

Budapest,  
2002. április 27.,  
szombat

**54. szám**  
**II. kötet**

Ára: 1148,- Ft

## TARTALOMJEGYZÉK

22/2002. (IV. 27.) KöViM r.

A 24 méter és annál nagyobb hosszúságú tengeri halászhajókra vonatkozó biztonsági követelményekről

## II. rész JOGSZABÁLYOK

### A Kormány tagjainak rendeletei

#### A közlekedési és vízügyi miniszter 22/2002. (IV. 27.) KöViM rendelete

##### a 24 méter és annál nagyobb hosszúságú tengeri halászhajókra vonatkozó biztonsági követelményekről

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 88. §-a (2) bekezdésének *b*) pontjában kapott felhatalmazás alapján a következőket rendelem el:

*A rendelet hatálya*

1. §

(1) A rendelet hatálya magyar lobogójú 24 méter és annál nagyobb hosszúságú, új, illetve meglévő, kereskedel-

mi célú tengeri halászati tevékenységet folytató halászhajóra, annak parancsnokára, üzembentartójára, illetve tulajdonosára, terjed ki.

(2) A halászhajókon dolgozók egészségügyi és biztonsági munkakörülményeivel kapcsolatos követelményekre vonatkozóan külön jogszabály<sup>1</sup> rendelkezései alkalmazandók.

*Értelmező rendelkezések*

2. §

E rendelet alkalmazásában

*a) halászhajó:* hal vagy egyéb tengeri élőlény kifogásához szükséges berendezésekkel felszerelt és kereskedelmi célú halászatra használt úszólétesítmény;

*b) új halászhajó:* olyan hajó, amelynek

*ba)* építése megkezdésére, illetve jelentős átalakítását célzó átépítési szerződésének megkötésére 1999. január 1-jén vagy azt követően került sor,

<sup>1</sup> 4/2001. (IX. 26.) SZCSM—EüM együttes rendelet a tengeri halászhajók fedélzetén dolgozók munkavédelmi követelményeinek minimális szintjéről, amely az Európai Közösségek Tanácsának a halászhajók fedélzetén dolgozók biztonsági és egészségügyi követelményeiről szóló 93/103/EK irányelvvel összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

bb) építése megkezdésére, illetve jelentős átalakítását célzó átépítési szerződésének megkötésére 1999. január 1-je előtt került sor, de amelyet 2002. január 1-jét követően adtak át, illetve

bc) 1999. január 1-jei vagy az után keletkezett építési szerződés hiányában,

— a hajó gerincfertetése megtörtént, vagy

— szerkezete egy bizonyos hajótípussal azonosítható, vagy

— a hajó összeépített tömege legalább 50 tonna súlyt — vagy ha a hajó teljes szerkezeti anyagának becsült tömege ennél kevesebb, annak 1%-át — kitevő tömegét már összeépítették;

c) *meglévő halászhajó*: olyan hajó, amely nem új;

d) *bizonyítvány*: a rendelet 6. §-ában meghatározott okirat;

e) *a hajó hosszúsága*: — ha jogszabály vagy a hajóosztályozó kijelölt szervezet előírása másként nem rendelkezik — a mestersor felső élétől számított legkisebb oldalmagasság 85%-ánál húzott vízvonalon mért teljes hosszúság 96%-a, vagy az orrtőke elülső élétől a vízvonala síkjában a kormánylapát tengelyéig mért hosszúság, amennyiben az a nagyobb. A vízszintestől eltérő lejtésű gerinccel épített hajó hosszúságának mérésére szolgáló vízvonálnak párhuzamosnak kell lennie a tervezési vízvonallal;

f) *halászati tevékenység*: hal vagy egyéb tengeri élőlény kereskedelmi célú kifogását vagy kifogását és feldolgozását jelenti, nem sértve a parti tengeren való békés áthaladást, és a legfeljebb 200 mérföldes kizárólagos gazdasági övezetben történő hajózás szabadsága jogát;

g) *kijelölt szervezet*: jogszabályban<sup>2</sup> meghatározott eljárásban a vízijárművek megfelelőségének vizsgálatára, ellenőrzésére, tanúsítására feljogosított szervezet.

### *A halászhajók általános és speciális biztonsági követelményei*

#### 3. §

(1) A halászhajónak meg kell felelnie az e rendeletben meghatározott biztonsági követelményeknek. A biztonsági követelményekre vonatkozó részletes előírásokat a rendelet *1. számú melléklete* tartalmazza.

(2) A halászhajónak meg kell felelnie a rendelet 1. számú melléklete IV., V., VII. és IX. fejezetében, a 45 méter vagy annál nagyobb hosszúságú hajóra előírt követelményeknek is.

(3) A megkülönböztetett körzetben halászati tevékenységet folytató halászhajónak meg kell felelnie az 1. számú mellékletben, a megkülönböztetett körzetre vonatkozóan előírt követelményeknek.

<sup>2</sup> Lásd a vízijárművek és úszó munkagépek megfelelőségét vizsgáló, ellenőrző és tanúsító szervezetek kijelöléséről szóló 10/2000. (X. 31.) KöViM rendeletet.

### *Járulékos, illetve egyenértékű biztonsági követelmények és mentesség*

#### 4. §

(1) Ha a halászati tevékenység körzete szerint illetékes állam a különleges helyi körülmények miatt járulékos biztonsági követelményeket írt elő, a magyar lobogójú halászhajó halászati tevékenységet e körzetben csak akkor folytathat, ha e követelményeknek megfelel, és a hajózási hatóság által az alkalmasságról kiállított bizonyítványt ezt tanúsítja.

(2) A magyar lobogójú halászhajó, a halászati tevékenység körzete szerint illetékes állam által a biztonsági követelményekre megállapított egyenértékű szabályok vagy mentességek szerint folytathat halászati tevékenységet. A mentességről a hajózási hatóság mentesítési bizonyítványt állít ki.

(3) A (2) bekezdésben szereplő egyenértékek, illetve mentességek csak addig alkalmazhatók, amíg a halászhajó a meghatározott körzetben tevékenykedik.

### *A kijelölt szervezet biztonsági szabályainak alkalmazása*

#### 5. §

A rendelet mellékletében foglalt biztonsági követelményeken túl a hajótest, a fő- és segédgépi, elektromos, valamint automatikus berendezéseinek tervezési, építési és karbantartási előírásaiént a vízijárművek és úszómunkagépek megfelelőségének vizsgálatára, ellenőrzésére és tanúsítására kijelölt szervezet<sup>3</sup> által osztályozás céljára meghatározott és az építés időpontjában hatályos, az e rendelettel összeegyeztethető szabályokat kell használni.

### *Bizonyítványok*

#### 6. §

(1) A halászhajó számára a Központi Közlekedési Felügyelet vagy az erre kijelölt szervezet a (2) bekezdésben meghatározott, az e rendelet *2. számú melléklete* szerinti bizonyítványokat és tanúsítványt állítja ki, amennyiben a hajó megfelel az e rendeletben meghatározott követelményeknek.

(2) A halászhajó számára kiállítandó bizonyítványok:

a) megfelelési bizonyítvány;

b) felszerelési tanúsítvány;

<sup>3</sup> 10/2000. (X. 31.) KöViM rendelet a vízijárművek és úszómunkagépek megfelelőségét vizsgáló, ellenőrző és tanúsító szervezetek kijelöléséről.

c) a 4. § (2) bekezdése szerinti mentesség alapján kiállított mentesítési bizonyítvány, amennyiben a hajó mentességet élvez.

(3) A bizonyítványokat a Központi Közlekedési Felügyelet, vagy az erre kijelölt szervezet az e rendelet 1. számú melléklete I. fejezete 6. szabályának (1) a) pontjában részletezett előzetes szemle eredménye alapján állítja ki.

(4) A megfelelési bizonyítvány és a mentesítési bizonyítvány érvényességének ideje nem haladhatja meg az e rendelet 1. számú melléklete I. fejezetének 11. szabályában megjelölt időszakot. A bizonyítványt az e rendelet 1. számú melléklete I. fejezetének 6. szabályában meghatározott időszakos szemle alkalmával, annak eredményétől függően meg kell újítani.

### Szankciók

#### 7. §

Ha a hajózási hatóság megállapítja, hogy valamely, a rendeletben szereplő követelmény nem teljesül, és ez veszélyezteti a személyzet vagy más személyek egészségét vagy biztonságát, illetve károsíthatja a természetes vagy az épített környezetet, a hiányosságok kiküszöböléséig megtilthatja vagy korlátozhatja a hajó forgalomba helyezését, illetve a hajó üzemeltetését. A korlátozást elrendelő határozattal egyidejűleg határidő tűzésével a hiányosságok pótlására szólít fel.

### Záró rendelkezések

#### 8. §

(1) A rendelet 2004. január 1-jén lép hatályba.

(2) Ez a rendelet a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai között társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16. napján aláírt Európai Megállapodás tárgykerében, a megállapodást kihirdető 1994. évi I. törvény 3. §-ával összhangban — a rendelet mellékletében hivatkozott nemzetközi egyezményeket, illetve szabályzatokat kihirdető külön jogszabályokkal együtt — az Európai Közösségek következő jogszabályaival összeegyeztethető szabályozást tartalmaz:

— a Tanács 97/70/EK irányelve a 24 méter és annál hosszabb halászhajók biztonsági rendszerének harmonizálásáról;

— a Bizottság 1999/19/EK irányelve a 24 méter és annál hosszabb halászhajók biztonsági rendszerének harmonizálásáról szóló 97/70/EK tanácsi irányelv módosításáról.

Dr. Fónagy János s. k.,  
közlekedési és vízügyi miniszter

### 1. számú melléklet

#### a 22/2002. (IV. 27.) KöViM rendelethez

### A halászhajók szerkezeti felépítésére és felszerelésére vonatkozó szabályok

#### I. Fejezet

#### ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

##### 1. szabály

A mellékletben foglalt szabályok az új és meglévő hajókra alkalmazandók.

##### 2. szabály

#### Fogalmi meghatározások

(1) *Mellső és hátsó függély*: a hosszúság mérésére szolgáló vízvonal mellső és hátsó pontján áthaladó merőleges vonal. A mellső függély áthalad az orrtókének a hosszúság megállapítására szolgáló vízvonalra eső mellső pontján.

(2) *Szélesség*: a hajó legnagyobb szélessége, amely a hajóhosszközépnél mérhető, fém héjazatú hajó esetében a hajóhosszközépi borda elméleti profilvonalán, illetve bármely más anyagból épített héjazatú hajó esetében, a hajótest külső felületén.

(3) *Elméleti oldalmagasság*:

a) a hajógerinc síkjától a fedélzeti gerenda felső éléig a hajóoldal mellett függőleges irányban mért távolság;

b) kerekített fedélzet peremmel épített hajó esetében az elméleti oldalmagasságot a fedélzeti sor síkjának és a mestersor síkjának metszésében kell mérni, oly módon, mintha a fedélzeti sor a mestersorhoz tompán illeszkedne;

c) ha a munkafedélzet emelt szintű fedélzetrészt is magában foglaló kialakítású és a megemelt része túlnyúlik azon a ponton, amelynél az elméleti oldalmagasságot meg kell állapítani, az elméleti oldalmagasságot a teljes fedélzetnek a megemelt résszel párhuzamosan húzott meghosszabbításához viszonyítottan kell mérni.

(4) *Oldalmagasság*: a hajótestnek a hajóhosszközépnél mért elméleti oldalmagassága.

(5) *Legnagyobb üzemeltetési merülés*: az üzemeltetés során megengedhető legnagyobb merüléshez tartozó vízvonal.

(6) *Hajóhosszközép*: a hajó hosszúságának felénél lévő pont.

(7) *Hajóhosszközépi metszet*: a hajótest metszete hajóhosszközépnél, a hajótestet a merülés vonal síkjára és hajóközép síkra merőlegesen metsző sík metszésvonala.

(8) *Gerincvonal*: az a gerinccel párhuzamos hajóközépi vonal, amely

a) a gerinc felső felületén, vagy a héjazat belső felületének a hajógerinccel való metszésvonalában halad (fém-szerkezetű hajó esetén a gerinc az utóbbi metszésvonal fölé nyúlik), vagy

b) a fából épült, vagy összetett anyagszerkezetű hajótest esetében a hajógerinc alsó hornyá mentén halad, vagy

c) a nem fából vagy fémből készített testű hajó esetében a hajófenék héjazatának és a hajó középvonalának a metszésvonalán halad.

(9) *Alapvonal*: a gerincvonalat a hajóhosszközépnél metsző vízszintes vonal.

(10) *Munkafedélzet*: a halászati tevékenység folytatására használt, a legnagyobb üzemi merülési vonal fölött legalacsonyabban elhelyezkedő teljes fedélzet.

(11) *Felépítmény*: a munkafedélzetnek a hajó egyik oldalától a másikig kiterjedő fedett része, amelynek az oldalborítása legfeljebb 0,04 hajószélességnyi távolsággal lehet beljebb, mint a hajótest héjazat külső felülete.

(12) *Zárt felépítmény*:

a) vízmentes válaszfalak által közrefogott, szerkezeti tér, vagy

b) amennyiben időjárásálló nyílászárókon át megközelelhető kivitelben épül, szerkezetének a közlekedőnyílások nélküli szerkezettel azonos szilárdságúnak kell lennie, amelyen a nyílászárók mindkét oldalról nyithatók, vagy

c) egyéb, a felépítmény oldalain és végein nem csak a közlekedést szolgáló időjárásálló kivitelű nyílászáróval felszerelt nyílásokkal épített szerkezeti rész.

(13) *Felépítményi fedélzet*: a felépítmény, vagy más, a munkafedélzetre épített, legalább 1,8 méter magas szerkezeti tér tetejét képező, teljes vagy részleges méretű fedélzet. Amennyiben a felépítményi fedélzetnek a munkafedélzettől mért magassága kevesebb 1,8 méternél, a fedélzetet a munkafedélzet részének kell tekinteni.

(14) *Felépítmény vagy más kiemelkedő szerkezet magassága*: az a legkisebb függőleges távolság, amely a felépítmény, vagy egyéb, a munkafedélzet szintje fölé magasodó szerkezeti rész fedelét tartó keresztgerendák felső síkja és a munkafedélzeti keresztgerendák felső síkja között a hajó oldalánál mérhető.

(15) *Időjárásálló*: az időjárási körülmények ellenére védett a csapódó víz behatolásától.

(16) *Vízmentes*: a szerkezet megakadályozza a víz áthatolását, legalább olyan víznyomásig, melynek elviselésére a környezetében lévő más szerkezetek tervezve vannak.

(17) *Kollíziós válaszfal*: vízmentes kivitelű, a hajóorrban a munkafedélzet magasságáig felérő válaszfal, amely kielégíti az alábbi feltételeket:

a) Sík felületű kollíziós válaszfal és a mellső függélyen nem túlnyúló hajóorr esetén a kollíziós válaszfal a mellső függélytől az alábbi távolságban helyezkedik el:

(i) a 45 méter és annál hosszabb hajó esetén a 0,05 hajóhosszúságnyi és a 0,08 hajóhosszúságnyi távolságok közötti tartományban, vagy

(ii) a 45 méternél rövidebb hajó esetén a 0,05 hajóhosszúságnyi és az 1,35 méterrel megnövelt 0,05 hajóhosszúságnyi távolságok közötti tartományban, de

(iii) 2 méternél nem kisebb távolságban.

b) Amennyiben hajótest vízvonal alatti része (pl. bulba hajóorr) túlnyúlik a mellső függély vonalán, akkor az a) pontban meghatározott távolságot a mellső függélyen túlnyúló rész hosszának a közepénél vett ponthoz, vagy pedig a mellső függélytől előre, a hajó hosszúságának 0,0015-ed távolságban felvett ponthoz viszonyítottan kell mérni, attól függően, hogy melyik a kevesebb.

c) Vízmentes válaszfal lehet többsíkú, vagy bemélyedéssel kiképzett, feltéve, hogy síkjainak, illetve bemélyedéseinek kitérése az a) pontban meghatározott határértékek tartományán belül van.

### 3. szabály

#### Mentesítés

(1) A hajózási hatóság az újszerű jellemzőket megtestesítő hajót a II., III., IV., V., VI. és VII. fejezetekben meghatározott minden olyan követelmény alól mentesítheti, melyek alkalmazása hátráltatná a hajóépítés fejlesztésére irányuló munkát és eredményeinek a hajóépítési gyakorlatba történő beillesztését. Ugyanakkor a mentesített hajónak meg kell felelnie a hajózási hatóság által meghatározott, valamint a rendeltetésszerű használat és a hajó biztonsága által megkívánt biztonsági követelményeknek.

(2) A IX. fejezetben foglalt követelmények alóli mentesítésekkel a IX/3. szabály foglalkozik, míg a X. fejezetben foglaltakkal az X/2. szabály.

(3) Az (1) bekezdésben foglaltak szerint mentesítést engedélyező hajózási hatóságnak tájékoztatnia kell a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetet a mentesítéssel kapcsolatos adatokról, hogy a Szervezet a biztonsági követelményeknek való megfelelést illetően állást foglalhasson. Amennyiben a mentesítések elfogadását illetően a Szervezet megerősítő nyilatkozatot tesz, a megerősítésről szóló határozatát tájékoztatásul eljuttatja a Szervezet tagállamainak igazgatásához.

### 4. szabály

#### Egyenértékek

(1) A hajózási hatóság megengedheti a szabályok szerinti szerkezeti kivitelezéstől, felszerelés, anyag, szerelvény, vagy berendezés hajón történő beépítésétől, alkalmazásától, vagy egyéb az előírástól történő eltérést, amennyiben

próba vagy más alkalmas eljárás révén kielégítően megállapítható, hogy a szabályok szerintitől eltérő felszerelés, anyag, szerelvény, vagy berendezés, vagy szerkezeti kivitel, vagy egyéb, az előírástól történő eltérés a biztonság szempontjából egyenértékűen hatékony.

(2) Amennyiben a hajózási hatóság az (1) bekezdésben foglaltak szerinti eltérést engedélyez, akkor az engedélyben foglaltakat, az elvégzett próbák és kísérletek eredményéről szóló jelentésekkel együtt, közölnie kell a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel, a Szervezet pedig tájékoztatja tagállamai hatóságát a jóváhagyott egyenértékeket illetően.

### 5. szabály

#### *Hajó javítása, változtatása és módosítása*

(1) Amennyiben hajón javítást, változtatást, illetve módosítást hajtanak végre és ezzel összefüggésben a hajó felszerelése is módosul, akkor a hajónak legalább a megelőző állapota szerinti követelményekkel egyenértékű követelményeknek kell megfelelnie.

