes keresztmetszete nem haladhatja meg a 0,05 m²-t. Helyettesítő megoldásként megengedett a kabin és a folyosó között elvezetett és a vizesblokk alatt elhelyezett éghetetlen légkiegénylítő csatorna, amennyiben a csatorna keresztmetszete nem haladja meg a 0,05 m²-t. Szellőzőnyílást éghetetlen anyagból készült védőráccsal kell felszerelni. Az ajtóknak nem éghető anyagból kell készülniük.
- .7.1 A zajcsökkentés érdekében a hajózási hatóság egyenértékű megoldásként olyan ajtókat engedélyezhet, amelyek beépített zajcsökkentő szellőzéssel rendelkeznek, amelyek nyílása az ajtó egyik oldalán alul, a másikon felül található, amennyiben megfelelnek a következő rendelkezéseknek:

- .1 a felső nyílások a folyosó felé néznek, továbbá nem éghető anyagból készült ráccsal és egy 70 °C-t meghaladó hőmérséklet hatására automatikusan működésbe lépő tűzvédelmi csappantyúval vannak felszerelve.
- .2 az alsó nyílást nem éghető anyagból készült ráccsal szerelik fel.
- .3 az ajtókat az A.754 (18) határozatban foglalt rendelkezéseknek megfelelően vizsgálják.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .8 A „B” kategóriájú térelválasztókba beépített kabinajtóknak önzáródó típusúaknak kell lenniük. Záródást gátló szerkezetek alkalmazása tilos.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .9 A hajó külső határainak „B” kategóriájú sértetlenségi követelményeit nem kell alkalmazni az üvegből készült térhatároló elemekre, a szögletes és a kerek hajóablakokra. Ehhez hasonlóan, az „A” kategóriájú sértetlenségi követelményeket nem kell alkalmazni a felépítményekre és a fedélzeti házak külső ajtóira. A 36-nál kevesebb személy szállítására alkalmasnak nyilvánított hajók esetében a hajózási hatóság engedélyezheti, hogy a kabinokat az önálló belső egészségügyi helyiségektől, például zuhanyozóktól, elválasztó ajtók éghető anyagból készüljenek.

8. Lépcsők és felvonók védelme a lakótérben és a kiszolgáló helyiségekben (R 29)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .1 Az összes lépcsőnek acélvázaz szerkezetűnek kell lennie – kivéve amennyiben a hatóság engedélyezi más, egyenértékű anyag használatát – és „A” kategóriájú térelválasztókból kialakított téren belül kell elhelyezkednie, továbbá az összes nyílást hatékony zárószerkezettel kell felszerelni, a következő kivételek megengedettek:
 - .1 azt a lépcsőt, amely csak két fedélzetet köt össze, nem kell bezárni, amennyiben a fedélzet sértetlenséget megfelelő válaszfalak vagy az egyik fedélközi térben lévő ajtók biztosítják. Amennyiben a lépcső az egyik fedélközi térben zárt, a zárt lépcsőházat a 4. és 5. pont fedélzetekre vonatkozó táblázatainak megfelelő védelemmel kell ellátni;
 - .2 szabadon álló lépcsőket lehet elhelyezni a közös terekben, amennyiben azok teljesen a közös helyiségen belül vannak.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .2 A zárt lépcsőháznak közvetlen kapcsolata legyen a folyosókkal, területe és a keresztmetszete elég nagy legyen ahhoz, hogy - figyelembe véve azon személyek számát, akik várhatóan használni fogják - a torlódás elkerülhető legyen.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK: Az ilyen zárt lépcsőházak határain belül csak nyilvános illemhelyek és nem éghető anyagból készült, a biztonsági felszerelések tárolására szolgáló raktárak, valamint nyitott információs pultok helyezhetők el.

Csak a 6.1.5 alpontban előírt közös helyiségek, folyosók, nyilvános illemhelyek, speciális kategóriájú terek, egyéb menekülési útvonalként szolgáló lépcsők és külső területek rendelkezhetnek közvetlen összeköttetéssel e zárt lépcsőházakhoz.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .3 A felvonó aknákat úgy kell kialakítani, hogy megakadályozzák a füst vagy láng átjutását egyik fedélközből a másikba, és olyan záró eszközökkel kell felszerelni, amelyek meggátolják a huzat és a füst átjutását.

9. Szellőzőrendszerek (R 32)

- .1 Több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított hajók

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .1. A szellőzőrendszernek a SOLAS 1974/1978 1998. március 17-én hatályba lépett II/32. szabálya 1. bekezdésén kívül meg kell felelnie e pont 2.2.–2.6. és 2.8–2.9. bekezdéseinek is.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .2 A szellőzőrendszert úgy kell elrendezni, hogy a különböző terekbe vezető csatornák a függőleges főzónában maradjanak.

.3 Ahol a szellőzőrendszerek megbontják a fedélzetet, a II-2/A/12.1 bekezdés fedélzeti tűzállóságra vonatkozó előírásain kívül további óvintézkedéseket kell hozni annak érdekében, hogy csökkentsék annak valószínűségét, hogy a rendszeren keresztül füst vagy forró gázok jussanak az egyik fedélközből a másikba. A pontban megfogalmazott szigetelési követelmények mellett a függőleges csatornákat szükség esetén a 4. pont megfelelő táblázatai szerint kell szigetelni.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.4 A szellőzőcsatornákat a következő anyagokból kell készíteni:

- .1 a $0,075 \text{ m}^2$ -nél nagyobb keresztmetszetű csatornák és az egynél több fedélközt kiszolgáló függőleges csatornák acélból vagy egyéb egyenértékű anyagból készüljenek;
- .2 a 1.4.1 alponthan említett függőleges csatornák kivételével, a $0,075 \text{ m}^2$ -nél kisebb keresztmetszetű csatornák nem éghető anyagból készüljenek. Ahol ezek a csatornák „A” vagy „B” kategóriájú térelválasztókat bontanak meg, figyelmet kell fordítani arra, hogy a térelválasztó tűzállóságát biztosítsák;
- .3 azon csatornák rövid szakaszait, amelyek keresztmetszete általában nem haladja meg a $0,02 \text{ m}^2$ -t, hosszúsága pedig a 2 m-t, nem szükséges nem éghető anyagból készíteni, amennyiben megfelelnek a következő feltételeknek:
 - .1 a csatorna a hajózási hatóság jóváhagyásával kevésbé tűzveszélyes anyagból készül;
 - .2 a csatornát csak a szellőzőrendszert záró végződéseivel alkalmazzák, és
 - .3 a csatorna a hosszúsága mentén mért 600 mm-nél nincs közelebb az „A” vagy „B” kategóriájú térelválasztók megbontásához, ideértve a „B” kategóriájú mennyezetet is.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

az .1 bekezdés helyébe a következő .1 a bekezdés lép:

.1a a csatornának lassú lángterjedési tulajdonságokkal rendelkező anyagból kell készülnie.

.5 A zárt lépcsőházak szellőzését mindössze egy független szellőztető- és csatornarendszerrel kell biztosítani, amely a szellőzőrendszeren belül csak e teret szolgálja ki.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.6 Az összes gépi vezérlésű szellőzőt vezérlőberendezéssel kell ellátni a gépterek és rakodóterek, illetve a .9.2.6 alponthan előírt egyéb rendszerek kivételével, amelyeket úgy kell csoportosítani, hogy az egymástól a lehető legtávolabb elhelyezett két különböző hely egyikéről az összes szellőzőt le lehessen állítani. A géptereket kiszolgáló gépi vezérlésű szellőző vezérlőegységeit is úgy kell csoportosítani, hogy két helyről lehessen működtetni, amelyek közül az egyik e tereken kívül helyezkedik el. A rakterek gépi vezérlésű szellőzését ellátó ventilátoroknak e tereken kívüli biztos helyről leállíthatóknak kell lenniük.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.7 Ahol a közös terek három vagy több fedélzetre terjednek ki és éghető anyagokat tartalmaznak, mint például bútorokat és zárt tereket, azaz üzleteket, irodákat és éttermeket, akkor a tereket füstelszívó rendszerrel kell felszerelni. A füstelszívó rendszert az előírt füstérzékelő rendszer hozza működésbe, emellett kézi vezérléssel is működtethetőnek kell lennie. A ventilátorokat úgy kell méretezni, hogy a tér teljes térfogatát 10 perc vagy annál rövidebb idő alatt elszívják.

.8 A szellőzőcsatornákat, amennyiben szükséges és kivitelezhető, ellenőrzés és tisztítás céljából megfelelően elhelyezett nyílásokkal kell ellátni.

.9 A konyhai tűzhelyek elszívó csatornáinak, amelyekben zsiradék és lecsapódott gőz halmozódhat fel, meg kell felelniük a .9.2.3.2.1 és 9.2.3.2.2 bekezdés követelményeinek és a következőkkel kell felszerelni azokat:

- .1 a tisztítás céljából könnyen elmozdítható zsírfogó, amennyiben nem alkalmaznak más jóváhagyott zsírtalanító rendszert;
- .2 a csatorna alsó végében elhelyezkedő, automatikusan és távvezérléssel is működtethető tűzvédelmi csappantyú, továbbá egy távvezérléssel működtethető tűzvédelmi csappantyú, amelyet a csatorna felső végében helyeznek el;
- .3 a csatornán belüli tűz eloltására szolgáló beépített tűzoltó berendezés;

.4 távvezérlő berendezések az elszívó és ellátó ventilátorok lezárása, a .2 alpontban említett tűzvédelmi csappantyúk működtetése, és a tűzoltó rendszerek működtetése érdekében, amelyeket a konyha bejáratához közel kell elhelyezni. Amennyiben többcsatornás rendszert állítanak üzembe, megfelelő szerkezettel biztosítani kell, hogy lezárják azokat a csatornaágakat, amelyek ugyanazon a főjáraton keresztül szívnak, mielőtt oltószer kerülne a tűzoltó rendszerbe;

.5 ellenőrzésre és tisztításra szolgáló nyílások.

.2 Kevesebb mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított hajók

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1 A szellőzőcsatornákat nem éghető anyagból kell készíteni. Azon csatornák rövid szakaszait, amelyek keresztmetszete általában nem haladja meg a $0,02 \text{ m}^2$ -t, hosszúsága pedig a 2 m-t, nem szükséges nem éghető anyagból készíteni, amennyiben megfelelnek a következő feltételeknek:

.1 a csatorna a hajózási hatóság jóváhagyásával kevésbé tűzveszélyes anyagból készül;

.2 a csatornát csak a szellőzőrendszer végeinél alkalmazzák, és

.3 a csatorna a hosszúsága mentén mért 600 mm-nél nincs közelebb az „A” vagy „B” kategóriájú térelválasztók megbontásához, ideértve a „B” kategóriájú mennyezetet is.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

az .1 bekezdés helyébe a következő .1 a bekezdés lép:

.1 a e csatornáknak alacsony lángterjedési jellemzőkkel rendelkező anyagból kell készülniük.

.2a Amennyiben egy $0,02 \text{ m}^2$ -t meghaladó szabad keresztmetszetű szellőzőcsatorna halad át „A” kategóriájú térelválasztókon vagy fedélzeteken, a nyílásokat acéllemez hüvellyel kell ellátni, kivéve azokat az eseteket, amikor a fedélzet vagy válaszfal megbontásának szomszédságában a válaszfalakon vagy fedélzeteken áthaladó csatornák acélból készültek, a csatornák és acélhüvelyek pedig megfelelnek a következőknek:

.1 A hüvelyek lemezvastagsága legalább 3 mm, hosszúsága legalább 900 mm. Amikor válaszfalon haladnak át, ez a hosszúság lehetőleg a válaszfal mindkét oldalán 450 mm legyen. E csatornák vagy az e csatornákat körülvevő hüvelyek tűzszigetelést kapnak. A szigetelésnek legalább annyira tűzállónak kell lennie, mint az a válaszfal vagy fedélzet, amelyen a csatorna áthalad.

.2 A $0,075 \text{ m}^2$ -nél nagyobb szabad keresztmetszetű csatornákat a fenti .9.2.2.1 bekezdés előírásain kívül még tűzvédelmi csappantyúval is fel kell szerelni. A tűzvédelmi csappantyú automatikusan működik, de a válaszfal vagy a fedélzet mindkét oldaláról kézzel is zárható. A csappantyút egy olyan jelzőberendezéssel kell felszerelni, amely mutatja, hogy a csappantyú nyitva van-e vagy zárva. A tűzvédelmi csappantyú alkalmazása nem szükséges ott, ahol a csatornák „A” kategóriájú térelválasztóval körülvett tereken haladnak át, de nem e tereket látják el, feltéve, hogy a csatornák tűzállósága megegyezik a megbontott térelválasztókéval. A tűzvédelmi csappantyúkat könnyen hozzáférhetően kell elhelyezni. Amennyiben a 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon a tűzvédelmi csappantyúkat a mennyezeti vagy falburkolatok mögé helyezik, ezeket a mennyezeti vagy falburkolatokat ellenőrző nyílással kell ellátni, amelyre felszerelik a tűzvédelmi csappantyú azonosító számát megadó táblát. A tűzvédelmi csappantyú azonosító számát az előírt távvezérlőkön is fel kell tüntetni.

.2b Amennyiben a 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon egy $0,02 \text{ m}^2$ vagy annál kisebb keresztmetszetű vékonyan lemezelt csatorna bontja meg az „A” kategóriájú válaszfalakat vagy fedélzeteket, a nyílást legalább 3 mm vastag és legalább 200 mm hosszú acélhüvellyel kell bélelni, lehetőleg 100-100 mm elosztással a válaszfal mindkét oldalán, illetve a fedélzet esetében teljesen megbontott fedélzet alsó oldalán.

.3 A gépterek, konyhák, gépjármű-fedélzetek, Ro-Ro rakterek vagy speciális kategóriájú terek szellőzőcsatornái nem haladhatnak át lakótereken, kiszolgáló helyiségeken vagy vezérlőállásokon, amennyiben nem felelnek meg a .9.2.3.1.1-.9.2.3.1.4 vagy .9.2.3.2.1 és .9.2.3.2.2 bekezdés feltételeinek:

.1.1 a csatornáknak acélból kell készülniük, amely vastagsága 300 mm vagy annál kevesebb, illetve a 760 mm vagy annál nagyobb szélességű vagy átmérőjű csatornák esetében 3 mm, illetve 5 mm. Az olyan csatornák esetében, amelyek szélessége vagy átmérője 300 mm és 760 mm közé esik, a vastagságot interpolálással kell meghatározni;

.1.2 a csatornákat a megfelelő módon alá kell támasztani és merevíteni;

.1.3 a csatornákat automatikus tűzvédelmi csappantyúval kell ellátni a megbontott határoló falaknál;

.1.4 a gépterektől, konyháktól, gépjármű-fedélzetektől, Ro-Ro rakodóterektől vagy speciális kategóriájú terektől a legalább öt méterrel a tűzvédelmi csappantyúkon túl lévő pontig a csatornákat „A-60” normának megfelelően kell szigetelni;

vagy

.2.1 a csatornáknak acélból kell készülnie a .9.2.3.1.1 és .9.2.3.1.2 bekezdésnek megfelelően; és

.2.2 a lakóterekben, kiszolgáló helyiségekben vagy vezérlőállásokon a csatornákat „A-60” normának megfelelően kell szigetelni;

kivéve azokat az eseteket, amikor a függőleges főzóna megbontása is megfelel a .9.2.8 bekezdés követelményeinek.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon az A. kategóriájú gépterek, a járműterek, Ro-Ro terek, konyhák, speciális kategóriájú terek és rakterek szellőzőrendszereit általában el kell különíteni egymástól és az egyéb tereket ellátó szellőzőrendszerektől. A 36-nál kevesebb személy szállítására alkalmasnak nyilvánított személyhajókon a konyhai szellőzőrendszereket nem szükséges teljesen elkülöníteni egymástól, hanem külön csatornákon keresztül más tereket ellátó szellőzőberendezés is kiszolgálhatja azokat. A szellőztető berendezés közelében automatikus tűzvédelmi csappantyút kell felszerelni a konyhai szellőzőcsatormában.

.4 A lakóterek, kiszolgáló helyiségek vagy vezérlőállások szellőzését szolgáló csatornák nem haladhatnak át géptereken, konyhákon, gépjármű-fedélzeteken, Ro-Ro raktereken vagy speciális kategóriájú tereken, kivéve ha megfelelnek a .9.2.4.1.1-.9.2.4.1.3 vagy .9.2.4.2.1 és .9.2.4.2.2. alpontban meghatározott feltételeknek:

.1.1 a csatornáknak a .9.2.3.1.1 és 9.2.3.1.2 bekezdésnek megfelelően acélból kell készülniük, amennyiben géptereken, konyhákon, gépjármű-fedélzeteken, Ro-Ro raktereken vagy speciális kategóriájú tereken haladnak át;

.1.2 automatikus tűzvédelmi csappantyúkat kell felszerelni a megbontott határoló falakra;

.1.3 a gépterek, konyhák, gépjármű-fedélzetek, Ro-Ro rakterek vagy speciális kategóriájú terek határoló falainak sértetlenségét a megbontásnál is biztosítani kell;

vagy

.2.1 a csatornáknak a .9.2.3.1.1 és 9.2.3.1.2 bekezdésnek megfelelően acélból kell készülniük, amennyiben géptereken, konyhákon, gépjármű-fedélzeteken, Ro-Ro raktereken vagy speciális kategóriájú tereken haladnak át; és

.2.2 a gépterekben, konyhákban, gépjármű-fedélzeteken, Ro-Ro rakterekben vagy speciális kategóriájú terekben a csatornákat „A-60” normának megfelelően kell szigetelni;

a függőleges főzóna áttöréseinek is meg kell felelnie a .9.2.8 bekezdés követelményeinek.

- .5 A „B” kategóriájú válaszfalakon áthaladó, $0,02 \text{ m}^2$ -t meghaladó szabad keresztmetszetű szellőzőcsatornát acéllemez hüvellyel kell kibélelni, amely 900 mm hosszú, és lehetőleg a válaszfalak mindkét oldalára 450 mm-re nyúlik át, amennyiben a csatorna az e hosszúságban nem acélból készült.
- .6 Amennyire kivitelezhető, minden intézkedést meg kell tenni a géptereken kívül elhelyezkedő vezérlőállásoknál annak érdekében, hogy fenntartható legyen a szellőzés, a láthatóság és a füstmentesség, s így a helyiségben lévő gépek és berendezések tűz esetén felügyelhetők legyenek és továbbra is hatékonyan működjenek. A levegőellátásnak két tetszés szerint működtethető egymástól független módját is biztosítani kell; a levegőellátás két forrásának bemeneti nyílását úgy kell elhelyezni, hogy a lehető legkisebb legyen annak a veszélye, hogy mindkét bemeneti nyílás füstöt szívjon. E követelményeket nem kell azokra a vezérlőállásokra alkalmazni, amelyek nyitott fedélzeten helyezkednek el, vagy oda nyílnak, illetve ahol a helyi záró berendezések elég hatékonyak.
- .7 A konyhai tűzhelyek elszívó csatornáit „A” kategóriájú térelválasztóból kell készíteni, amennyiben lakótereken vagy éghető anyagokat magukban foglaló tereken haladnak át. Minden elszívó csatornát fel kell szerelni a következőkkel:
- .1 egy tisztítás céljából könnyen elmozdítható zsírfogó;
 - .2 a csatorna alsó végén lévő tűzvédelmi csappantyú;
 - .3 az elszívó ventilátorok lezárására a konyhából működtethető berendezés; és
 - .4 a csatornán belüli tűz eloltására szolgáló beépített tűzoltó készülék.
- .8 Ahol szükség van arra, hogy egy szellőzőcsatorna függőleges főzónán haladjon keresztül, a térelválasztó mellett üzembiztos automatikusan záródó tűzvédelmi csappantyút kell felszerelni. A csappantyúnak a térelválasztó mindkét oldaláról kézzel is zárhatóknak kell lennie. A működtető hely könnyen megközelíthető legyen, és piros, fényvisszaverő színnel kell megjelölni. A térelválasztó és a csappantyú közötti csatornát acélból vagy egyéb egyenértékű anyagból kell készíteni, szükség esetén pedig úgy kell szigetelni, hogy megfeleljen a 112/A/12.1 bekezdés követelményeinek. A csappantyút legalább a térhatároló egyik oldalán jól látható jelzőkészülékkel kell felszerelni, amely mutatja, hogy a csappantyú nyitott állásban van-e.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .9 A szellőzőrendszerek fő bemeneti és kimeneti nyílásait a szellőztetett tereken kívüli terekből lehessen zárni.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .10 A lakóterek, kiszolgáló helyiségek, rakterek, vezérlőállások és gépterek gépi működtetésű szellőzését úgy kell kialakítani, hogy egy könnyen megközelíthető, a szellőztetett téren kívül elhelyezkedő pontról lehessen leállítani. E helynek nem szabad azonnal lezáródnia, ha a szellőztetett terekben tűz üt ki. A gépterek gépi vezérlésű szellőzését leállító berendezéseknek teljesen függetlennek kell lennie a többi tér gépi vezérlésű szellőzését leállító berendezésektől.

.3 A 2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓ:

A következő berendezéseket a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tűzvizsgálati eljárások szabályzatának megfelelően kell kipróbálni:

- .1 a tűzvédelmi csappantyúk, ideértve a megfelelő működtető berendezéseket; és
- .2 az „A” kategóriájú térelválasztók szellőztetőcsatorna átvezetései. Amennyiben az acélhüvelyeket szegecselt vagy csavarozott karimákkal vagy hegesztéssel közvetlenül a szellőzőcsatornához kötik, a próba nem szükséges.

10. Ablakok és körablakok (R 33)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .1 A lakóterek, kiszolgáló helyiségek és vezérlőállások válaszfalaiban lévő ablakokat és körablakokat, azok kivételével, amelyekre a 7.5 bekezdés rendelkezéseit kell alkalmazni, úgy kell kialakítani, hogy megfeleljenek azon válaszfal sértetlenségi követelményeinek, ahová beépítik azokat.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon ezt a Tűzvizsgálati eljárások szabályzatának megfelelően kell megállapítani.

- .2 A 4. és 5. pontban található táblázatok sérelme nélkül a lakóterek, kiszolgáló helyiségek és vezérlőállások időjárástól védő válaszfalaiba épített ablakoknak és körablakoknak acélkerettel kell készülniük vagy egyéb megfelelő anyagból kell építeni azokat. Az üveget fémből készült ágyazatba vagy szögidomba kell ágyazni.

A TÖBB MINT 36 FŐ SZÁLLÍTÁSÁRA ALKALMASNAK NYILVÁNÍTOTT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .3 Az életmentő felszerelésekre, beszálló és gyülekezési helyekre, menekülési útvonalként használt külső lépcsőkre és nyitott fedélzetekre néző ablakok, valamint a mentőtutaj és mentőcsúszda beszálló területek alatt elhelyezkedő ablakok tűzállóságának meg kell felelnie a 4. pont táblázatának. Amennyiben az ablakokat automatikus irányítású szórófejekkel szerelik fel, az „A-0” ablakok is elfogadhatók.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon az automatikus irányítású szórófejeknek a következők egyikének kell lenniük:

.1 az ablakok fölött elhelyezett és a hagyományos mennyezeti szórófejek mellett felszerelt irányított szórófejek; vagy

.2 hagyományos mennyezeti szórófejek úgy elrendezve, hogy az ablakot átlagosan legalább percenkénti 5 liter/m² vízmennyiség védje, az ablakok területét pedig bele kell számítani a permetezett területbe.