(2) A hajózási hatóság határozza meg, hogy a jelentős javításon, változtatáson, illetve módosításon átesett hajót érintően az új hajóra vonatkozó követelmények közül a jelentős változtatáson, illetve módosításon átesett szerkezetet, illetve felszerelést érintően, melyeket és milyen mértékben kell alkalmazni.

### 6. szabály

#### *Szemlék*

(1) Hajót az alábbi szemlék keretében kell minősíteni:

a) A hajó első üzembe helyezését megelőzően, vagy a 7. szabály szerinti bizonyítvány első alkalommal történő kiadását megelőzően a hajót a mellékletben foglalt követelmények teljesülését kimutató teljes körű szemle keretében kell minősíteni, amely kiterjed a hajó szerkezeti felépítésére, stabilitásának vizsgálatára, gépi berendezésére, elrendezésére és a megépítéséhez felhasznált anyagokra, beleértve a hajótest héjazatát, a kazánok és felszerelés külső és belső szemléjét. A szemle keretében ellenőrizni kell, hogy a hajó belső beosztása, a felhasznált anyagok, a hajó szerkezete, a kazánok és más nyomástartó edények és azok tartozékai, a fő- és segédgépek, elektromos berendezések, rádiófelszerelés, beleértve az életmentési célú eszközök felszerelését is, a tűzvédelmi rendszerek és felszerelések, az életmentési célú eszközök és felszerelések, a navigációs berendezések, a nautikai kiadványok és más felszerelések teljes mértékben megfeleljenek a mellékletben foglalt követelményeknek. Ellenőrizni kell, hogy a hajó valamennyi

alkatrészének és felszerelésének minősége és kivitele megfelelő legyen, valamint a hajó a melléklet és a Tengeren történő összeütközések megelőzésére vonatkozó Nemzetközi Szabályokról szóló egyezmény<sup>1</sup> előírásainak megfelelő jelzőfényekkel, hang- és vészjelző felszereléssel rendelkezzen. Révkalauz fogadásához szükséges felszereléseknek meg kell felelniük a SOLAS 1974/1978 egyezményben foglalt követelményeknek.

b) Az időszakos szemléket az alábbiak szerint kell elvégezni:

(i) négyévente szerkezeti szemlét kell tartani, beleértve a hajótest külső felületét is, valamint a II., III., IV., V. és VI. fejezetekben felsorolt gépi berendezéseket. A 11. (1) szabály rendelkezései szerint ezt az időszakot egy évvel meg lehet hosszabbítani, amennyiben a hajót az ésszerű és cél-szerű mértékig külső és belső szemlének vetik alá;

(ii) kétévente a hajó II., III., IV., V., VI. VII. és X. fejezetekben felsorolt felszereléseit;

(iii) évente a rádiófelszereléseket (beleértve az életmentési célú eszközökön használatosakat), valamint a hajó VII., IX. és X. fejezeteiben felsorolt rádió iránylat meghatározó készülékeit.

Az időszakos szemle során ellenőrizni kell, hogy az a) pontban szereplő tételek teljeskörűen kielégítik a melléklet szerinti követelményeket, valamint a felszerelések megfelelően működőképes állapotban vannak, és a stabilitási információk bármikor rendelkezésre állnak a hajón.

Amennyiben a 7. és 8. szabály értelmében kiadott bizonyítvány érvényességi időtartamát a 11. (2) vagy 11. (4) bekezdésében meghatározottak szerint meghosszabbításra kerül, az időszakos szemle idejét is ennek megfelelően kell meghatározni.

c) A fenti b) (i) alpont értelmében megkövetelt időszakos szemlén túl, a hajózási hatóság által meghatározott időszakonként közbenső szemlét kell tartani a hajó szerkezet és a gépi berendezések tekintetében. Ennek során kell ellenőrizni, hogy időközben nem végeztek-e olyan változtatásokat, melyek kedvezőtlenül befolyásolhatnák a hajó vagy a személyzet biztonságát.

d) A b) (ii) és (iii) alpontban szereplő időszakos szemlék és a c) alpontban szereplő időközi szemlék elvégzését a 7. vagy 8. szabályban említett bizonyítványban kell megjelölni.

(2) a) A hajó szemlézésére, azaz a szabályok szerinti követelményeknek való megfelelés ellenőrzésére és az azok alóli mentesítések megadására a hajózási hatóság illetékes. Szemlét, külön jogszabály alapján<sup>2</sup> a szemlék elvégzésére alkalmasaknak elismert szervezet is végezheti.

<sup>1</sup> Kihirdetve az 1977. évi 17. törvényerejű rendelettel.

<sup>2</sup> 10/2000. (X. 31.) KöViM rendelet a vízijárművek és úszómunkagépek megfelelőségét vizsgáló, ellenőrző és tanúsító szervezetek kijelöléséről.

b) Az a) pontban szereplő szemlék elvégzésére kijelölt szervezetet a kijelölőnek legalább az alábbiak elvégzésére kell feljogosítani:

(i) a hajó javításainak megkövetelése,

(ii) a kikötő szerinti állam illetékes hatósága által igényelt szemlék végrehajtása.

A Kijelölő értesíti a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetet az úszólétesítmények megfelelőséget vizsgáló, ellenőrző és tanúsító szervezet kijelöléséről, a kijelöléssel a tanúsító szervezetnek átadott feladatokról és hatáskörökről, valamint ezek feltételeiről.

c) Amennyiben megállapítást nyer, hogy a hajó vagy a hajó felszereléseinek állapota alapvetően nem felel meg a működési engedélyben szereplő adatoknak, vagy állapota olyan, hogy a hajó vagy a fedélzetén tartózkodó személyek veszélyeztetése nélkül nem folytathatná útját a tengeren, akkor a szemlét végző kijelölt szervezetnek gondoskodnia kell a szükséges intézkedések megtételéről, amelyekről kellő időben a hajózási hatóságot is tájékoztatja. A szükséges intézkedés elmaradása esetén a vonatkozó bizonyítványt, illetve tevékenységi engedélyt be kell vonni, amelyről a hajózási hatóságot haladéktalanul értesíteni kell, illetve amennyiben a hajó más állam területén lévő kikötőben tartózkodik, a kikötő szerint illetékes állam hatóságát is tájékoztatni kell. A kikötő szerint illetékes állam hajózási hatóságának a szemlét végző szervezet számára minden a szemle elvégzéséhez és az intézkedésekhez szükséges segítséget meg kell adnia. Amennyiben szükséges, a kikötő szerint illetékes állam hatóságának gondoskodnia kell arról, hogy a hajó ne kelhessen útra, amíg tengerképes állapotba nem hozzák, vagy a hajó kizárólag a javítás helyére való eljutása érdekében hagyhatta csak el a kikötőt, anélkül, hogy ez veszélyt jelentene a hajóra vagy a fedélzetén tartózkodó személyekre.

d) A hajózási hatóságnak kell teljeskörűen garantálnia a szemlék teljességét és hatékonyságát, és vállalnia kell, hogy gondoskodik az e kötelezettség teljesítéséhez szükséges feltételek biztosításáról.

(3) a) A hajó, illetve a fedélzetén tartózkodó személyek biztonsága érdekében hajót és felszerelését mindenkor a mellékletben foglalt szabályok szerinti hajózásra alkalmas állapotban kell tartani.

b) A szemlét követően a hajónak a szemle alá vont szerkezeti részein, a gépi berendezésein és felszerelésén, illetve egyéb berendezésein változtatásokat eszközölni csak a hajózási hatóság engedélyével lehet. Az engedély nélkül elvégzett változtatások esetén a hajózási hatóság szankciót alkalmaz.

c) Hajó üzembiztonságát, életmentő vagy egyéb felszerelésének használhatóságát korlátozó balesetet, vagy bármely a biztonságot veszélyeztető meghibásodást a hajó parancsnokának vagy tulajdonosának haladéktalanul jelentenie kell a működési engedélyt kiállító hajózási hatóságnak, kijelölt szervezetnek. A hajózási hatóságnak, illetve a kijelölt szervezetnek intézkednie kell a szükséges szemle megtartásáról, annak érdekében, hogy a szükséges próbák, illetve intézkedések köre meghatározható legyen. Ha a hajó másik állam területén lévő kikötőben tartózkodik, a parancsnoknak vagy a tulajdonosnak jelentést kell tennie a kikötő szerint illetékes állam hatóságánál. A szemle során a kikötő szerint illetékes állam hatósága, illetve a kijelölt szervezet ellenőrzi, hogy az előírt jelentéstételi kötelezettségnek eleget tettek-e.

## 7. szabály

### *Bizonyítványok kiállítása, hitelesítése*

(1) a) A mellékletben foglalt követelményeket teljesítő hajó szemlét követően Megfelelési Bizonyítvány kiállítására kerül sor.

b) Amennyiben a melléklet rendelkezései szerint a hajó mentesítésben részesül, akkor a fenti a) pontban szereplő bizonyítvány mellett Mentésügyi Bizonyítványt kell kiállítani.

(2) Az (1) bekezdésben szereplő bizonyítványokat vagy a hajózási hatóság vagy a külön jogszabály rendelkezése alapján kijelölt szervezet állítja ki, vagy hitelesíti. Függetlenül attól, hogy mely szervezet állítja ki a bizonyítványt, a bizonyítványok kiállításával kapcsolatos felelősség a hajózási hatóságot terheli.

## 8. szabály

### *Bizonyítványok kiállítása és hitelesítése más állam hatósága által*

(1) A külön jogszabály rendelkezése alapján kijelölésre jogosult Kijelölő felkérheti más állam hatóságát a hajó szemléjének elvégzésére. Amennyiben a felkért hatóság meggyőződik a mellékletben foglalt követelmények teljesüléséről, a mellékletben foglalt rendelkezések szerint kiállítja a hajó részére a szükséges bizonyítványt, illetve hitelesíti a hajó bizonyítványát.

(2) A bizonyítvány és a szemléről szóló jelentés egy-egy másolatát késedelem nélkül továbbítani kell a Kijelölő hajózási hatóságához.

(3) A felkérés alapján kiállított bizonyítványnak tartalmaznia kell azt nyilatkozatot, mely szerint a bizonyítvány kiállítására a másik hajózási hatóság kérésére került sor. Az így kiállított bizonyítvány a 7. szabály szerinti egyenértékű okmányoknak minősül.

## 9. szabály

*Bizonyítvány és felszerelési tanúsítvány tartalma és formája*

Bizonyítványnak és felszerelés tanúsítványnak a 2. számú mellékletben megadott mintának megfelelő formátumnak kell lennie.

## 10. szabály

*Bizonyítvány bemutatásra történő tartása*

Illetékes hatóságnak történő bemutatás céljára a 7., illetve a 8. szabály szerint kiállított bizonyítványt a hajón kell tartani.

## 11. szabály

*Bizonyítvány érvényességi ideje*

(1) A Megfelelési Bizonyítványt legfeljebb négyéves időtartamra állítja ki a jogosult szervezet, melynek érvényessége az időszakos és egyéb szemlék eredményétől függően a (2), (3) és a (4) bekezdésekben foglalt esetek kivételével, a 6. (1) *b*) és a 6. (1) *c*) pontban foglaltak szerint legfeljebb egy évvel hosszabbítható meg. A Mentésítési Bizonyítvány érvényessége nem szólhat hosszabb időszakra a Megfelelési Bizonyítvány érvényességi időszakánál.

(2) Amennyiben a hajó valamely bizonyítványa érvényességének lejártakor nem a szemle helyéül szolgáló kikötőben tartózkodik, a bizonyítvány érvényességét a hajózási hatóság meghosszabbíthatja arra az időtartamra, amely alatt a hajó abba a kikötőbe juthat el, amelyben szemléjére sor kerül. A hosszabbításra akkor kerülhet sor, ha a hosszabbítás megfelelő és ésszerű intézkedésnek tűnik.

(3) A (2) bekezdésben szereplő hosszabbítás legfeljebb öt hónapos időtartamra szólhat, azonban, ha a hajó ezen időszak alatt olyan kikötőbe fut be, ahol szemléje elvégezhető, nem jogosult a meghosszabbított érvényű bizonyítvány birtokában elhagyni a kikötőt, amíg szemle alapján új bizonyítvány kiadására sor nem kerülhet.

(4) A (2) bekezdésben szereplő meghosszabbítás esetén kívüli esetben a hajó bizonyítványát legfeljebb egy hónapos ún. türelmi időszakra hosszabbíthatja meg a hajózási hatóság.

(5) A 7., illetve a 8. szabály értelmében kiállított bizonyítvány az alábbi esetekben veszíti érvényét:

*a*) ha az előírás szerinti szemlére nem került sor a 6. szabályban meghatározott időszakokon belül;

*b*) ha a bizonyítványt nem hitelesítik a jelen szabályokban foglaltaknak megfelelően;

*c*) ha a hajó más állam lobogója alá kerül, új bizonyítvány kiadására akkor kerülhet sor, ha az illetékes hajózási

hatóság meggyőződött arról, hogy a hajó kielégíti a 6. (3) *a*) és 6. (3) *b*) pontokban foglalt követelményeket. Más állam lajstromába történő átvezetés esetében — ha az átadást követő három hónapon belül kérelmezik a hajó okmányainak átadását — a korábbi lobogó szerint illetékes hajózási hatóság, késedelemmentesen átadja az új lobogó szerint illetékes hajózási hatóságnak a hajó bizonyítványainak másolatait és a hajó szemléjéről készült jelentés másolati példányát.

## II. Fejezet

SZERKEZETI FELÉPÍTÉS, VÍZMENTESSÉG  
ÉS FELSZERELÉSEK

## 1. szabály

*Szerkezeti felépítés*

(1) A hajótest, a felépítmények, gépterek, lakótéri lépcsők és más szerkezeti elemek, valamint a hajó felszerelése a rendeltetésszerű használat és a mellékletben foglalt követelményeknek megfelelő kivitelű legyen.

(2) A jeges zónában való használatra szánt hajók testét a hajózási feltételeknek és az üzemeltetési zóna sajátosságainak megfelelően megerősített kivitelben kell építeni.

(3) A vízhatlan válaszfalaknak, valamint az ilyen válaszfalakba épített záró berendezéseknek és nyílászáróknak, valamint a próbájukhoz használt módszereknek meg kell felelniük a mellékletben foglalt követelményeknek. A nem fából épített hajókat kollíziós válaszfalakkal kell építeni, továbbá legalább a főgép terét, vízmentes válaszfalakkal kell védeni. A vízmentes válaszfalaknak a munkafedélzetig kell nyúlniuk. Fából épített hajón kielégítő vízmentességet biztosító válaszfalakkal kell megépíteni.

(4) A kollíziós válaszfalon átvezetett csővezetéket a munkafedélzetről működtethető zárószelvényekkel kell felszerelni. Az orrtéri vízmentes rekeszben elhelyezett szelepszekrényt a kollíziós válaszfalon kell rögzíteni. Nem engedélyezhető a kollíziós válaszfal munkafedélzet alatti részébe ajtót, búvónyílást, szellőztetővezetéket vagy bármilyen más nyílást építeni.

(5) A hajóorron épített hosszú, előrenyúló felépítmény esetén a kollíziós válaszfalat a munkafedélzet feletti fedélzetig időjárásálló kivitelben meg kell hosszabbítani. A vízmentes válaszfal meghosszabbítását nem szükséges a munkafedélzet alatti vízmentes válaszfal folytatásaként megépíteni, amennyiben a meghosszabbítás az I/2. (22) szabályban megadott határok között helyezkedik el, továbbá, ha az emelt fedélzet időjárásálló kivitelben készült.

(6) A kollíziós válaszfal munkafedélzet fölötti részében lévő nyílások számát a hajó kialakításával és szokásos üzemeltetési módjával összegegyeztethető legkisebbre kell

csökkenteni. A nyílásokat időjárásállóan zárható kivitelben kell kialakítani.

(7) A 75 méteres vagy ennél hosszabb hajó esetében vízmentes kivitelű dupla feneket kell a kollíziós válaszfal és a farkamra vízmentes válaszfala közötti szakaszon.

## 2. szabály

### Vízmentes ajtók

(1) A vízmentes válaszfalakban kiképzett nyílások számát — az 1. (3) szabályban foglaltak szerint — a hajó általános elrendezésével és üzemeltetési igényeivel összeegyeztethető módon a lehető legkisebb számban kell létesíteni, a nyílásokat a hajózási hatóság által támasztott elvárásokat kielégítő, vízzáró nyílászárókkal kell felszerelni. A vízzáró ajtók szilárdságának meg kell egyeznie a mellettük lévő, át nem lyukasztott szerkezeti elem szilárdságával.

(2) A 45 méternél rövidebb hajók esetében a forgópánton függesztett vízmentes ajtónak mindkét oldalról nyithatónak, illetve zárhatónak kell lennie, amelyet tengeren zárt állapotban kell tartani. Az ajtó mindkét oldalán figyelmeztetést kell elhelyezni arról, hogy tengeren az ajtót zárt állapotban kell tartani.

(3) A 45 méteres vagy ennél hosszabb hajók esetében vízzáró ajtót síkban elmozdulva nyíló, illetve záródó kivitelben kell építeni:

a) amennyiben a nyílászáró olyan terek között létesül, ahol a tengeren való tartózkodás idején rendeltetésszerűen nyitva tartandó, és küszöbe a legnagyobb üzemi merülés vonala alatt helyezkedik el, hacsak a hajózási hatóság, tekintettel a hajók típusára és üzemeltetési módjára, ezt nem tartja ésszerűtlennek és szükségtelennek, illetve

b) a géptér alsó szintjén, ahonnan a hajócsavar tengely alagútját lehet megközelíteni.

Egyéb esetekben a vízzáró ajtókat forgópántos kivitelben kell szerelni.

(4) Vízmentes kivitelű tolóajtónak akkor is működőképesnek kell maradnia, ha a hajó bármelyik irányban 15 fokra megdől.

(5) A kézzel vagy más módon működtetett vízmentes kivitelű tolóajtót mindkét oldalról nyitható kivitelben kell készíteni, de 45 méteres vagy ennél hosszabb hajó esetében a vízmentes kivitelű tolóajtót, a személyzet szálláskörletében felszerelt ajtó kivételével, a munkafedélzet szintje fölött elhelyezkedő térből történő távirányítással is működtethető kivitelben kell megépíteni.

(6) A távműködtetés helyszínén megfelelő eszköznek kell mutatnia a tolóajtó pillanatnyi, nyitott vagy zárt állapotát.

## 3. szabály

### A hajótest sértetlensége

(1) Külső nyílászárót időjárásálló kivitelben kell elkészíteni, amely megakadályozza, hogy víz jusson a hajótérbe. A halászat során nyitva tartható fedélzeti nyílászárót a hajóközéphez közel kell elhelyezni. A hajózási hatóság azonban jóváhagyhat másfajta elrendezést is, amennyiben ez nem veszélyezteti a hajó biztonságát.

(2) A tat-vonóhálós hajók halterelő lapjai gépi meghajtásúak, amelyek működtetését a hajó olyan pontjáról kell távirányítás útján biztosítani, ahonnan a terelőlapok működését akadálytalanul figyelemmel lehet kísérni.

## 4. szabály

### Vízmentes ajtók

(1) Zárt felépítmény, illetve más szerkezeti terek vízhatlan válaszfalaiban kiképzett közlekedési célú nyílászárót, melyen keresztül a hajó biztonságát veszélyeztetve víz juthatna be, a válaszfalhoz tartósan rögzített vízmentes ajtóval kell felszerelni. Vízmentes ajtó keretének és szerkezetének szilárdsága, az ajtó csukott állapotában, a nyílászárók nélkül épített szerkezeti elem szilárdságával azonos legyen. Vízmentes ajtó vízzáróságát biztosító eszközök közé tartoznak a tömítések és befogó, illetve szorító elemek, vagy más, ezekkel egyenértékű eszközök, melyeket tartósan a vízhatlan válaszfalhoz vagy az ajtóhoz rögzített kivitelben úgy alakítanak ki, hogy a válaszfal mindkét oldaláról működtethetőek legyenek. Mélyhűtő kamra vízmentes ajtaja csak egy oldalról nyitható kivitelben is készülhet, amennyiben a mélyhűtő térben tartózkodó személy bennrekedése esetére megfelelő vészriasztó berendezés van felszerelve.

(2) Átjárók, lépcsőlejáratok, kiemelkedések és gépház terek, melyeken keresztül közvetlenül megközelíthetők a fedélzet időjárás hatásoknak kitett részei, közlekedési célú nyílásainak fedélzet feletti küszöbmagassága a munkafedélzet szintjén legalább 600 mm, illetve a felépítményi fedélzet szintjén legalább 300 mm legyen. Amennyiben üzemeltetési tapasztalatok alátámasztják, akkor ezek szintmagassága, a géptérbe történő közvetlen bejutásra szolgáló ajtó küszöbmagasságát kivéve, 380 mm-re, illetve 150 mm-re csökkenthető.

## 5. szabály

### Fa fedélelemekkel fedett raktárszáj

(1) Raktárszáj keretének a fedélzet felett mért magassága a munkafedélzet időjárás hatásoknak és tengervíznek



kitett részein legalább 600 mm, míg a felépítményi fedélzetnél legalább 300 milliméter.

(2) Fából készült raktárszáj fedélelemek esetén a fedélelemek vastagságának meghatározásakor figyelembe kell venni a durva használat okozta fokozott kopást. Az elemek vastagságának meghatározásakor abból kell kiindulni, hogy a fedélelem minden 100 mm-nyi alá nem támasztott hosszúságegysége után legalább 4 mm-el növelni kell az alapvastagságot, de az alapvastagságnak legalább 40 mm-nek kell lennie, míg a fedélelemek felfekvési felületének szélessége legalább 65 mm kell hogy legyen.

(3) Fából készült raktárszáj fedélelemek esetén az időjárás-állóságot biztosítani kell.

#### 6. szabály

##### *A nem fából készített fedéllel fedett raktárszáj*

(1) Raktárszáj keretének a fedélzet felett mért magasságát az 5. (1) bekezdésben foglaltak szerint kell meghatározni. Amennyiben az üzemeltetési tapasztalatok alapján az 5. (1) bekezdésben foglalt követelménycsökkentése a hajó biztonságának veszélyeztetése nélkül engedélyezhető, a hajózási hatóság kisebb magasságot is engedélyezhet, vagy a fedélzet szintje fölé nyúló keret nélküli raktárszáj szerkezetet is engedélyezhet. Csökkentett magasságú raktárszáj keret esetén, illetve a fedélzet szintje fölé nyúló raktárszáj keret nélküli szerkezet esetén a raktárszáj nyílásának méretét a lehető legkisebbre kell választani. A raktárszáj fedélelemeket tartósan rögzített forgópántokhoz, vagy más, egyenértékű módon kell rögzíteni, biztosítva a fedél gyors lecsukását és csukott állapotban történő biztosítását.

(2) Szilárdsági számítások alapjául azt a terhelési helyzetet kell venni, amely mellett a raktárszáj fedél a rendeltetésszerűen szállított rakomány súlyának megfelelő terhelésnek van kitéve, vagy az alábbi statikus terheléseknek, melyek közül a nagyobbat kell figyelembe venni:

a) 10,0 kN/m<sup>2</sup>, a 24 méteres hajók esetében;

b) 17,0 kN/m<sup>2</sup>, a 100 méteres és ennél hosszabb hajók esetében.

Közbeneső hajóhossz esetén, a terhelési értékeket az egyenes arány szerint kell meghatározni. A hajózási hatóság a fajlagos terhelést a fenti értékek legfeljebb 75 százalékáig csökkentheti, ha a raktárszáj a felépítményi fedélzeten a mellső függélytől legalább 0,25 hajóhossznyi távolságban van.

(3) Lágyacélból készült raktárszáj fedél esetében a (2) bekezdés szerint meghatározott legnagyobb igénybevételt 4,25-tel megszorozva, a kapott eredmény nem haladhatja meg az acélanyag minimális szakítószilárdságát, továbbá a nevezett terhelés mellett a fedél behajlása nem lehet több, mint az áthidalt hossz 0,0028-szorosa.

(4) Nem lágyacélból készült raktárszáj fedél esetében a fedél szilárdságának meg kell egyeznie a lágyacélból ké-

szült fedél szilárdságával, és szerkezetének eléggé merevnek kell lennie ahhoz, hogy biztosítsa a (2) bekezdésben meghatározott terhelés mellett az időjárás-állóság követelményét.

(5) Raktárszáj fedelet záróelemekkel és tömítésekkel kell ellátni a megfelelő időjárás-állóság biztosítása érdekében, vagy más, egyenértékű megoldás alkalmazása útján kell a biztonságos üzemelés feltételeit megteremteni.

#### 7. szabály

##### *A géptér nyílásai*

(1) Géptér megközelítését szolgáló nyílást a felépítmény szerkezeti szilárdságával azonos szilárdságot biztosító kerettel és nyílászáróval kell ellátni. A külső terek megközelítésére szolgáló közlekedőnyílásokat a 4. szabály szerinti ajtóval kell felszerelni.

(2) Nem közlekedési célú nyílás fedőelemét az áttöréstől mentes szerkezetével azonos szilárdságúra kell méretezni, biztosítva a fedélnek a használatra való folyamatos készenlétét és zárt állapotában az időjárás-állóságot.

#### 8. szabály

##### *Egyéb fedélzeti nyílások*

(1) A halászati műveletekhez szükséges öblítő fedélzeti lefolyók, búvónyílások csavaros, bajonettzáras vagy ezekkel egyenértékű záró szerkezettel ellátott nyílászárókkal legyenek felszerelve úgy, hogy biztosítva legyen a nyílászárónak a használatra való folyamatos készenléti állapota és zárt állapotában vízmentesen zárjon. A nyílás méretétől és elhelyezkedésétől, valamint a záróelemek kivitelétől függően, fém a fémhez típusú hézagmentes nyílászárók is felszerelhetők, amennyiben a hajózási hatóság ezek hatékony vízmentességét egyenértékűnek fogadja el.

(2) A fedélzeti lejárókon, géptermi nyílásokon, búvónyílásokon és a fedélzettel egy síkban lévő csapóajtókon kívüli, a munkafedélzeten vagy a felépítményi fedélzeten kiképzett másfajta nyílásokat tokozott, időjárásálló nyílászáróval vagy ezzel egyenértékű szerkezettel kell felszerelni. A kajütökhöz vezető lejárót lehetőleg a hajó középvonalához közel kell elhelyezni.

#### 9. szabály

##### *Szellőztetőnyílások*

(1) A 45 méteres és ennél hosszabb hajók esetében a géptér szellőztetőnyílásának kerete legalább 900 mm-rel

nyúljon a munkafedélzet szintje fölé, illetve legalább 760 mm-rel a felépítményi fedélzet szintje fölé. A 45 méternél rövidebb hajókon ugyanezek a magassági méretek legalább 760 mm-t, illetve 450 mm-t tegyenek ki. A géptéri szellőztetőnyílás keretének fedélzet fölötti építési magasságát a hajózási hatóság hagyja jóvá.

(2) Szellőztetőnyílás keretének szilárdsága legalább azonos legyen a szomszédos szerkezeti elemek szerkezeti szilárdságával, és zárását a kerethez vagy más szerkezethez tartósan rögzített nyílászáróval kell időjárásálló módon biztosítani. Amennyiben szellőztetőnyílás keretének a fedélzettől számított magassága több mint 900 mm, a keretet külön meg kell támasztani.

(3) Szellőztetőnyílás keretét a 45 méter és annál hosszabb hajó esetében nem szükséges nyílászáróval felszerelni, ha a szellőztető kerete több mint 4,5 méterrel a munkafedélzet, illetve több mint 2,3 méterrel a felépítményi fedélzet szintje fölé nyúlik, kivéve, ha a hajózási hatóság előírja. Szellőztető nyílás keretét a 45 méternél rövidebb hajón nem szükséges nyílászáróval felszerelni, ha a szellőztető kerete több mint 3,4 méterrel a munkafedélzet, illetve több mint 1,7 méterrel a felépítményi fedélzet szintje fölé nyúlik. A hajózási hatóság egyetértése esetén a kellően magas építésű szellőztetőnyílás keret esetében a záróelemek felszerelése elhagyható.

#### 10. szabály

##### *Lélegeztető csővezetékek*

(1) Amennyiben a fedélzet alatti tartályokhoz vagy egyéb terekhez vezető lélegeztető csővezeték munkafedélzet, illetve felépítményi fedélzet szintje feletti szakasza szabadon vezetett kivitelben épül, akkor a lélegeztető csővezeték szabadon maradt szakaszának szilárdsága a szomszédos szerkezeti elemek szilárdságával legalább azonos szilárdságú legyen, és megfelelő védőburkolattal kell felszerelni. A lélegeztető csővezeték nyílását a csőhöz vagy a szomszédos szerkezeti elemhez tartósan rögzített nyílászáró szerkezettel kell ellátni.

(2) Lélegeztető csővezeték fedélzet fölötti magassága a munkafedélzeten legalább 760 mm, illetve a felépítményi fedélzeten legalább 450 mm legyen. A hajózási hatóság jóváhagyhatja lélegeztető csővezeték magasságának csökkentését, a halászati műveleteket esetleg zavaró hatások elkerülése érdekében.

#### 11. szabály

##### *Szonda csövek*

(1) A hajózási hatóság által elfogadott típusú szonda csövet kell felszerelni:

- a) azon terek vízgyűjtő árkához, melyek a tengeri út során nehezen megközelíthetőek, továbbá
- b) a fenéktartályokhoz és szárnytartályokhoz.

(2) Szonda cső felső végének könnyen megközelíthetőnek kell lennie és legalább a munkafedélzet szintjéig kell nyúlnia. Nyílását tartósan rögzített záróelemmel kell felszerelni. A munkafedélzet szintje fölé meg nem hosszabbított szonda csövet automatikus működésű, önzáró szerkezettel kell ellátni.

#### 12. szabály

##### *Testablakok és ablakok*

(1) A munkafedélzet alatti és a felépítményi szerkezeten belüli terekhez tartozó testablakot és ablakot forgópántos kivitelben kell beépíteni és vízmentes zárhatóságát biztosítani kell.

(2) Testablak alsó pereme legalább 500 mm-rel a legnagyobb üzemi merüléshez tartozó vízvonal fölött legyen.

(3) A legnagyobb üzemi merüléshez tartozó vízvonaltól mért 1000 milliméternél kisebb magasságban beépített testablaknak állandóan zárt, nem nyitható típusúnak kell lennie.

(4) Hajóba történő beépítésre csak jóváhagyott típusú, páncél zárófedéllel ellátott testablakot lehet felhasználni. Sérülésveszélyes zónában beépített testablak védelméről a halászfelszerelések által okozható sérülése elkerülése érdekében gondoskodni kell.

(5) Kormányállás ablakának üvegezésére ütésálló, biztonsági üveget vagy ezzel egyenértékű anyagot kell felhasználni.

(6) A hajózási hatóság engedélyezheti páncél zárófedéllel fel nem szerelt ablakok, illetve ökörszemek beépítését a munkafedélzet szintjén, vagy a munkafedélzet szintje feletti felépítményi szerkezet oldalsó és tatoldali falain, amennyiben ez nem veszélyezteti a hajó biztonságát.

#### 13. szabály

##### *Tengervíz vételező és ürítő nyílások*

(1) Munkafedélzet szintje alatti, illetve a 4. szabály szerinti időjárásálló ajtóval épített munkafedélzeti szint feletti felépítményben lévő térben, a hajótest héjazatán kívülre vezetett automatikusan működő elzáró rendszerrel felszerelt ürítő rendszert kell beépíteni, amely megakadályozza, hogy víz hatoljon be a hajóba. Ürítő vezetékét az automatikus működésű visszacsapó szelepen túl, könnyen megközelíthető helyről kézi üzemmódban működtethető zárószeleppel is el kell látni. A hajózási hatóság engedélyezheti a külön zárószelep elhagyását, amennyiben a hajóba az

ürítő rendszeren keresztül bejutó víz valószínűsíthetően nem vezet veszélyes elárasztáshoz, illetve, ha az ürítő csővezeték átmérője elegendő méretű. A kézi üzemmódban működtethető zárószelepet kijelzővel kell felszerelni, amely mutatja, hogy a szelep éppen nyitott, vagy zárt állásban van.

(2) Felügyelet mellett működtetett fő-, illetve segédgép térben, a gépek működtetéséhez szükséges tengervíz vételező, illetve ürítő csővezeték zárószelepét helyi működtetésűre is ki lehet alakítani. A vezérlőszervnek könnyen elérhető helyen kell lennie, és kijelzőjének mutatnia kell, hogy a szelep nyitott vagy zárt állásban van.

(3) A hajótesthez rögzített szerelvényeket és a jelen szabály által megkövetelt szelepeket acélból, bronzból, vagy más jóváhagyott, alakítható anyagból kell elkészíteni. A hajótest és a szelepek közötti szakaszon a csővezeték acélból készüljön, a nem acélból épített hajók nem géptéri tereiben a hajózási hatóság engedélyezheti más anyag használatát.

#### 14. szabály

##### Vízleeresztők

Munkafedélzet időjárési hatásoknak kitett részén, a hajó mindkét oldalán, a havvéd mentén vízleeresztőket kell kiképezni. A vízleeresztők keresztmetszetének  $m^2$ -ben kifejezett „A” területét a havvéd „l” hossza és magassága alapján kell meghatározni, az alábbiak szerint:

a)  $A = 0,07 l$  (ahol az  $l \leq 0,7 L$ );

b) (i) ha a havvéd átlagos magassága 1200 mm-nél több, akkor a vízleeresztő keresztmetszetét a vízgyűjtő árok egy méternyi hosszára vetítve  $0,004 m^2$ -rel kell megnövelni, minden egyes 100 mm-nyi magasságkülönbség után,

(ii) ha a mellvéd fal átlagos magassága 900 mm-nél kevesebb, akkor a vízleeresztő keresztmetszetét a vízgyűjtő árok egy méternyi hosszára vetítve  $0,004 m^2$ -rel lehet csökkenteni, minden egyes 100 mm-nyi magasságkülönbség után.

(2) A hajózási hatóság elrendelheti a vízleeresztő (1) bekezdés szerint számított keresztmetszetének növelését, amennyiben a hajófedélzet lejtésének mértéke nem elegendő annak biztosításához, hogy a fedélzet gyorsan megszabadulhasson a felcsapódott víztől.

(3) A felépítményi fedélzet vízleeresztőjének keresztmetszete nem lehet kevesebb az (1) bekezdésben megadott „A” terület felénél.

(4) A havvéd teljes hosszában a vízleeresztő nyílásokat kell elhelyezni, hogy a fedélzet gyors és hatékony vízmentesítése biztosítva legyen. A vízleeresztő nyílások alsó peremének a lehető legközelebb kell esnie a fedélzet szintjéhez.

(5) A hal tárolására szolgáló rekeszeket és a halászfel-szerelés tárolóeszközeit úgy kell a fedélzeten elhelyezni, hogy ne csökkentsék a vízleeresztő nyílások hatékonyságát. A kifogott hal tárolására szolgáló rekeszeket elsodródás ellen rögzíteni kell.

(6) A 300 mm-nél mélyebb vízleeresztő nyílásokat 230 mm × 150 mm-es sejt méretű ráccsal kell felszerelni, vagy más védőjellegű megoldást kell alkalmazni. A vízleeresztő nyílásokat csak jóváhagyott típusú fedőlappal lehet felszerelni. Amennyiben a vízleeresztő nyílások halászat közbeni lezárása szükséges, a zárószerkezetnek könnyen megközelíthető helyről, a hajózási hatóság elvárásait kielégítő módon, egyszerűen működtethetőnek kell lennie.

(7) Jegesedés veszélyével járó zónában üzemeltetett hajón a vízleeresztő nyílások fedőlappait, védőrácsozatát és egyéb védőfelszerelését könnyen eltávolítható kivitelben kell készíteni a jegesedés csökkentése érdekében. A vízleeresztő nyílások méretének és a védőfelszerelések eltávolítására biztosított eszközöknek a hajózási hatóság jóváhagyása szerintinek kell lenniük.

#### 15. szabály

##### Kikötő és horgonyberendezés

Horgonyberendezésnek gyorsan és biztonságosan kell működnie. Horgonyberendezés a következő elemekből áll: horgony, horgonylánc, vagy horgony-acélkötél, fékek és horgonyemelő csörlő, vagy más olyan eszköz, amellyel a horgonyt le lehet engedni, illetve felhúzni, valamint a hajót az előrelátható időjárési és egyéb feltételek mellett helyben lehet tartani. Hajót a különféle lehetséges körülmények közötti kikötéshez felszereléssel kell ellátni. A horgonyzáshoz és kikötéshez használt felszereléseknek a hajózási hatóság előírásai szerintinek kell lenniük.

### III. Fejezet

#### STABILITÁS ÉS TENGERÁLLÓ KÉPESSÉG

##### 1. szabály

##### Általános feltételek

Hajót úgy kell megtervezni és megépíteni, hogy a 7. szabályban hivatkozott üzemeltetési feltételek mellett az e fejezetben ismertetett követelményeknek eleget tegyen.