A hajó oldalán a mentőcsónak beszálló terület alatt elhelyezkedő ablakok tűzállóságának legalább „A-0”-nak kell lennie.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ, 36 VAGY ANNÁL KEVESEBB FŐ SZÁLLÍTÁSÁRA ALKALMASNAK NYILVÁNÍTOTT ÚJ HAJÓK ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .4 A II-2/B/5. pont táblázatait nem érintve különös figyelmet kell fordítani a nyílt vagy zárt mentőcsónak és mentőtutaj beszálló területekre nyíló ablakok, és az e területek alatt elhelyezett ablakok tűzállóságára, amelyek roncsolódása tűz esetén megakadályozná a mentőcsónakok vagy mentőtutajok vízre bocsátását, illetve a behajózását.

11. Éghető anyagok korlátozott használata (R 34)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

- .1 A rakterek, postahelyiségek, poggyásztartók vagy a kiszolgáló helyiségek hűtött tereinek kivételével az összes burkolatot, padlót, huzatelzárót, mennyezetet és szigetelést nem éghető anyagból kell készíteni. Azon részleges válaszfalakat vagy fedélzeteket is nem éghető anyagból kell készíteni, amelyek a tereket célszerűségi vagy művészi kialakítás szempontjából osztják részekre.

.2 A szigeteléssel együtt felhasznált párazáró rétegeket és ragasztóanyagokat, valamint a csőszerelvények szigetelését hideg üzemű rendszerekben nem kell éghetetlen anyagból készíteni, azonban a lehető legkisebb mennyiségben kell felhasználni, szabadon lévő felületeiknek pedig a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.653(16) határozata vizsgálati eljárásának megfelelően ellen kell állnia a lángterjedésnek.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

A .2 bekezdés helyébe a következő .2a bekezdés lép:

.2a A szigeteléssel együtt felhasznált párazáró rétegeket és ragasztóanyagokat, valamint a hideg üzemű csőszerelvények szigetelését nem kell nem éghetetlen anyagból készíteni, azonban a lehető legkisebb mennyiségben kell felhasználni, szabadon lévő felületeiknek pedig lassú lángterjedési tulajdonságokkal kell rendelkezniük.

- .3 A következő felületeknek kell lassú lángterjedési tulajdonságokkal rendelkeznie:

.1 szabad felületek folyosókon és a zárt lépcsőházakban, a válaszfalaknál, a fal- és mennyezetburkolatok szabad felületet a lakóterekben, kiszolgáló helyiségekben és vezérlőállásokon;

.2 rejtett vagy megközelíthetetlen terek a lakóterekben, kiszolgáló helyiségekben és vezérlőállásokban.

.4 A lakó- és kiszolgáló terekben az éghető borítások, zsaluzások, díszítések és furnérok teljes térfogata nem haladhatja meg azt a térfogatot, amely falak és a mennyezet teljes felületét elfedő 2,5 mm-es furnérnak felel meg. A burkolatokhoz, válaszfalakhoz vagy fedélzetekhez rögzített bútorokat nem kell beleszámítani az éghető anyagok teljes térfogatába.

A II-2/A/8 pontnak megfelelő automatikus vízpermettel oltó berendezéssel felszerelt hajók esetében a fent említett térfogat tartalmazhat bizonyos mennyiségű, a „C” kategóriájú térelválasztók felállításához használt éghető anyagot.

.5 A felületek kialakításához használt furnér és burkolatok, amelyeket a .3 bekezdés hatálya alá tartozó felületek és burkolatok kialakításánál alkalmaznak, égéshője az alkalmazott anyagvastagság mellett nem haladhatja meg a 45 MJ/m^2 értéket.

.6 A zárt lépcsőházakban csak ülőbútorokat szabad elhelyezni. Az üléseket rögzíteni kell, számuk a fedélzetek lépcsőházaiban legfeljebb hat lehet, korlátozottan tűzveszélyes anyagból kell készíteni azokat, ezenkívül nem akadályozhatják az utasok menekülési útvonalát. A hajózási hatóság további üléseket engedélyezhet a zárt lépcsőházon belül lévő fő fogadó térben, amennyiben azok rögzítettek, nem éghetők és nem akadályozzák az utasok menekülési útvonalát. A kabinok körzetében, a menekülési útvonalaként használható utas és személyzeti folyosókon nem helyezhetnek el bútorokat. Azonban nem éghető anyagból készült tároló helyiségek is engedélyezhetők, amelyekben az e pontban előírt biztonsági felszereléseket tárolják. Az ivóvízcsapok és jégkocka gyártó gépek engedélyezhetők a folyosókon, amennyiben rögzítik azokat, és nem szűkítik a menekülési útvonalakat. Ez vonatkozik a folyosókon és lépcsőházakban elhelyezett, díszítési célokat szolgáló virágokra vagy növényekre, szobrokra és egyéb művészeti tárgyakra, például képekre és faliszőnyegekre is.

.7 A szabad belső felületeken felhasznált festékből, lakkból és egyéb hasonló anyagból nem szabadulhat fel jelentős mennyiségű füst és mérgező anyag.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

A .7. bekezdés helyébe a következő .7a bekezdés lép:

.7a A szabad belső felületeken felhasznált festékből, lakkból és egyéb hasonló anyagból nem szabadulhat fel a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tűzvizsgálati eljárások szabályzata meghatározásának megfelelő jelentős mennyiségű füst és mérgező anyag.

.8 Amennyiben a lakóterekben, kiszolgáló helyiségekben és vezérlőállásokon elsődleges fedélzetburkolatot alkalmaznak, annak jóváhagyott anyagból kell készülnie, amely a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.687 (17) határozatában foglalt tűzvizsgálati eljárásának megfelelően nehezen gyúlékony, megnövekedett hőmérséklet mellett pedig nem vezet mérgezéshez vagy robbanásveszélyhez.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

a .8 bekezdés helyébe a következő .8a bekezdés lép:

.8a A fedélzetek elsődleges burkolatainak, ha alkalmaznak ilyeneket a lakó- és kiszolgáló terekben és vezérlőállásokon, jóváhagyott anyagból kell készülniük, amely nem gyullad meg könnyen, magas hőmérsékleten pedig nem vezet mérgezéshez vagy robbanásveszélyhez; ennek megállapítása a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tűzvizsgálati eljárások szabályzatának megfelelően történik.

12. Szerkezeti részletek (R 35)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

Lakóterekben, kiszolgáló helyiségekben, vezérlőállásokon, folyosókon és lépcsőkön:

.1 a mennyezetek, lambériák vagy burkolatok mögötti légtereket szorosan illeszkedő huzatelzárókkal kell 14 méternél kisebb részekre felosztani;

.2 függőleges irányban e zárt légtereknek, ideértve a lépcsők, aknák, stb. mögötti tereket is, minden fedélzetnél lezárva kell lenniük.

13. Beépített tűzérzékelő és tűzjelző rendszerek, automatikus vízpermettel oltó berendezések, tűzérzékelő és tűzjelző rendszerek (R 14) (R 36)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1 A 36-nál kevesebb személy szállítására alkalmasnak nyilvánított, és a 24 méternél rövidebb hajókon minden függőleges és vízszintes zónában, minden lakótérben, kiszolgáló helyiségben és vezérlőálláson, kivéve azokat a tereket (üres terek, egészségügyi terek), ahol nincs jelentős tűzveszély, fel kell szerelni:

.1 egy jóváhagyott típusú, a II-2/A/9 pont követelményeinek megfelelő beépített tűzérzékelő és tűzjelző rendszert, amely elrendezése és kivitelezése olyan, hogy észleli a tüzet ezekben a terekben; a 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajók esetében azonban füstérzékelőt is fel kell szerelni a lakótereken belüli folyosókon, lépcsőházakban és menekülési útvonalakon, vagy

.2 egy jóváhagyott típusú, a II-2/A/8 pont követelményeinek vagy egy egyenértékű, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.800 (19) határozatában foglalt követelmények szerinti, vízpermettel oltó berendezésre vonatkozó útmutatónak megfelelő, jóváhagyott típusú automatikus vízpermettel oltó berendezést, tűzérzékelő és tűzjelző rendszert, amelyeket úgy szerelnek fel és alakítanak ki, hogy védjék e tereket, továbbá egy jóváhagyott típusú, a II-2/A/9 pont követelményeinek megfelelő beépített tűzérzékelő és tűzjelző rendszert, amelyet úgy szerelnek fel és alakítanak ki, hogy a lakóterek folyosóin, lépcsőházaiban és menekülési útvonalain érzékeljék a füstöt.

.2 A 36-nál több személy szállítására alkalmasnak nyilvánított hajókat - a 24 méternél rövidebb hajók kivételével - fel kell szerelni:

minden kiszolgáló helyiségben, vezérlőállásban és folyosókat és lépcsőházakat magában foglaló lakótérben jóváhagyott típusú, a II-2/A/8 pont követelményeit kielégítő vagy egy ezzel egyenértékű, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.800 (19) határozatában foglaltak szerinti, vízpermettel oltó berendezésre vonatkozó irányelvnek megfelelő, jóváhagyott típusú automatikus vízpermettel oltó berendezéssel, tűzérzékelő és tűzjelző rendszerrel;

azokat a vezérlőállásokat, ahol a víz kárt okozhat a fontos berendezésekben, egy másik jóváhagyott típusú beépített tűzoltó rendszerrel kell felszerelni;

egy jóváhagyott típusú, a II-2/A/9 pont követelményeinek megfelelő beépített tűzérzékelő és tűzjelző rendszert kell kialakítani, amelynek olyan a felszerelése és kialakítása, hogy érzékeli a füstöt a kiszolgáló helyiségekben, a vezérlőállásokon, valamint a folyosókat és lépcsőházakat magukban foglaló lakóterekben. Nem kell elhelyezni füstérzékelőket a személyes használatú fürdőszobákban és konyhákban;

azokat a tereket, ahol a tűzveszély kis fokú vagy egyáltalán nem áll fenn, mint például az üres terek, nyilvános illemhelyek, szén-dioxid állomások és hasonló terek, nem kell felszerelni automatikus vízpermettel oltó berendezéssel vagy beépített tűzérzékelő és tűzjelző rendszerrel.

.3 Az időszakosan felügyelet nélkül hagyott géptereket a II-2/A/9 pont megfelelő rendelkezései szerint jóváhagyott típusú beépített tűzérzékelő és tűzjelző rendszerrel kell felszerelni.

E tűzérzékelő rendszert úgy kell megtervezni, az érzékelőket pedig úgy kell elhelyezni, hogy az adott tér bármelyik részében a gépek rendes üzemi körülményei és a környezeti hőmérséklet által megkívánt szellőzési változások mellett gyorsan érzékeljék a kialakuló tüzet. A csak hőérzékelőkkel működő érzékelő rendszerek nem engedélyezettek, csak a korlátozott magasságú terekben és ott, ahol a használatuk különösen megfelelő. Az érzékelő rendszernek hallható és látható jelzést kell adnia, amely a hallható és látható jelzés tekintetében eltér a többi nem tűzjelző riasztórendszer jelzésétől annak érdekében, hogy a riasztás a parancsnoki hídon hallható és látható legyen, illetve hogy azt a felelős géptiszt hallja és lássa.

Amennyiben a parancsnoki hídon nincs személyzet, a riasztásnak azon helyiségben kell jeleznie, ahol a személyzet egy felelős tagja szolgálatban van.

A rendszert a felszerelést követően a működő motorok és a szellőztetés változó körülményei között is ki kell próbálni.

14. Különleges kategóriájú terek védelme (R 37)

.1 *A válaszfalfedélzet felett vagy alatt elhelyezkedő különleges kategóriájú terekre vonatkozó rendelkezések*

A TÖBB MINT 36 SZEMÉLY SZÁLLÍTÁSÁRA ALKALMASNAK NYILVÁNÍTOTT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1 Általános előírások

.1 E pont rendelkezéseinek alapelve az, hogy mivel a szokványos függőleges főzónákra osztás a különleges kategóriájú terekben esetleg nem kivitelezhető, e terekben az egyenértékű védelmet a vízszintes zónákra osztás alapján kell biztosítani hatékony, beépített tűzoltó rendszer üzemeltetésével. Ennek alapján az e pont alkalmazásában egy vízszintes zóna egynél több fedélzeten is magába foglalhat különleges kategóriájú tereket, amennyiben a járművek rendelkezésére álló teljes tiszta belmagasság nem haladja meg a 10 métert.

.2 A II-2/A/12, II-2/B/7 és II-2/B/9 pontnak a függőleges főzónák sértetlenségére vonatkozó követelményeit kell alkalmazni azokra a fedélzetekre és válaszfalakra, amelyek a vízszintes zónákat egymástól és a hajó fennmaradó részétől elválasztó határokat képezik.

.2 Szerkezeti védelem

.1 A több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított új hajókon a különleges kategóriájú tereket határoló válaszfalak és fedélzetek szigetelésének az „A-60” kategóriájú normának kell megfelelnie. Azonban ott, ahol a térhatároló egyik oldalán nyitott fedélzet (a 4.2.2.5 pont meghatározása szerint), egészségügyi vagy hasonló helyiség (a 4.2.2.9 pont meghatározása szerint) vagy tartály, üres tér vagy segédgéptér található, amely kevésbé vagy egyáltalán nem tűzveszélyes (a 4.2.2.10 pont meghatározása szerint), a norma „A-0,-ra csökkenthető.

Amennyiben a tüzelőanyag-tartályok különleges kategóriájú terek alatt találhatók, e terek közötti fedélzet sértetlensége az „A-0” normára csökkenthető.

.2 A 36-nál kevesebb személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B., C. és D. kategóriájú új hajókon és a több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B. kategóriájú meglévő hajókon a különleges kategóriájú tereket határoló válaszfalakat az 5. pont 5.1 táblázata (11) kategóriájában előírt szigeteléssel, a vízszintes térhatárolókat pedig az 5. pont 5.2 táblázata (11) kategóriájában előírt szigeteléssel kell ellátni.

.3 A parancsnoki hídon elhelyezett jelzőberendezéseknek jelezniük kell, hogy a különleges kategóriájú terekbe vezető vagy az azokból kivezető tűzbiztos ajtók zárva vannak-e.

A különleges kategóriájú terekbe nyíló ajtóknak olyan szerkezetűnek kell lenniük, hogy azokat ne lehessen folyamatosan nyitva tartani, a hajó útja során pedig zárva kell tartani azokat.

.3 Rögzített tűzoltórendszer

Minden egyes különleges kategóriájú teret jóváhagyott, beépített, állandó nyomású, kézi vezérlésű vízpermetező rendszerrel kell felszerelni, amely védi a fedélzet és a járműfedélzetek minden részét.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon ezen állandó nyomású vízpermetező rendszerek a következőkkel rendelkeznek:

.1 egy nyomásmérő a szelepszekrényen;

.2 az elosztószekrény minden egyes szelepén a kiszolgált tér egyértelmű jelölése;

.3 a szelephelyiségben elhelyezett karbantartási és kezelési utasítás; és

.4 elegendő számú víztelenítő szelep.

A hajózási hatóság engedélyezheti az olyan más beépített tűzoltórendszer használatát, amelyről a különleges kategóriájú térben égő, benzintüzet szimuláló körülmények között elvégzett teljes körű vizsgálattal kimutatták, hogy ugyanolyan hatékony az e terekben esetlegesen előforduló tüzek megfékezésében. E beépített, állandó nyomású vízpermetező rendszernek vagy egyéb egyenértékű tűzoltórendszernek meg kell felelnie a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.123(V) határozat rendelkezéseinek, és figyelembe kell venni a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet MSC 1272. körlevélben található „Irányelvek az alternatív tűzoltórendszerek jóváhagyásához a különleges kategóriájú helyiségekben való használatra” rendelkezéseit.

.4 Őrjáratok és a tűz észlelése

- .1 A különleges kategóriájú terekben megfelelő őrjáratokat kell tartani. Azokban a terekben, ahol a hajó útja egész időtartama alatt nem működik folyamatos tűzvédelmi őrjárat, jóváhagyott típusú, a II-2/A/9 pont követelményeinek megfelelő beépített tűzérzékelő és tűzjelző rendszert kell felszerelni. A beépített tűzérzékelő rendszert úgy kell kialakítani, hogy gyorsan jelezze a tüzet. Az érzékelők típusát, elosztását és elhelyezését a szellőzési és egyéb fontos tényezők figyelembevételével kell meghatározni.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon a felszerelést követően a szokásos szellőztetési körülmények között próbának kell alávetni a rendszert, a rendszer teljes reakcióidejét pedig a lobogó szerinti állam hajózási hatóságának kell ellenőriznie.

- .2 A különleges kategóriájú terekben kézi vezérlésű tűzjelző állomásokat kell felszerelni a szükségesnek tartott helyeken, valamint a terek minden kijáratához egyet.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon a kézi vezérlésű tűzjelző állomásokat olyan távolságban kell elhelyezni egymástól, hogy a tér egyetlen pontjától se legyen 20 méternél messzebb.

.5 Hordozható tűzoltó készülék

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ, 2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT ÚJ HAJÓK ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

- .5a Minden különleges kategóriájú térben fel kell szerelni a következőket:

- .1 legalább három vízpermettel oltó berendezés;
- .2 egy a II-2/A/6.2 pont rendelkezéseinek megfelelő, hordozható haboltó készülék, amennyiben e terekben legalább két egység rendelkezésre áll a hajón; és
- .3 legalább egy hordozható tűzoltó készülék, amely e terek bejáratánál található.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

- 5b. Az összes olyan raktérben vagy részlegben, ahol járműveket szállítanak, hordozható tűzoltó készülékeket kell elhelyezni a tér mindkét oldalán egymástól legfeljebb 20 méter távolságra, minden fedélzeti szinten. Az ilyen terek bejáratánál legalább egy hordozható tűzoltó készüléket kell elhelyezni.

Emellett a különleges kategóriájú terekben a következő tűzoltó berendezéseket kell elhelyezni:

- .1 legalább három vízpermettel oltó berendezés; és
- .2 egy a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata rendelkezéseinek megfelelő, hordozható haboltó készülék, amennyiben a hajón a Ro-Ro terekben legalább két ilyen egység rendelkezésre áll.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

.6 Szellőzőrendszer

- .1 A különleges kategóriájú tereket olyan hatékony gépi vezérlésű szellőző rendszerrel kell ellátni, amely óránként legalább tízszer cseréli a terek levegőjét. Az e tereket kiszolgáló rendszert teljesen el kell különíteni a többi szellőzőrendszerrel, és állandóan működnie kell, ha e terekben járművek vannak. A járművek be- és kirakodása alatt a levegőcserék számát legalább húszra kell emelni.

A megfelelően zárható, különleges kategóriájú tereket ellátó szellőzőcsatornákat minden ilyen tér esetében el kell különíteni. A rendszert egy téren kívüli helyről kell vezérelni.

- .2 A szellőzésnek olyannak kell lennie, hogy elküldhető legyen a levegő rétegződése és a légpárnák kialakulása.
- .3 A parancsnoki hídon megfelelő berendezéssel jelezni kell a szellőzés előírt teljesítményének veszteségét vagy csökkenését.
- .4 Intézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy tűz esetén a szellőzőrendszer gyorsan leállítható és megfelelően lezárható legyen, figyelembe véve az időjárási és tengeri viszonyokat.

.5 A szellőzőcsatornákat, ideértve a tűzvédelmi csappantyúkat is, acélból kell készíteni, és a lobogó szerinti állam hajózási hatóságának előírásai szerint kell kialakítani azokat.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon a vízszintes zónákon vagy géptereken áthaladó szellőzőcsatornáknak „A-60” kategóriájú acélcsatornáknak kell lenniük, amelyeket a II-2/B/9.2.3.1.1 és II-2/B/9.2.3.1.2 bekezdésnek megfelelően kell összeállítani.

.2 Csak a válaszfalfedélzet felett elhelyezkedő különleges kategóriájú terekre vonatkozó kiegészítő rendelkezések

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1.1 Vízlefolyó kivágás

Ha nagy mennyiségű víz gyűlik össze a fedélzeten vagy fedélzeteken az állandó nyomású vízpermetező tűzoltórendszer működése következtében, az jelentősen befolyásolhatja a hajó stabilitását, ezért a vízlefolyó kivágásokat úgy kell kialakítani, hogy a vizet gyorsan elvezessék közvetlenül a hajón kívülre.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ RO-RO SZEMÉLYHAJÓK:

.1.2 Vízvezetés

.1.2.1 A vízlefolyó kivágások kiömlő szelepeinek, amelyek a merülésvonalalokról szóló nemzetközi egyezménynek megfelelően a válaszfalfedélzet feletti helyről működtethető zárószervezettel vannak felszerelve, nyitott állapotban kell lenniük, amikor a hajó a tengeren van.

.1.2.2 Az .1.2.1 alpontban említett szelepekkel végzett műveleteket be kell jegyezni a hajónaplóba.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.2 A gyűlékony gázok meggyulladását megelőző óvintézkedések

.1 Az olyan fedélzeten, amelyen járműveket szállítanak, és amelyen robbanásveszélyes gázok halmozódhatnak fel, az éghető gázok meggyulladását okozó berendezéseket, különösen a villamos berendezéseket és vezetékeket, legalább 450 mm-rel a fedélzet fölé kell felszerelni. A fedélzet felett több mint 450 mm-re felszerelt villamos berendezések burkolásának és védelmének biztosítania kell, hogy ne pattanjon ki szikra. Ha azonban a hajó biztonságos működése érdekében arra van szükség, hogy a villamos berendezéseket és vezetékeket a fedélzet felett 450 mm-nél alacsonyabban szereljék fel, akkor a villamos berendezések és vezetékek elhelyezhetők, amennyiben azok biztonságos tanúsított típusúak, és robbanásveszélyes benzin- és levegőkeverékben történő használatra jóváhagyták azokat.

.2 Amennyiben a villamos berendezéseket és vezetékeket egy elszívó szellőzőcsatornába helyezik, annak olyan típusúnak kell lennie, amelyet jóváhagytak a robbanásveszélyes benzin- és levegőkeverékben való használatra, az elszívó csatornák kimeneti nyílásainak pedig biztonságos helyen kell lenniük, figyelembe véve a gyulladást előidéző lehetséges okokat is.

.3 Csak a válaszfalfedélzet alatt elhelyezkedő különleges kategóriájú terekre vonatkozó kiegészítő rendelkezések

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1 Fenékvíz-szivattyúzás

Ha nagy mennyiségű víz gyűlik össze a fedélzeten vagy a tartályok tetején a beépített, nyomás alatt álló vízpermetező tűzoltórendszer működése következtében, az jelentősen befolyásolhatja a hajó stabilitását, ezért a hajózási hatóság a II-1/C/3 pont követelményein túl szivattyúzós berendezéseket is előírhat.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon ezen esetben a fenékvíz-szivattyúzós rendszert úgy kell megtervezni, hogy a vízpermetező rendszer szivattyúi és az előírt számú tűzoltó tömlők sugárcsővei által szállított együttes vízmennyiségnek legalább 125%-át eltávolítsa. A fenékvíz-szivattyúzós rendszer szelepeinek a védett téren kívülről, a tűzoltórendszer vezérlésének közeléből kell működtethetőnek lennie. A fenékvíz aknáknak elegendő befogadóképességgel kell rendelkezniük, és a hajó oldalmezelése mentén, az egyes vízmentes tereken belül egymástól legfeljebb 40 méter távolságra kell elhelyezni azokat.