## 2. szabály

*Stabilitási követelmények*

(1) Hajónak legalább az alábbi stabilitási követelményeknek kell megfelelnie:

a) A stabilizáló kar görbéje (GZ görbe) alatti terület  $30^\circ$ -os dőlésszögig nem lehet kisebb 0,055 méter radiánál, illetve legalább 0,090 méter radián  $40^\circ$ -os dőlésszögig, vagy az elárasztás szögéig (qf), ha ez a szög kisebb  $40^\circ$ -nál. A  $30^\circ$ -os és  $40^\circ$ -os dőlésszögek között, illetve a  $30^\circ$  és (qf) közötti dőlésszögek esetében a stabilizáló kar görbéje alatti terület, nem lehet kevesebb 0,030 méter radiánál. Az ún. (qf), dőlésszög, amelynél a hajótesten vagy a felépítményeken lévő, kellő gyorsasággal időjárásállóan be nem zárható nyílások már kezdenek víz alá merülni. Kisméretű nyílásokat, melyeken keresztül a progresszív elárasztás nem következhet be, nem kell nyitottként számításba venni.

b)  $30^\circ$ -os vagy nagyobb dőlésszög mellett a stabilizáló kar hossza legalább 200 mm kell legyen.

c) A stabilizáló kar legnagyobb hossza lehetőleg  $30^\circ$ -ot meghaladó, de  $25^\circ$ -nál nem kisebb dőlésszög mellett adódjon.

d) Egyfedélzetes hajó esetében a kezdeti metacentrikus magasságnak (a továbbiakban: GM) legalább 350 mm-nek kell lennie. Felépítményi szerkezettel épített, vagy a 70 méteres és annál hosszabb hajók esetében a hajózási hatóság engedélyével a metacentrikus magasság csökkenthető, de nem lehet kevesebb 150 mm-nél.

(2) Amennyiben a hajó oldalirányú lengésének korlátozására a medersori gerincen kívüli, más megoldást alkalmaznak, a hajózási hatóság számára kielégítő lehet annak igazolása, hogy az (1) bekezdésben meghatározott stabilitási követelmények a különféle üzemeltetési feltételek mellett teljesülnek.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott stabilitási kritériumok teljesítése érdekében ballaszt használata is megengedhető.

## 3. szabály

A hal tárolására szolgáló raktáraknak a halászat során szükségszerűen nyitva maradó és gyorsan le nem zárható rakodónyílásán keresztüli fokozatos elárasztáshoz vezető dőlésszögnek legalább  $20^\circ$ -nak kell lennie, kivéve, ha a 2. (1) szabályban meghatározott stabilitási követelmények a hal tárolására szolgáló raktárak részleges vagy teljes elárasztása mellett is teljesülnek.

## 4. szabály

*Különleges halászati módszerek*

Különleges halászati módszerekkel halászó hajó esetén, amikor a halászat során a szokásosnál nagyobb erők hatnak

a hajóra, a 2. (1) szabályban meghatározott stabilitási követelményeknek kell megfelelnie, illetve a hajózási hatóság fokozott követelményeket állapíthat meg.

## 5. szabály

*Erős szél és oldalirányú lengés*

Hajónak állnia kell a működési zóna szerinti tengeri feltételek melletti erős szél és oldalirányú lengés okozta igénybevételt, a hullámzást, valamint a halászati eljárások sajátosságaiból származó fokozott igénybevételt.

## 6. szabály

*Víz a fedélzeten*

Hajónak, az adott évszak időjárási viszonyait, a hajó működése során adódó tengerállapotokat, a hajó típusát és üzemeltetési módját is figyelembe véve, állnia kell a fedélzetre került tengervíz okozta hatásokat.

## 7. szabály

*Üzemeltetési helyzetek figyelembevétele a stabilitás szempontjából*

(1) A stabilitási jellemzők számítással történő meghatározását az alábbi üzemeltetési helyzetekre el kell végezni:

a) indulás a halászati területre, üzemanyaggal, készletekkel, jéggel, halászati felszerelésekkel és egyebekkel teljesen feltöltött állapotban;

b) indulás a halászati területről a teljes fogással;

c) érkezés a honos kikötőbe a teljes fogással és a készletek, üzemanyag stb. 10%-ával; és

d) érkezés a honos kikötőbe a készletek, üzemanyag stb. 10%-ával és egy minimális fogással, ami szokásosan a teljes fogás mennyiségének a 20 százaléka, de lehet akár 40% is, feltéve, hogy a hajózási hatóság tudomásul veszi, hogy az üzemeltetési körülmények indokolják az ilyen értéket;

e) a 2. szabályban szereplő stabilitási követelmények közül a legalacsonyabb mértékű stabilitást biztosító követelményt alapul véve a b), c), illetve d) pontban szereplő üzemeltetési feltételek figyelembevételével a III/8. szabály rendelkezése szerinti, jéglerakódás miatti, ráhagyást kell alkalmazni;

f) kerítőhálóval dolgozó hajó esetében, a halászati területről való induláskor, halászati felszereléssel, fogás nélkül és 30% készlettel, üzemanyaggal, valamint egyebekkel terhelt a III/8. szabály rendelkezése szerinti, jéglerakódás miatti, ráhagyást kell alkalmazni.

(2) Az (1) bekezdésben ismertetett sajátos üzemeltetési feltételeken túl a hajózási hatóság azon elvárásának is eleget kell tenni, miszerint a 2. szabályban megadott minimális stabilitási követelményeknek teljesülniük kell más üzemeltetési feltételek mellett is. A hajózási hatóságnak meg kell győződnie arról, hogy a hajó üzemeltetésével, illetve működési területével kapcsolatos sajátos követelményeket figyelembe vették a hajó építésekor.

(3) Az (1) bekezdés szerinti stabilitási jellemzők számítása során az alábbiakat is figyelembe kell venni:

a) ráhagyást kell alkalmazni a fedélzeten lévő nedves haláshálókat és felszereléseket stb. súlya miatt;

b) ráhagyást kell alkalmazni a jegesedés (ha ilyen várható) miatti súlynövekedésre, a 8. szabályban foglalt rendelkezéseknek megfelelően;

c) a rakterekben egyenletesen elosztott halrakomány hatása, amennyiben nem más rakományelosztási séma szerint történik az üzemeltetés;

d) a fedélzeten tárolt halrakomány hatása, az (1) b) és (1) c) pontokban és a (2) bekezdésben foglalt üzemeltetési feltételek mellett;

e) a ballaszt hatása, amikor a kifejezetten erre a célra tervezett tartályokban ballaszt van, vagy a ballaszt felvételére alkalmas, de rendeltetészerűen nem ballasztolásra épített tartályok ballaszttal vannak feltöltve; és

f) a tartályokban lévő folyadék és a halrakomány szabad felületéből eredő hatás miatti ráhagyás.

#### 8. szabály

##### *Jegesedés*

(1) Északi körzet alatt a Balti-tenger kivételével az alábbiakban körülírt terület értendő: a 62° északi szélesség Norvégia nyugati partját metsző ponttól a 4° nyugati hosszúságig, majd a 4° nyugati hosszúsági körön a 60° 30' északi szélességig, majd a 60° 30' északi szélesség mentén az 5° nyugati hosszúságig, majd az 5° nyugati hosszúsági kör mentén a 60° északi szélességi körig, majd a 60° északi szélesség mentén a 15° nyugati hosszúsági körig, majd a 15° nyugati hosszúsági kör mentén a 62° északi szélességi körig, majd a 62° északi szélességi kör mentén a 27° nyugati hosszúsági körig, majd a 27° nyugati hosszúsági kör mentén az 59° északi szélességi körig, majd az 59° szélességi kör mentén nyugat felé terjedő szakaszok alkotják. Az északi körzetben tevékenykedő hajó esetében az alábbi jegesedési ráhagyással kell számolni a stabilitási számítások során:

a) 40 kg/m<sup>2</sup> a jegesedésnek kitett fedélzetek és folyosók felületén;

b) 10 kg/m<sup>2</sup> a hajónak a vízvonal fölötti oldalfelületén;

c) a vitorlázattal nem rendelkező hajók kötélzete, a korlátok (kivéve az árbocokat) és egyéb folytonos felületet nem képező felszerelések felületének hatását a számítások során úgy kell figyelembe venni, hogy a folytonos felületek teljes kivetített területét 5%-kal meg kell növelni, és az így

megnövelt felület statikus nyomatékát 10%-kal megnövelt értéken kell számításba venni.

(2) Az északi zónában történő üzemeltetésre épülő hajót:

a) a jégfelrakódást a legkisebb mértékűre csökkentő kialakítással kell tervezni, és

b) fel kell szerelni a felrakódott jég eltávolítására alkalmas eszközökkel.

#### 9. szabály

##### *Döntési próba, stabilitási információ*

(1) Építése befejezésekor a hajót döntési próbának kell alávetni, és vízkiszorítását, valamint a súlypont helyzetét a hajó terheletlen állapotára vonatkozóan kell meghatározni.

(2) Amennyiben a hajón, a terheletlen állapotú hajó vízkiszorítását és súlypontjának helyzetét érintő változtatást végeznek, akkor a hajót ismételt döntési próbának kell alávetni, valamint módosítani a stabilitására vonatkozó információt.

(3) A hajózási hatóság eltekinthet egy adott hajó döntési próbájának elvégzésétől, amennyiben rendelkezésre állnak a testvérhajó stabilitási adatai, és a hajózási hatóság meggyőződik arról, hogy a vizsgálatól mentesített hajóra nézve a testvérhajó adatai alapján megbízható stabilitási információ nyerhető.

#### 10. szabály

##### *Stabilitási információ*

(1) A hajó parancsnokát stabilitási információval kell ellátni, hogy pontosan meghatározhassa a hajó különféle üzemeltetési feltételek mellett adódó stabilitását. A stabilitási információnak útmutatást kell tartalmaznia a parancsnok számára, amely alapján megismerheti a hajó stabilitását, vagy hosszanti úszáshelyzetét hátrányosan befolyásoló üzemeltetési eseteket. A stabilitási információ egy példányát jóváhagyás végett át kell adni a hajózási hatóságnak.

A jóváhagyott stabilitási információt a hajón hozzáférhető helyen kell tartani, továbbá a hajó időszakos szemléjekor ellenőrizni kell, hogy a tényleges üzemeltetési körülmények szerinti követelményekre is érvényes-e jóváhagyása.

(2) Ha a hajón a stabilitására hatást gyakorló változtatást végeztek, stabilitási számításot kell végezni és a számítás eredményét a hajózási hatóságnak jóváhagyásra be kell mutatni. A jóváhagyott új stabilitási információt a parancsnok rendelkezésére kell bocsátani és a hatálytalanított információt vissza kell vonni.

## 11. szabály

*Hordozható haltároló rekeszek*

A fogást megfelelően rögzíteni kell a hajó úszáshelyzetének veszélyes megváltozását okozó elmozdulás ellen. A haltároló rekeszek rögzítő állványainak, ha ilyenek felszerelésre kerülnek, meg kell felelniük a hajózási hatóság elvárásainak.

## 12. szabály

*A hajóorr magassága*

A hajóornak kellően magasnak kell lennie ahhoz, hogy megelőzze túlzott mennyiségű tengervíznek a hajóra jutását. Az orr magasságát a halászati szezon évszakának időjárási viszonyainak, a hajó tevékenysége időszakában jellemző tengerállapotoknak, a hajó típusának és üzemeltetési módjának figyelembevételével kell meghatározni.

## 13. szabály

*Legnagyobb megengedhető üzemi merülés*

A legnagyobb megengedhető üzemi merülést az üzemeltetési körülmények, az e fejezetben ismertetett stabilitási követelmények, valamint a II. és VI. fejezetben foglalt követelmények alapján a hajózási hatóság hagyja jóvá.

## 14. szabály

*Térfelosztás és stabilitás sérült állapotban*

100 méter és annál hosszabb, 100 vagy több személyt szállító hajó típusának, üzemeltetése körülményeinek és tevékenységi közege jellemzőinek függvényében, pozitív stabilitását megőrizve úszva kell maradnia valamely vízmentes terének sérülés következtében történő elárasztása esetén.

## IV. Fejezet

GÉPÜZEMI ÉS ELEKTROMOS BERENDEZÉSEK,  
VALAMINT IDŐSZAKOSAN FELÜGYELET  
NÉLKÜLI GÉPTEREK

## „A” RÉSZ — ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK

## 1. szabály

*Alkalmazás*

A fejezetben foglalt rendelkezések a 24 méter és annál nagyobb hosszúságú új és meglévő hajóra vonatkoznak.

## 2. szabály

*Fogalmi meghatározások*

(1) *Fő kormánymű*, az a hajó a szokásos üzemeltetési feltételek melletti kormányozhatóságát biztosító berendezés, amely a meghajtó gépi berendezéseket, a kormánymű segédegységeit és a nyomatékknak a kormány szárnyra vagy kormányívrre történő átadásához szükséges berendezéseket foglalja magában.

(2) *Segédüzemi kormányberendezésnek* kell biztosítania a hajó kormányozhatóságát a fő kormánymű meghibásodása esetén.

(3) *Kormánymű meghajtó berendezés* az alábbiak szerint értelmezendő:

a) *elektromos kormánymű* esetén egy villanymotor és a kapcsolódó elektromos berendezések,

b) *elektro-hidraulikus kormánymű* esetén egy villanymotor a hozzá tartozó elektromos berendezésekkel és a rendszerhez illesztett hidraulika szivattyú, és

c) *más típusú hidraulikus kormánymű* esetén egy meghajtó gép és a hozzá illesztett hidraulika szivattyú.

(4) *Legnagyobb előremeneti üzemi sebesség*: a hajó tevékenységi sebessége, amelynek tartására a hajó a legnagyobb jóváhagyott üzemi merülése mellett tervezve van.

(5) *Legnagyobb hátrameneti sebesség*: az a becsült sebesség, amelyet a hajó a legnagyobb jóváhagyott üzemi merülése mellett a tervezett legnagyobb hátrameneti hajtóerő kifejtése esetén elérhet.

(6) *Üzemanyagegység*: az a berendezés, amelyet az üzemanyagnak olajtüzelésű kazánhoz, illetve belső égésű motorhoz történő továbbítás érdekében az olaj előkészítésére használnak. Az egység üzemanyag szivattyút, szűrőt és előmelegítőt foglal magában és legalább 18 N/mm<sup>2</sup> rendszeren belüli nyomással jellemezhető.

(7) *Rendes üzemi állapot és fedélzeti életkörülmények*: a hajó egészének, gépi berendezéseinek, fő- és segédüzemének, a kormányműnek és tartozékainak, a biztonságos hajózáshoz szükséges navigációs felszerelésnek, a tűz és elárasztás megelőzéséhez, illetve elhárításához szükséges felszerelésnek, a külső és belső hírközlési és jelző felszerelésnek, a túlélési és mentőfelszerelésnek megbízható működőképessége és készenléti állapota, továbbá a más jogszabályban foglaltak szerinti fedélzeti életkörülményeknek a megléte.

(8) *Gép- és kormányképtelen hajó*: amikor a fő- és segédüzemi berendezések, valamint a kazánok, valamilyen rendellenesség miatt üzemben kívül vannak.

(9) *Fő kapcsolótábla*: a fő áramforrással közvetlen kapcsolatban álló és az áramnak a hajó fogyasztó egységei felé történő elosztására rendszeresített kapcsolótábla.

(10) *Időszakosan felügyelet nélküli géptér*: az a géptér, amelyben a fő- és segédüzemi berendezések, valamint

áramtermelő berendezések felügyelete nem folyamatos, és a manőverek időszakában való üzemelést is ideértve, nem minden üzemmódban kötelező.

### 3. szabály

#### Általános — gépi berendezések

(1) A fő gépüzem, a vezérlés, gőzüzemi berendezés, az üzemanyagrendszer, a sűrített levegős rendszerek, a hűtőberendezések, a segédüzemi berendezés, kazán, a nyomástartó edények, csőrendszerek, szivattyúberendezés, a kormányberendezés, az erőátviteli berendezések és más berendezések tervezése, építése, próbája, beépítése és karbantartása a hajózási hatóság, illetve a vízijárművek és úszómunkagépek megfelelőségének vizsgálatára, ellenőrzésére és tanúsítására más jogszabály<sup>3</sup> szerint kijelölt szervezet jóváhagyása alapján történhet. A gépi berendezéseket és felszereléseket, az emelőberendezéseket, csörlőket, halszállító és feldolgozó felszereléseket a személyzet tagjainak sérülését megakadályozó védelemmel kell felszerelni. Különös figyelmet kell fordítani a mozgó részekre, a forró felületekre és más veszélyforrásokra.

(2) Gépteret úgy kell megtervezni, hogy a biztonságos és szabad hozzáférés a gépi berendezésekhez és vezérlő egységükhöz, valamint a karbantartást igényelő egységekhez biztosított legyen. Gépteret megfelelő szellőzéssel kell ellátni.

(3) *a)* Biztosítani kell, hogy a fő gépüzem valamely segédüzemi egység meghibásodása esetén is üzemképes maradjon, illetve üzemképessége helyreállítható legyen. Ennek érdekében különös figyelmet kell fordítani az alábbiak működésére:

*(i)* a fő gépüzem üzemanyag ellátó rendszere,

*(ii)* a fő gépüzem kenőolaj rendszere,

*(iii)* a fő gépüzem hidraulikus, pneumatikus és elektromos vezérlő egységei, ideértve az állítható szárnyú hajócsavarok vezérlését is,

*(iv)* a fő gépüzem hűtési rendszere és a rendszerben a szükséges víznyomást biztosító egységek, és

*(v)* a fő gépüzem indításához, illetve vezérléséhez szükséges légkompresszor és sűrített levegő nyomástartó tartály.

*b)* Biztosítani kell a feltételeket, hogy a gép és kormány nélküli állapotba került hajón, külső segítség nélkül, újra lehessen indítani a gépüzemet.

(4) A hajó biztonsága érdekében, az alapvető biztonságot szolgáló, beszerelt állapotú fő gépüzemi és segédüzemi berendezéseknek üzemképeseknek kell maradniuk a hajó bármelyik oldalra történő legfeljebb 15°-ig terjedő statikus és legfeljebb 22,5°-ig terjedő dinamikus dőlése, illetve egyidejű hosszirányú, legfeljebb 7,5°-ig terjedő dinamikus bólintása esetén. A hajózási hatóság, illetve kijelölt szervezet enyhítheti ezeket a követelményeket, figyelembe véve a hajó típusát, méretét és üzemeltetési feltételeit.

(5) Különös figyelmet kell fordítani a fő és segéd gépüzem berendezéseinek tervezésére, építésére és beépítésére, hogy a szokásos üzemeltetési feltételek mellett ne keletkezzenek a berendezések terhelését növelő káros rezgések.

#### Villamos berendezések

(6) Villamos berendezésnek, tervezésénél és építésénél fogva az alábbiakat kell biztosítani:

*a)* a hajó rendes üzemi és életkörülményeinek fenntartásához szükséges szolgáltatásokat, vészhelyzeti áramforrás igénybevétele nélkül,

*b)* a fő áramforrás kiesése esetén a biztonság fenntartásához alapvetően szükséges szolgáltatásokat, és

*c)* a személyzet és a hajó védelmét az elektromos eredetű veszélyektől.

(7) A hajózási hatóságnak meg kell győződnie a 16. és 18. szabályban foglaltak egységes végrehajtásáról.

#### Időszakosan felügyelet nélkül üzemelő gépterek

(8) A 3—18. szabályokon és a V/1—V/44. szabályokon túl a 19—24. szabályokat kell alkalmazni az időszakosan felügyelet nélkül üzemelő gépterek esetében.

(9) Hajón rendszeres hajófedélzeti szemlék és próbák révén biztosítani kell, hogy a hajó üzemelése közben, ideértve a manőver műveleteket is, a hajó berendezései és felszerelései a tevékenysége szerinti üzemeltetési feltételek mellett megbízható módon működjenek.

(10) Az időszakosan felügyelet nélkül üzemelő géptérrel épített hajónak bizonyítvánnyal kell rendelkeznie az ilyen üzemelésre való alkalmasságáról.

### „B” RÉSZ — GÉPÜZEMI BERENDEZÉSEK (Lásd a 3. szabályt)

#### 4. szabály

##### Gépüzemi berendezések

(1) A hajó meghajtását és üzembiztonságát szolgáló fő és segédüzemi berendezéseket hatékony vezérlőeszközökkel kell ellátni.

<sup>3</sup> 10/2000. (X. 31.) KöViM rendelet a vízijárművek és úszómunkagépek megfelelőségét vizsgáló, ellenőrző és tanúsító szervezetek kijelöléséről.

(2) A 200 mm-nél nagyobb hengerátmérőjű belső égésű motorokat, illetve a 0,6 köbméternél nagyobb belső térfogatú forgattyús házakat jóváhagyott típusú, megfelelő keresztmetszetű robbanásmentesítő biztonsági szelepekkel kell ellátni.

(3) Fő- és segédüzemi berendezéseket, nyomástartó edényeket, vagy más nyomás alatt működő berendezéseket túlnyomás elleni védelemmel kell ellátni.

(4) A hajó meghajtását és biztonságát, valamint a fedélzeten tartózkodó személyek testi épségét szolgáló erőátviteli berendezéseket, fogaskerekeket, tengelyeket és más alkatrészeket a hajó tevékenysége szerinti legnagyobb terhelés figyelembevételével kell tervezni és építeni. Mindezek során a meghajtó motor vagy motorok kiválasztására is kellő figyelmet kell fordítani.

(5) A fő- és segédüzemi berendezéseket automatikus leállító rendszerrel kell felszerelni a kenőolaj ellátás kimaradása, vagy más meghibásodás esetére, amely a berendezések gyors és súlyos károsodásához, vagy robbanáshoz vezethet. Az automatikus leállítással védett berendezésekre a leállítás bekövetkeztét megelőzően működésbe lépő riasztási jelzőrendszert kell felszerelni. A hajózási hatóság engedélyezheti az automatikus leállító rendszer vészhelyzetben történő kikapcsolásának lehetőségét biztosító rendszer beépítését. A hajózási hatóság ugyanakkor mentesíthet bizonyos hajókat az e fejezetben foglalt rendelkezések hatálya alól, figyelembe véve a hajó típusát vagy az általa ellátott szolgáltatást.

#### 5. szabály

##### *Hátrameneti eszközök*

(1) A hajónak kellő teljesítménnyel kell rendelkeznie a szokásos üzemeltetési feltételek esetén és a hajó irányíthatóságának fenntartása mellett végrehajtott hátramenet-hez.

(2) Tengeri futópróba keretében kell meggyőződni arról, hogy a főgép által hajtott hajócsavar keltette tolóerő iránya kellően rövid idő alatt megfordítható és a hajó ésszerű távolságon belül megállítható a legnagyobb üzemi előremeneti sebességről.

#### 6. szabály

##### *Gőzkazán, táprendszerek és gőzvezetékek*

(1) Gőzkazánt és le nem fűvatott gőzgenerátort legalább kettő, megfelelő teljesítményű biztonsági szeleppel kell ellátni. A hajózási hatóság, figyelembe véve a gőzkazán, illetve a le nem fűvatott gőzgenerátor teljesítményét vagy más műszaki jellemzőit, engedélyezheti, hogy csak egy biz-

tonsági szelepet építsenek be, amennyiben a túlnyomás elleni védelem így is biztosítható.

(2) Olajtüzelésű, folyamatos felügyelet nélküli működésre tervezett gőzkazánt alacsony vízszint kialakulása, levegőellátás kimaradása, illetve a láng kialvása esetén riasztó jelzést adó és a tüzelőanyag ellátást megszakító biztonsági rendszerrel kell ellátni.

(3) A hajózási hatóságnak a gőzkazánok biztonságos üzemelése érdekében különös figyelmet kell szentelnie a gőzkazánok táprendszerei, működési folyamat-ellenőrző berendezései megfelelőségének, valamint az üzembiztonsági intézkedések foganatosításának.

#### 7. szabály

##### *Kapcsolattartás a navigációs híd és a géptér között*

A navigációs híd és a géptér közötti kapcsolattartás céljára két különálló kapcsolattartó rendszert kell létesíteni, amelyek közül az egyik a géptéri telegráf. 45 méternél rövidebb hajó esetén, amennyiben a főgépet közvetlenül a kormányházból vezérlik, a hajózási hatóság a géptéri telegráftól eltérő kapcsolattartó eszközt is elfogadhat.

#### 8. szabály

##### *Főgép vezérlése a navigációs hídról*

(1) A navigációs hídról történő főgép vezérlés esetén az alábbi követelményeket kell teljesíteni:

a) manőverezéskor és más üzemi körülmények között a főgép fordulatszámát, a hajtóerő irányát és adott esetben a hajócsavar állásszögét teljes mértékben a navigációs hídról lehet szabályozni, illetve vezélni;

b) az a) pontban szereplő távirányítást a meghajtó berendezések túlterhelését megakadályozó vezérlőberendezéssel kell biztosítani;

c) a navigációs hídon a főgép vészmegállítására szolgáló készüléket kell felszerelni, amelynek működése független az a) pontban szereplő vezérlő rendszertől;

d) a főgépet távirányítással egyidejűleg csak egy vezérlőállásból lehessen irányítani, ezért reteszelt vezérlő egységek használata engedélyezett bármelyik vezérlőállásnál. A vezérlőállásoknál jelzőkészüléken láthatóvá kell tenni, hogy melyik állásból történik a főgép irányítása. A navigációs híd és a géptér közötti a vezérlésátadást csak a géptérben, vagy a géptéri vezérlőállásban lehessen szabályozni. A 45 méternél kisebb hosszúságú hajókon a hajózási hatóság engedélyezheti, hogy a géptérben csak egy vészhelyzeti vezérlőállás legyen, feltéve, hogy a navigációs híd megfelelő figyelő és vezérlő berendezéssel ellátott;

e) a navigációs hídon az alábbiakról tájékoztató jelzőműszereket kell felszerelni:



(i) rögzített állásszögű hajócsavar esetén a hajócsavar fordulatszáma és forgási iránya,

(ii) változtatható állásszögű hajócsavar esetén a hajócsavar fordulatszáma és a lapátok állásszöge,

(iii) vészriasztó rendszer a 4. (5) szabály szerint;

f) lehetőséget kell biztosítani a főgép helyi vezérlésére a távvezérlő rendszer meghibásodásának esetére;

g) a távvezérlő rendszernek tartalmaznia kell a meghibásodása esetén vészjelzést adó rendszert, valamint a távvezérlő rendszer meghibásodása esetén a helyi vezérlésre történő átállásig a hajócsavarnak a meghibásodás előtt beállított sebessége és működési iránya fenntartható legyen;

h) az automatikus indítás lehetősége nem merítheti ki a főgép indításához szükséges energiaforrást. Vészjelzéssel kell figyelmeztetni a kezelőt az alacsony indítási levegőnyomásra, mindazonáltal a vészjelzést kiváltó levegőnyomás küszöböt olyan szintre kell beállítani, amely mellett a főgép indítása még továbbra is lehetséges.

(2) Amennyiben a főgép és a hozzá kapcsolódó gépi berendezések, ideértve a fő áramfejlesztőt is, eltérő szintű automatikus vagy távvezérléssel vannak ellátva és folyamatos vezérlőtéri felügyelet alatt állnak, akkor a vezérlőteret úgy kell megtervezni, felszerelni és kialakítani, hogy a gépi berendezések működése legalább olyan biztonságos és hatékony legyen, mintha közvetlen felügyelet alatt állnának.

(3) Az automatikus vezérlés, illetve távvezérlés útján indító, működtető és ellenőrző rendszernek tartalmaznia kell az automatikus, illetve távvezérlő rendszer kiiktatásának lehetőségét, még az automatikus, illetve távvezérlő rendszer meghibásodása esetén is.

### 9. szabály

#### *Sűrített levegős rendszerek*

(1) Sűrített levegős rendszerben meg kell akadályozni a túlzott nyomás létrejöttét ideértve a levegő átszivárgásának megakadályozását légkompresszor vízűtőjébe vagy légkompresszor készülékébe. A túlzott nyomás kialakulását a célnak megfelelő nyomáscsökkentő biztonsági szerkezet beépítése útján kell megelőzni.

(2) Belső égésű főgép sűrített levegős indító rendszerét védelemmel kell ellátni a motor hajtására szolgáló robbanóelegynek az indítórendszer vezetékébe való bejutása és az így bekövetkező robbanás ellen.

(3) Az indítólevegő kompresszoroktól minden nyomócsövet közvetlenül az indítólevegő palackokhoz kell vezetni. A légpalackoktól a főüzemi vagy segédüzemi motorokhoz vezető minden indító cső legyen teljesen elválasztva a kompresszor csomócső rendszerétől.

(4) Biztosítani kell, hogy csak minimális mennyiségű olaj juthasson be a sűrített levegő rendszerekre, és gondoskodni kell e rendszerek víztelenítéséről.

### 10. szabály

#### *Üzemanyag, kenőolaj és más gyúlékony olajok kezelése*

(1) Jóváhagyott eljárás keretében 60 °C-nál alacsonyabb lobbanáspontúnak minősített dízelolajat, vészhelyzeti generátorban történő felhasználás kivételével, üzemanyagként felhasználni nem engedélyezett. Vészhelyzeti generátor üzemanyagának lobbanáspontja nem lehet 43 °C-nál alacsonyabb. 43 °C-nál alacsonyabb lobbanáspontú dízelolaj általános célú használatát a hajózási hatóság csak akkor engedélyezi, ha az előírt elővigyázatossági intézkedéseket megteszik, továbbá az üzemanyag tárolására szolgáló térben a hőmérséklet nem emelkedhet az adott üzemanyag lobbanáspontjánál 10 °C-kal alacsonyabb szint fölé.

(2) Gondoskodni kell a hajó tartályában lévő üzemanyag mennyiségének biztonságos és pontos mérési lehetőségéről. Szondacsövek használata esetén, a szondacső felső végének biztonságos helyen kell végződnie és a csővéget megfelelő záróelemmel kell ellátni. Használható megfelelő vastagságú üvegből készült és fémházzal védett szintjelző, amennyiben azt automatikus működésű zárószeleppel szerelik fel. A tartályban lévő üzemanyag mennyiségének megállapítására más eszközöket is lehet használni, amennyiben esetleges meghibásodásuk, vagy a tartályok túltöltése nem vezet az üzemanyag szabadba jutásához.

(3) Gondoskodni kell arról, hogy olajtartályokban vagy az üzemanyagrendszer bármely részében ne alakulhasson ki túlnyomás. Az esetleges túlnyomást nyomáscsökkentő szeleppel vagy lélegeztető vezetékkel, illetve biztonságos módon és biztonságos helyre kivezetett túlfolyócsővel kell megszüntetni.

(4) A kettősfenék szintje felett elhelyezett ülepítő, tároló és napi tartályok csővezetékének sérülése esetére és ezzel összefüggésben az üzemanyag elfolyásának megakadályozására a nevezett tartályt más térből vezérelhető zárószeleppel kell ellátni, amely lehetővé teszi az elfolyás megszüntetését a tanktérben keletkezett tűz esetén. A tengelyalagútban, csővezeték alagútban, vagy más, hasonló térben elhelyezett mély fekvésű tartályokra a szelepet fel kell szerelni, azonban tűz esetén a folyás megszüntetése az alagúton kívüli, más térben elhelyezett kiegészítő szelep segítségével történik. Ha ilyen célú szelepet a gépházban szerelnek fel, akkor annak a gépházon kívülről is működtethetőnek kell lennie.

(5) Az üzemanyagrendszer részét képező szivattyú más rendszerrel kapcsolatban nem lehet. Az üzemanyag szivattyú vezetékrendszerét zárt visszacsatoló rendszerbe ürítő nyomáscsökkentő szeleppel kell felszerelni. Amennyi-

ben üzemanyagtartályt esetenként folyadék ballaszt tartályként is használnak, biztosítani kell az üzemanyagrendszer és a ballaszt rendszer egymástól való teljes elkülönítését.

(6) Nem szabad olajtartályt felszerelni ott, ahol a belőle szivárgó olaj felforrósodott felületre folyhat. El kell kerülni, hogy a szivattyúból, szűrőből vagy más berendezésből kiszökő olaj felforrósodott felülettel érintkezésbe kerülhessen.

(7) a) Az üzemanyagrendszer csöveit, szelepeit és szerelvényeit acélból vagy azzal egyenértékű anyagból kell készíteni, és lehetőség szerint kerülni kell hajlékony csöveket, kivéve azokat a helyeket, ahol használatuk nem mellőzhető. A hajlékony csöveknek és a hozzájuk csatlakozó szerelvényeknek is az acéllal egyenlő szilárdságúnak kell lenniük és jóváhagyott tűzálló anyagokból kell készülniük, illetve tűzálló bevonattal kell rendelkezniük.

b) Üzemanyagcsövet, kenőolaj vezetékeket védőburkolattal kell ellátni, megelőzendő olajpermet, vagy kiszökő olaj felforrósodott felületekre, vagy motor légbeszívó nyílásaiba történő jutását. Ezeket a vezetékeken a csőcsatlakozási helyek számát a lehető legkisebbre kell csökkenteni.

(8) Hajó üzemanyagtartályát a hajószerkezet szerves részeként kell beépíteni, továbbá „A” kategóriájú géptérrel kívül kell elhelyezni. Amennyiben nem kettősfenékbe épített üzemanyagtartályt „A” kategóriájú géptér közvetlen szomszédságában, vagy éppen ilyen térben kell elhelyezni, akkor legfeljebb az egyik függőleges oldalfala lehet határos a géptér határoló felületével, míg a többi oldala lehetőleg a kettősfenék tartályokkal legyen közös határfelületű. A géptérrel közös határfelületet a lehető legkisebbre kell választani. Amennyiben nem kettősfenékbe épített üzemanyagtartályt „A” kategóriájú géptérben kell elhelyezni, akkor abban csak 60 °C-nál magasabb lobbanáspontú olajat szabad tárolni. Általában és különösen „A” kategóriájú géptérben kerülni kell a szabadon álló dízelolaj tartályok alkalmazását. Jóváhagyott használat esetén a szabadon álló tartályt olajtartó kivételű, bőséges méretű cseppfogó tálcára kell helyezni, melyből leeresztőcsövön át kellően méretezett tartályba jut az esetlegesen kifolyó olaj.

(9) Gépteret kellő intenzitású szellőztetéssel kell ellátni az olajgőzök felhalmozódásának megelőzésére.

(10) Nyomás alatti rendszerekben használt kenőolaj tárolása, elosztása és felhasználása jóváhagyott módon történhet. „A” kategóriájú géptérben és más gépterekben is az (1), (3), (6) és (7) bekezdésekben foglalt rendelkezéseket, valamint adott esetben a (2) és (4) bekezdésekben foglalt rendelkezéseket kell érvényesíteni. Jóváhagyott típusú, üvegből készült kémlelő csövek használata a kenőanyagrendszerekben engedélyezett.

(11) A (10) bekezdésben szereplő olajtól eltérő, erőátviteli rendszerekben nyomás alatt használt gyúlékony olajok tárolása, elosztása és felhasználása jóváhagyott módon

történhet. Szikrakeltő vagy más gyújtó források közelében a (2) és (6) bekezdésekben foglalt rendelkezések szerinti körülményeket kell biztosítani, továbbá a szilárdság és szerkezeti felépítés tekintetében a (3) és (7) bekezdésekben foglalt rendelkezéseket kell érvényesíteni.

(12) Üzemanyagot, kenőolajat és más gyúlékony olajokat az orttankban tartani nem engedélyezett.

## 11. szabály

### Fenekvíz szivattyúk

(1) Hajón fenékvíz szivattyú rendszert kell felszerelni, amely a gyakorlatban előforduló minden üzemi feltétel mellett alkalmas nem olajtartályként, illetve víztartályként rendszeresített tartály kivételével bármelyik vízzel elárasztott vízmentes tér kiürítésére, függetlenül attól, hogy a hajó felegyenesedett vagy megdőlt állapotban van. Amennyiben szükséges, fenékarok szívást kell alkalmazni. Biztosítani kell, hogy a víz a szívócsövekhez áramoljon. A fenékvíz szivattyúzástól egyes terekben a hajózási hatóság jóváhagyásával el lehet tekinteni, amennyiben a hajózási hatóság meggyőződik arról, hogy ez nem veszélyezteti a hajó biztonságát.

(2) a) Legalább két, egymástól független működésű gépi meghajtású szivattyút kell beépíteni, melyek közül az egyiket a főgép hajthatja. Fenékvíz szivattyúként ballaszt szivattyú, vagy más, általános feladatú, de kellő teljesítményű szivattyú használható.

b) Fenékvíz szivattyúnak alkalmasnak kell lennie a felszívott víz legalább 2 méter/sec sebességre történő felgyorsítására a fő fenékvíz gyűjtőcsőben, melynek legkisebb jóváhagyott belső átmérője az alábbi módon számítható:

$$d = 25 + 1,68 \sqrt{0,15 \sqrt{L(B+D)} + 2,25}^2$$

ahol:

d = a fenékvíz gyűjtőcső belső átmérője milliméterben,

L = a hajó hossza méterben,

B = a hajó szélessége méterben, és

D = a hajó oldalmagassága méterben.