.2 A gyűlékony gázok meggyulladását megelőző óvintézkedések

.1 A villamos berendezéseknek és a vezetékeknek olyan típusúnak kell lenniük, amelyek alkalmasak a robbanásveszélyes benzin- és levegőkeverékben történő használatra. Az éghető gázok meggyulladását okozó egyéb berendezések használata tilos.

.2 Ha a villamos berendezéseket és vezetékeket egy elszívó szellőzőcsatornában helyezik el, annak olyan típusúnak kell lennie, amelyet jóváhagytak a robbanásveszélyes benzin- és levegőkeverékben való használatra, az elszívó csatorna kimeneti nyílásának pedig biztonságos helyen kell lennie, figyelembe véve a gyulladást kiváltó egyéb lehetséges okokat.

.4 Állandó nyílások

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

Az oldallemezelésben lévő állandó nyílásokat, a különleges kategóriájú terek felett lévő fedélzetekben vagy a fedélzetvégződésekben úgy kell elhelyezni, hogy a különleges kategóriájú térben keletkező tűz ne veszélyeztesse a tároló helyeket, a mentőjárművek beszálló állásait, valamint a különleges kategóriájú tér fölötti felépítményekben és fedélzeti házakban lévő lakó- és kiszolgáló tereket és vezérlőállásokat.

15. Tűzvédelmi őrzáratok, a tűz észlelése, riasztók és hangosbeszélő rendszerek (R 40)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.1 A II-2/A/9 pont rendelkezéseinek megfelelő kézi vezérlésű tűzjelző állomásokat kell felszerelni.

.2 Amikor a hajók a tengeren vagy a kikötőben (kivéve az üzenen kívüli állapotot) vannak, személyzetüknek vagy a rajtuk elhelyezett berendezéseknek biztosítani kell, hogy a megszólaló tűzjelzést a személyzet felelős tagja észlelje.

.3 A személyzet összehívása érdekében a parancsnoki hídról vagy a tűzvédelmi vezérlőállásról működtetett különleges riasztót kell felszerelni. Ez a riasztó részét képezheti a hajó általános riasztóberendezésének, de az utasterek riasztójától függetlenül is működtethetőnek kell lennie.

.4 A hangosbeszélő rendszernek vagy egyéb megfelelő hírközlő berendezésnek kell rendelkezésre állnia a lakóterekben, kiszolgáló helyiségekben, vezérlőállásokban és a nyitott fedélzeteken.

A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. kategóriájú új hajókon e hangosbeszélő rendszernek meg kell felelnie a SOLAS 1974/1978 III/6.5 pont követelményeinek.

.5 B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

A több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított hajókon tűzvédelmi őrzáratot kell tartani, amellyel azonnal észlelhető a kialakuló tűz. A tűzvédelmi őrzárát minden tagjának kiképzést kell kapnia, hogy jól ismerje a hajót, valamint azoknak a berendezéseknek a helyét és működését, amelyeket használnia kell. A tűzvédelmi őrzárát minden tagját hordozható adóvevő rádiótelefonnal kell felszerelni.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

.6 A több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított hajókon a 13.2 alpontban előírt jelzőberendezések riasztásainak központját a folyamatosan felügyelt központi vezérlőálláson kell elhelyezni. Emellett ugyanezen a helyen kell elhelyezni a tűzbiztos ajtók zárásának és a szellőzőventillátorok lekapcsolásának távvezérlését is. A szellőzőventillátorokat a folyamatosan felügyelt vezérlő állásból a személyzet újra működésbe hozhatja. A központi vezérlőállás vezérlőpaneljén jelezni kell a tűzbiztos ajtók nyitott vagy zárt állapotát, továbbá az érzékelők, riasztók és ventillátorok be vagy kikapcsolt állapotát. A vezérlőpanel áramellátásának folyamatosnak kell lennie, az áramellátás megszűnése esetén pedig automatikusan át kell kapcsolnia a készenléti tartalék áramforrásra. A vezérlőtáblát a II-1/D/3 pontban meghatározott fő- és vészüzemi áramforrásokról kell ellátni, amennyiben a pontok szükség esetén nem tesznek lehetővé egyéb megoldásokat.

.7 A vezérlőpanel az üzembiztosság elve alapján kell megtervezni, például úgy, hogy egy megszakított érzékelő áramkör riasztást okozzon.

16. A több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B. kategóriájú meglévő hajók felújítása (R 41-1)

Az e fejezetben meghatározott követelmények kiegészítéseként a több mint 36 személy szállítására alkalmasnak nyilvánított B. kategóriájú meglévő hajókra a következő követelményeket is alkalmazni kell:

.1 Minden lakóteret, kiszolgáló helyiséget, zárt lépcsőházat és folyosót fel kell felszerelni egy jóváhagyott típusú, a II-2/A/9 pont követelményeinek megfelelő füstérzékelő és riasztóberendezéssel. A külön fürdőszobákban és azokban a terekben, ahol

a tűz veszélye korlátozott, vagy egyáltalán nincs tűzveszély (például üres vagy ahhoz hasonló terekben), e rendszereket nem kell felszerelni. A konyhákban nem füst-, hanem hőérzékelőket kell alkalmazni.

.2 A tűzérzékelő és riasztóberendezéshez tartozó füstérzékelőket a lépcsőházakban és folyosókon szintén a mennyezet fölé kell felszerelni, amennyiben a mennyezet éghető anyagból készült.

.3.1 A tűzbiztos oldalpántos ajtók, amelyek a zárt lépcsőházakban, a függőleges főzóna válaszfalaiban és a konyhát határoló falakba vannak beszerelve, és általában nyitva vannak, önzáródó ajtók legyenek, és a központi vezérlő állásból vagy egy az ajtóhoz közeli helyről legyenek nyithatók.

.3.2 A folyamatosan felügyelt központi vezérlőállásban el kell helyezni egy vezérlőpanelt, amelyen látható, hogy a zárt lépcsőházakban, a függőleges főzóna válaszfalaiban és a konyhát határoló falakba beszerelt tűzbiztos ajtók zárva vannak-e.

.3.3 A konyhai tűzhelyek elszívó csatornáit, amelyekben lecsapódott gőz vagy zsiradék halmozódhat fel, és amelyek lakótereken vagy éghető anyagokat tartalmazó tereken haladnak át, „A” kategóriájú térelválasztóból kell készíteni. Minden konyhai tűzhely elszívó csatormáját a következőkkel kell felszerelni:

.1 egy tisztítás céljából könnyen elmozdítható zsírfogó, amennyiben nem egy másfajta zsírtalanító rendszert kell alkalmazni;

.2 a csatorna alsó végén lévő tűzvédelmi csappantyú;

.3 az elszívó ventilátorok lezárására a konyhából működtethető berendezés; és

.4 a csatornán belüli tűz eloltására szolgáló beépített tűzoltó készülék

.5 szemrevételezés és tisztítás céljából megfelelően elhelyezett nyílások.

.3.4 A zárt lépcsőházak határain belül csak nyilvános illemhelyek, felvonók és nem éghető anyagból készült, a biztonsági felszerelések tárolására szolgáló raktárak, valamint nyitott információs pultok helyezhetők el. A lépcsőházak egyéb tereit:

.1 ki kell üríteni, tartósan le kell zárni és le kell választani a villamos rendszerről; vagy

.2 az 5. pontnak megfelelően „A” kategóriájú térelválasztóval kell elkülöníteni a zárt lépcsőházaktól. E terekből közvetlen bejárás létesíthető a lépcsőházakba, amennyiben azok az 5. pontnak megfelelően „A” kategóriájú ajtókkal vannak felszerelve, a tereket pedig vízpermettel oltó berendezéssel látják el. Kabinok azonban nem nyílhatnak közvetlenül a zárt lépcsőházakba.

.3.5 A közös terektől, folyosóktól, nyilvános illemhelyektől, különleges kategóriájú terektől különböző terek, a többi, a 6.1.5 alpontban előírt lépcső, a nyitott fedélzeti terek és a fenti .3.4.2 alpontban említett terek nem nyílhatnak közvetlenül a zárt lépcsőházakba.

.3.6 A II-2/B/4 pontban leírt (10) kategóriájú meglévő gépterek és a közvetlenül a zárt lépcsőházakba nyíló információs pult mögötti irodák megtarthatók, amennyiben füstérzékelőkkel szerelik fel azokat, az információs pult mögötti irodák pedig csak korlátozottan tűzveszélyes bútorokkal vannak berendezve.

.3.7 A II-1/D/3 és a III/5.3 pontban előírt vészvilágítás mellett a lépcsőket és kijáratokat magában foglaló menekülési útvonalakat legfeljebb 0,3 m-rel a fedélzet felett elhelyezett világítással vagy fotolumineszkáló jelző csíkkal kell megjelölni a menekülési útvonal teljes hosszában, ideértve a sarkokat és kereszteződéseket is. A jelzésnek lehetővé kell tennie az utasok számára, hogy könnyen azonosítsák a menekülési útvonalakat és kijáratokat. Amennyiben villamos jelzéseket alkalmaznak, azt a vészüzemi áramforrásról kell táplálni, és úgy kell kialakítani, hogy az egyik világítóttest hibája vagy a világító csík megszakadása ne tegye működésképtelenné a jelzőrendszert. Emellett az összes menekülési útvonaljelzésnek, valamint a tűzoltó berendezés helyét mutató jelölésnek fotolumineszkáló anyagból kell készülnie. A hajózási hatóság biztosítja, hogy a világítást vagy a fotolumineszkáló berendezést a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.752 (18) határozatának, a konyhai olajsütő berendezések védelmét szolgáló tűzoltórendszerekről szóló ISO 15371:2000 szabványnak vagy azzal egyenértékű szabálynak megfelelően értékelték, próbának vetették alá, és alkalmazzák.

.3.8 Általános riasztórendszert kell felszerelni vészhelyzet esetére. A riasztásnak hallhatónak kell lennie a lakótérben és azon terekben, ahol a személyzet rendszeresen tartózkodik, valamint a nyitott fedélzeteken. A rendszer hangnyomásszintjének meg kell felelnie a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.686 (17) határozatával elfogadott Riasztók és jelzőberendezések szabályzata normáinak.

.3.9 A hangosbeszélő rendszernek vagy a többi hírközlő berendezésnek rendelkezésre kell állnia a lakóterekben, kiszolgáló és közös helyiségekben, vezérlőállásokban és a nyitott fedélzeteken.

.3.10 A zárt lépcsőházakban csak ülőbútorokat szabad elhelyezni. Az üléseket rögzíteni kell, számuk a fedélzetek lépcsőházaiban legfeljebb hat lehet, korlátozottan tűzveszélyes anyagból kell készíteni azokat, ezenkívül nem akadályozhatják az utasok menekülési útvonalát. A hajózási hatóság további üléseket engedélyezhet a zárt lépcsőházon belül lévő fő fogadó térben, amennyiben azok rögzített, beépítettek, nem éghetők és nem akadályozzák az utasok menekülési útvonalát. A kabinok körzetében, a menekülési útvonalként használható utas és személyzeti folyosókon nem helyezhetnek el bútorokat. Azonban nem gyúlékony anyagból készült tároló helyiségek is engedélyezhetők, amelyekben az e pontban előírt biztonsági felszereléseket tárolják.

.2 A fentiekben kívül:

.1 Az összes, a lakóterekben és kiszolgáló helyiségekben található lépcsőnek acélvázaz szerkezetűnek kell lennie, kivéve azokat az eseteket, ha a hajózási hatóság egyéb egyenértékű anyag használatát hagyja jóvá; az „A” kategóriájú térelválasztókkal körülrzárt térben kell elhelyezkedniük, ahol minden nyílás hatékony zárószervezettel van felszerelve; a következő kivételek megengedettek:

.1 azt a lépcsőt, amely csak két fedélzetet köt össze, nem kell bezárni, amennyiben a fedélzet ellenálló képességét megfelelő válaszfalak vagy az egyik fedélzetközi térben lévő ajtók biztosítják. Amennyiben a lépcső az egyik fedélzetközi térben zárt, a zárt lépcsőházat az 5. pont fedélzetekre vonatkozó táblázatainak megfelelő védelemmel kell ellátni;

.2 szabadon álló lépcsőket lehet elhelyezni a közös terekben, amennyiben a lépcső egésze a közös helyiségen belül vezet.

.2 A géptereket a II-2/A/6 pontnak megfelelő beépített tűzoltórendszerrel kell felszerelni.

.3 A függőleges főzónák közötti térelválasztókon átvezetett szellőzőcsatornákat egy üzembiztos, automatikusan záródó tűzvédelmi csappantyúval kell felszerelni, amely a térelválasztó mindkét oldaláról kézzel is elzárható. Emellett a lakóterekben, kiszolgáló helyiségeken és zárt lépcsőházakon áthaladó és azokat kiszolgáló szellőzőcsatornákat az áthaladás helyén olyan üzembiztos, automatikusan záródó tűzvédelmi csappantyúkkal is fel kell szerelni, amelyeket a körülrzárt tereken belülről kézzel is lehet működtetni. Azokat a szellőzőcsatornákat, amelyek a függőleges főzóna térelválasztóin haladnak át anélkül, hogy kiszolgálják a térelválasztó két oldalán lévő tereket, vagy anélkül haladnak át egy zárt lépcsőházon, hogy azt kiszolgálják, nem kell felszerelni csappantyúkkal, amennyiben a csatornákat az „A-60” norma szerint alakították ki és szigetelték, továbbá a lépcsőházon belül vagy az aknában azon az oldalon, amelyet nem szolgálnak ki közvetlenül, nem rendelkeznek nyílással.

.4 A különleges kategóriájú tereknek meg kell felelnie a II-2/B/14 pont követelményeinek.

.5 A zárt lépcsőházakban, függőleges főzónákban és konyha határoló falaiban elhelyezett tűzbiztos ajtóknak, amelyek általában nyitva vannak, a központi vezérlőállásból és az ajtó közelében lévő helyről is működtethetőnek kell lenniük.

.6 E pont .1.3.7 bekezdésének követelményeit a lakóterekre is alkalmazni kell.

.3 Legkésőbb 2005. október 1-jéig vagy 15 évvel a hajó építése után, attól függően, melyik van később:

.1 A lakóterekben, kiszolgáló helyiségekben, a zárt lépcsőházakban és folyosókon a II-2/A/8 pont követelményeinek vagy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.800 (19) határozatában megállapított útmutatásoknak megfelelő automatikus vízpermettel oltó berendezést, tűzérzékelő és tűzjelző rendszert kell felszerelni.

17. Veszélyes árut szállító hajókra vonatkozó különleges követelmények (R 41)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ, 2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT ÚJ ÉS B. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK:

A SOLAS 1974/1978 II-2/54 szabályában foglalt követelményeket adott esetben a veszélyes árut szállító személyhajókra is alkalmazni kell.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

A SOLAS 1974/1978 G. része II-2 fejezete 19. szabályának 2003. január 1-jén hatályos vonatkozó követelményeit adott esetben a veszélyes árut szállító személyhajókra is alkalmazni kell.

18. Helikopterek leszállóhelyeire vonatkozó különleges követelmények

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK:

A helikopterfedélzetekkel rendelkező hajóknak meg kell felelniük a SOLAS 1974/1978 G. része II-2 fejezete 19. szabályának 2003. január 1-jén hatályos követelményeinek.

III. FEJEZET**MENTŐESZKÖZÖK****1. Fogalommeghatározások (R 3)**

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

.1. Eltérő rendelkezés hiányában e fejezet alkalmazásában a SOLAS 1974/1978 III/3. Szabályának módosított rendelkezéseit kell alkalmazni.

.2. "LSA szabályzat": az IMO módosított MSC.48(66) határozatában foglalt, az életmentő felszerelések ("LSA") nemzetközi szabályzata.

2. Hírközlés, túlélési járművek és készenléti mentőcsónakok, személyi életmentő felszerelések (R 6 + 7 + 18 + 22 + 21)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

1. Minden hajónak az osztályának megfelelően rendelkeznie kell az alábbi táblázatban és az ahhoz kapcsolódó megjegyzésekben meghatározott rádiós életmentő felszerelésekkel, radar-válaszjeladóval, egyéni mentőeszközökkel, túlélési járművekkel és készenléti mentőcsónakokkal, vészjelző fáklyákkal, kötélkilövő készülékekkel.

2. Amennyiben a következő bekezdések erről másként nem rendelkeznek, a fenti eszközöknek, ideértve adott esetben az indítóberendezéseiket is, meg kell felelniük a módosított LSA szabályzatban, valamint a SOLAS 1974/1978 mellékletének III. fejezetében foglalt szabályoknak. Ellenkező értelmű rendelkezés hiányában a meglévő berendezéseknek legalább a beszerelésük idején hatályos előírásoknak meg kell felelniük.

3. Ezenkívül minden hajón rendelkezésre kell állnia mentőcsónakokként legalább három vízbemerülési ruházatnak, valamint további kihülés elleni védőeszközöknek azoknak a mentőcsónakokban elhelyezendő személyeknek a részére, akiknek a részére nem biztosítottak vízbemerülési ruházatot. Nem szükséges ilyen vízbemerülési ruházat, illetve kihülés elleni védőeszközök biztosítása:

1. a teljesen zártterű mentőcsónakokban elhelyezendő személyek részére; vagy

2. amennyiben a hajó állandóan a meleg égővben közlekedik, ahol a hatóságok szerint ezek szükségtelenek, tekintettel az IMO MSC 1046. körlevélben megfogalmazott ajánlásokra.

4. Amennyiben 1986. július 1-je előtt épített hajókon találhatók, a 3.1. bekezdés rendelkezései azokra a részlegesen vagy teljesen zártterű mentőcsónakokra is vonatkoznak, amelyek nem felelnek meg az LSA szabályzat 4.5., illetve 4.6. szakaszában foglalt követelményeknek.

5. Minden olyan személy részére, akik személyzeti készenléti mentőcsónakokhoz vagy a tengeri evakuálási csapathoz kerülnek beosztásra, megfelelő méretű, az LSA szabályzat 2.3. szakaszának megfelelő vízbemerülési ruházatot, illetve az LSA szabályzat 2.4. szakaszának megfelelő, az időjárási viszonyok ellen védelmet nyújtó ruházatot kell rendelkezésre bocsátani. Nem kell kihülés elleni védőeszközöket biztosítani, amennyiben a hajó állandóan a meleg égővben közlekedik, ahol a hatóságok szerint ezek szükségtelenek, tekintettel az IMO MSC 1046. körlevélben megfogalmazott ajánlásokra.

6. A sem mentőcsónakkal, sem készenléti mentőcsónakkal nem rendelkező hajókon legalább egy vízbemerülési ruházatot kell biztosítani mentési célokra. Amennyiben a hajó állandóan meleg égővben közlekedik, ahol a hatóságok szerint szükségtelen a kihűlés elleni védőeszközök használata, a hajón ilyen védőruhát nem kell tartani, tekintettel az IMO MSC 1046. körlevélben megfogalmazott ajánlásokra.

Hajókatégória	B		C		D	
Személyek száma (N) Utassok száma (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Túlélési jármű befogadóképessége ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽⁴⁾ :						
— meglévő hajók	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— új hajók	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Készenléti mentőcsónakok ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1
Mentőgyűrűk ⁽⁶⁾	1	1	1	1	1	1
Mentőmellények ⁽⁶⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	8	8	8	4	8	4

(1) A túlélési jármű lehet mentőcsónak, mentőtutaj, vagy ezek ötvözte, a III/2.2. szabálynak megfelelően.

Amennyiben azt az utak védett természete és/vagy a működési terület kedvező klimatikus feltételei indokolják, tekintettel az IMO MSC 1046. körlevélben megfogalmazott ajánlásokra, és azt a fogadó tagállam nem utasítja vissza, a lobogó szerinti állam hatóságai elfogadják:

- a) az LSA szabályzat 4.2. vagy 4.3. szakaszának meg nem felelő nyitott, megfordítható, felfújható mentőtutajokat, amennyiben a mentőtutajok teljes mértékben megfelelnek a nagy sebességű utasszállító vízi járművekre vonatkozó 1994. évi szabályzat 10. melléklete, a 2012. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében pedig a nagy sebességű utasszállító vízi járművekre vonatkozó 2000. évi szabályzat 11. melléklete követelményeinek;
- b) azokat a mentőtutajokat, amelyek nem felelnek meg az LSA szabályzat 4.2.2.1. és 4.2.2.2. bekezdésének a mentőtutajok fenekének hideg elleni szigetelésére vonatkozó követelményeinek.

B., C. és D. osztályú meglévő hajók túlélési járművei megfelelnek a 1998. március 17-én módosított SOLAS 1974/1978 vonatkozó szabályainak. A ro-ro személyszállító hajóknak a III/5-1. szabály vonatkozó követelményeinek kell megfelelniük.

A táblázatban előírt mentőtutaj-kapacitást egyenes arányban ki lehet pótolni az LSA szabályzatnak megfelelő tengeri evakuálási rendszer vagy rendszerek használatával, beleértve ezek esetleges vízre bocsátó berendezéseit is.

(2) Amennyire megvalósítható, a túlélési járművek elosztása egyenletes a hajó mindkét oldalán.

(3) A túlélési járművek – a kiegészítő mentőtutajokat is tartalmazó – összesített számának meg kell felelnie a fenti táblázatban említett követelményeknek, így például a hajóbizonyítvány szerint szállítható személyek számának (N) $1.10N = 110\%$ és $1.25 = 125\%$. A hajón megfelelő számú túlélési járműnek kell lennie, hogy abban az esetben, ha egy túlélési jármű elvesz vagy üzemképtelenné válik, a fennmaradó túlélési járművekben helyet foglalhasson az összes személy, akiknek szállítására a hajót hitelesítették. További mentőtutajokat is előírhatnak, amennyiben a III/7.5. szabály mentőtutajok tárolására vonatkozó követelményei nem teljesülnek.

(4) A mentőcsónakok és/vagy a készenléti mentőcsónakok számának elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy amikor a hajó jóváhagyott befogadóképességének megfelelő

számú utas elhagyja a hajót, minden mentőcsónak vagy készenléti mentőcsónak legfeljebb kilenc mentőtutajt irányítson. (5) A készenléti mentőcsónakok vízre bocsátó berendezéseinek meg kell felelniük a III/10. szabály követelményeinek.

Amennyiben egy készenléti mentőcsónak megfelel az LSA szabályzat 4.5. és 4.6. szakasza követelményeinek, akkor beleszámítható a fenti táblázatban meghatározott

mentőjárművek befogadóképességébe.

Egy mentőcsónak elfogadható készenléti mentőcsónaknak, amennyiben mind a mentőcsónak, mind annak vízrebocsátási és visszahelyezési berendezései megfelelnek a készenléti mentőcsónakokra vonatkozó követelményeknek.

Amennyiben kötelező készenléti mentőcsónakot szállítaniuk, a ro-ro személyhajókon lévő készenléti mentőcsónakok közül legalább egy olyan gyors mentőjármű legyen, amely megfelel a III/5-1. szabály rendelkezéseinek.

Amennyiben a lobogó szerinti állam hatóságai úgy vélik, hogy fizikailag lehetetlen egy készenléti mentőcsónak vagy egy gyors mentőjármű felszerelése a hajó fedélzetén, a hajót mentesíthetik e kötelezettség alól, amennyiben megfelel a következő követelményeknek:

- a) hajót úgy alakítják ki, hogy egy magatehetetlen személyt kimenthessenek a vízből;
- b) magatehetetlen személy mentését a parancsnoki hídról figyelemmel lehet kísérni; és
- c) hajó a lehető legrosszabb körülmények között is kielégítően irányítható a személy megközelítése és kimentése során.