A fő fenékvíz gyűjtőcső tényleges belső átmérőjét a számítottéhoz legközelebb eső, de nagyobb szabványos méretre kell kerekíteni.

c) Az e szabály szerinti fenékvíz szivattyúnak közvetlen kapcsolatban kell állnia a fenékvíz ürítő rendszerrel. Az egyik szivattyú a géptér bal oldalának, a másik a géptér jobb oldalának ürítését látja el, kivéve a 75 méternél rövidebb hajót, ahol egyetlen, az ürítő rendszerrel közvetlen kapcsolatban lévő fenékvíz szivattyú felszerelése engedélyezett.

d) A fő fenékvíz gyűjtőcső belső átmérője legalább 50 mm. A fenékvíz szivattyút és rendszert úgy kell méretezni és elhelyezni, hogy a szivattyú teljes névleges teljesítményét a kollíziós válaszfal és a farkamra válaszfal közötti bármely vízmentes tér esetében kifejtthesse.

(3) A (2) a) pontban szereplő fenékvíz szivattyú kiváltható egy más berendezésétől független meghajtású nagy nyomású tengervíz szivattyúval és egy fenékvíz ejektor együttes alkalmazásával.

(4) Hajón, ahol a halak szállítása vagy feldolgozása közben jelentős mennyiségű víz gyűlhet össze zárt terekben, megfelelő ürítésről kell gondoskodni.

(5) A fenékvíz ürítő rendszer csöveit, vastag falú acélcsövek kivételével, üzemanyag, ballaszt vagy kettős fenékű tartályokon átvezetni nem engedélyezett.

(6) Fenékvíz és ballaszt rendszerek kialakításával meg kell akadályozni, hogy tengervíz vagy ballasztvíz jusson a vízmentes terekbe, géptérbe vagy rakománytérbe. Ezen rendszerekben visszacsapó szelepet vagy zárószelepet kell felszerelni, amelyet egyidejűleg kétirányú átfolyásra a fenékvíz tér és a tenger vagy a fenékvíz tér és a ballaszt tér között megnyitni nem lehet. A fenékvíz elosztó rendszert visszacsapó szelepekkel kell felszerelni.

(7) Kollíziós válaszfalon átvezetett fenékvíz gyűjtőcsövet a válaszfalnál a munkafedélzetről vezérelhető szeleppel kell felszerelni és el kell látni a szelep állását mutató készülékkel. A válaszfal hátsó oldalán elhelyezett, hozzáférhető szelep esetén el lehet tekinteni a távműködtetéstől.

## 12. szabály

### Zajvédelem

Megfelelő intézkedéseket kell tenni a gépházban tartózkodó személyzetet érő zajártalom szintjének más jogszabályban foglalt követelményt kielégítő csökkentése érdekében.

## 13. szabály

### Kormány szerkezet

(1) Hajót egy főüzemi kormányberendezéssel és egy segédüzemi kormányberendezéssel kell felszerelni. A főüzemi kormányberendezést és segédüzemi kormányberendezést úgy kell kialakítani, hogy az egyik rendszer meghibásodása ne tegye működésképtelenné a másik rendszert.

(2) Két vagy több azonos kivitelű meghajtó egységet tartalmazó főüzemi kormányberendezés esetén, amennyiben a meghajtó egységek valamelyikének meghibásodása mellett a főüzemi kormányberendezés alkalmas a kormánylapát (10) bekezdés szerinti működtetésére, a segéd-

üzemi kormányberendezés elhagyható. A kormányberendezés meghajtó egységeit külön-külön áramkörről kell működtetni.

(3) Gépi működtetésű kormánylapát pillanatnyi helyzetét közvetítő kijelzőt kell elhelyezni a kormányállásban. A kijelzőt működtető rendszernek függetlennek kell lennie a kormánymű vezérlő rendszerének működésétől.

(4) Kormányberendezés meghibásodását a kormányállásban megszólaló riasztó jelzésnek kell jeleznie.

(5) Elektromos és elektro-hidraulikus kormányberendezés motorjainak működését a kormányállásban, illetve a navigációs hídon felszerelt kijelző segítségével kell ellenőrizhetővé tenni. A kormányberendezés meghajtó egységeinek áramkörtét rövidzárlat elleni védelemmel, valamint túlterhelés és áramkimaradás esetén megszólaló riasztóberendezéssel kell felszerelni. Amennyiben túlzott áramfelvétel elleni védelem kerül beépítésre, a védelmet a teljes terhelés melletti áramfelvétel kétszeresének átbocsátására, illetve az indítóáram szükséglet figyelembevételével kell beszabályozni.

(6) Főüzemi kormányberendezésnek megfelelő szilárdságúnak és megfelelő kialakításúnak kell lennie ahhoz, hogy a hajót a legnagyobb jóváhagyott üzemi sebesség mellett biztonságosan kormányozni lehessen. Főüzemi kormányberendezésnek és a kormányzárnak alkalmasnak kell lennie a legnagyobb sebességű hátramenet, vagy a halászat közbeni hirtelen manőverek során végzett kormányzási műveletek sérülés, illetve meghibásodás nélkül történő elviselésére.

(7) Főüzemi kormányberendezésnek a hajó legnagyobb jóváhagyott merülése és legnagyobb üzemi sebességgel való előremeneti haladása mellett alkalmasnak kell lennie a kormánylapát egyik oldali 35°-os állásból a másik oldali 35°-os kitérítésére. A kormánylapátnak az egyik oldali 35°-os állásából a másik oldali 30°-os kitérítését, a fentiekkel azonos feltételek mellett, 28 másodpercen belül kell teljesítenie. Főüzemi kormányberendezést gépi hajtással kell működtetni, amennyiben az ezen bekezdésben szereplő követelmények biztonságos teljesítése más módon nem lehetséges.

(8) Főüzemi kormányberendezés gépi meghajtó egységét, áramkimaradást követő újraindításához, automatikusan működő újraindító készülékkel vagy a kormányállásban elhelyezett kézi indító készülékkel kell felszerelni.

(9) Segédüzemi kormányberendezésnek alkalmasnak kell lennie a hajó biztonságos haladási sebessége melletti irányítására és arra, hogy vészhelyzet esetén gyorsan üzembe lehessen helyezni.

(10) Segédüzemi kormányberendezésnek alkalmasnak kell lennie a legnagyobb előremeneti üzemi sebesség felét vagy 7 csomót kitevő sebesség közül a nagyobb haladó hajó a kormánylapátjának egyik oldali 15°-os állásból a másik oldali 15°-os 60 másodpercen belül történő kitéríté-

sére. A segédüzemi kormányberendezést gépi hajtással kell működtetni, amennyiben az ezen bekezdésben szereplő követelmények biztonságos teljesítése más módon nem lehetséges.

(11) 75 méter és annál hosszabb hajó elektromos és elektro-hidraulikus kormányművének áramellátását legalább kettő, a fő kapcsolótábláról vezérelt áramkör útján kell biztosítani, és ezen áramköröket egymástól a lehető legnagyobb mértékben el kell különíteni.

#### 14. szabály

##### *A hajógépészek riasztása*

75 méter és annál hosszabb hajón a gépszemélyzet riasztását a gépszemélyzet lakóterében jól hallható jelzés adásával a géptérből vagy a géptéri vezérlő térből lehessen kezdeményezni.

#### 15. szabály

##### *A zsákmány tartósítására szolgáló hűtőrendszerek*

(1) Hűtőrendszernek üzembiztosnak kell lennie, és a rendszerben a (2) bekezdésben szereplő követelménynek nem megfelelő származékok nem alkalmazhatók. Hűtőrendszer működése közben keletkező emisszió jellemzőinek más jogszabályban foglalt követelményeknek megfelelőnek kell lenniük.

(2) A hűtőrendszerekben használt hűtőközeg ózoncsökkentő hatása nem haladja meg a CFC—11 ilyen hatásának az 5%-át.

(3) *a)* Hűtőberendezést megfelelően védeni kell a rezgésektől, ütődéstől, hő okozta térfogatváltozástól, és automatikus szabályozó berendezéssel kell ellátni a hőmérséklet és a nyomás veszélyes növekedésének megakadályozására.

*b)* A toxikus vagy gyúlékony hűtőközeggel működő hűtőrendszereket, a környezet és a személyzet védelme érdekében, a hűtőközeg biztonságos ürítésére és felfogására alkalmas készülékkel kell felszerelni.

(4) *a)* Hűtőberendezés és tartozékainak elhelyezésére szolgáló teret gázzáró válaszfallal kell elválasztani a szomszédos helyiségektől. A hűtőberendezés, a kondenzátor és hűtőközeg gáztartály elhelyezésére szolgáló teret önálló szellőztető és vízpermetező rendszerrel, továbbá szivárgásérzékelővel kell felszerelni, amelyek közül az utóbbinak a kijelzője a bejáratnál szomszédos helyiségen kívül helyezkedik el.

*b)* Ha a hajó méreteinél fogva az elkülönítés nem valósítható meg, akkor a hűtőrendszert a géptérben is el lehet helyezni, feltéve, hogy a felhasznált hűtőközeg mennyisége, a hűtőközeg kiszökése esetén, nem veszélyezteti a

gépházban dolgozók egészségét, illetve amennyiben vészjelző berendezés figyelmeztet a bekövetkezett szivárgás következtében kialakuló veszélyes gázkoncentrációra.

(5) Hűtőberendezés elhelyezésére szolgáló térben és a hűtőtérben felszerelt vészjelzőket a kormányállással, a géptéri vezérlő helyiséggel és a vészkijáratokkal összekötetésbe kell hozni az ezekben a terekben rekedt személyek kiszabadításának elősegítésére. Hűtőberendezés elhelyezésére szolgáló térben és a hűtőtérben legalább egy-egy belülről is nyitható kivitelű közlekedőnyílászárót kell felszerelni. Toxikus vagy gyúlékony gázzal működő hűtőberendezés esetén a hűtőberendezés elhelyezésére szolgáló tér kijárata nem nyílhat közvetlenül a lakóterbe.

(6) Egészségkárosító hatású hűtőközeg használata esetén a hajót legalább két légzőkészülékkel kell felszerelni, amelyek közül az egyiket olyan a helyiségben kell elhelyezni, amelyik a hűtőközeg szivárgása esetén nem válik megközelíthetlenné. A hajó tűzoltó felszerelésének részét képező légzőkészülék a kötelezettség teljesítéseként fogadható el, amennyiben elhelyezése mindkét követelménnyel összeegyeztethető. Autonóm személyi légzőkészülék rendszeresítése esetén tartalék lépgalackokat is biztosítani kell.

(7) Hűtőberendezés biztonságos működtetését és a vészhelyzetben teendő intézkedéseket ismertető útmutatót kell a hajó alkalmas helyein kifüggeszteni.

### „C” RÉSZ — ELEKTROMOS BERENDEZÉSEK (Lásd a 3. szabályt)

#### 16. szabály

##### *Fő áramforrások*

(1) *a)* Amennyiben a hajó biztonsága és meghajtása szempontjából létfontosságú segédüzemi szolgáltatások fenntartása kizárólag villamos energián alapul, akkor a hajót két áramfejlesztővel táplálható elektromos rendszerrel kell felszerelni, amelyek közül az egyik meghajtása főgépről biztosítható. A hajózási hatóság más, ezzel egyenértékű elektromos rendszert is jóváhagyhat.

*b)* Az áramfejlesztők bármelyike teljesítményének elegendőnek kell lennie a 3. (6) *a)* szabályban szereplő szolgáltatások működtetéséhez. A 3. (6) *a)* szabályban szereplő szolgáltatások működtetéséhez és a halászati tevékenységhez, a halfeldolgozáshoz és a hal tartósításához együttesen szükséges árammennyiséget a két generátor egység egyidejű üzemeltetése biztosíthatja. 45 méternél rövidebb hajó esetén is biztosítani kell, hogy a hajó biztonsága és meghajtása szempontjából létfontosságú segédüzemi szolgáltatások egy áramfejlesztő működtetése esetén is fenntarthatók legyenek.

c) A hajó elektromos rendszerének alkalmasnak kell lennie a 3. (6) a) pontban szereplő szolgáltatások folyamatos fenntartására, függetlenül a főgép vagy a meghajtó tengely fordulatszámától, illetve forgási irányától.

d) Az áramellátó rendszer szerves részét képező transzformátor alkalmazása esetén is biztosítani kell az áramellátás folyamatosságát.

(2) a) A fő világítási rendszert úgy kell kialakítani, hogy a fő áramforrás és a transzformátor elhelyezésére szolgáló helyiségben keletkező tűz vagy más baleset ne tegye működésképtelenné a vészhelyzeti világítási rendszert.

b) A vészhelyzeti világítási rendszert úgy kell kialakítani, hogy a tartalék áramforrás és a transzformátor elhelyezésére szolgáló helyiségben keletkező tűz vagy más baleset ne tegye működésképtelenné a fő világítási rendszert.

### 17. szabály

#### Vészhelyzeti áramforrás

(1) Hajót a géptéren kívül elhelyezett önálló vészhelyzeti áramforrással kell felszerelni, amelynek működőképesnek kell maradnia abban az esetben is, ha a fő áramforrás tűz vagy más ok miatt működésképtelenné válik.

(2) Vészhelyzeti áramforrásnak, az indítási áramfelvételek mértékét és egyes terhelések átmeneti jellegét is figyelembe véve, alkalmasnak kell lennie arra, hogy legalább három órán át biztosítsa az alábbi fogyasztók egyidejű áramellátását:

a) a IX/6. (1) a) és IX/6. (1) b) pontban szereplő URH rádiókészülék, és amennyiben a szabályzat szerint a hajón lennie kell:

(i) a IX/8. (1) a) és b), illetve a IX/9. (1) b) és c) pontban szereplő MF (középhullámú) rádiókészülék,

(ii) a IX/9. (1) a) pontban szereplő hajó-földfelszíni műholdas készülék, és

(iii) a IX/9. (2) a) és b) pontban, illetve a IX/10. (1) bekezdésben szereplő MF/HF rádiókészülék áramellátását is;

b) hajófedélzeti belső hírközlési berendezések, valamint vészhelyzetben a tűzérzékelő és -jelző rendszerek;

c) navigációs jelzőfények és a vészvilágításból az alábbi világító eszközök:

(i) túlélési és mentési célú felszerelés vízrebocsátó berendezéseinek és a hajó oldalai mentén,

(ii) folyosókon, lépcsőknél és kijáratoknál,

(iii) a géptérben és a vészhelyzeti áramforrás elhelyezésére szolgáló helyiségben,

(iv) a vezérlő helyeken, valamint

(v) a zsákmány fogadására és feldolgozására szolgáló helyeken; továbbá

d) a tartalék tűzoltó szivattyú működtetése, amennyiben a hajón lennie kell.

(3) A vészhelyzeti áramforrás lehet áramfejlesztő, vagy akkumulátorok együttese.

(4) a) Áramfejlesztőnek vészhelyzeti áramforrásként történő alkalmazása esetén, az áramfejlesztőt önálló üzemanyag-ellátó rendszerrel és indító berendezéssel kell felszerelni. Amennyiben a vészhelyzeti áramforrásként szolgáló áramfejlesztő berendezés nem két egymástól független indító berendezéssel rendelkezik, az indításához szükséges energia forrását védelemmel kell felszerelni az automatikus indító rendszer teljes lemerülésének megelőzésére.

b) Akkumulátoroknak vészhelyzeti áramforrásként történő alkalmazása esetén alkalmasnak kell lenniük a vészhelyzeti fogyasztók áramellátásának utántöltés nélküli biztosítására, továbbá a kisütési időszak során az akkumulátorok feszültségintjének fenntartására, névleges feszültségük  $\pm 12\%$ -os tartományán belül. A fő áramforrás meghibásodása esetén az akkumulátorok automatikusan kapcsolódnak a vészhelyzeti elosztóra és árammal látják el a (2) a) és b) pontban szereplő fogyasztókat. A vészhelyzeti kapcsoló berendezésen segédkapcsolót kell felszerelni, amely segítségével az akkumulátorok kézi csatlakoztatása elvégezhető, az automatikus csatlakoztató kapcsolórendszer meghibásodása esetén.

(5) A vészhelyzeti elosztót a vészhelyzeti tartalék áramforráshoz a lehető legközelebb kell felszerelni és az (1) bekezdésben foglaltak szerint elhelyezni. Amennyiben a tartalék áramforrás áramfejlesztő, akkor a vészhelyzeti elosztót az áramfejlesztővel egy helyiségben kell elhelyezni, hacsak ez nem veszélyezteteti a vészhelyzeti elosztó működését.

(6) Vészhelyzeti áramforrás akkumulátorai nem lehetnek abban a helyiségben, ahol a vészhelyzeti elosztó elhelyezésre került. 45 méternél rövidebb halászhajó rádió hírközlési berendezése működtetéséhez előírt akkumulátor egység nem képezheti részét a vészhelyzeti áramforrásként rendszeresített akkumulátor egységnek. A fő kapcsolótáblán vagy a géptéri vezérlő helyiségben kijelzőt kell elhelyezni, amely a vészhelyzeti áramforrásként szolgáló akkumulátorok töltöttségi állapotát mutatja. Rendes üzemi körülmények között a vészhelyzeti elosztó az áramellátást a fő kapcsolótábláról tápvezetéken keresztül kapja, amelyet a fő kapcsolótáblánál beépített túlterhelés és rövidzárlat elleni védelemmel kell felszerelni. A vészhelyzeti elosztónak alkalmasnak kell lennie arra, hogy a fő áramforrás meghibásodása esetén automatikusan átkapcsoljon a tartalék áramforrásra. Ha a rendszer visszacsatoló üzemmódban működik, a tápvezetéket a vészhelyzeti elosztónál is legalább rövidzárlat elleni védelemmel kell ellátni.

(7) A hajó mindkét oldalra legfeljebb  $22,5^\circ$ -ig történő dinamikus dőlése és legfeljebb  $10^\circ$ -ig történő dinamikus bólintó mozgása esetén, illetve e szögek tartományában végzett mozgások együttes hatása mellett a vészhelyzeti áramforrásként szolgáló áramfejlesztőnek és meghajtó egységének, illetve a vészhelyzeti áramforrásként szolgáló

akkumulátoroknak teljes névleges teljesítményüket kell leadni.

(8) Vészhelyzeti áramforrás és az automatikus indító berendezés szerkezeti kialakításának és elhelyezésének biztosítania kell a hajó üzemszerű működése közben történő előírás szerinti tesztelését.

### 18. szabály

#### *Védelem áramütés, tűz és más elektromos eredetű veszély ellen*

(1) *a*) Elektromos gép és berendezés szabadon lévő fém alkatrészeit, melyek rendeltetésszerűen nincsenek áram alatt, viszont bizonyos meghibásodások esetén áram alá kerülhetnek, földelni, illetve testelni kell, kivéve:

*i*) 50 V egyenáramot, vagy a vezetők közötti 50 V effektív feszültséget nem meghaladó tápot kapnak; autotranszformátorokat nem lehet használni e feszültség elérésének céljára, vagy

*ii*) csak egyetlen fogyasztó készüléket tápláló biztonsági szigetelő transzformátorról kapnak 250 V-ot nem meghaladó tápot; vagy

*iii*) a kettős szigetelés elvének megfelelően vannak szerkesztve.