⁽⁶⁾ Minden oldalon legalább egy mentőgyűrűt kell elhelyezni, amelyet egy úszóképes életmentő kötéllal kell felszerelni, amelynek hossza legalább kétszer akkora, mint az a legkisebb tengeri merülésnek megfelelő merülésvonal fölötti magasság, amelyen azt felszerelték, vagy legalább 30 méter, attól függően, melyik a hosszabb.

Két mentőgyűrűt kell felszerelni automatikusan beinduló füstjelzővel és jelzőfényvel; ezeknek a parancsnoki hídról gyorsan kioldhatónak kell lenniük. A többi mentőgyűrűt öngyulladás fényekkel kell felszerelni az LSA szabályzat 2.1.2. bekezdése rendelkezéseinek megfelelően.

⁽⁷⁾ A parancsnoki hídon vagy a kormányállásban az LSA szabályzat 3.1. szakasza követelményeinek megfelelő vészjelző fáklyákat kell elhelyezni.

⁽⁸⁾ Felfújható mentőmellényt kell biztosítani minden olyan személy számára, akinek a fedélzet szabad részein kell munkát végeznie. E felfújható mentőmellények beleszámlálhatók az e rendeletben előírt előírt felfújható mentőmellények teljes számába.

⁽⁹⁾ Gyermekeknek való mentőmellényt kell biztosítani a fedélzeti utaslétszám legalább 10 %-ának megfelelő számban, illetve – ha szükséges – ennél nagyobb számban is annak érdekében, hogy minden gyermeknek jusson mentőmellény.

⁽¹⁰⁾ Csecsemőknek való mentőmellényt kell biztosítani a fedélzeti utaslétszám legalább 2,5 %-ának megfelelő számban, illetve – ha szükséges – ennél nagyobb számban is annak érdekében, hogy minden csecsemőnek jusson mentőmellény.

⁽¹¹⁾ Minden hajónak megfelelő mennyiségű mentőmellényt kell biztosítania az őrszolgálatot teljesítő, illetve a nehezen megközelíthető túlélési járművekhez beosztott személyek részére. Az őrszolgálatot teljesítő személyek részére fenntartott mentőmellényeket a hídon, a géptér vezérlőtermében és a többi felügyelt őrhelyen kell elhelyezni.

Legkésőbb a 2012. január 1-je után esedékes első időszakos szemléig minden személyszállító hajónak meg kell felelnie a 12. és 13. lábjegyzet rendelkezéseinek. ⁽¹²⁾ Ha a rendelkezésre álló, felnőtt méretű mentőmellények nem alkalmasak 140 kg-ig terjedő testsúlyú és 1 750 cm-ig terjedő mellkasi kerületű személyek általi

használatra, megfelelő számú olyan kiegészítőket kell a fedélzeten tartani, amelyek lehetővé teszik a mentőmellények ilyen személyekhez történő rögzítését.

⁽¹³⁾ Minden személyhajón minden egyes mentőmellényt fel kell szerelni az LSA szabályzat 2.2.3. bekezdése követelményeinek megfelelő fényforrással. Minden ro-ro személyhajónak meg kell felelnie a III/5.5.2. szabály rendelkezéseinek.

3. Vészriasztás, használati utasítások, oktatási kézikönyv, gyülekezési lista és utasítások vészhelyzet esetére (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

Minden hajót el kell látni:

1. Általános vészjelző rendszerrel (R 6.4.2)

amely megfelel az LSA szabályzat 7.2.1.1. bekezdésében megállapított követelményeknek, és alkalmas arra, hogy az utasokat és a személyzetet összehívja a gyülekezési helyeken, valamint arra, hogy elindítsa a gyülekezési listában előírt tevékenységeket.

A több mint 36 utast szállító hajókon a vészriasztó rendszert ki kell egészíteni egy hangosbeszélő rendszerrel, amelyet a parancsnoki hídról lehet üzemeltetni. A rendszer kialakításának és elhelyezésének olyannak kell lennie, hogy a beolvasott üzenetek az egészséges hallású személyek számára a főgépek működése mellett jól hallhatóak legyenek minden olyan helyen, ahol feltételezhető, hogy személyek tartózkodnak.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ESETÉBEN:

Az általános vészriasztó rendszernek az összes hálókabinban, a személyzet szolgálati helységeiben és minden nyitott fedélzeten hallhatónak kell lennie, a vészriasztás minimális hangnyomásszintjének pedig meg kell felelnie az LSA szabályzat 7.2.1.2. és 7.2.1.3. bekezdésének.

2. Hangosbeszélő rendszerrel (R 6.5)

2.1. A II-2/B/15.4. Szabály és az 1. bekezdés követelményei mellett a több mint 36 utast szállító személyhajókat fel kell szerelni hangosbeszélő rendszerrel.

2.2. A hangosbeszélő rendszer olyan rendszer, amely lehetővé teszi az üzenetek közvetítését minden olyan térbe, ahol általában a személyzet vagy az utasok tartózkodnak, valamint a gyülekezési helyekre is. A hangosbeszélő rendszer alkalmas arra, hogy a parancsnoki hídról vagy a lobogó szerinti állam közigazgatása által szükségesnek tartott egyéb helyekről közvetítse az üzeneteket. Úgy kell elhelyezni, hogy figyelembe vegyék az összes akusztikai körülményt, és ne legyen szükség a megszólítottak közreműködésére.

2.3. A hangosbeszélő rendszert az illetéktelen használat ellen védeni kell és minden, a 2.2. bekezdésben leírt helyről a környezeti zajok mellett is jól hallhatónak kell lennie, a rendszert pedig el kell látni egy, a parancsnoki hídról és a lobogó szerinti állam közigazgatása által szükségesnek ítélt helyről működtethető átváltó funkcióval, hogy minden vészjelzés közvetíthető legyen, amennyiben az érintett terekben a hangosbeszélőt kikapcsolták, lehalkították, vagy a hangosbeszélő rendszert egyéb célokra használják.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ESETÉBEN:

A vészhelyzeti közlemények kihirdetése minimális hangnyomása értékének meg kell felelnie az LSA szabályzat 7.2.2.2. bekezdésének.

2.4. B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

1. A hangosbeszélő rendszernek legalább két, egymástól teljes hosszukban elkülönített vezetékkel kell rendelkeznie, valamint két különálló és független erősítővel; és

2. a hangosbeszélő rendszert és annak teljesítményi normáit a lobogó szerinti állam közigazgatása hagyja jóvá, figyelembe véve az IMO MSC 808. körlevelében megfogalmazott ajánlásokat.

2.5. A hangosbeszélő rendszert a vészüzemi áramforrás látja el.

2.6. A meglévő hajóknak nem kell megváltoztatniuk ezt a rendszerüket, amennyiben már fel vannak szerelve a lobogó szerinti állam közigazgatása által jóváhagyott olyan hangosbeszélő rendszerrel, amely teljes mértékben megfelel a 2.2., 2.3. és 2.5. bekezdésben előírt követelményeknek.

3. Gyülekezési lista és vészhelyzet esetére vonatkozó utasítások (R 8)

A SOLAS 1974/1978 III/8. szabályának megfelelően a fedélzeten tartózkodó személyeket a vészhelyzetekkel kapcsolatos egyértelmű utasításokkal kell ellátni.

A SOLAS 1974/1978 III/37. Szabályának megfelelő gyülekezési listákat és a vészhelyzetre vonatkozó utasításokat a hajó egész területén feltűnő helyen kell elhelyezni, ideértve a parancsnoki hidat, a gépteret és a személyzet lakótereit is.

Az utasok tájékoztatása érdekében megfelelő nyelveken rajzokat és utasításokat kell kifüggeszteni az utasok kabinjaiban, a gyülekezési helyeken és egyéb utasterekben, amelyek magukban foglalják a következőket:

- i. az utasok gyülekezési helye;
- ii. azok a fontos teendők, amelyeket vészhelyzet esetében meg kell tenniük;
- iii. a mentőmellény használatának módja.

3a. Rádió-hírközlési személyzet

B., C., ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

1. A SOLAS 1974/1978 IV/16. szabályával összhangban, minden hajónak rendelkeznie kell olyan személyzettel, akik a hatóságok előírásai szerint megfelelő vészhelyzeti és biztonsági rádió-hírközlési képesítéssel rendelkeznek. A rádiószabályzatban meghatározott megfelelő bizonyítványokkal rendelkező személyzet közül ki kell jelölni a vészhelyzetek esetén a rádiós kommunikációért felelős személyt; ezt rögzíteni kell a vészhelyzet esetére szóló utasításokban.

B. ÉS C. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

2. A B. és C. osztályú hajókon legalább egy személyt ki kell jelölni arra, hogy az 1. bekezdésnek megfelelően kizárólag rádió-hírközlési feladatokat lásson el; ezt rögzíteni kell a vészhelyzet esetére szóló utasításokban is.

4. Használati utasítások (R 9)

A túlélési járműveken vagy azok közelében, valamint a vízrebocsátási vezérlőállásokban plakátokat vagy szemléltető ábrákat kell elhelyezni, amelyek:

- i. bemutatják a vezérlőkészülékek rendeltetését és a berendezés működtetésének módját, valamint megfelelő utasításokat, figyelmeztetéseket tartalmaznak;
- ii. a vészvilágítás mellett is jól láthatók;
- iii. olyan szimbólumokat alkalmaznak, amelyek megfelelnek az IMO MSC.82(70) határozat által módosított A.760 (18) határozatának.

5. Képzési kézikönyv

Minden személyzeti étkezdében és pihenőhelyen, vagy minden személyzeti kabinban el kell helyezni egy, a SOLAS 1974/1978 III/35. Szabályának megfelelő kézikönyvet.

6. Karbantartási utasítások (R 20.3)

A fedélzeten el kell helyezni a mentőeszközök fedélzeten történő karbantartására vonatkozó utasításokat, vagy egy tervezett fedélzeti karbantartási programot, amely tartalmazza az életmentő felszerelések karbantartását is, a karbantartást ezek alapján kell elvégezni. Az utasításoknak meg kell felelniük a SOLAS 1974/1978 III/36. Szabálya követelményeinek.

4. A túlélési jármű személyzete és felügyelete (R 10)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:**

1. Az utasok összehívása és a kiképzetlen személyek segítése érdekében elegendő kiképzett személynek kell tartózkodnia a fedélzeten.

2. A túlélési járművek és a vízre bocsátó berendezések működtetése érdekében megfelelő számú személyzetnek kell tartózkodnia a fedélzeten, amire akkor van szükség, amikor az összes, hajón tartózkodó személynek el kell hagynia a hajót.

3. Minden használatba vett túlélési járművet egy tisztnek vagy egy képesített személynek kell irányítania. A mentőtutajokat vagy azok csoportjait azonban a személyzetnek azok a tagjai irányíthatják, akik gyakorlottak a mentőtutajok kezelésében és működtetésében. Minden készenléti mentőcsónak és motoros túlélési jármű olyan személy irányítása alatt álljon, aki kezelni tudja a motort, és végre tud hajtani kisebb szabályozási feladatokat.

4. A parancsnok biztosítja, hogy az 1., 2. és 3. bekezdésben említett személyeket egyenletesen osszák be a hajó túlélési járművein.

5. A túlélési jármű gyülekezési és beszállóberendezései (R 11 + 23 + 25)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

1. Azokat a túlélési járműveket, amelyekhez jóváhagyott vízre bocsátó berendezésekre van szükség, a lakóterekhez és kiszolgálóhelyiségekhez a lehető legközelebb kell tárolni.

2. A gyülekezési helyeket a beszállóállomásokhoz közel kell kialakítani. A lakóterekből, valamint a munkaterületekről könnyen megközelíthetőnek kell lenniük, és elegendő helyet, személyenként legalább 0,35 m²-t kell biztosítaniuk az utasok összegyűjtéséhez és eligazításához. Az 1998. július 1-je előtt épített hajók esetében minden gyülekezési helynek elegendő teret kell biztosítania az oda beosztott személyek gyülekezéséhez.

3. A gyülekezési és beszállóállomásokat, a hozzájuk vezető szűk folyosókat, lépcsőket és kijáratokat megfelelően ki kell világítani.

Ezt a világítást a II-1/D/3. és II-1/D/4. Szabályban előírt vészüzemi áramforrásról kell táplálni.

A B., C. és D. KATEGÓRIÁJÚ új hajók esetében a II-2/B 6.1.7 bekezdésben előírt jelöléseken kívül, a gyülekezési helyekre vezető útvonalakat a gyülekezési hely e célt szolgáló ábrájával, az IMO A.760 (18) határozatának megfelelően meg kell jelölni. Ezt a követelményt a B. kategóriájú és 36-nál több utast szállító meglévő hajókra is alkalmazni kell.

4. A mentőcsónakokba vagy csak a tárolóhelyükön, vagy csak a beszállóállomáson lehet beszállni, mindkét

helyen nem.

5. A csónakdaruval vízre eresztett mentőtutajokba közvetlenül a tárolóhely közelében lehet beszállni, illetve azon a helyen, ahová a tutajt a vízre bocsátását megelőzően áthelyezik.

6. Szükség esetén megfelelő eszközökkel biztosítani kell, hogy a csónakdaruval vízre bocsátott túlélési járműveket a hajó oldala mellé irányítsák, és ott tartsák azokat, amíg az utasok biztonságosan be nem szálltak.

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK:

7. Amennyiben egy túlélési jármű vízre bocsátó berendezése nem teszi lehetővé, hogy a járműbe beszálljanak, mielőtt az a vízre kerül, és a hajó legkisebb tengeri merülése mellett a beszállóállomás magassága a merülésvonal felett több, mint 4,5 méter, a hajót egy jóváhagyott típusú, az LSA szabályzat 6.2 szakaszának megfelelő MES-rendszerrel (tengeri evakuálási rendszer) kell ellátni.

A tengeri evakuálási rendszerrel felszerelt hajókon biztosítani kell a beszállóhely és a túlélési jármű fedélzete közötti kapcsolattartást.

8. A hajó mindkét oldalán legalább egy, az LSA szabályzat 6.1.6. bekezdése követelményeinek megfelelő beszállási hágcsót kell felszerelni; a hajózási hatóság mentesítheti a hajót e követelmény alól, amennyiben az érintett beszállóhely és a merülésvonal közötti oldalmagasság nem több mint 1,5 méter a hajó sérülésmentes és sérült állapotában jellemző trimmje és oldaldőlése mellett.

5-1 Ro-Ro személyhajókra vonatkozó követelmények (R 26)

1. Mentőtutajok

2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ RO-RO HAJÓK:

1. A ro-ro személyhajók mentőtutajait az 1998. március 17-én hatályban lévő III/48.5. SOLAS 1974/1978 szabálynak megfelelő tengeri evakuálási rendszerek, vagy az 1998. március 17-én hatályban lévő III/48.6. SOLAS 1974/1978 szabálynak megfelelő vízrebocsátó berendezések látják el, amelyek a hajó mindkét oldalán egyenletesen vannak elosztva. Biztosítani kell a beszálló állomás és a pódiumfedélzet közötti kommunikációt.

A fentiekől függetlenül azonban miután egy ro-ro személyhajó tengeri evakuációs rendszereit lecserélték, illetve a hajó olyan jelentős javítási vagy átalakítási munkálatokon esett át, amelyek keretében kicserélték vagy kiegészítették meglévő életmentő felszereléseit vagy berendezéseit, a ro-ro személyhajó mentőtutajait olyan tengeri evakuációs rendszerekkel kell ellátni, amelyek megfelelnek az LSA szabályzat 6.2. szakaszának, illetve olyan vízre bocsátó berendezésekkel, amelyek megfelelnek az LSA szabályzat 6.1.5. szakaszának, a hajó mindkét oldalán egyenlően elosztva.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ RO-RO SZEMÉLYHAJÓK:

2. A ro-ro személyhajók mentőtutajait az LSA szabályzat 6.2. bekezdésének megfelelő tengeri evakuálási rendszerek vagy az LSA szabályzat 6.1.5. bekezdésének megfelelő vízrebocsátó berendezések látják el, amelyek a hajó mindkét oldalán egyenletesen vannak elosztva.

Biztosítani kell a beszálló állomás és a pódiumfedélzet közötti kommunikációt.

MINDEN B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ RO-RO SZEMÉLYHAJÓ:

3. A ro-ro személyhajókon minden mentőtutajt ellátnak a SOLAS 1974/1978 III/13.4. szabály követelményeinek megfelelő szabadra felúsztató berendezéssel.

4. A ro-ro személyhajókon olyan típusú mentőtutajokat alkalmaznak, amelyek fel vannak szerelve az LSA szabályzat 4.2.4.1 vagy 4.3.4.1 bekezdéseinek követelményeinek megfelelő beszállórámpával.

5. A ro-ro személyhajókon alkalmazott valamennyi automatikusan önbeálló mentőtutaj vagy fedett reverzibilis mentőtutaj, amely mindenféle tengeri viszonyok között stabil, valamint működőképes függetlenül attól, hogy melyik oldalával felfelé helyezkedik el a vízen. A nyitott reverzibilis mentőtutajok alkalmazása akkor engedélyezhető, ha a lobogó szerinti állam hatóságai ezt helyénvalónak ítélik, figyelembe véve a vízi út védett jellegét, a működési terület és időszak kedvező éghajlati viszonyait, továbbá azzal a feltétellel, hogy e mentőtutajok teljes mértékben megfelelnek a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó 1994. évi szabályzat 10. melléklete követelményeinek.

Alternatív megoldásként a mentőtutajok rendes állománya mellett a hajó vihet magával automatikusan önbeálló vagy fedett reverzibilis mentőtutajokat olyan összkapacitással, amely a mentőcsónakokban már el nem helyezhető személyek legalább 50 %-ának helyet biztosít.

E kiegészítő mentőtutaj-kapacitást a fedélzeten tartózkodó személyek száma és a mentőcsónakokban elhelyezett személyek száma közötti különbség alapján határozzák meg. Az ilyen mentőtutajokat a lobogó szerinti állam hatóságai hagyják jóvá, tekintetbe véve az IMO MSC 809. körlevélben megfogalmazott ajánlásokat.

2. Transzponderok

MINDEN B. KATEGÓRIÁJÚ RO-RO SZEMÉLYHAJÓ:

.1 A B. osztályú ro-ro személyhajók mentőtutajait legkésőbb a 2012. január 1-jén esedékes első időszakos szemle időpontjáig radar-transzponderrel kell felszerelni, négy mentőtutajra jutó egy transzponder arányban. A transzpondernek a mentőtutaj belsejében kell állnia úgy, hogy antennája több mint egy méterre a tengerszint fölé magasodjon, amikor lebocsátják a mentőtutajt; fedett, felfordítható mentőtutajok esetében a transzpondert úgy kell elhelyezni, hogy ahhoz a túlélők könnyen hozzáférhessenek és azt könnyen üzembe helyezhessék. A transzpondereket úgy kell kialakítani, hogy a vízre bocsátott mentőtutajon kézzel felállíthatók legyenek. Egyértelműen jelezni kell, mely tárolókban találhatók transzponderrel felszerelt mentőtutajok.

3. Gyorsjáratú mentési célú csónakok

MINDEN B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ RO-RO SZEMÉLYHAJÓ

1. A ro-ro személyhajók mentési célú csónakja, amennyiben ilyen hajó szállítása kötelező, gyorsjáratú mentési célú csónaknak kell lennie, amelyet a lobogó szerinti állam hatóságai hagynak jóvá, tekintetbe véve az IMO MSC 809. körlevélben megfogalmazott ajánlásokat.

2. A gyorsjáratú mentési célú csónakot egy megfelelő, a lobogó szerinti állam hatóságai által jóváhagyott vízrebocsátó berendezéssel kell ellátni. A berendezés jóváhagyásakor a lobogó szerinti állam hatóságai figyelembe veszik, hogy a gyorsjáratú mentési célú csónak vízre bocsátását és fedélzetre történő visszahelyezését rendkívül kedvezőtlen időjárási viszonyok között is meg kell oldani, és emellett figyelembe veszik az IMO által elfogadott ajánlásokat.

3. A gyorsjáratú mentési célú csónakhoz legalább két embert képeznek ki a személyzetből és őket rendszeresen gyakorlatoztatják, tekintetbe véve a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény (STCW) A-VI/2. szakaszának a "Minimális képesítési normák a gyorsjáratú mentési célú csónakokra" című A-VI/2-2. táblázatát és az IMO A.771(18) határozatában megfogalmazott ajánlásokat azok mindenkor hatályos állapotában. A képzés és a gyakorlatozás kiterjed a mentés, valamint a csónakok kezelése, manőverezés és a működtetés minden kérdésére különböző feltételek mellett, és az eredeti állapot visszaállítására a csónak felborulását követően.

4. Abban az esetben, amikor egy meglévő ro-ro személyhajó kialakítása vagy mérete nem teszi lehetővé a 3.1. bekezdésben előírt gyorsjáratú mentési célú csónak elhelyezését, gyorsjáratú mentőcsónak helyezhető egy olyan meglévő mentőcsónak helyére, amely mentőcsónaknak vagy vészhelyzetben alkalmazható vízi járműnek minősül, feltéve, hogy az összes alábbi feltétel teljesül:

1. az elhelyezett gyorsjáratú mentési célú csónakot egy, a 3.2 bekezdés rendelkezéseinek megfelelő vízrebocsátó berendezés látja el;
2. a fenti csere miatt kieső túlélési vízi jármű kapacitást olyan mentőtutajok telepítésével pótolják, amelyek legalább annyi személy szállítására alkalmasak, mint a kicserélt mentőcsónak; és
3. e mentőtutajokat a meglévő vízrebocsátó berendezés vagy tengeri evakuálási rendszerek látják el.

4. Mentőeszközök

MINDEN B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ RO-RO SZEMÉLYHAJÓ

1. Minden ro-ro személyhajót felszerelnek olyan hatékony eszközökkel, amelyek segítségével a túlélők gyorsan kimenthetők a vízből, és a túlélőket a mentőegységből vagy a túlélési járműből a hajóra lehet juttatni.

2. A túlélők hajóra juttatásának eszközei részét képezhetik a hajó tengeri evakuálási rendszerének vagy egy mentési célokra tervezett rendszernek.

A lobogó szerinti állam jóváhagyja ezen eszközöket, tekintettel az IMO MSC 810. körlevélben megfogalmazott ajánlásokra.

3. Amennyiben a tengeri evakuálási rendszer csúszdája a túlélők fedélzetre juttatásának eszköze, azt felszerelik kapaszkodókkal vagy hágcsókkal, hogy segítsék a csúszdán való felmásztást.

5. Mentőmellények

MINDEN B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ RO-RO SZEMÉLYHAJÓ

1. A SOLAS 1974/1978 III/7.2. és III/22.2. rendelkezéseinek sérelme nélkül elegendő számú mentőmellényt kell tárolni a gyülekezőhelyek közelében, hogy az utasoknak ne kelljen visszatérniük kabinjaikba a mentőmellényeikért.
2. A ro-ro személyhajókon minden egyes mentőmellényt fel kell szerelni az LSA szabályzat 2.2.3 bekezdése követelményeinek megfelelő fényforrással.
- 5-2. Helikopter-leszállóhelyek és -beszállóhelyek (R 28)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ RO-RO HAJÓK:

1. A ro-ro személyhajókon ki kell alakítani a helikopterek leszállóhelyét, amelyet a lobogó szerinti állam hatóságai a hatályos IMO A.894(21) határozattal elfogadott ajánlások figyelembevételével hagynak jóvá.
2. A 130 méteres vagy annál hosszabb B., C. és D. osztályú új ro-ro személyhajókon ki kell alakítani a helikopterek leszállóhelyét, amelyet a lobogó szerinti állam hatóságai az IMO A.892(21) határozata, valamint az IMO MSC 895. körlevél ("Javaslatok a ro-ro személyhajókon kialakítandó helikopter-leszállóhelyekről") által elfogadott Nemzetközi Légiforgalmi és Tengeri Kutatási és Mentési (IAMSAR) útmutató ajánlásainak figyelembevételével hagynak jóvá.
- 5-3. Döntéstámogató rendszer a parancsnokok számára (R 29)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

1. Az összes hajó parancsnoki hídját vészhelyzet esetére el kell látni egy döntéstámogató rendszerrel.
 2. A rendszernek legalább egy nyomtatott vészhelyzeti tervet vagy terveket kell tartalmaznia. A vészhelyzeti tervben vagy tervekben minden előrelátható vészhelyzetet meg kell határozni, beleértve, de nem kizárólagosan, a következő főbb vészhelyzetcsoportokat:
 1. tűz;
 2. a hajó sérülése;
 3. (környezet)szennyezés;
 4. a hajó, valamint utasainak és személyzetének biztonságát fenyegető jogellenes cselekmények;
 5. személyi balesetek;
 6. a rakománnyal kapcsolatos balesetek;
 7. másik hajónak való segítségnyújtás.
 3. A vészhelyzeti tervben vagy tervekben meghatározott eljárásoknak segíteniük kell a parancsnoknak a vészhelyzetet kezelő döntések meghozatalában.
 4. A vészhelyzeti terv vagy tervek szerkezetének egységesnek kell lennie, használatuknak pedig egyszerűnek kell lennie. Lehetőség szerint a hajó stabilitásának kiszámításához a tényleges (aktuális) terhelési állapotot kell figyelembe venni.
 5. A nyomtatott vészhelyzeti terv vagy tervek mellett a hajózási hatóság elfogadhatja a parancsnoki hídon lévő döntéstámogató számítógépes rendszer használatát, amely tartalmazza a vészhelyzeti tervre vagy tervekre vonatkozó összes információt, eljárást, az ellenőrző listákat, továbbá bemutatja az előre látható vészhelyzetekben javasolt lépéseket.
 6. Vízre bocsátó állomások (R 12)
- B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:**
- A vízre bocsátó állomásokat úgy kell kialakítani, hogy lehetővé tegyék a biztonságos vízre bocsátást, különös tekintettel a hajócsavartól való távolságra és a hajótest meredeken kiálló részeire, és hogy a túlélési járművek a hajó egyenes oldalán legyenek leereszthetők. Amennyiben elől helyezik el azokat, akkor az a kollíziós válaszfal mögött, védett helyen történjen.
- 7 A túlélési jármű tárolása (R 13 + 24)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:**1. A túlélési járműveket a következőképpen kell tárolni:**

- a) a túlélési jármű vagy annak tárolóberendezése ne zavarja más túlélési jármű vízrebocsátási folyamatát;
- b) a vízhez olyan közel kell elhelyezni, amennyire az még biztonságos és kivitelezhető; a csónakdaruval vízre bocsátható túlélési jármű esetében a csónakdaru magassága a beszállóállásban lévő járművel, amennyire kivitelezhető, nem haladhatja meg a hajó legkisebb tengeri terhelési állapotában mért merülésvonal feletti 15 métert, a beszállóállásban lévő csónakdaruval vízre bocsátható jármű helyzete pedig olyan legyen, hogy az a hajó teljesen terhelt állapotában 10 °-os trimm, valamint új hajóknál 20 °-os, illetve meglévő hajóknál 15 °-os oldalirányú dőlés okozta bármilyen körülmények között a merülésvonal felett maradjon, továbbá olyan megdőlés esetén is, amikor a hajó felső nyitott fedélzete (időjárási fedélzete) víz alá merül, attól függően, melyik a kisebb;
- c) folyamatosan készenléti állapotban legyenek, hogy a személyzet két tagja öt percen belül beszállás és vízre bocsátás céljából előkészíthesse azokat;
- d) a hajócsavar előtt a lehető legtávolabb kell elhelyezni azokat; és
- e) a hatályos SOLAS 1974/1978 megfelelő szabályai szerint kell felszerelni azokat, kivéve azokat az eseteket, amikor a III/2. Szabály táblázatára vonatkozó 1 (a) és 1 (b) megjegyzésben meghatározott kiegészítő mentőtutajok e megjegyzés értelmében mentesülnek a SOLAS 1974/1978 bizonyos követelményei alól.

2. A mentőcsónakokat a vízre bocsátó berendezéshez rögzítve kell tárolni. A80 méteres vagy annál hosszabb személyhajókon minden mentőcsónakot úgy kell tárolni, hogy a mentőcsónak fara legalább a mentőjármű hosszának másfélszeresével a hajócsavar előtt legyen.**3. A mentőtutajokat a következőképpen kell tárolni:**

- a) kikötőkötélével a hajóhoz erősítve;
- b) szabadra felúsztató berendezéssel, amely megfelel az LSA szabályzat 4.1.6. bekezdése követelményeinek, ami lehetővé teszi, hogy a mentőtutaj szabadon felússzon és - amennyiben felfújható - automatikusan felfújódjon, ha a hajó süllyed. Amennyiben e berendezés megfelel az LSA szabályzat 4.1.6. bekezdése követelményeinek, egy szabadra felúsztató berendezés két mentőtutajhoz is alkalmazható;
- c) úgy, hogy a rögzítőberendezésből kézzel is kioldható legyen.

4. A csónakdaruval vízre eresztendő mentőtutajokat az emelőhorog közelében kell tárolni, amennyiben nem áll rendelkezésre egyéb olyan szállítóeszköz, amely 10 °-os trimm, valamint új hajóknál 20 °-os, meglévő hajóknál pedig 15 °-os oldalirányú dőlés esetén, továbbá a hajó mozgása, illetve áramkimaradás miatt nem válik működésképtelenné.**5. Azokat a mentőtutajokat, amelyeket a fedélzetről ledobva bocsátanak vízre, úgy kell tárolni, hogy a nyitott fedélzeten könnyen lehessen azokat egyik oldalról a másikra szállítani. Amennyiben nem lehet kialakítani ilyen tárolóberendezést, további mentőtutajokat kell elhelyezni a hajón, hogy az igénybe vehető teljes befogadóképesség mindkét oldalon a fedélzeten tartózkodó személyek 75 %-át tegye ki.****6. A Tengeri Evakuálási Rendszerhez (MES) tartozó mentőtutajokat:**

- a) a MES-t tároló konténer közelében kell elhelyezni;
- b) a tárolóállványról olyan berendezések segítségével lehet leengedni azokat, amelyek lehetővé teszik a tutajok kikötését és felfújását a beszállófedélzet mellett;
- c) önálló túlélési járműként lehet leengedni azokat; és
- d) a beszállófedélzethez visszahúzó kötéllal kell rögzíteni azokat.

8. A készenléti mentőcsónakok tárolása (R 14)**B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:****A készenléti mentőcsónakokat a következőképpen kell tárolni:**

- 1. készenléti állapotban, hogy kevesebb mint öt perc alatt vízre eresztethetők legyenek, a felfújható csónakok esetében pedig mindenkor felfújott állapotban;
- 2. olyan helyzetben, amely alkalmas a vízre bocsátásra és a visszahelyezésre;
- 3. úgy, hogy se a mentőcsónak, se annak tárolóberendezése ne zavarja a többi mentőjárművel végzett műveletet egy másik vízre bocsátó állomáson;

4. úgy, hogy a 7. Szabály követelményeinek is megfeleljenek, amennyiben egyben mentőcsónakok is.

8.a A tengeri evakuálási rendszerek tárolása (R 15)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ÉS B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ RO-RO SZEMÉLYHAJÓK:

1. A hajó oldalán nem lehet nyílás a tengeri evakuálási rendszer beszállóállomása és a legkisebb tengeri merülésnek megfelelő merülésvonal között, a rendszert pedig megfelelően védeni kell a kiálló részekről.
2. A tengeri evakuálási rendszereket úgy kell elhelyezni, hogy lehetővé tegyék a biztonságos vízre bocsátást, különös tekintettel a hajócsavartól való távolságra és a hajótest meredeken kiálló részeire, valamint arra, hogy a rendszer lehetőleg a hajó függőleges oldalán legyen leereszthető.
3. A tengeri evakuálási rendszereket úgy kell elhelyezni, hogy se a csúszda, se a fedélzeti pódium, se a rendszer tároló- vagy működtetőberendezése egyetlen vízre bocsátó állomáson se zavarja a többi életmentő felszerelés működtetését.
4. Szükség esetén a hajót úgy kell kialakítani, hogy a viharos tengeren védje a tárolt tengeri evakuálási rendszereket az esetleges sérüléstől.

9. A túlélési járművek vízre bocsátó és visszahelyező berendezései (R 16)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

1. A túlélési járműveket az LSA szabályzat 6.1. bekezdése követelményeinek megfelelő vízre bocsátó berendezéssel kell ellátni, kivéve:

1. B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ MEGLÉVŐ HAJÓK ESETÉBEN:

- a) azokat a túlélési járműveket, amelyekbe a beszállás a legkisebb terhelés melletti merülésnek megfelelő merülésvonal felett 4,5 méternél kisebb magasságban történik, és:

- amelyek tömege legfeljebb 185 kg, vagy

- amelyeket úgy tárolnak, hogy 10 °-os trimmnél és a 15 °-os oldalirányú dőlés okozta kedvezőtlen körülmények között tárolt helyzetből közvetlenül vízre bocsáthatók; vagy

- b) azokat a túlélési járműveket, amelyeket az összes, hajón lévő személy 110 %-a számára elegendő túlélési járműveken kívül szállítanak; vagy azokat a túlélési járműveket, amelyeket az LSA szabályzat 6.2. szakasza követelményeinek megfelelő tengeri evakuálási rendszerekkel (MES) együtt használnak, és úgy tárolják azokat, hogy 10 °-os trimmnél és a 15 °-os oldalirányú dőlés okozta bármilyen körülmények között tárolt helyzetből közvetlenül a vízre bocsáthatók.

2. B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ESETÉBEN:

ha a túlélési járművek és a készenléti mentőcsónakok beszállóberendezéseitől függően – amelyek a hajó üzemének várható környezeti feltételei között, valamint a sérülésmentes hajó bármilyen úszáshelyzete és dőlése, illetve a sérült hajó leírt úszáshelyzete és dőlése esetén működőképesek -, a beszállóhelyzet és a legkisebb terhelés melletti merülésnek megfelelő merülésvonal távolsága nem haladja meg a 4,5 métert, a hajózási hatóság elfogadhat egy olyan rendszert, amelyben a hajón tartózkodó személyek közvetlenül a mentőtutajokba szállnak be.

2. Minden mentőcsónakot egy vízre bocsátó és visszahelyező berendezéssel kell ellátni.

2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ESETÉBEN:

emellett biztosítani kell, hogy a mentőcsónakot a kioldószerkezet karbantartása céljából attól függetlenül függeszték fel.

3. A vízre bocsátó és visszahelyező berendezéseket úgy kell kialakítani, hogy a berendezés kezelője a hajón a vízre bocsátás és visszahelyezés során végig figyelemmel tudja kísérni a mentőcsónakot.

4. A hajón lévő hasonló túlélési járművekre csak egyfajta kioldószerkezetet lehet alkalmazni.

5. Adott esetben a csiga tartókötelének megfelelő hosszúságúnak kell lennie ahhoz, hogy a mentőjármű elérje a vizet a hajó legkisebb terhelése melletti merülésnek megfelelő állapotban 10 °-os úszáshelyzet mellett, valamint új hajóknál a 20 °-os, meglévő hajóknál pedig a 15 °-os oldalirányú dőlés okozta bármilyen körülmények között.

6. A túlélési jármű előkészítése és kezelése nem akadályozhatja a többi túlélési jármű vagy készenléti mentőcsónak azonnali előkészítését és kezelését egy másik állomáson.

7. Megfelelő eszközökkel biztosítani kell, hogy a hajó elhagyása közben ne kerüljön víz a túlélési járművekbe.

8. Az előkészítés és a vízre bocsátás alatt a túlélési járművet, a vízre bocsátó berendezést és azt a vízterületet, ahova a vízi járművet leeresztik, a II-1/D/3. és II-1/D/4. Szabályban előírt vészüzemi áramforrásból megfelelően meg kell világítani.

10. A készenléti mentőcsónakokkal kapcsolatos beszálló, vízrebocsátási és visszahelyezési berendezések (R 17)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

1. A készenléti mentőcsónakok beszálló- és vízre bocsátó berendezéseit úgy kell kialakítani, hogy a készenléti mentőcsónakba a lehető legrövidebb idő alatt be lehessen szállni és vízre lehessen bocsátani azokat.

2. A készenléti mentőcsónaknak alkalmasnak kell lennie arra, hogy az oda beosztott személyzet a tárolóhelyen beszállhasson, és az közvetlenül a tárolási helyzetből vízre bocsátható legyen.

3. Amennyiben a készenléti mentőcsónak befogadóképességét is beleszámították a túlélési járművek befogadóképességébe, a többi mentőcsónakba pedig a beszállóállomáson szállnak be, akkor a fenti 2. bekezdés kiegészítéseként a készenléti mentőcsónakba is be lehet szállni a beszállóállomásról.

4. A vízre bocsátó berendezéseknek meg kell felelniük a fent említett 9. szabály követelményeinek. A készenléti mentőcsónakokat azonban szükség esetén kikötőkötelekkel akkor is vízre lehessen bocsátani, amikor a hajó előremenetben, csendes vízen legfeljebb 5 csomós sebességgel halad.

5. A mentőcsónak visszahelyezésének ideje nyugodt tenger esetén, személyekkel és felszerelésekkel teljesen megrakott állapotban nem haladhatja meg az öt perctet. Amennyiben a készenléti mentőcsónak befogadóképessége a túlélési járművek befogadóképességének részét képezi, akkor ez a visszahelyezési idő akkor is követelmény, ha a mentőcsónak meg van terhelve a mentőfelszereléseivel és a jóváhagyott legalább hatfős személyzettel.

6. 2003. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ HAJÓK ESETÉBEN:

A mentőcsónak beszálló- és visszahelyező berendezéseinek alkalmasnak kell lenniük arra, hogy egy hordágyat is biztonságosan és hatékonyan kezeljenek. Rossz idő esetén a visszaemeléshez brágaköteleket kell biztosítani, ha a súlyos kötélcsigák veszélyt jelentenek.

11. Utasítások vészhelyzet esetére (R 19)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

Új utasok behajózása esetén utasbiztonsági eligazítást kell tartani közvetlenül az elindulás előtt vagy után. Ez az eligazítás legalább a III/3.3. bekezdésben előírt utasításokat tartalmazza. Ezt egy bejelentés formájában kell megtenni egy vagy több olyan nyelven, amelyet az utasok valószínűleg megértenek. A bejelentést a hajó hangosbeszélő rendszerén keresztül vagy egyéb olyan megfelelő módon kell megtenni, amelyet azok az utasok is meghallanak, akik még nem hallották azt az út során.

12. Üzemképesség, karbantartás és szemlék (R 20)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

1. Mielőtt a hajó elhagyja a kikötőt, valamint útja során az életmentő felszereléseknek üzemképes állapotban kell lenniük, és azonnal használatba vehetők kell, hogy legyenek.

2. A mentőeszközök karbantartása és szemléje a SOLAS 1974/1978 módosított III/20. Szabályának megfelelően történik.

13. Hajóelhagyási képzés és gyakorlat (R 19 + R 30)

B., C. ÉS D. KATEGÓRIÁJÚ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ HAJÓK:

1. A személyzet vészhelyzeti feladatokkal megbízott tagjainak már az utazás előtt ismerniük kell e feladatokat.

2. Hetente hajóelhagyási és tűzvédelmi gyakorlatot kell tartani.

A személyzet minden tagjának havonta legalább egyszer részt kell vennie egy hajóelhagyási és egy tűzvédelmi gyakorlaton. A személyzeti gyakorlatra az indulás előtt kerül sor, ha a megelőző hónapban a személyzet több mint 25 %-a nem vett részt a hajón tartott hajóelhagyási és tűzvédelmi gyakorlaton. Amikor a hajót egy nagyobb átalakítás vagy új személyzet felvétele után első alkalommal helyezik üzembe, a fent említett gyakorlatokat indulás előtt kell megtartani.

3. Minden hajóelhagyási gyakorlat a SOLAS 1974/1978 módosított III/19.3.3.1. szabályában előírt műveletekből áll, tekintettel az IMO MSC 1206., "Intézkedések mentőcsónak-balesetek megelőzésére" című körlevél iránymutatásaira.

4. A mentőcsónakokat és a készenléti mentőcsónakokat a SOLAS 1974/1978 módosított III/19. Szabálya 3.3.2., 3.3.3., 3.3.6. és 3.3.7. szabálya rendelkezéseinek megfelelően egymást követő gyakorlatok során vízre kell engedni.

A mentőcsónakok és készenléti mentőcsónakok vízre bocsátásának gyakorlatát előremenetben lévő hajón a művelet veszélyei miatt csak védett vizeken, egy ilyen műveletben jártas tiszt felügyelete alatt szabad végrehajtani, figyelembe véve az IMO A.624(15) határozatában ("Útmutatások az előremenetben lévő hajóról vízbe bocsátott mentőcsónakokkal és készenléti mentőcsónakokkal való gyakorlatozás vonatkozásában"), valamint A.771(18) határozatában ("Ajánlások a gyorsjáratú mentőcsónakok legénységének kiképzési követelményeinek vonatkozásában") megfogalmazott útmutatásokat.

A hajózási hatóság engedélyezheti, hogy a hajók ne bocsássanak vízre mentőcsónakot az egyik oldalon, ha a kikötőben a kikötési berendezéseik vagy a kereskedelmi tevékenységük jellege nem teszi lehetővé a vízre bocsátást azon az oldalon. Azonban e mentőcsónakot háromhavonta legalább egyszer le kell engedni, és legalább évente egyszer vízre kell bocsátani.

5. Ha a hajót tengeri evakuálási rendszerekkel szerelték fel, a gyakorlatoknak ki kell terjedniük SOLAS 1974/1978 módosított III/19.3.3.8. szabályában foglalt előírásokra is.

6. A gyülekezés és hajóelhagyás céljára szolgáló vészvilágítást minden egyes hajóelhagyási gyakorlat során ki kell próbálni.

7. A tűzvédelmi gyakorlatokat a SOLAS 1974/1978 III/19.3.4. módosított szabályának megfelelően kell elvégezni.

8. A személyzet tagjai a SOLAS 1974/1978 III/19.4. módosított szabályának megfelelően kapnak fedélzeti kiképzést és utasításokat.

IV. FEJEZET RÁDIÓ HÍRKÖZLÉS

1. Rádió távközlési berendezések

D. KATEGÓRIÁJÚ HAJÓK

1. A D. kategóriájú hajókat legalább az alábbiakkal kell felszerelni:

1.1. Továbbításra és fogadásra alkalmas URH rádió berendezés;

1.1.1. DSC a 156,525 MHz hullámhosszon (70. csatorna). Lehetővé kell tenni, hogy a hajó navigációs hídjáról vészjelzéseket lehessen leadni a 70. csatormán; és

1.1.2. rádiótelefon a 156,300 MHz (6. csatorna), 156,650 MHz (13. csatorna) és 156,800 MHz (16. csatorna) hullámhosszakon.

1.2. Az URH rádió berendezésnek is képesnek kell lennie általános rádiós távbeszélés átvitelére és fogadására.

1.3. Figyelembe kell venni a SOLAS 1974/1978 IV/7.1.1. és IV/8.2. szabályát."

2. melléklet a 69/2011. (XII. 5.) NFM rendelethez

„2. melléklet a 12/2002. (II. 7.) KöViM rendelethez

SZEMÉLYHAJÓ BIZTONSÁGI BIZONYÍTVÁNY PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE



Kiállítva a

Issued under the provisions of the

12/2002. (II. 7.) KöViM rendelet alapján

decree 12/2002. (II. 7.) KöViM of the Minister of Transport and Water Management

annak igazolásául, hogy az alábbiakban megnevezett hajó megfelel a fenti rendeletben foglalt követelményeknek, amely a személyhajókra vonatkozó biztonsági előírásokról és követelményekről szóló 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

and confirming compliance of the vessel named hereafter with the provisions of Directive 2009/45/EC of the European Parliament and of the Council on safety rules and standards for passenger ships implemented by the above mentioned decree

a Magyarország kormányának felhatalmazása alapján

under the authorization of the Government of HUNGARY

a Nemzeti Közlekedési Hatóság által.

by National Transport Authority.

a

by

[a 2/2004. (I.5.) GKM rendelet alapján a vízi járművek és úszó munkagépek megfelelőségének vizsgálatára, ellenőrzésére és tanúsítására kijelölt szervezet neve]

[full official designation of the competent organisation recognised under the provisions of decree 2/2004. (I. 5.) GKM of the Minister of Economy and Transport]

A hajó neve (Name of the ship)	A hajó azonosító jele számok és/vagy betűk (Distinctive numbers or letters)	Lajstromozási kikötője (Port of registry)	A szállítható személyek száma (Number of passengers)

IMO szám:

(IMO number:)

Hossz:

(Length:)

A gerincfektetés dátuma, vagy az az időpont, amikor a hajó az építés hasonló szakaszában volt:

(Date on which the keel was laid or ship was at a similar stage of construction:)

.....

Az első szemle ideje:

(Date of initial survey:)

A hajó kategóriája működési területe szerint: A), B), C) D)

(Class of ship in accordance with the sea area in which the ship is certified to operate:)

az alábbi korlátozások vagy további követelmények alá esik:

(Subject to following restrictions or additional requirements:)

(A bizonyítvány hátoldala)

ELSŐ SZEMLE
INITIAL SURVEY

Igazolás arról,

This is to certify,

1. hogy a hajó a 12/2002. (II. 7.) KöViM rendelet 10. §-a értelmében megvizsgálásra került, *(that the ship has been surveyed in accordance with Article 12 of Directive 2009/45/EC)*

2. hogy a szemle során megállapításra került, hogy a hajó teljes mértékben megfelel a 12/2002. (II. 7.) KöViM rendeletben foglalt követelményeknek, és *(that the survey showed that the ship fully complies with the requirements of Directive 2009/45/EC, and)*

3. hogy a 12/2002. (II. 7.) KöViM rendelet 9. § (3) bekezdése szerinti felhatalmazás alapján a hajó mentesül a rendelet alábbi követelményei alól *[that the ship is, under the authority conferred by Article 9(3) of Directive 2009/45/EC, exempted from the following requirements of the Directive]:*

.....
.....
.....

mentesítő feltételek, amennyiben van *(Conditions, if any, on which the exemptions are granted)*

.....
.....
.....

4. hogy a következő térfelosztási merülésvonalak kerültek kijelölésre *(that the following subdivision load lines have been assigned):*

A kijelölt és a hajó oldalán középen megjelölt térfelosztási merülésvonalak <i>Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (Regulation II-1/b/11)</i>	Szabadoldal (mm-ben) Freeboard (in mm)	Az eltérő hajózási körülményekre vonatkozó megjegyzések Remarks with regard to alternative service conditions
C.1		
C.2		
C.3		

A rendelet 10. §-a értelmében ez a bizonyítvány -ig (a következő felújítási szemle időpontja) érvényes.