*b*) A hordozható elektromos berendezéseket biztonságos feszültség szinten kell üzemeltetni, és az ilyen berendezések szabadon lévő és rendeltetésszerűen áram alá nem kerülő, de meghibásodások esetén áram alá kerülő fém alkatrészeit le kell földelni, földelő vezetéket is tartalmazó tápvezeték alkalmazása útján. A hajózási hatóság járulékos óvintézkedéseket követelhet meg a zárt vagy rendkívül nyirkos helyiségekben használt hordozható lámpára, szerzőmokra és hasonló villamos készülékekre, amelyek esetében a vezetőképesség miatt különösen nagy veszély áll fenn.

*c*) Villamossággal működtetett készüléket, berendezést úgy kell megépíteni és felszerelni, hogy rendeltetésszerű használata esetén ne okozhasson személyi sérülést.

(2) A főüzemi kapcsolótábla és a vészüzemi elosztó kialakításának és elhelyezésének biztosítania kell a veszélymentes hozzáférést. A kapcsolóberendezések oldalsó és hátsó felületeit, s szükség esetén az előoldalukat is, megfelelő védelemmel kell ellátni. Más jogszabály szerint megengedett feszültséget meghaladó feszültségű, áram alá kerülő alkatrészeket a kapcsolóberendezések előoldalán elhelyezni nem engedélyezett. A berendezés környezetében hatékony szigetelést biztosító szőnyeget vagy rácsot kell elhelyezni.

(3) *a*) Hajótest visszavezetések elosztó rendszert meghajtó egységhez, fűtőberendezéshez vagy világító rendszerhez használni nem engedélyezett.

*b*) A fenti *a*) pontban foglalt követelmény nem zárja ki — a hajózási hatóság által jóváhagyott feltételek mellett — az alábbiak használatát:

*i*) ráadott áramos katódvédelmi rendszerek;

*ii*) korlátozott és helyileg földelt rendszerek; vagy

*iii*) szigetelési szintfigyelő készülékek, azzal a feltétellel, hogy a keringő áram a legkedvezőtlenebb feltételek mellett sem haladja meg a 30 mA értéket.

*c*) Hajótest visszavezetések rendszer használata esetén, minden végső áramkörü elágazás, vagyis az utolsó védőkészülék után felszerelt minden áramkör kétvezetékes legyen, és a hajózási hatóság megelégedésére külön óvintézkedéseket kell tenni.

(4) *a*) Amennyiben elsődleges vagy másodlagos elosztórendszert földelő csatlakozás nélkül használnak erőátvitel, fűtés vagy világítás céljára, a földszigetelés szintjének folyamatos figyelésére és a jóváhagyottnál alacsonyabb értékek esetén hang- vagy vizuális jelzés adására alkalmas készüléket kell beépíteni.

*b*) Amennyiben az *a*) pont szerinti elosztóban 50 V feszültséget meghaladó feszültségű egyenáram, vagy a vezetők közötti 50 V effektív feszültséget meghaladó feszültség áll fenn, akkor a földszigetelés szintjének folyamatos figyelésére és a jóváhagyottnál alacsonyabb értékek esetén hang- vagy vizuális jelzés adására alkalmas készüléket kell beépíteni.

*c*) Amennyiben legfeljebb 250 V feszültségű egyenáram, vagy a vezetők közötti 250 V effektív feszültséget meg nem haladó feszültség mérhető a korlátozott kiterjedésű vezetők között, az áramelosztó rendszer megfelelhet az *a*) pont szerinti kívánalmaknak, amennyiben más jogszabályban eltérő rendelkezés nem szerepel.

(5) *a*) Kábelek fém védőcsövét, illetve tokozását, egyes jóváhagyott kivételektől eltekintve, elektromos szempontból megszakítás nélkül és földelt kivitelben kell szerelni.

*b*) Elektromos kábelnek égéskésleltető típusúnak kell lennie és szerelését az égéskésleltető tulajdonság megőrzésével kell elvégezni. Szükség esetén, rádiófrekvenciás kábel és más különleges alkalmazás céljára létesülő kábelezés esetén az égéskésleltető kábelre vonatkozó követelményeknek meg nem felelő kábel használata is engedélyezhető.

*c*) Létfontosságú tápkábelt, illetve a vészhelyzeti áramellátási, világítási, belső kommunikációs, vagy jelzés rendszerek kábeleit és huzalait a fokozottan tűzveszélyes hajókonyha, „A” kategóriás géptér, valamint az emelt páratartalmú mosóhelyiség, a zsákmány kezelésére és feldolgozására használt helyiségek elkerülésével kell vezetni. Tűzoltó szivattyút a vészhelyzeti elosztóval összekötő kábel tűzveszélyes helyiségben vezetett szakaszát tűzálló kivitelben kell szerelni. Lehetőség szerint minden kábelt oly módon kell vezetni, hogy a szomszédos helyiségben keletkezett tűz következtében felhevített válaszfal miatt hozzáférhetetlenné ne váljon.

d) Amennyiben kábel olyan helyiségen vezet át, melyben az elektromos rendszer meghibásodása tüzet vagy robbanást okozhat, a hajózási hatóságnak megkülönböztetett figyelemmel kell vizsgálnia a műszaki kivitel biztonságosságát.

e) Kábelt a kidörzsölődés vagy másfajta sérülések keletkezését kizáró módon kell vezetni, illetve rögzíteni.

f) Kábelvéget és kábel csatlakozást úgy kell kialakítani, hogy a kábel eredeti áramvezetési, mechanikai és égéskésleltető tulajdonsága, illetve tűzállósága fennmaradjon.

Hűtőkamrában felszerelt kábelnek alkalmasnak kell lennie az alacsony hőmérséklet és a magas páratartalom elviselésére.

(6) a) Áramkört rövidzárlat és túlterhelés elleni védelemmel kell ellátni. Túlterhelés elleni védelem elhagyása a 13. szabály szerinti esetben engedélyezhető, amennyiben kielégítő helyettesítő megoldás kerül alkalmazásra.

b) Áramkör túlterhelés elleni védelmét adó eszköz névleges teljesítményét vagy beállítási értékét a védőeszköz felszerelési helyénél jelezni kell.

(7) Világítótest működése közben nem termelhet a környezetére, illetve az elektromos vezetékek állapotára veszélyes mennyiségű hőt.

(8) Tűz- vagy robbanásveszélyes helyiségben felszerelt világítótesthez, illetve ilyen helyiségben végződő táp áramvezetékhez az adott helyiségen kívül áramtalanító kapcsolót kell felszerelni.

(9) a) Akkumulátorokat hatékony szellőzésű helyiségben szabad tárolni.

b) Helyiségben, amelynek levegője gyúlékony gőzt, illetve gázt tartalmazhat, elektromos vagy más a belobbanást előidéző berendezés alkalmazása nem engedélyezett, kivéve a (10) bekezdésben szereplő készülékeket.

c) Akkumulátorokat lakótérben csak hermetikusan zárodó konténerbe helyezve engedélyezett tartani.

(10) Gyúlékony keveréket tartalmazó helyiségben, illetve akkumulátorok elhelyezésére szolgáló helyiségekben elektromos készüléket felszerelni, illetve üzemeltetni nem engedélyezett, kivéve:

a) az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen készüléket;

b) az adott keverék begyűjtására alkalmatlan készüléket;

c) az adott helyiségben jellemző körülmények között biztonságos készüléket; és

d) robbanásveszélyes környezetben történő használatra jóváhagyott készüléket.

(11) Faárbocot, illetve az árboccsúcsot villámhárítóval kell felszerelni. A nem vezetőképes anyagból épített hajón a villámhárítót, a hajótestre jóval a merülési vonal alatt felerősített rézlemezzel, megfelelő kábel segítségével kell összekötni.

„D” RÉSZ — IDŐSZAKOSAN FELÜGYELET  
NÉLKÜLI GÉPTÉR  
(Lásd a 3. szabályt)

19. szabály

Tűz elleni védelem — tűz megelőzése

(1) Különös figyelmet kell szentelni a nagy nyomású üzemanyagcsöveknek. Az üzemanyag rendszerből elszökő olajat gyűjtőtartályba kell vezetni, amelyet a túltöltöttséget jelző riasztóberendezéssel kell felszerelni.

(2) Amennyiben napi felhasználáshoz szükséges üzemanyagtartályokat automatikusan vagy távvezérléssel töltik fel, akkor gondoskodni kell a túltöltés, illetve túlfolyás elleni védelemről. Ugyanezek a szempontok vonatkoznak más, gyúlékony folyadékok automatikus kezelésére használt berendezésekre is (például: dízelolaj tisztítók), melyeket lehetőség szerint egy, a tisztító berendezések és azok fűtőelemei számára elkülönített helyiségben kell felszerelni.

(3) Ha a napi üzemanyagtartályt vagy ülepítőtartályt fűtőberendezéssel szerelik fel, az üzemanyag lobbanáspontját meghaladó hőmérsékletre figyelmeztető jelzéről kell gondoskodni.

Tűzérzékelés

(4) A géptérben jóváhagyott tűzérzékelő rendszert kell felszerelni, a rendszer időszakos ellenőrzéséhez szükséges készülékekkel kiegészítve.

(5) Kikötőben tartózkodó hajó tűzérzékelő rendszerének a személyzet által látható és hallható vészjelzést kell adnia a navigációs hídon és a hajó más helyein.

(6) A fő áramellátási rendszer meghibásodása esetén a tűzérzékelő rendszer táplálását a vészhelyzeti áramforrásnak automatikusan át kell vennie.

(7) A 2500 kW és annál nagyobb teljesítményű belső égésű motorokban külön érzékelőt kell rendszeresíteni a forgattyús házban kialakuló olajköd telítettségének érzékelésére, valamint hőmérséklet-érzékelőket kell felszerelni forgattyús tengely csapágyaknál.

Tűzoltás

(8) Hajón az V/22. és V/40. szabályokban foglalt követelményekkel összeegyeztethető tűzoltó rendszert kell kiépíteni.

(9) 75 méter és annál hosszabb halászhajón a központi tűzoltóvíz rendszerből történő azonnali vízszállítást az alábbiak szerint kell biztosítani:

a) a főüzemi tűzoltó szivattyút a navigációs hídon és a tűzoltóállásban, ha az utóbbi van a hajón, elhelyezett távvezérlő készülékről lehessen indítani, vagy

b) a központi tűzoltóvíz rendszert folyamatosan nyomás alatt kell tartani, mindemellett kellő figyelmet kell fordítani a fagyveszélyre.

(10) Jóváhagyott módon kell gondoskodni a gépházi területek tűz elleni védelméről, a tűzoltó rendszer vezérlésének elhelyezéséről és a vezérlő szerveknek lehetőség szerint egy helyre történő csoportosításáról, a 24. szabályban szereplő szellőztető, üzemanyag szállító és más rendszerek leállító vezérlőszerveinek elhelyezéséről. Indokolt esetben, hajózási hatóság további, az V. fejezetben foglaltakon túli tűzoltó felszerelések és más tűzvédelmi berendezések és légzőkészülékek alkalmazását is megkövetelheti.

## 20. szabály

### *Elárasztás elleni védelem*

(1) Hajófenékben és a géptérben felgyülemelő víztől, illetve más folyadéktól történő elárasztás elleni védelem érdekében a hajó szokásos dőlése és hosszanti bólintásai mellett megbízhatóan működő szintjelző riasztóberendezést kell felszerelni. Az érzékelő rendszer hallható és látható jelzését a folyamatos figyelőszolgálat helyeire kell továbbítani.

(2) Tengervíz beömlőnyíláshoz, merülési vonal alatti ürítőnyíláshoz vagy a fenékvízrendszerhez tartozó szelep működtetését úgy kell megoldani, hogy az elárasztódás kezdetét követően elégséges idő álljon rendelkezésre a szelep elzárásához.

## 21. szabály

### *Belső hírközlési rendszer*

A 75 méteres és ennél hosszabb hajók esetében a 7. szabályban hivatkozott két, egymástól független belső hírközlési rendszer egyikének megbízható beszédtovábbításra alkalmasnak kell lennie. További egy, beszédtovábbításra alkalmas összeköttetést kell kiépíteni a kormányállás és a gépszemélyzet lakótere között.

## 22. szabály

### *Riasztóberendezés*

(1) Hajót, a figyelmet és intézkedést igénylő eseményt jelző riasztóberendezéssel kell felszerelni.

(2) *a)* A riasztóberendezésnek jól érzékelhető riasztó hangjelzést kell adnia a géptérben, és megfelelő helyen, megkülönböztethető vizuális jelzés útján kell tájékoztatnia az egymástól eltérő jellegű riasztási eseményekről. 45 méternél rövidebb hajó esetében a hajózási hatóság engedélyezheti, hogy a rendszer, amely alkalmas az egymástól eltérő riasztási események hang- és vizuális jelek

útján történő jelzésére, csak a kormányházba közvetítse a riasztást.

*b)* 45 méter és annál hosszabb hajón a riasztóberendezésnek választó kapcsoló közbeiktatása útján összeköttetésben kell állnia a géptisztek kabinjaival és a gépszemélyzet étkezőhelyiségével, amellyel biztosítható a riasztásnak a kiválasztott kabinba, illetve a gépszemélyzet étkezőjébe történő továbbítása.

*c)* A géptisztek, illetve a navigációs hídon szolgálatban lévő személyek riasztása akkor lép működésbe, ha a korábban leadott riasztásra meghatározott időn belül intézkedés nem történik.

*d)* Vizuális jellel, illetve hangjelzéssel történő riasztásra a navigációs hídon tartózkodó őrszemélyzet számára akkor kerül sor, amikor az őrszemélyzet intézkedése szükséges, illetve az őrszemélyzetnek az eseményről tudomással kell rendelkeznie.

*e)* Riasztóberendezésnek különlegesen üzembiztosnak kell lennie.

(3) Riasztóberendezésnek:

*a)* áramkimaradás esetén a vészhelyzeti áramforrásra történő automatikus átállása útján folyamatos áramellátással kell rendelkeznie, és

*b)* működésbe kell lépnie a fő áramellátó rendszer meghibásodása esetén.

(4) *a)* A riasztóberendezésnek alkalmasnak kell lennie egyenlő többféle riasztási esemény egyidejű jelzésére, továbbá valamely riasztási ok megszüntetése esetén a többi riasztási ok kapcsán a jelzésadásnak folytatódnia kell.

*b)* A (2) *a)* pontban szereplő helyen történő riasztójelzés nyugtázást a rendszer a riasztójelzés megjelenítésének helyein kijelzi. Riasztójelzés hangjelzéssel történő adása a nyugtázásig folytatódik, míg a vizuális jelzés adásának a rendellenesség megszüntetéséig kell folytatódnia. A riasztóberendezésnek automatikusan nyugalmi állapotba kell kerülnie, amint a riasztási ok kiküszöbölése megtörténik.

## 23. szabály

### *Gépészeti, kazán- és elektromos berendezésekre vonatkozó különleges követelmények*

(1) A 75 méter és annál hosszabb hajó esetében az áramellátás az alábbiak szerint történik:

*a)* amennyiben a hajón fő áramforrásként egyetlen áramfejlesztő van rendszeresítve, akkor megfelelő terheléselosztás útján kell biztosítani a hajó meghajtásához és kormányzásához szükséges szolgáltatások elsődlegességét. A fő áramforrásként szolgáló áramfejlesztő meghibásodásának esetére, a meghajtás és kormányzás folyamatos fenntartása érdekében, megfelelő teljesítményű, automatikusan üzembelépő tartalék áramfejlesztőt, és ezen áramfejlesztőnek a központi kapcsolótáblához való csatlakoztatását kell biztosítani, továbbá a létfontosságú segédüzemi



berendezések automatikus újraindítását és más műveletek beindítását. A tartalék áramfejlesztő indítását, a központi kapcsolótáblához való csatlakoztatását, valamint a létfonosságú segédüzemi berendezések újraindítását kézi vezérlés útján is biztosítani kell;

b) amennyiben az áramellátás egynél több áramfejlesztő egyidejű működése útján biztosított, valamely áramfejlesztő kiesése esetén terheléelosztással kell megelőzni a működésben maradt áramfejlesztő túlterheléstől mentes üzemét, lehetővé téve a hajó meghajtásának és kormányzásának folyamatos működését.

(2) Amennyiben a hajó meghajtásához alapvetően szükséges segédüzemi berendezések megkettőzése követelmény, a berendezéseket automatikus váltókészülékkel kell felszerelni a hajtástámogatásnak más készenlétben lévő segédüzemi egységre történő átadása érdekében. Az automatikus átváltásról riasztójelzésnek kell tájékoztatást adnia.

(3) Automatikus vezérlő- és riasztórendszert az alábbiak szerint kell kiépíteni:

a) a vezérlőrendszer egységeinek automatikus működése útján kell biztosítani a hajó hajtásához szükséges fő- és segédüzemi berendezéseket ellátó szolgáltatások folyamatosságát;

b) belső égésű motornak főüzemi egységként való alkalmazása esetén az indító légpalackban az indításhoz szükséges levegőnyomást folyamatosan a kellő szinten kell tartania;

c) a 22. szabályban foglaltak szerinti riasztórendszer felügyelete alá kell vonni a hajó biztonságos működése szempontjából fontos nyomás-, hőmérsékleti és folyadék-szint értékek felügyeletét, és

d) ahol ez célszerű, megfelelő vezérlési posztot kell kialakítani riasztási okok jelzéséhez szükséges riasztási jelzőkkel és műszerekkel.

#### 24. szabály

##### *Hajóüzem biztonsági rendszere*

Hajóüzemet felügyelő rendszert kell kiépíteni, amely a gépüzem, illetve a kazán működésének súlyos, közvetlen veszélyt előidéző zavara esetén az üzem érintett részének automatikus leállítását és riasztójelzés adását ellátja. A hajóüzem automatikusan működő biztonsági rendszere nem állíthatja meg a hajó meghajtórendszerét, kivéve azt az esetet, amikor a meghibásodás a hajó meghajtórendszerének súlyos károsodását, javíthatatlan megrongálódását vagy robbanást okozna. Amennyiben a rendszer a főüzemi berendezés automatikus leállításának felülbírálatát lehetővé tevő készülékkel van felszerelve, akkor ezt a készüléket a véletlen működtetés elleni védelemmel kell ellátni.

Az automatikus biztonsági rendszer felülbírálatát lehetővé tevő készülék bekapcsolt állapotáról vizuális jelzést adó jelzőkészüléket kell felszerelni.