(In accordance with Article 13.2 of Directive 2009/45/EC of the European Parliament and of the Council this certificate is valid until.)

Kiadva -n év hó napján.

(Place of issue of certificate)

(Date of issue)

.....

a bizonyítványt kiállító hatóság aláírás
(Signature of official issuing the certificate)

a kiállító hatóság bélyegzője
(Seal of issuing authority)

Amennyiben aláírásra kerül, a következő bekezdéssel egészül ki:

Alulírott kijelenti, hogy az említett lobogó szerinti állam teljes joggal felhatalmazta e Személyhajó Biztonsági Bizonyítvány kiállítására *(The undersigned declares that he is duly authorised by the said Flag State to issue this Passenger Ship Safety Certificate.)*

.....

(aláírás)
(Signature)

(A bizonyítvány következő oldala)

IDŐSZAKOS SZEMLÉK
PERIODICAL SURVEYS

Ezennel igazolom, hogy a rendelet 10. §-ában előírt időszakos szemle megtörtént, és a szemle eredményeként a hajó megfelel a rendeletben megfogalmazott követelménynek. *(This is to certify that a periodical survey as required by Article 12 of Directive 2009/45/EC has been carried out and that the survey showed that the ship was found to comply with all the relevant requirements of Council Directive 2009/45/EC.)*

Kelt: Dátum:

Place

Date

.....
A kiállító hatóság aláírása és/vagy bélyegzője
(Signature and/or seal of issuing authority)

Kelt: Dátum:

Place

Date

.....
A kiállító hatóság aláírása és/vagy bélyegzője
(Signature and/or seal of issuing authority)

Kelt: Dátum:

Place

Date

.....
A kiállító hatóság aláírása és/vagy bélyegzője
(Signature and/or seal of issuing authority)

Kelt: Dátum:

Place

Date

.....
A kiállító hatóság aláírása és/vagy bélyegzője
(Signature and/or seal of issuing authority)

FELSZERELÉSEK JEGYZÉKE SZEMÉLYHAJÓ BIZTONSÁGI BIZONYÍTVÁNYHOZ

E jegyzék a személyhajó biztonsági bizonyítvány állandó csatolmánya.

A FELSZERELÉSEKRŐL KÉSZÜLT, A 2009/45/EK EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI IRÁNYELV ELŐÍRÁSAINAK MEGFELELŐ JEGYZÉK

A hajó adatai

A hajó neve:	
Azonosító száma vagy betűjele:	
Szállítható utasok száma:	
A rádió-hírközlési berendezések működtetéséhez szükséges bizonyítványokkal rendelkező személyzet minimum létszáma:	

Életmentő berendezések adatai

1	Azon személyek száma, akik részére elegendő életmentő berendezés áll rendelkezésre:		
2	Mentőcsónakok és készenléti mentőcsónakok	A hajó bal oldalán	A hajó jobb oldalán
2.1	A mentőcsónakok összes darabszáma		
2.2	A mentőcsónakok által szállítható összlétszám		
2.3	Az LSA 4.5. szakaszának megfelelő mentőcsónakok összes darabszáma		
2.4	Az LSA 4.6. szakaszának megfelelő mentőcsónakok összes darabszáma		
2.5	Az LSA 4.7. szakaszának megfelelő mentőcsónakok összes darabszáma		
2.6	A fenti mentőcsónakok közül a motorizált mentőcsónakok száma		
2.7	A keresőfényekkel felszerelt mentőcsónakok száma		
2.8	A készenléti mentőcsónakok száma		
2.9	A mentőcsónakok fenti összes darabszámába beleszámolt vízi járművek száma		
3	Mentőtutajok	A hajó bal oldalán	A hajó jobb oldalán
3.1	A mentőtutajok összes darabszáma		
3.2	A mentőtutajok által szállítható összlétszám		
3.3	Azon mentőtutajok száma, amelyek engedélyezett vízre bocsátó berendezéseket igényelnek		
3.4	Azon mentőtutajok száma, amelyek nem igényelnek engedélyezett vízre bocsátó berendezéseket		

Életmentő berendezések adatai (folytatás)

4	Egyéni életmentő-felszerelések	
4.1	Mentőgyűrűk száma	
4.2	Felnőtt mentőmellények száma	
4.3	Gyermeamentőmellények száma	
4.4	Vízbemerülési ruházatok száma	
4.5	A mentőmellények követelményeinek megfelelő vízbemerülési ruházatok száma	
4.6	Kihűlés elleni védőeszközök száma ⁽¹⁾	
5	Pirotechnika	
5.1	Kötélkilövő készülékek	
5.2	Vészfáklyák	
6	Életmentési célú rádióberendezések	
6.1	Radartranszponderek száma	
6.2	Kétirányú URH adó-vevő készülékek száma	
⁽¹⁾ Az LSA szabályzatnak való megfelelés érdekében a mentőcsónakok, mentőtutajok és készenléti mentőcsónakok felszerelésébe beleszámított tételek kivételével.		

Rádió-hírközlési berendezések adatai

1	Elsődleges rendszerek	
1.1	URH rádióberendezés	
1.1.1	Digitális szelektív hívás (DSC) kódoló	
1.1.2	DSC őrszolgálati vevőkészülék	
1.1.3	Rádiótelefonok	
1.2	Középhullámú (MF) rádióberendezés	
1.2.1	Digitális szelektív hívás (DSC) kódoló	
1.2.2	DSC őrszolgálati vevőkészülék	
1.2.3	Rádiótelefonok	
1.3	Közép-/rövidhullámú (MF/HF) rádióberendezés	
1.3.1	Digitális szelektív hívás (DSC) kódoló	
1.3.2	DSC őrszolgálati vevőkészülék	
1.3.3	Rádiótelefonok	
1.3.4	Közvetlenül nyomtató rádiótávíró	
1.4	INMARSAT hajózási földi állomás	
2	Másodlagos vészjelzési eszközök	

Rádió-hírközlési berendezések adatai (folytatás)

3	Tengerészeti biztonsági információk vételére alkalmas berendezések	
3.1	NAVTEX-vevő	
3.2	EGC-vevő	
3.3	Rövidhullámú (HF) közvetlenül nyomtató rádiótávíró-vevő	
4	Műholdas vészhelyzeti pozíciójelző rádió-jeladó (EPIRB)	
4.1	COSPAS-SARSAT	
4.2	(INMARSAT)	
5	URH EPIRB	
6	A hajó radartranszpondere	

*Eljárásmódok működőképés rádió-berendezések biztosítására**(A IV/15.6. és 15.7 szabály alapján)*

7.1	A felszerelések kétszeres megléte	
7.2	Szárazföldi karbantartás	
7.3	Nyíltvízi karbantartási képesség	

A navigációs rendszerek és berendezések adatai

1.1	Hagyományos mágneses iránytű ⁽³⁾	
1.2	Tartalék mágneses iránytű ⁽³⁾	
1.3	Pörgettyűs tájoló ⁽³⁾	
1.4	Pörgettyűs tájoló menetirány-jelzésismétlője ⁽³⁾	
1.5	Pörgettyűs tájoló helyzet-jelzésismétlője ⁽³⁾	
1.6	Menetirány- vagy útvonal-ellenőrző rendszer ⁽³⁾	
1.7	Irányzós vonalzós vagy iránytűs helyzetmeghatározó ⁽³⁾	
1.8	A hajó menetirányának és helyzetének korrigálását szolgáló eszközök ⁽³⁾	
1.9	Mágneses menetirány-kijelző ⁽³⁾	
2.1	Hajózási térképek/elektronikus térképmegjelenítő és információs rendszer (ECDIS)	
2.2	Tartalék berendezés ECDIS meghibásodása esetére	
2.3	Hajózási kiadványok	

A navigációs rendszerek és berendezések adatai (folytatás)

3.1	Globális navigációs műholdrendszer, illetve földi rádiós navigációs rendszer vevőegysége ⁽²⁾ , ⁽³⁾	
3.2	9 GHz-es radar ⁽³⁾	
3.3	Másodlagos radar (3 GHz/9 GHz) ⁽²⁾ , ⁽³⁾	
3.4	Automatikus rádiólokációs helyzetértékelő rendszer (ARPA) ⁽³⁾	
3.5	Automata célkövető segédeszköz ⁽³⁾	
3.6	Másodlagos automata célkövető segédeszköz ⁽³⁾	
3.7	Elektronikus helyzetmeghatározási segédeszköz ⁽³⁾	
4	Automatikus azonosító rendszerek (AIS)	
5	Menetiró/egyszerűsített menetiró (VDR/S-VDR) ⁽²⁾	
6.1	Sebesség és távolság vízi mérésére alkalmas eszköz ⁽³⁾	
6.2	Sebesség és távolság felszín feletti mérésére alkalmas eszköz (előre és hátra) ⁽³⁾	
7	Visszhangkeltő berendezés ⁽³⁾	
8.1	A hajókormány, a csavarszárnnyak, a tolóerő, az emelkedési szög és a hajó működési állapotának kijelzői ⁽³⁾	
8.2	Fordulási sebesség-kijelző ⁽³⁾	
⁽²⁾ A nem kívánt rész törölendő. ⁽³⁾ A SOLAS 1974/1978 V/19. szabálya értelmében e követelmény teljesítésének alternatív módjai is lehetségesek. Ezen alternatív eszközöket külön jelezni kell.		

”

**A vidékfejlesztési miniszter 113/2011. (XII. 5.) VM rendelete
az elemek és akkumulátorok, illetve hulladékaik kezeléséről szóló
21/2008. (VIII. 30.) KvVM rendelet módosításáról**

A hulladékgazdálkodásról szóló 2000. évi XLIII. törvény 59. § (2) bekezdés c) pont cc) alpontban foglalt felhatalmazás alapján, az egyes miniszterek, valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkár feladat- és hatásköréről szóló 212/2010. (VII. 1.) Korm. rendelet 94. § k) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, a következőket rendelem el:

- 1. §** Az elemek és akkumulátorok, illetve hulladékaik kezeléséről szóló 21/2008. (VIII. 30.) KvVM rendelet
- a) 1. § (2) bekezdésében a „nemzetbiztonsági és úrkutatási célra használt készülékekben” szövegrész helyébe a „nemzetbiztonsági célra és a világűrben való felhasználásra tervezett készülékekben”,
- b) 5. § (5) bekezdésében a „kezelési célú exportja” szövegrész helyébe az „újrafeldolgozási célú exportja” szöveg lép.
- 2. §** (1) Ez a rendelet a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba, és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.
- (2) Ez a rendelet az elemekről és akkumulátorokról, valamint a hulladékelemekről és -akkumulátorokról, továbbá a 91/157/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. szeptember 6-i 2006/66/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikk (2) bekezdés b) pontjának, 15. cikk (2) bekezdésének való megfelelést szolgálja.

Dr. Fazekas Sándor s. k.,
vidékfejlesztési miniszter

**A vidékfejlesztési miniszter 114/2011. (XII. 5.) VM rendelete
a növényegészségügyi feladatok végrehajtásának részletes szabályairól szóló
7/2001. (I. 17.) FVM rendelet módosításáról**

Az élelmiszerláncról és hatósági felügyeletéről szóló 2008. évi XLVI. törvény 76. § (2) bekezdés 6. és 7. pontjában foglalt felhatalmazás alapján, az egyes miniszterek, valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkár feladat- és hatásköréről szóló 212/2010. (VII. 1.) Korm. rendelet 94. § c) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** A növényegészségügyi feladatok végrehajtásának részletes szabályairól szóló 7/2001. (I. 17.) FVM rendelet (a továbbiakban: R.) 2. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
- „(5) A (4) bekezdés szerinti együttműködés részletes feltételeit az MgSzH és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal által megkötött megállapodás tartalmazza.”
- 2. §** Az R. a következő 2/B. §-sal egészül ki:
- „2/B. § (1) Ha az MgSzH laboratóriumi kapacitása nem elegendő a növény-egészségügyi feladatokhoz kapcsolódó laboratóriumi vizsgálatok elvégzésére, e vizsgálati feladatokat eseti jelleggel – az élelmiszerlánc felügyeletért felelős miniszter egyetértésével – külön megállapodás alapján átruházhatja az adott vizsgálatra akkreditált nem állami laboratóriumra. E feladatok kizárólag olyan laboratóriumokra ruházhatóak át, amelyek megfelelnek a nem állami laboratóriumok engedélyezésének és működésének részletes szabályairól szóló miniszteri rendeletben foglalt feltételeknek.
- (2) Az (1) bekezdésben említett megállapodás tartalmazza az elvégzendő vizsgálatok számát, körét, valamint az elvégzésükre megállapított határidőt.
- (3) A nem állami laboratórium az átruházott feladatokat az MgSzH felügyelete mellett, pártatlanul köteles elvégezni, biztosítania kell a megfelelő minőséget, és e feladat elvégzése során tudomására jutott információkat harmadik fél részére nem adhatja át.

(4) A nem állami laboratórium tulajdonosa, alkalmazottja, illetve azok Polgári Törvénykönyv szerinti közeli hozzátartozója nem lehet az átruházandó feladat kimenetelében érdekelt személy vagy szervezet tulajdonosa, tagja vagy alkalmazottja, illetve azok közeli hozzátartozója. A nem állami laboratórium a feladat kimenetelében érdekelt személy vagy szervezet számára a vizsgálat időtartama alatt nem végezhet szolgáltató tevékenységet.

(5) A laboratórium vezetője köteles a (4) bekezdésben meghatározott összeférhetlenségi ok fennállását a hatósággal közölni. Amennyiben az összeférhetlenségi ok a feladat-átruházást követően jutott a felek tudomására, az MgSzH a feladat elvégzésére vonatkozó megbízást visszavonja."

3. § (1) Az R. 69. § (1) bekezdés o) pont 1. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[a Tanács 2000/29/EK irányelve (2000. május 22.) a növényeket vagy növényi termékeket károsító szervezeteknek a Közösségbe történő behurcolása és a Közösségen belüli elterjedése elleni védekezési intézkedésekről, valamint az azt módosító:]

„1. a Bizottság 2001/33/EK, 2002/28/EK, 2002/36/EK, 2003/22/EK, 2003/47/EK, 2003/116/EK, 2004/31/EK, 2004/70/EK, 2004/102/EK, 2005/16/EK, 2005/77/EK, 2006/14/EK, 2006/35/EK, 2007/41/EK, 2008/64/EK, 2008/109/EK, 2009/7/EK, 2009/118/EK és 2010/1/EU irányelve, valamint a Tanács 2002/89/EK, 2005/15/EK és 2009/143/EK irányelve,"

(2) Az R. 69. § (2) bekezdés 2. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Ez a rendelet a következő közösségi határozatoknak való megfelelést szolgálja:]

„2. a Bizottság 2002/499/EK határozata (2002. június 26.) a Koreai Köztársaságból származó, természetes vagy mesterségesen törpenövésű Chamaecyparis Spach, Juniperus L. és Pinus L. növényekre vonatkozó 2000/29/EK tanácsi irányelv egyes rendelkezéseitől való eltérések engedélyezéséről, valamint az azt módosító 2005/775/EK, 2007/432/EK és 2010/646/EU bizottsági határozat,"

(3) Az R. 69. § (2) bekezdés 4. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Ez a rendelet a következő közösségi határozatoknak való megfelelést szolgálja:]

„4. a Bizottság 2002/887/EK határozata (2002. november 8.) a Japánból származó, természetes vagy mesterséges módon törpenövésű Chamaecyparis Spach, Juniperus L. és Pinus L. növény tekintetében a 2000/29/EK tanácsi irányelv bizonyos előírásaitól való eltérés engedélyezéséről, valamint az azt módosító 2004/826/EK, 2006/915/EK, 2008/826/EK és 2010/645/EU bizottsági határozat,"

(4) Az R. 69. § (2) bekezdés 6. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Ez a rendelet a következő közösségi határozatoknak való megfelelést szolgálja:]

„6. a Bizottság 2004/4/EK határozata (2003. december 22.) a Pseudomonas solanacearum (Smith) Smith elterjedése elleni, Egyiptomra vonatkozó szükséghelyzeti intézkedések tagállamok által történő meghozatalának ideiglenes engedélyezéséről, valamint az azt módosító 2004/836/EK, 2005/840/EK, 2006/749/EK, 2007/842/EK, 2008/857/EK, 2009/839/EK és 2010/714/EU bizottsági határozat,"

(5) Az R. 69. § (2) bekezdés 15. és 16. pontja helyébe a következő rendelkezések lépnek:

[Ez a rendelet a következő közösségi határozatoknak való megfelelést szolgálja:]

„15. a Bizottság 2003/248/EK határozata (2003. április 9.) az Argentínából származó, vetőmagokon kívüli ültetésre szánt szamócapalánta (Fragaria L.) tekintetében a 2000/29/EK tanácsi irányelv bizonyos rendelkezéseitől való átmeneti eltéréseknek a tagállamok számára történő engedélyezéséről és az azt módosító 2007/212/EK és 2011/74/EU bizottsági határozat,

16. a Bizottság 2003/249/EK határozata (2003. április 9.) a Chiléből származó, vetőmagokon kívüli ültetésre szánt szamócapalánta (Fragaria L.) tekintetében a 2000/29/EK tanácsi irányelv bizonyos rendelkezéseitől való átmeneti eltéréseknek a tagállamok számára történő engedélyezéséről és az azt módosító 2007/221/EK és 2011/75/EU bizottsági határozat,"

(6) Az R. 69. § (2) bekezdés 18. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Ez a rendelet a következő közösségi határozatoknak való megfelelést szolgálja:]

„18. a Bizottság 2007/365/EK határozata (2007. május 25.) a Rhynchophorus ferrugineus (Olivier) Közösségbe történő behurcolásának és Közösségen belüli elterjedésének megelőzése elleni szükséghelyzeti intézkedésekről és az azt módosító 2008/776/EK és 2010/467/EU bizottsági határozat,"

(7) Az R. 69. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Ez a rendelet a Közösségben a meghatározott növény-egészségügyi kockázatoknak kitett védett övezetek elismeréséről szóló, 2008. július 4-i 690/2008/EK bizottsági rendelet, valamint az azt módosító, 2010. január 8-i 17/2010/EU, 2010. április 27-i 361/2010/EU és 2011. május 5-i 436/2011/EU bizottsági rendelet végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg."

4. § Az R. 7. számú melléklete e rendelet Melléklete szerint módosul.

5. § (1) Az R.

- a) 2. § (3) bekezdésében a „Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal Központ (a továbbiakban: MgSzH Központ), a Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal területi szervei (a továbbiakban: MgSzH területi szervei)” szövegrész helyébe a „Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal (a továbbiakban: MgSzH), a fővárosi és megyei kormányhivatal növény- és talajvédelmi igazgatósága (a továbbiakban: növény- és talajvédelmi igazgatóság)” szöveg,
- b) 2. § (4) bekezdésében az „A növényvédelmi hatóság” szövegrész helyébe az „Az MgSzH és a növény- és talajvédelmi igazgatóság” szöveg,
- c) 16. § (7) bekezdésében a „Szolgálat” szövegrész helyébe a „növény- és talajvédelmi igazgatóság” szöveg,
- d) 13. számú melléklet II. fejezet 1. és 2. ábrájában a „Megyei Növény- és Talajvédelmi Szolgálat” szövegrész helyébe a „Megyei Kormányhivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatósága” szöveg

lép.

(2) Az R.

- a) 2/A. §-ában, 3. § (6) bekezdésében, 13. § (1) és (3) bekezdésében, 14/A. § (1), (7) és (8) bekezdésében, 14/C. § (1) és (2) bekezdésében, 14/D. § (1) és (4) bekezdésében, 15. § (1), (3) és (5) bekezdésében, 16. § (1) és (3) bekezdésében, 18. § (1) bekezdésében, 20. § (5) bekezdésében, 21. § (1) bekezdésében, 24. § (1) bekezdésében, 25. §-ában, 33. § (7) bekezdésében, 34. §-ában, 35. § (1) bekezdésében, 36/G. § (3) bekezdésében, 42. § (6) bekezdésében, 44/B. § (1), (2) és (3) bekezdésében, 44/C. § (2) bekezdésében, 53. § (4) bekezdésében, 55. § (1) bekezdés a) pontjában, 55/B. § (6) bekezdésében, 62. §-át megelőző fejezet címében és a 62. § bevezető mondatában, 68. § (1) és (2) bekezdésében, 7. számú melléklet 1.1.2.4.2. pontjában, 1.1.2.7. pontjában, 1.2.1.3. pontjában, 1.2.1.4. pontjában, 1.2.1.6. pontjában, 1.2.1.7. pontjában, 1.2.1.10. pontjában, 1.2.2.3. pontjában, 1.2.2.4. pontjában, 1.2.2.5. pontjában, 1.2.2.6. pontjában, 1.2.2.7.1. pontjában, 1.2.2.7.2. pontjában, 8. számú melléklet I. fejezet 1., 3. és 4. pontjában, 9. számú melléklet 6.3. pontjában, 13. számú melléklet I. rész 2. pont f) alpontjában, 3.4.6. pontjában, 3.6.2. pontjában, 5.1. pontjában, 6.1. pontjában, II. rész 1. pontjában, 3. pont g), h) és i) alpontjában, 6.1. pontjában, 7.4. pontjában, 7.5. pontjában, 15. számú melléklet 2. pont d) alpontjában, 3.1. pont b) pontjában az „MgSzH Központ” szövegrész, 7. számú melléklet 1.3.2. pontjában az „MgSzH Központja” szövegrész helyébe az „MgSzH” szöveg,
- b) 14. § (3) bekezdésében, 14/D. § (3) bekezdésében, 55/B. § (7) bekezdésében, 58. § (2) bekezdésében, 5. számú melléklet A. rész II. szakasz 18.3. pont d) alpontjában és 18.4. pontjában az „MgSzH Központot” szövegrész helyébe az „MgSzH-t” szöveg,
- c) 14/A. § (3) bekezdés b) pontjában, 18. § (5) és (6) bekezdésében, 19. § (1) bekezdésében, 20. § (4) bekezdésében, 21. § (4) bekezdésében, 33. § (6) bekezdésében, 7. számú melléklet 1.1.2.6. pontjában az „MgSzH Központnak” szövegrész helyébe az „MgSzH-nak” szöveg

lép.

(3) Az R.

- a) 5. § (3) bekezdésében, 28. §-ában, 36. § (1) bekezdésének h) pontjában, 36/D. § (3) bekezdésében, 51. § (2) bekezdésében, 54. § (2) bekezdésében, 61. § (3) bekezdésében az „az MgSzH illetékes területi szervét” szövegrész, 5/B. § (7) bekezdésében, 51. § (4) bekezdésében, 51/A. § (3) bekezdésében, 8. számú melléklet I. fejezet 4. pontjában az „az MgSzH területi szervét” szövegrész helyébe az „a növény- és talajvédelmi igazgatóságot” szöveg,
- b) 6. §-ában, 9. §-ában, 11. § (1) bekezdésében, 12. §-ában, 14/D. § (4) bekezdésében, 17. § (1) bekezdés a) és b) pontjában, 18. § (1) és (2) bekezdésében, 22. § (7) bekezdésében, 23. § (1) bekezdésében, 29. § (3) bekezdésében, 31. § (2) bekezdésében, 33. § (3) és (10) bekezdésében, 36. § (1) bekezdés e) pontjában, 36/C. § a), b) és c) pontjában, 36/G. § (2) bekezdésében, 41. § (3) és (4) bekezdésében, 55/B. § (4), (5), (7) és (13) bekezdésében, 58. § (1) bekezdésében, 64. § b), c) és d) pontjában, 65. § b) pontjában, 67. § (8) bekezdésében, 68. § (3) bekezdésében, 7. számú melléklet 1.1.2.1. pontjában, 1.1.2.4. pontjában, 1.1.2.5. pontjában, 1.2.1.1. pont bevezető mondatában, 1.2.1.2. pont bevezető mondatában, 1.2.1.2. pont bg) alpontjában, 1.2.1.5. pontjában, 1.2.1.7. pont b) alpontjában, 1.2.1.9. pontjában, 1.2.1.9.1. pont b) alpontjában, 1.2.1.9.2. pont bevezető mondatában, 1.2.2.1. pont bevezető mondatában, 1.2.2.2. pontjában, 1.2.2.2.1. pont cg) alpontjában, 1.2.2.2.2. pont bevezető mondatában, 1.2.2.2.3. pont bevezető mondatában, 1.2.2.5. pontjában, 1.2.2.8. pontjában, 1.2.2.10. pontjában, 1.2.2.10.1. pont b) és d) alpontjában, 1.2.3.4. pontjában, 1.2.3.7. pontjában, 8. számú melléklet I. fejezet 1. pont b) és c) alpontjában, 9. számú melléklet 6.1., 6.2., és 13. pontjában, valamint 23.

- számú melléklet III. fejezet b) pontjában az „az MgSzH területi szerve” szövegrész, 14. § (3) bekezdésében, 14/A. § (5) bekezdésében, 19. § (1) bekezdésében, 36/D. § (3) bekezdésében, 36/G. § (9) és (10) bekezdésében, 48. § (2) bekezdésében, 55. § (1) bekezdés a) pontjában és (3) bekezdésében, 55/A. § (1) és (2) bekezdésében, 7. számú melléklet 1.1.9.2. pontjában, 1.1.9.3. pontjában, 1.1.9.4. pontjában, 1.1.9.5. pontjában, 1.1.9.6. pontjában, 1.1.9.7. pontjában, 1.3.6. pontjában, 9. számú melléklet 8.1. pontjában az „az MgSzH illetékes területi szerve” szövegrész, 36. § (1) bekezdésének g) pontjában, 58. § (5) bekezdésében, 65. § a) pontjában, 67. § (7) bekezdésében az „az MgSzH területi szervének” szövegrész, 50/A. § (1) és (3) bekezdésében, 7. számú melléklet 1.1.2.5.1. pontjában az „az MgSzH illetékes területi szervének” szövegrész, 7. számú melléklet 1.2.1.4. pontjában az „az MgSzH területi szerve(i)” szövegrész, 9. számú melléklet 7.2., 9.2., 9.3., 10.2. pontjában az „MgSzH területi szerve” szövegrész helyébe az „a növény- és talajvédelmi igazgatóság” szöveg,
- c) 14/A. § (3) bekezdésének b) pontjában, az „az MgSzH illetékes területi szervei” szövegrész, 62. § a), b) és f) pontjában, 15. számú melléklet 2. pont d) alpontjában, 3.1. pont b) alpontjában, 25. számú melléklet 3.1. pont b) alpontjában az „az MgSzH területi szervei” szövegrész helyébe az „a növény- és talajvédelmi igazgatóságok” szöveg,
- d) 14/D. § (1) bekezdésében, 9. számú melléklet 11.1., 11.2., 12. és 13. pontjában az „az MgSzH illetékes területi szervénél” szövegrész helyébe az „a növény- és talajvédelmi igazgatóságnál” szöveg,
- e) 10. § (1) bekezdésében, 14/D. § (3) bekezdésében, 22. § (2) bekezdésében, 31. § (1) bekezdésében, 51. § (2) bekezdésében, 56. § (1) bekezdésében, 7. számú melléklet 1.2.1.1. pont a) alpontjában, 1.2.1.7. pont bc) alpontjában, 1.2.2.1. pont a) alpontjában, 1.2.2.8. pont ac) és bb) alpontjában, 15. számú melléklet 2. pont bevezető mondatában az „az MgSzH területi szervének” szövegrész, 18. § (6) bekezdésében, 44/B. § (3) bekezdésében, 55/A. § (1) bekezdésében, 59. § (1) bekezdésében, 9. számú melléklet 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7.1., 8.1., 9.1. és 10.1. pontjában az „az MgSzH illetékes területi szervének” szövegrész helyébe az „a növény- és talajvédelmi igazgatóságnak” szöveg,
- f) 14/D. § (3) bekezdésében, 33. § (4), (5) és (6) bekezdésében, 34. §-ában, 36. § (2) és (3) bekezdésében, 36/G. § (2) és (10) bekezdésében, 44/B. § (1) bekezdésében, 51/A. § (4) bekezdésében, 55/B. § (1) bekezdésében, 7. számú melléklet 1.2.1.6. pont a) és c) alpontjában, 1.2.1.7. pont a) alpontjában, 1.2.1.8. pontjában, 1.2.2.6. pontjában, 1.2.2.8. pontjában, 1.2.2.9. pontjában, 1.2.2.10.1. pont c) alpontjában, 1.2.2.10.2. pont a), b) és c) pontjában, 8. számú melléklet I. fejezet 3., 5. és 6. pontjában, 9. számú melléklet 1., 2., 3., 4., 5., 6.2., 7.1., 9.1., 10.1., 11.1., 11.2., 12. és 13. pontjában, 25. számú melléklet 3.4. pontjában az „Az MgSzH területi szerve” szövegrész, 55/B. § (7) és (11) bekezdésében, 9. számú melléklet 8.1. és 8.2.7. pontjában az „Az MgSzH illetékes területi szerve” szövegrész helyébe az „A növény- és talajvédelmi igazgatóság” szöveg,
- g) 18. § (4) bekezdésében az „MgSzH területi szervét” szövegrész helyébe a „növény- és talajvédelmi igazgatóságot” szöveg,
- h) 18. § (5) és (6) bekezdésében, 21. § (1) bekezdésében az „MgSzH területi szervének” szövegrész helyébe a „növény- és talajvédelmi igazgatóságnak” szöveg,
- i) 19. § (1) és (3) bekezdésében, 36/E. § (4) bekezdés c) pontjában, 55/B. § (12) bekezdésében az „MgSzH területi szerve” szövegrész, 55/B. § (4) bekezdésében, az „MgSzH területi szervének” szövegrész helyébe a „növény- és talajvédelmi igazgatóság” szöveg,
- j) 21. § (4) bekezdésében az „MgSzH területi szervéhez” szövegrész helyébe a „növény- és talajvédelmi igazgatósághoz” szöveg,
- k) 21. § (4) bekezdésében, 33. § (1) bekezdésében, 56. § (2) bekezdésében, 15. számú melléklet 3. pontjában az „Az MgSzH területi szervének” szövegrész helyébe az „A növény- és talajvédelmi igazgatóságnak” szöveg,
- l) 31. § (2) bekezdésében, 36. § (1) bekezdés d) és f) pontjában az „az MgSzH területi szervével” szövegrész helyébe az „a növény- és talajvédelmi igazgatósággal” szöveg,
- m) 36/G. § (3) bekezdésében, 44/B. § (2) bekezdésében, az „az MgSzH területi szervétől” szövegrész helyébe az „a növény- és talajvédelmi igazgatóságtól” szöveg,
- n) 55/B. § (2) bekezdésében az „az MgSzH illetékes területi szervéhez” szövegrész, 59. § (1) bekezdésében az „az MgSzH területi szervéhez” szövegrész helyébe az „a növény- és talajvédelmi igazgatósághoz” szöveg,
- o) 7. számú melléklet 1.1.2.6. pontjában az „Az MgSzH területi szerveinek” szövegrész helyébe az „A növény- és talajvédelmi igazgatóságoknak” szöveg,
- p) 20. § (1) bekezdésében az „az MgSzH – a növényi hulladék keletkezésének helye szerint illetékes – területi szerve” szövegrész helyébe az „a növényi hulladék keletkezésének helye szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóság” szöveg, az „az MgSzH – a megsemmisítés helye szerint illetékes – területi szervét” szövegrész

helyébe az „a megsemmisítés helye szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóságot” szöveg, 20. § (2) bekezdésében az „az MgSzH – a káresemény helye szerint illetékes – területi szerve” szövegrész helyébe az „a káresemény helye szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóság” szöveg, 20. § (4) bekezdésében az „ártalmatlanná tételt elrendelő, az MgSzH területi szervének” szövegrész helyébe az „ártalmatlanná tételt elrendelő növény- és talajvédelmi igazgatóságnak” szöveg, az „Az MgSzH – a növényi hulladék keletkezési helye szerint illetékes – területi szervének” szövegrész helyébe az „A növényi hulladék keletkezési helye szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóság” szöveg, 39. § (1) bekezdésében az „az MgSzH – feladás helye szerint illetékes – területi szervétől” szövegrész helyébe az „a feladás helye szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóságtól” szöveg, 55. § (2) bekezdésében az „az MgSzH rendeltetési helye szerint illetékes területi szervének telephelye vagy az MgSzH területi szervének illetékességi területén” szövegrész helyébe az „a rendeltetési helye szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóság telephelye vagy a növény- és talajvédelmi igazgatóság illetékességi területén” szöveg, 55/B. § (8) bekezdésében az „az MgSzH rendeltetési helye szerint illetékes területi szervét” szövegrész helyébe az „a rendeltetési helye szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóságot” szöveg, 55/B. § (10) bekezdésében az „MgSzH az engedélyezett ellenőrzési helye szerint illetékes területi szervét” szövegrész helyébe az „engedélyezett ellenőrzési helye szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóságot” szöveg, 57. § (1) bekezdésében az „az MgSzH rendeltetési címe szerint illetékes területi szervének” szövegrész helyébe az „a rendeltetési címe szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóságnak” szöveg, 57. § (2) bekezdésében az „az MgSzH határállomás helye szerint illetékes területi szerve” szövegrész helyébe az „a határállomás helye szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóság” szöveg, 59. § (2) bekezdésében az „az MgSzH lakóhelye szerint illetékes területi szervétől” szövegrész helyébe az „a lakóhelye szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóságtól” szöveg, 60. § (1) bekezdésében az „az MgSzH kilépő növényegészségügyi határállomás helye szerint illetékes területi szervét” szövegrész helyébe az „a kilépő növényegészségügyi határállomás helye szerint illetékes növény- és talajvédelmi igazgatóságot” szöveg

lép.

6. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba, és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

7. § Ez a rendelet az Európai Unió következő jogi aktusainak való megfelelést szolgálja:

- a) a Tanács 2009/143/EK irányelve (2009. november 26.) a 2000/29/EK irányelvnek a laboratóriumi vizsgálatok végzésének átruházása tekintetében történő módosításáról,
- b) a Bizottság 2010/467/EU határozata (2010. augusztus 17.) a 2007/365/EK határozatnak a fogékony növények vonatkozásában és a *Rhynchophorus ferrugineus* (Olivier) jelenlétének kimutatása esetén elrendelendő intézkedések tekintetében történő módosításáról,
- c) a Bizottság 2010/645/EU határozata (2010. október 26.) a 2002/887/EK határozat hatályának a Japánból származó, természetes vagy mesterséges módon törpenövésű *Chamaecyparis Spach*, *Juniperus L.* és *Pinus L.* növény tekintetében történő meghosszabbításáról,
- d) a Bizottság 2010/646/EU határozata (2010. október 26.) a 2002/499/EK határozat hatályának a Koreai Köztársaságból származó, természetes vagy mesterséges módon törpenövésű *Chamaecyparis Spach*, *Juniperus L.* és *Pinus L.* növény tekintetében történő meghosszabbításáról,
- e) a Bizottság 2010/714/EU határozata (2010. november 25.) a *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith elterjedése elleni, Egyiptomra vonatkozó szükséghelyzeti intézkedések tagállamok által történő meghozatalának ideiglenes engedélyezéséről szóló 2004/4/EK határozat módosításáról,
- f) a Bizottság 2011/74/EU határozata (2011. február 2.) az Argentínából származó, vetőmagokon kívüli, ültetésre szánt számocephalánta (*Fragaria L.*) tekintetében a 2000/29/EK tanácsi irányelv bizonyos rendelkezéseitől való átmeneti eltérésekről szóló 2003/248/EK határozatnak az eltérések időtartamának meghosszabbítása vonatkozásában történő módosításáról,
- g) a Bizottság 2011/75/EU határozata (2011. február 2.) a Chiléből származó, vetőmagokon kívüli, ültetésre szánt számocephalánta (*Fragaria L.*) tekintetében a 2000/29/EK tanácsi irányelv bizonyos rendelkezéseitől való átmeneti eltérésekről szóló 2003/249/EK határozatnak az eltérések időtartamának meghosszabbítása vonatkozásában történő módosításáról,

- h) a Bizottság 436/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. május 5.) a Közösségben a meghatározott növény-egészségügyi kockázatoknak kitett védett övezetek elismeréséről szóló 690/2008/EK rendelet módosításáról.

Dr. Fazekas Sándor s. k.,
vidékfejlesztési miniszter

Melléklet a 114/2011. (XII. 5.) VM rendelethez

Az R. 7. számú mellékletének 1.1. pontja a következő 1.1.13. alponttal egészül ki:

„1.1.13. *Rhynchophorus ferrugineus* (Olivier)

1.1.13.1. Az 5. számú melléklet A része II. szakaszának 23.1. pontjában meghatározott fogékony növényfajok *Rhynchophorus ferrugineus* károsítóval való fertőzésének észlelése esetén a területet, a tárolóhelyet, a növényállományt és a növényanyagot zárlat alá kell helyezni. A fertőzött növényeket, növényállományt hatósági felügyelet mellett meg kell semmisíteni. A fertőzés észlelésének helyszínén és annak környezetében fokozott növény-egészségügyi ellenőrzést kell végezni.”

IX. Határozatok Tára

Az Országos Választási Bizottság 192/2011. (XII. 5.) OVB határozata

Az Országos Választási Bizottság – 2011. november 29-én megtartott ülésén – a választási eljárásról szóló 1997. évi C. törvény (a továbbiakban: Ve.) 124/A. § (3) bekezdés b) pontjában foglalt hatáskörében eljárva S. M. magánszemély (a továbbiakban: beadványozó) által benyújtott országos népszavazási kezdeményezés tárgyában meghozta a következő

határozatot:

Az Országos Választási Bizottság az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

A határozat ellen – a Magyar Közlönyben való közzétételét követő 15 napon belül – az Alkotmánybírósághoz címzett kifogást lehet benyújtani az Országos Választási Bizottságnál (1051 Budapest, Arany J. u. 25.; levélcím: 1357 Budapest, Pf. 2; fax: 06-1-7950-143).

Indokolás

- I. A beadványozó 2011. november 7-én aláírásgyűjtő ív mintapéldányát nyújtotta be az Országos Választási Bizottsághoz az országos népszavazásról és népi kezdeményezésről szóló 1998. évi III. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 2. §-a szerinti hitelesítés céljából. Az aláírásgyűjtő íven a következő kérdés szerepelt:
„– Egyetért Ön azzal, hogy Magyarország államadósságának visszafizetéséért a hitelfelvételekben érintett politikusok, és az állami vagyon kiadásában résztvevő személyek legyenek korlátlanul és egyetemlegesen felelősek?”
Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy az országos népszavazáson feltenni kívánt kérdés nem felel meg az Nsztv. 13. § (1) bekezdésében foglalt egyértelműség követelményének. Az egyértelműség követelménye azt jelenti, hogy a népszavazásra szánt kérdésnek egyértelműen megválaszolhatónak kell lennie. Ahhoz, hogy a választópolgár a népszavazásra feltett kérdésre egyértelműen tudjon válaszolni, az szükséges, hogy a kérdés világos és kizárólag egyféleképpen értelmezhető legyen, a kérdésre igennel vagy nemmel lehessen felelni.
Az Országos Választási Bizottság megállapította, hogy a kérdés ebben a megfogalmazásban nem tesz eleget az egyértelműség fenti követelményének. Sem a választópolgárok, sem a jogalkotó számára nem derül ki a kérdésből pontosan, hogy a hitelfelvételekben és az állami vagyon kiadásában részt vevő személyek milyen felelősségét kellene vizsgálni, pontosan milyen személyi kört érintene a felelősségre vonás, továbbá nem egyértelmű az sem, hogy a kezdeményező milyen érintettségénél és hol húzná meg a felelősség határát.
Ezen felül a kérdés megfogalmazásában mind a választópolgárok, mind a jogalkotó számára meghatározhatatlan és pontatlan kifejezéseket tartalmaz: „hitelfeltételekben érintett politikusok” vagy az „állami vagyon kiadásában”.
Az Országos Választási Bizottság álláspontja szerint továbbá a népszavazásra feltenni kívánt kérdés valójában több részkérdést von egységbe, amelyek külön-külön is megválaszolhatók, így a választópolgárnak nincs lehetősége megkülönböztetést tenni, és részkérdésenként véleményt nyilvánítani a kezdeményezésről. A népszavazásra feltenni kívánt kérdésnek egyértelműen eldönthetőnek kell lennie, arra a választópolgárnak igennel vagy nemmel kell tudnia válaszolni.
Fentiek értelmében a népszavazásra feltenni kívánt kérdés nem felel meg a törvényben foglalt követelményeknek, így az Országos Választási Bizottság az Nsztv. 10. § c) pontja értelmében az aláírásgyűjtő ív hitelesítését megtagadja.
- II. A határozat az Nsztv. 2. §-án, 10. § c) pontján, 13. § (1) bekezdésén, a jogorvoslatról szóló tájékoztatás a Ve. 130. §-ának (1) bekezdésén alapul.

Dr. Bordás Vilmos s. k.,
az Országos Választási Bizottság elnöke

Az Országos Választási Bizottság 193/2011. (XII. 5.) OVB határozata

Az Országos Választási Bizottság – 2011. november 29-én megtartott ülésén – a választási eljárásról szóló 1997. évi C. törvény (a továbbiakban: Ve.) 124/A. § (3) bekezdés b) pontjában foglalt hatáskörében eljárva D. Zs. magánszemély (a továbbiakban: beadványozó) által benyújtott országos népszavazási kezdeményezés tárgyában meghozta a következő

határozatot:

Az Országos Választási Bizottság az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

A határozat ellen – a Magyar Közlönyben való közzétételét követő 15 napon belül – az Alkotmánybírósághoz címzett kifogást lehet benyújtani az Országos Választási Bizottságnál (1051 Budapest, Arany J. u. 25.; levélcím: 1357 Budapest, Pf. 2; fax: 06-1-7950-143).

Indokolás

- I. A beadványozó 2011. november 14-én aláírásgyűjtő ív mintapéldányát nyújtotta be az Országos Választási Bizottsághoz az országos népszavazásról és népi kezdeményezésről szóló 1998. évi III. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 2. §-a szerinti hitelesítés céljából. Az aláírásgyűjtő íven a következő kérdés szerepelt:
„Egyetért-e Ön azzal, hogy Magyarországon az Országos Választási Bizottság létszáma kettő fő legyen?”
Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a kezdeményezés a Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény (a továbbiakban: Alkotmány) 28/C. § (5) bekezdésének d) pontjának tiltó rendelkezésébe ütközik, amely szerint nem lehet országos népszavazást tartani az Országgyűlés hatáskörébe tartozó személyi és szervezetalakítási (-átalakítási, -megszüntetési) kérdésekről.
Az Országgyűlés a döntési jogkörébe tartozó szervezetalakító kérdésekről számos formában és minőségben dönthet. Az Országgyűlés szervezetalakító hatalma kiterjed a szervezetén kívüli egyes intézmények szabályozására. Az Alkotmány szervezetalakítás alatt nem csupán valamely szerv belső szervezetének megállapítását érti, hanem valamely szerv létrehozását vagy átalakítást is [25/2004. (VII. 7.) ABH]. Az Alkotmány 28/C. § (5) bekezdésének d) pontja a belső és a külső szervezetalakítás tekintetében is kizárja az országos népszavazást.
Az Országos Választási Bizottság álláspontja szerint a kezdeményezés tárgyában tartott eredményes népszavazás egy olyan jellegű szervezet-átalakításra kötelezné az Országgyűlést, mely megváltoztatná az Országos Választási Bizottság eredeti funkcióját, ellehetetlenítené működését, ezáltal funkciójának kiüresedését idézné elő.
Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a kérdésben nem lehet országos népszavazást tartani, így a Bizottság az Nsztv. 10. § b) pontja értelmében az aláírásgyűjtő ív hitelesítését megtagadja.
- II. A határozat az Alkotmány 28/C. § (5) bekezdés d) pontján, az Nsztv. 2. §-án, 10. § b) pontján, a jogorvoslatról szóló tájékoztatás a Ve. 130. §-ának (1) bekezdésén alapul.

Dr. Bordás Vilmos s. k.,
az Országos Választási Bizottság elnöke

Az Országos Választási Bizottság 194/2011. (XII. 5.) OVB határozata

Az Országos Választási Bizottság – 2011. november 29-én megtartott ülésén – a választási eljárásról szóló 1997. évi C. törvény (a továbbiakban: Ve.) 124/A. § (3) bekezdés b) pontjában foglalt hatáskörében eljárva D. Zs. magánszemély (a továbbiakban: beadványozó) által benyújtott országos népszavazási kezdeményezés tárgyában meghozta a következő

határozatot:

Az Országos Választási Bizottság az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

A határozat ellen – a Magyar Közlönyben való közzétételét követő 15 napon belül – az Alkotmánybírósághoz címzett kifogást lehet benyújtani az Országos Választási Bizottságnál (1051 Budapest, Arany J. u. 25.; levélcím: 1357 Budapest, Pf. 2; fax: 06-1-7950-143).

Indokolás

- I. A beadványozó 2011. november 14-én aláírásgyűjtő ív mintapéldányát nyújtotta be az Országos Választási Bizottsághoz az országos népszavazásról és népi kezdeményezésről szóló 1998. évi III. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 2. §-a szerinti hitelesítés céljából. Az aláírásgyűjtő íven a következő kérdés szerepelt:

„Egyetért-e Ön azzal, hogy Magyarországon a közterületen történő parkolásért ne lehessen díjat szedni?”

A Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény (a továbbiakban: Alkotmány) 28/B. § (1) bekezdésében foglaltak szerint országos népszavazás tárgya az Országgyűlés hatáskörébe tartozó kérdés lehet, míg az Nsztv. 10. § a) pontjában foglaltak szerint az Országos Választási Bizottság megtagadja az aláírásgyűjtő ív hitelesítését, ha a kérdés nem tartozik az Országgyűlés hatáskörébe.

Az Országos Választási Bizottság álláspontja szerint a kérdés nem bocsátható népszavazásra, mert az Alkotmány 28/B. § (1) bekezdésében, illetőleg az Nsztv. 10. § a) pontjában foglalt tilalomba ütközik.

„Az Alkotmány 44/A. § (2) bekezdése szerint az önkormányzat rendeletalkotási joga önkormányzati alapjog. Az alapjogot a helyi közutak és közterületek fenntartása tekintetében a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény (a továbbiakban: Ötv.) 8. § (1) és (4) bekezdése konkretizálja, míg az Ötv. 16. § (1) bekezdése a rendelet-alkotási jogkört „a törvény által nem szabályozott helyi társadalmi viszonyok”, illetve törvény rendelkezéseinek végrehajtása körében teszi lehetővé. Az Alkotmánybíróság korábbi határozatában leszögezte, hogy a parkolás nem más, mint „a közterület közlekedési célú használata”, amely használattal összefüggésben az önkormányzat, mint a közút kezelője állapítja meg a használat díját [137/2010. (VII. 8.) AB határozat].”

Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a közterület jelentős része önkormányzati tulajdonban van, az Ötv. 79. §-ának (2) bekezdése alapján az önkormányzat törzsvagyonának részét képezi. Az Alkotmány 13. § (1) bekezdése szerint a Magyar Köztársaság biztosítja a tulajdonhoz való jogot. Az Alkotmány 44/A. § (1) bekezdésének b) pontja alapján az önkormányzati tulajdon tekintetében a tulajdonost megillető jogokat a helyi képviselőtestület gyakorolja. Fentiekből következően az Alkotmány alapján önkormányzati hatáskör az önkormányzat tulajdonában álló közterülettel való rendelkezés.

Az Országos Választási Bizottság álláspontja szerint egy eredményes népszavazás olyan jogalkotási kötelezettséget róna az Országgyűlésre, amely a közterületekhez kapcsolódó tulajdonosi jogokat korlátozná, elvonná az önkormányzat Alkotmányban biztosított hatáskörét. Ezáltal lényegileg korlátozná az önkormányzatoknak az Alkotmány 44/A. § (1) bekezdésének a) pontjában szabályozott önálló szabályozáshoz és önálló igazgatáshoz való jogát és a b) pontjában meghatározott tulajdonost megillető jogait.

Az Országos Választási Bizottság álláspontja szerint, a kérdés alapján tartott eredményes népszavazás az Alkotmány módosítását eredményezné. Az Alkotmánybíróság több határozatában is [2/1993. (I. 22.) AB, 25/1999. (VII. 7.) AB, 28/1999. (X. 6.) AB, 40/1999. (XII. 21.) AB, 50/2001. (XI. 29.) AB, 48/2003. (X. 27.) AB határozatok] kifejtett következetes gyakorlatára tekintettel az Alkotmány nem módosítható választópolgári kezdeményezésre induló népszavazással, alkotmánymódosítás csak az Alkotmányban előírt eljárási rendben [Alkotmány 24. § (3) bekezdés] történhet.

Az Országos Választási Bizottság az Nsztv. 10. § a) pontja alapján, mivel a kérdés nem tartozik az Országgyűlés hatáskörébe, a 10. § b) pontja alapján, mivel a kérdésben nem lehet országos népszavazást tartani, az aláírásgyűjtő ív hitelesítésének megtagadásáról döntött.

- II. A határozat az Alkotmány 13. § (1) bekezdésén, 24. § (3) bekezdésén, 28/B. § (1) bekezdésén, 44/A. § (1) bekezdés a) és b) pontján, az Ötv. 8. § (1) és (4) bekezdéseiben, 16. § (1) bekezdésén és 79. § (2) bekezdésén, az Nsztv. 2. §-án, 10. § a) és b) pontján, a jogorvoslatról szóló tájékoztatás a Ve. 130. §-ának (1) bekezdésén alapul.

Dr. Bordás Vilmos s. k.,
az Országos Választási Bizottság elnöke

Az Országos Választási Bizottság 195/2011. (XII. 5.) OVB határozata

Az Országos Választási Bizottság – 2011. november 29-én megtartott ülésén – a választási eljárásról szóló 1997. évi C. törvény (a továbbiakban: Ve.) 124/A. § (3) bekezdés b) pontjában foglalt hatáskörében eljárva D. Zs. magánszemély (a továbbiakban: beadványozó) által benyújtott országos népszavazási kezdeményezés tárgyában meghozta a következő

határozatot:

Az Országos Választási Bizottság az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

A határozat ellen – a Magyar Közlönyben való közzétételét követő 15 napon belül – az Alkotmánybírósághoz címzett kifogást lehet benyújtani az Országos Választási Bizottságnál (1051 Budapest, Arany J. u. 25.; levélcím: 1357 Budapest, Pf. 2; fax: 06-1-7950-143).

Indokolás

- I. A beadványozó 2011. november 14-én aláírásgyűjtő ív mintapéldányát nyújtotta be az Országos Választási Bizottsághoz az országos népszavazásról és népi kezdeményezésről szóló 1998. évi III. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 2. §-a szerinti hitelesítés céljából. Az aláírásgyűjtő íven a következő kérdés szerepelt:
- „Egyetért-e Ön azzal, hogy Magyarországon bármilyen megfogalmazású kérdés népszavazásra bocsátható legyen?”*
- A Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény (a továbbiakban: Alkotmány) 28/C. § (5) bekezdés c) pontja szerint: „Nem lehet országos népszavazást tartani: az Alkotmány népszavazásról, népi kezdeményezésről szóló rendelkezéseiről.” Az Országos Választási Bizottság megállapította, hogy a kérdés az Alkotmány népszavazási rendelkezéseinek módosításra irányul, így tételesen beleütközik az Alkotmány által előírt tilalomba. Az Alkotmánybíróság több határozatában is [2/1993. (I. 22.) AB, 25/1999. (VII. 7.) AB, 28/1999. (X. 6.) AB, 40/1999. (XII. 21.) AB, 50/2001. (XI. 29.) AB, 48/2003. (X. 27.) AB határozatok] leszögezte, hogy az Alkotmány módosítása, csak az Alkotmányban előírt eljárási rendben, az Alkotmány által feljogosított alkotmányozó hatalom által [Alkotmány 24. § (3) bekezdés] történhet.
- Fentiek értelmében a népszavazásra feltenni kívánt kérdésben nem lehet országos népszavazást tartani, így az Országos Választási Bizottság az Nsztv. 10. § b) pontja értelmében az aláírásgyűjtő ív hitelesítését megtagadja.
- II. A határozat az Alkotmány 24. § (3) bekezdésén, 28/C. § (5) bekezdésének c) pontján, az Nsztv. 2. §-án, 10. § b) pontján, a jogorvoslatról szóló tájékoztatás a Ve. 130. §-ának (1) bekezdésén alapul.

Dr. Bordás Vilmos s. k.,
az Országos Választási Bizottság elnöke

Az Országos Választási Bizottság 196/2011. (XII. 5.) OVB határozata

Az Országos Választási Bizottság – 2011. november 29-én megtartott ülésén – a választási eljárásról szóló 1997. évi C. törvény (a továbbiakban: Ve.) 124/A. § (3) bekezdés b) pontjában foglalt hatáskörében eljárva Sz. I. magánszemély (a továbbiakban: beadványozó) által benyújtott országos népszavazási kezdeményezés tárgyában meghozta a következő

határozatot:

Az Országos Választási Bizottság az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

A határozat ellen – a Magyar Közlönyben való közzétételét követő 15 napon belül – az Alkotmánybírósághoz címzett kifogást lehet benyújtani az Országos Választási Bizottságnál (1051 Budapest, Arany J. u. 25.; levélcím: 1357 Budapest, Pf. 2; fax: 06-1-7950-143).

Indokolás

- I. A beadványozó 2011. november 16-án aláírásgyűjtő ív mintapéldányát nyújtotta be az Országos Választási Bizottsághoz az országos népszavazásról és népi kezdeményezésről szóló 1998. évi III. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 2. §-a szerinti hitelesítés céljából. Az aláírásgyűjtő íven a következő kérdés szerepelt:

„Egyetért-e Ön azzal, hogy annál a munkáltatónál, amelynél a szakszervezet Kollektív Szerződést köt, a nem szakszervezeti tagok – mivel a Kollektív Szerződés előnyei rájuk is vonatkoznak – bérük legalább fél százalékkal járuljanak hozzá a szerződést kötő szakszervezet működéséhez, azt a munkáltató legyen köteles levonni és átutalni a szakszervezet számlájára?”

Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a kezdeményezésben foglalt kérdés nem felel meg az Nsztv. 13. § (1) bekezdésében foglalt egyértelműség követelményének. Az egyértelműség követelménye azt jelenti, hogy a népszavazásra szánt kérdésnek egyértelműen megválaszolhatónak kell lennie. Ahhoz, hogy a választópolgár a népszavazásra feltett kérdésre egyértelműen tudjon válaszolni az szükséges, hogy a kérdés világos és kizárólag egyféleképpen értelmezhető legyen, a kérdésre „igen”-nel vagy „nem”-mel lehessen felelni. A kérdés egyértelműségének megállapításakor továbbá azt is vizsgálni kell, hogy a népszavazás eredménye alapján az Országgyűlés – az akkor hatályban lévő jogszabályok szerint – el tudja-e dönteni, hogy terheli-e jogalkotási kötelezettség, és ha igen, milyen jogalkotásra köteles.

Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a kezdeményezésben feltenni kívánt kérdés megfogalmazása nem egyértelmű, mivel a kérdés megfogalmazása a magyar nyelvtan szabályainak nem felel meg, a mondat egyes alkotó elemei hiányoznak, ezért azok egymással nyelvtani és logikai összefüggésben nincsenek, ezáltal annak pontos tartalma nem állapítható meg.

Az Országos Választási Bizottság megállapítja továbbá, hogy a népszavazásra feltenni kívánt kérdés valójában számos kérdést von egybe, amelyek külön-külön is megválaszolhatók. A kezdeményezés vonatkozik egyrészt a nem szakszervezeti tagok hozzájárulására, másrészt ezen hozzájárulásnak a munkáltató által történő levonására, valamint ennek átutalására is. Így a választópolgárnak nincs lehetősége megkülönböztetést tenni, és részkérdésként véleményt nyilvánítani a kezdeményezésről. Ennek alapján a népszavazásra feltenni kívánt kérdésre nem lehet egyértelműen válaszolni.

A Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény (a továbbiakban: Alkotmány) 70/C. § (1) bekezdése szerint mindenkinek joga van ahhoz, hogy gazdasági és társadalmi érdekeinek védelme céljából másokkal együtt szervezetet alakítson vagy ahhoz csatlakozzon. Ezen alapvető jog esetében – az egyesülés jogához (Alkotmány 63. §) hasonlóan – fogalmi elem az önkéntesség.

Az Országos Választási Bizottság álláspontja szerint a kezdeményezés megfogalmazása olyan szélsőséges értelmezést is megenged, amelynek alapján a szakszervezet intézményének tartalma ellentétbe kerülne az Alkotmány 70/C. §-ában megfogalmazott alapvető joggal.

Fentiek értelmében az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy az országos népszavazáson feltenni kívánt kérdés az Alkotmány módosítására irányul. Az Alkotmánybíróság több határozatában is [2/1993. (I. 22.) AB, 25/1999. (VII. 7.) AB, 28/1999. (X. 6.) AB, 40/1999. (XII. 21.) AB, 50/2001. (XI. 29.) AB, 48/2003. (X. 27.) AB határozatok] leszögezte, hogy az Alkotmány módosítására, csak az Alkotmányban előírt eljárási rendben, az Alkotmány által feljogosított alkotmányozó hatalom által [Alkotmány 24. § (3) bekezdés] kerülhet sor. Az Alkotmány módosítására, illetve az

Alkotmány egyes rendelkezéseinek a jövőbeni megváltoztathatóságának kizárására irányuló kérdésben választópolgárok által kezdeményezett népszavazásnak nincs helye.

Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a népszavazásra szánt kérdésben nem lehet országos népszavazást tartani és a kérdés megfogalmazása nem felel meg a törvényben foglalt követelményeknek, így a Bizottság az Nsztv. 10. § b) és c) pontja értelmében az aláírásgyűjtő ív hitelesítését megtagadja.

- II. A határozat az Alkotmány 24. § (3) bekezdésén, 63. §-án, 70/C. § (1) bekezdésén, az Nsztv. 2. §-án, a 10. § b) és c) pontján és 13. § (1) bekezdésén, a jogorvoslatról szóló tájékoztatás a Ve. 130. §-ának (1) bekezdésén alapul.

Dr. Bordás Vilmos s. k.,
az Országos Választási Bizottság elnöke

Az Országos Választási Bizottság 197/2011. (XII. 5.) OVB határozata

Az Országos Választási Bizottság – 2011. november 29-én megtartott ülésén – a választási eljárásról szóló 1997. évi C. törvény (a továbbiakban: Ve.) 124/A. § (3) bekezdés b) pontjában foglalt hatáskörében eljárva Sz. I. magánszemély (a továbbiakban: beadványozó) által benyújtott országos népszavazási kezdeményezés tárgyában meghozta a következő

határozatot:

Az Országos Választási Bizottság az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

A határozat ellen – a Magyar Közlönyben való közzétételét követő 15 napon belül – az Alkotmánybírósághoz címzett kifogást lehet benyújtani az Országos Választási Bizottságnál (1051 Budapest, Arany J. u. 25.; levélcím: 1357 Budapest, Pf. 2; fax: 06-1-7950-143).

Indokolás

- I. A beadványozó 2011. november 16-án aláírásgyűjtő ív mintapéldányát nyújtotta be az Országos Választási Bizottsághoz az országos népszavazásról és népi kezdeményezésről szóló 1998. évi III. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 2. §-a szerinti hitelesítés céljából. Az aláírásgyűjtő íven a következő kérdés szerepelt:

„Egyetért-e Ön azzal, hogy az Országgyűlés ne alkosson olyan törvényt, amellyel a munkavállalók és képviselőik számára hátrányosan módosítja illetve hatályon kívül 1992. évi XXII. törvényt, a Munka törvénykönyvét?”

Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a kezdeményezésben foglalt kérdés nem felel meg az Nsztv. 13. § (1) bekezdésében foglalt egyértelműség követelményének. Az egyértelműség követelménye azt jelenti, hogy a népszavazásra szánt kérdésnek egyértelműen megválaszolhatónak kell lennie. Ahhoz, hogy a választópolgár a népszavazásra feltett kérdésre egyértelműen tudjon válaszolni az szükséges, hogy a kérdés világos és kizárólag egyféleképpen értelmezhető legyen, a kérdésre igennel vagy nemmel lehessen felelni. A kérdés egyértelműségének megállapításakor továbbá azt is vizsgálni kell, hogy a népszavazás eredménye alapján az Országgyűlés – az akkor hatályban lévő jogszabályok szerint – el tudja-e dönten, hogy terheli-e jogalkotási kötelezettség, és ha igen, milyen jogalkotásra köteles.

Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a kezdeményezésben feltenni kívánt kérdés megfogalmazása nem egyértelmű, mivel a kérdés megfogalmazása a magyar nyelvtan szabályainak nem felel meg, a mondat egyes alkotó elemei hiányoznak, ezért azok egymással nyelvtani és logikai összefüggésben nincsenek, ezáltal annak pontos tartalma nem állapítható meg.

Az Országos Választási Bizottság megállapítja továbbá, hogy a népszavazásra feltenni kívánt kérdés valójában számos kérdést von egységbe, amelyek külön-külön is megválaszolhatók. Így a választópolgárnak nincs lehetősége megkülönböztetést tenni, és részkérdésenként véleményt nyilvánítani a kezdeményezésről. Ennek alapján a népszavazásra feltenni kívánt kérdésre nem lehet egyértelműen válaszolni.

Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a népszavazásra szánt kérdés nem felel meg a törvényben foglalt követelményeknek, így a Bizottság az Nsztv. 10. § c) pontja értelmében az aláírásgyűjtő ív hitelesítését megtagadja.

- II. A határozat az Nsztv. 2. §-án, a 10. § c) pontján és a 13. § (1) bekezdésén, a jogorvoslatról szóló tájékoztatás a Ve. 130. §-ának (1) bekezdésén alapul.

Dr. Bordás Vilmos s. k.,
az Országos Választási Bizottság elnöke

Az Országos Választási Bizottság 198/2011. (XII. 5.) OVB határozata

Az Országos Választási Bizottság – 2011. november 29-én megtartott ülésén – a választási eljárásról szóló 1997. évi C. törvény (a továbbiakban: Ve.) 124/A. § (3) bekezdés b) pontjában foglalt hatáskörében eljárva T. E. magánszemély (a továbbiakban: beadványozó) által benyújtott országos népszavazási kezdeményezés tárgyában meghozta a következő

határozatot:

Az Országos Választási Bizottság az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

A határozat ellen – a Magyar Közlönyben való közzétételét követő 15 napon belül – az Alkotmánybírósághoz címzett kifogást lehet benyújtani az Országos Választási Bizottságnál (1051 Budapest, Arany J. u. 25.; levélcím: 1357 Budapest, Pf. 2; fax: 06-1-7950-143).

Indokolás

- I. Beadványozó 2009. január 29-én aláírásgyűjtő ív mintapéldányát nyújtotta be az Országos Választási Bizottsághoz az országos népszavazásról és népi kezdeményezésről szóló 1998. évi III. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 2. §-a szerinti hitelesítés céljából. Az aláírásgyűjtő íven a következő kérdés szerepelt:

„Egyetért-e ön azzal, hogy Magyarországon a lakossági ivóvíz szolgáltatás alapidíjának országgyűlés általi megszüntetésével a szolgáltatás rendelkezésre-állásának költségeit a fogyasztott vízmennyiség arányában kelljen megfizetni?”

Az Országos Választási Bizottság az 50/2009. (II. 18.) számú határozatával hitesítette az aláírásgyűjtő ívet, amely ellen kifogást nyújtottak be.

Az Alkotmánybíróság 93/2011. (XI. 17.) AB határozatával az Országos Választási Bizottság 50/2009. (II. 18.) számú határozatát megsemmisítette és az Országos Választási Bizottságot új eljárásra utasította.

Az Alkotmánybíróság 26/2007. (IV. 25.) AB határozatában megállapította, hogy „a jogalkotói egyértelműséggel szorosan összefüggő választópolgári egyértelműség követelményének része, hogy a választópolgárok a kérdés megválaszolásának lehetséges következményeit világosan lássák. Következésképpen az Alkotmánybíróság álláspontja szerint a választópolgárokat félrevezető, félreérthető kérdések nem felelnek meg az egyértelműség követelményének” [ABH 2007, 332, 336.].

A népszavazásra feltenni kívánt kérdésben szereplő alapidíj csak egy tényezője a szolgáltatás árának. Az Alkotmánybíróság szerint a hitelesítésre benyújtott kérdés alapján a választópolgárok nem állapíthatnák meg egyértelműen, hogy a fogyasztók díjfizetési kötelezettségét az alapidíj eltörlése hogyan befolyásolná. A választópolgároknak a kérdés alapján úgy kellene döntésüket meghozni, hogy nem lenne egyértelmű számukra a kezdeményezés sikere esetén kinek és milyen mértékben kellene megtérítenie az ivóvíz szolgáltatási alapidíjat; döntésük meghozatalakor nem lehetnének tisztában azzal, miről döntenek. A kérdés ezért félrevezető, és ebben az értelemben nem elégíti ki az Nsztv. 13. § (1) bekezdése szerinti egyértelműség követelményét. [93/2011. (XI. 17.) ABH]

Az Alkotmánybíróság határozatában foglaltakra tekintettel az Országos Választási Bizottság az Nsztv. 10. § c) pontja alapján – mivel a kérdés megfogalmazása nem felel meg a törvényben foglalt követelményeknek – az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

- II. A határozat az Nsztv. 2. §-án, a 10. § c) pontján és a 13. § (1) bekezdésén, a jogorvoslatról szóló tájékoztatás a Ve. 130. §-ának (1) bekezdésén alapul.

Dr. Bordás Vilmos s. k.,
az Országos Választási Bizottság elnöke

Az Országos Választási Bizottság 199/2011. (XII. 5.) OVB határozata

Az Országos Választási Bizottság – 2011. november 29-én megtartott ülésén – a választási eljárásról szóló 1997. évi C. törvény (a továbbiakban: Ve.) 124/A. § (3) bekezdés b) pontjában foglalt hatáskörében eljárva S. O. magánszemély (a továbbiakban: beadványozó) által benyújtott országos népszavazási kezdeményezés tárgyában meghozta a következő

határozatot:

Az Országos Választási Bizottság az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

A határozat ellen – a Magyar Közlönyben való közzétételét követő 15 napon belül – az Alkotmánybírósághoz címzett kifogást lehet benyújtani az Országos Választási Bizottságnál (1051 Budapest, Arany J. u. 25.; levélcím: 1357 Budapest, Pf. 2; fax: 06-1-7950-143).

Indokolás

- I. Beadványozó 2011. július 7-én aláírásgyűjtő ív mintapéldányát nyújtotta be az Országos Választási Bizottsághoz az országos népszavazásról és népi kezdeményezésről szóló 1998. évi III. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 2. §-a szerinti hitelesítés céljából. Az aláírásgyűjtő íven a következő kérdés szerepelt:

„– Egyetért Ön azzal, hogy a szabadságvesztését töltő elítélt számára kötelező legyen a munkavégzés?”

Az Országos Választási Bizottság az 138/2011. (VIII. 9.) számú határozatával hitesítette az aláírásgyűjtő ívet, amely ellen kifogást nyújtottak be.

Az Alkotmánybíróság 98/2011. (XI. 17.) AB határozatával az Országos Választási Bizottság 138/2011. (VIII. 9.) számú határozatát megsemmisítette és az Országos Választási Bizottságot új eljárásra utasította.

Az Alkotmánybíróság gyakorlata során számos határozatban értelmezte az Nsztv. 13. § (1) bekezdésében meghatározott egyértelműség követelményét. [51/2001. (XI. 29.) AB határozat, ABH 2001, 392, 396.; 25/2004. (VII. 7.) AB határozat, ABH 2004, 381, 386.; 105/2007. (XII. 13.) AB határozat, ABH 2007, 891, 895.]. Az Alkotmánybíróság szerint a hitelesítésre benyújtott kérdés sem a választópolgári, sem a jogalkotói egyértelműség követelményének nem felel meg, ugyanis nem egyértelmű, hogy a „szabadságvesztését töltő elítélt” fogalma pontosan milyen személyi körre vonatkozik; valamint az sem, hogy a „munkavégzés” pontosan milyen munkákra terjed ki. Az elítéltek munkavégzésére vonatkozóan már a hatályos jog is tartalmaz szabályokat, ezért nem egyértelmű továbbá az sem, hogy a jogalkotónak a népszavazásra feltenni kívánt kérdés igennel történő megválaszolása esetén milyen jogalkotási kötelezettsége keletkezne.

Az Alkotmánybíróság határozatában foglaltakra tekintettel az Országos Választási Bizottság az Nsztv. 10. § c) pontja alapján – mivel a kérdés megfogalmazása nem felel meg a törvényben foglalt követelményeknek – az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

- II. A határozat az Nsztv. 2. §-án, a 10. § c) pontján és a 13. § (1) bekezdésén, a jogorvoslatról szóló tájékoztatás a Ve. 130. §-ának (1) bekezdésén alapul.

Dr. Bordás Vilmos s. k.,
az Országos Választási Bizottság elnöke

A Magyar Közlönyt a Szerkesztőbizottság közreműködésével a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium szerkeszti.

A Szerkesztőbizottság elnöke: dr. Gál András Levente,
a szerkesztésért felelős: dr. Borókainé dr. Vajdovits Éva.

A szerkesztőség címe: Budapest V., Kossuth tér 1–3.

A Határozatok Tára hivatalos lap tartalma a Magyar Közlöny IX. részében jelenik meg.

A Magyar Közlöny hiteles tartalma elektronikus dokumentumként a <http://kozlony.magyarorszag.hu> honlapon érhető el.

A Magyar Közlöny oldalhű másolatát papíron kiadja a Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó.

Felelős kiadó: Majláth Zsolt László ügyvezető igazgató.