#### V. Fejezet

### TŰZ ELLENI VÉDELEM, TŰZÉRZÉKELÉS, TŰZOLTÁS

(Lásd a IV/19. szabályt)

#### „A” RÉSZ — ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK

##### 1. szabály

##### *Általános*

Lakó- és munkatérben az alábbi védelmi módok valamelyikét kell alkalmazni:

a) *IF mód*: az összes belső térelválasztó válaszfal a „B” vagy „C” osztályú elemekből épül, és nem kerül felszerelésre tűzérzékelő vagy permetező tűzoltó rendszer; vagy

b) *IIF mód*: automatikus permetező tűzoltó és tűzriasztórendszert kell felszerelni a tűz érzékelésére és kioltására, nem téve különbséget a belső térelválasztó válaszfalak típusa szerint; vagy

c) *IIIF mód*: automatikus tűzriasztó és érzékelő rendszert kell felszerelni, nem téve különbséget a belső térelválasztó válaszfalak típusa szerint, de az „A” vagy „B” besorolású térelválasztók által határolt lakótér helyiségének alapterülete nem haladhatja meg az 50 négyzetmétert.

Géptér, vezérlőhelyiség, illetve más helyiség térelválasztó válaszfalainak építéskor és szigeteléskor a nem éghető anyagok használatára, továbbá a lépcsőterek és a folyosók burkolatának tűzvédelmére vonatkozó követelmények mindhárom módszer esetében azonosak.

##### 2. szabály

##### *Fogalmi meghatározások*

(1) *Nem éghető anyag*: olyan anyag, amely mintegy 750 °C-ra felhevítve sem ég és nem bocsát ki gyúlékony gázokat elegendő mennyiségben ahhoz, hogy öngyulladás következzen be. E tulajdonságot jóváhagyott vizsgálati módszerrel kell meghatározni és tanúsítani. Minden más anyag éghető anyagnak minősül.

(2) *Szabványos tűzállósági próba*: vizsgálat során a vizsgált vízzáró válaszfalak, vagy a fedéltetek anyagából vett mintákat próbakemencében a szabványos idő-hőmérséklet görbének közel megfelelő körülmények hatásának teszik ki. Az anyagminták hőhatásnak kitett felülete legalább

4,65 m<sup>2</sup>, magassága, illetve hossza legalább 2,44 méter legyen és annak érdekében, hogy a vizsgálat eredménye a lehető legjobban közelítsen a rendeltetés szerinti szerkezet viselkedéséhez, a minta legalább egy illesztési helyet is tartalmazzon. A szabványos idő-hőmérséklet görbe egy olyan egyenes diagram-vonalként határozható meg, amely a következő, a kezdeti kemence hőmérséklet (20 °C) fölött mért hőmérsékleti pontokon halad keresztül:

- az első 5 perc végén 576 °C
- az első 10 perc végén 679 °C
- az első 15 perc végén 738 °C
- az első 30 perc végén 841 °C
- az első 60 perc végén 945 °C

(3) „A” besorolású térelválasztók: a válaszfalak és a fedélzet által képzett térelhatárolók, melyeknek az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

a) acélból vagy más, az acéllal egyenértékű anyagból készülnek,

b) kellően merevítettek,

c) az egyórás szabványos tűzállósági próba végén is még megakadályozzák a füst és a lángok áthatolását, és

d) jóváhagyott nem éghető anyagokkal szigetelt úgy, hogy a hőhatásnak ki nem tett oldalon az átlagos hőmérséklet legfeljebb 139 °C-kal haladja meg a kezdeti hőmérsékletet és felületének bármely pontján, ideértve az esetleges illesztési helyet is, mért hőmérséklet legfeljebb 180 °C-kal haladja meg az kezdeti hőmérsékletet, az alábbiakban szereplő időtartamokon belül:

- „A—60” besorolás esetén 60 perc,
- „A—30” besorolás esetén 30 perc,
- „A—15” besorolás esetén 15 perc,
- „A—0” besorolás esetén 0 perc.

A hajózási hatóság előírhatja a válaszfal vagy a fedélzet mintájának a vizsgálatát annak megállapítására, hogy az anyag valóban kielégíti-e a fenti követelményeket az anyag szerkezeti tulajdonságai és a hőmérséklet emelkedése tekintetében.

(4) „B” besorolású térelválasztók: válaszfal, fedélzet, mennyezet vagy falburkolat által képzett térelhatároló, amelynek az alábbi követelményeknek kell megfelelnie:

a) félóra tartamú szabványos tűzállósági próba végéig még megakadályozza a füst és a lángok áthatolását, és

b) hőszigetelése révén a hőhatásnak ki nem tett oldalon az átlagos hőmérséklet legfeljebb 139 °C-kal haladja meg a kezdeti hőmérsékletet és felületének bármely pontján, ideértve esetleges illesztési helyet is, a mért hőmérséklet legfeljebb 225 °C-kal haladja meg a kezdeti hőmérsékletet, az alábbiakban szereplő időtartamokon belül:

- a „B—150” besorolás esetén 15 perc;
- a „B—0” besorolás esetén 0 perc; és

c) e térelválasztó típus jóváhagyott nem éghető anyagokból készül és az építéséhez és szereléséhez felhasznált anyagoknak, a jóváhagyott és az e fejezetben meghatáro-

zott egyéb követelményeknek megfelelő típusú furnérlapok kivételével, nem éghető anyagnak kell lenniük.

A hajózási hatóság előírhatja mintájának a vizsgálatát, annak megállapítására, hogy az anyag valóban kielégíti-e a fenti követelményeket az anyag szerkezeti tulajdonságai és a hőmérséklet emelkedése tekintetében.

(5) „C” besorolású térelválasztó: jóváhagyott nem éghető anyagból készülő térelválasztó. Ezt a térelválasztót nem kell alávetni a füst és lángok áthatolását, illetve a hőmérséklet emelkedését vizsgáló tesztnek. Jóváhagyott típusú furnérlapok használata megengedett, feltéve, hogy kielégítik az e fejezetben meghatározott egyéb követelményeket.

(6) „F” besorolású válaszfal: válaszfal, a fedélzet, a mennyezet vagy falburkolat által képzett térelhatároló, amelynek az alábbi követelményeknek kell megfelelnie:

a) félórás szabványos tűzállósági próba végéig még meg kell akadályoznia a füst és a lángok áthatolását, és

b) a félórás szabványos tűzállósági próba végéig, hőszigetelése révén, a hőhatásnak ki nem tett oldalon az átlagos hőmérséklet legfeljebb 139 °C-kal haladhatja meg a kezdeti hőmérsékletet és felületének bármely pontján, ideértve az esetleges illesztési helyet, mért hőmérséklet legfeljebb 225 °C-kal haladhatja meg a kezdeti hőmérsékletet.

A hajózási hatóság előírhatja mintadarabjának vizsgálatát, annak megállapítására, hogy az anyag valóban kielégíti-e a fenti követelményeket az anyag szerkezeti tulajdonságai és a hőmérséklet emelkedése tekintetében.

(7) *Megszakítás nélküli* „B” besorolású mennyezet- és falburkolat: folyamatos szerkezetű „B” osztályú mennyezet- és falburkolat, amely „A” vagy „B” osztályú térelválasztónál végződik.

(8) *Acél, vagy más, egyenértékű anyag*: az acélt és más anyag, amely önmagában, vagy a rá felvitt szigetelés révén az acéléval egyenértékű szerkezeti és szilárdsági tulajdonságokat mutat a szabványos tűzállósági próba végén — például: megfelelő szigetelő bevonattal ellátott alumínium-ötvözet.

(9) *Alacsony lángterjedési sebességű*: az ilyen minősítésű felület kellően korlátozza a lángok terjedését, amelyet jóváhagyott eljárás keretében kell megállapítani.

(10) *Lakótér*: a közösen használt helyiségek, folyosók, mellékhelyiségek, kabinok, iroda, betegszoba, mozi-, játék- és hobbiterem, főzőalkalmatlansággal fel nem szerelt éléskamra és más helyiségek.

(11) *Közösségi helyiségek*: a lakótér részét képező társalgó, ebédlő, előcsarnokok és más hasonlóan tartósan elhatárolt helyiségekként használnak.

(12) *Szolgálati helyiségek:* a hajókonyha, a főzőalkalmatlansággal felszerelt éléskamra, az öltözők, raktárak és műhelyek, azaz minden, nem a géptéri helyiség és az ilyen helyiségek tárolótere.

(13) *Vezérlőállás:* azok a helyiségek, melyekben a hajó rádió hírközlési felszerelését, navigációs felszerelését, illetve a vészhelyzeti áramforrást elhelyezik, illetve ahol a tűz megelőzésre és tűz kioltására szolgáló felszerelés található.

(14) *„A” kategóriás géptéri helyiségek:* azok a helyiségek és tárolóterek, ahol a belső égésű motorok gépi berendezései találhatóak, melyeket az alábbi célokra használnak:

a) a hajó hajtására, vagy

b) más célra, amennyiben az ebben elhelyezett gépek összesített teljesítménye legalább 375 kW,

vagy amelyekben olajtüzelésű kazán vagy dízelolajos egység található.

(15) *Géptéri helyiség:* „A” kategóriás géptér és más tér, illetve helyiség, a hajó meghajtásának gépi berendezése, kazánok, dízelolaj egységek, gőzgépek és belső égésű motorok, áramfejlesztők, kormánygép, nagyobb elektromos gépek, olajlefejtő, hűtőgépek, stabilitást fokozó berendezés, szellőztető berendezés és légkondicionáló berendezés elhelyezésére szolgáló helyiségek, valamint az ilyen helyiségekhez tartozó tárolóterek.

### „B” RÉSZ — TŰZ ELLENI VÉDELEM

#### A 60 MÉTERES ÉS ENNÉL HOSSZABB HAJÓKON

##### 3. szabály

###### Szerkezeti felépítés

(1) A (4) bekezdésben szereplő kivételtől eltekintve, a hajótestet, a felépítményt, a szerkezeti válaszfalakat, fedélzetet és fedélzeti létesítményt acélból vagy más, az acéllal egyenértékű anyagból kell építeni.

(2) Az „A”, illetve „B” osztályú, alumínium ötvözetű elemeket tartalmazó térelválasztó, kivéve a nem teherhordó szerkezetet, alkotóelemei szigetelésének alkalmasnak kell lennie arra, hogy a szerkezet hőmérséklete a környezeti hőmérsékletet legfeljebb 200 °C-kal haladja meg a szabványos tűzpróba során.

(3) Különös figyelemmel kell a túlélési járművek tárolására, vízrebocsátására és megközelítésére szolgáló szerkezet alátámasztásához felhasznált alumínium ötvözetű elemekből épített oszlopok, pillérek és más szerkezeti elemek, illetve „A” és „B” kategóriájú térelválasztó szigetelését kivitelezni, hogy biztosítható legyen:

a) a (2) bekezdésben meghatározott hőmérséklet-emelkedés „A” osztályú szerkezetet érintően nem korábban, mint egy óra elteltével, illetve

b) a (2) bekezdésben meghatározott hőmérséklet-emelkedés „B” osztályú szerkezetet érintően nem korábban, mint fél óra elteltével jelentkezzen.

(4) „A” kategóriájú géptér mennyezetét és befoglaló oldalait szigetelt acélszerkezetből kell készíteni és az ezekben kialakított nyílásokat úgy kell elhelyezni és védelemmel ellátni, hogy a tűz tovaterjedését megakadályozza.

##### 4. szabály

###### Válaszfalak a lakótéren és a szolgálati helyiségeken belül

(1) Lakótéren és a szolgálati helyiségeken belüli válaszfalnak „B” osztályú térelválasztónak kell lennie, amely fedélzettől fedélzetig, valamint a hajótest héjazatáig és más határoló felületig terjed, kivéve, ha a válaszfal folyamatos „B” osztályú mennyezethez vagy válaszfalhoz csatlakozik, mert ebben az esetben a válaszfal a „B” osztályú mennyezetnél vagy a válaszfalnál végződhet.

(2) IF Módszer: válaszfalat, amelyet e rész szabályai szerint nem „A” vagy „B” osztályú térelválasztóként kell megépíteni, legalább „C” osztályú térelválasztóként kell kivitelezni.

(3) IIF Módszer: az olyan válaszfal létesítésére, amelyet e rész szabályai szerint nem „A” vagy „B” osztályú térelválasztóként kell megépíteni, külön előírás nincs, kivéve azt a válaszfalat, amelyet a 7. szabály 1. táblázata szerint „C” osztályú válaszfalként kell megépíteni.

(4) IIF Módszer: Az e rész szabályai szerint nem „A” vagy „B” osztályú térelválasztóként megépítendő térelválasztó kivételére vonatkozóan nincs megszorítás. A lakótér „A” vagy „B” osztályú térelválasztók által határolt helyiségek alapterülete nem haladhatja meg az 50 négyzetmétert, kivéve a 7. szabály 1. táblázata szerint „C” osztályú válaszfalal létesíthető helyiséget. A hajózási hatóság azonban a közösségi helyiségek tekintetében nagyobb alapterületet is jóváhagyhat.

##### 5. szabály

###### Lépcsőfeljáró és liftakna védelme lakótérben, szolgálati térben és vezérlőállásban

(1) „B—0” osztályú térelválasztóval és automatikusan csukódó ajtóval kell védeni az egy fedélzeten áthatoló lépcsőfeljárót. „A—0” osztályú térelválasztóból épített aknával és mindkét szinten acélajtóval kell védeni a csak egy

fedélzeten áthatoló liftet. Az egynél több szinten áthatoló lépcsőfeljárót és liftaknát legalább „A—0” osztályú térelválasztóból és minden szinten automatikusan csukódó ajtókkal kell építeni.

(2) Lépcsőfeljárót acél vázszerkezettel, illetve a hajózási hatóság jóváhagyása szerinti, az acéllal egyenértékű anyagból készült vázszerkezettel kell megépíteni.

## 6. szabály

### Tűzálló térelválasztókba épített ajtók

(1) Térelválasztóba épített ajtónak a térelválasztó tűzállósági fokozatával azonos tűzállósági fokozatúnak kell lennie. „A” osztályú térelválasztóba épített ajtót és ajtókeretet acélból kell készíteni. „B” osztályú térelválasztóba épített ajtót nem éghető anyagból kell készíteni. „A” osztályú géptéri helyiségeket határoló válaszfalba épített ajtóknak automatikusan csukódó kivitelűnek és gáz-tömörnek kell lennie. Az IF Módszer szerint épített kabint a hozzá tartozó higiéniai célú helyiségtől elválasztó ajtó, a hajózási hatóság jóváhagyásával, éghető anyagból készülhet.

(2) Automatikusan csukódó ajtóhoz az ajtó csukódását megakadályozó kiakasztót, kivéve a távműködtetésű gravitációs típusú kiakasztót, felszerelni nem engedélyezett.

(3) Folyosói térelválasztóba épített ajtókon, a lépcsőfeljárót lezáró ajtók kivételével, szellőzőnyílások kialakítása megengedett. Szellőzőnyílást az ajtó alsó felében engedélyezett kialakítani. Ajtóban vagy az ajtó szabadon hagyott szellőzőnyílás területe legfeljebb 0,05 m<sup>2</sup> lehet. Szellőzőnyílásba nem éghető anyagból készült rácsot kell beépíteni.

(4) Víz záró ajtót nem kell hőszigeteléssel ellátni.

## 7. szabály

### Válaszfal és fedélzet tűzállósága

(1) Az e részben a válaszfalakra és fedélzetre vonatkozóan előírt különleges tűzállósági követelményeken túl a válaszfalak és fedélzetek minimális tűzállóságára a jelen szabály 1. és 2. táblázata tartalmaz követelményeket.

(2) A táblázatok alkalmazása során az alábbi útmutatás szerint kell eljárni:

a) az 1., illetve 2. táblázat az egymással határos tereket elválasztó válaszfalakra, illetve fedélzeti födémekre vonatkozik, és

b) az egymással határos tereket elválasztó válaszfalakra, illetve fedélzetre vonatkozó tűzállósági szabványérték meghatározásához a tereket tűzveszélyességi kockázatok alapján kell besorolni, az alábbiak szerint:

(i) vezérlőállomások (1)

a vészhelyzeti áramforrás elhelyezésére szolgáló tér, a navigációs híd és térképszoba,

a hajó rádió felszerelésének elhelyezésére szolgáló terek,

tűzoltó felszerelés és tűzoltó rendszert vezérlő berendezés elhelyezésére szolgáló helyiség, valamint a tűzjelző állomás,

a főgép vezérlőhelyisége, ha ez a géptéren kívül található, valamint a

a tűzriasztó berendezések központja;

(ii) folyosók (2)

folyosók és előterek;

(iii) lakótér helyiségei (3)

a folyosók kivételével a 2. (10) és 2. (11) szabályokban megjelölt helyiségek;

(iv) lépcsőfeljárók (4)

belső lépcsőfeljárók, liftek és felvonók, a géptérhez és a géptéri helyiségekhez tartozó liftek és felvonók kivételével. Amennyiben a térelválasztó lépcsőfeljárót csak egy szinten fog közre, akkor a lépcsőfeljárót annak a térnek a részeként kell tekinteni, amelytől nincs tűzálló ajtóval elkülönítve;

(v) tűzveszélynek kevésbé kitett szolgálati helyiségek (5)

a 2 m<sup>2</sup>-nél kisebb alapterületű öltözők és raktárak, továbbá a szárítóhelyiségek és mosodák;

(vi) „A” osztályú géptér (6)

a 2. (14) szabályban megjelölt terek;

(vii) egyéb géptéri helyiségek (7)

a 2. (15) szabályban megjelölt helyiségek, beleértve a hallisztfeldolgozó helyiségeket, de kizárva „A” osztályú géptér helyiségeit;

(viii) áru raktárak (8)

áru tárolására használt terek, beleértve a teherárunk számító olajtartályokat, valamint az ilyen terekhez vezető lejárókat és búvónyílásokat;

(ix) fokozottan tűzveszélyes szolgálati helyiségek (9)

konyha, főzőalkalmatossággal felszerelt élelmiszerraktár, festékraktár, lámparaktár, 2 m<sup>2</sup>-nél nagyobb alapterületű öltöző és raktár, valamint a géptéri helyiségek részét képezőn kívül más műhely;

(x) nyitott fedélzetek (9)

nyitott fedélzeti tér és fedett átjárók, a nyers állapotú halak feldolgozótere, a halmosó tér és minden más, nem tűzveszélyes tér. A felépítményen és fedélzeti létesítményen kívüli tér.

A megjelölt kategóriák megnevezése útbaigazító, de nem korlátozó értelmű céllal szerepel. Az egyes kategóriák neve után zárójelben feltüntetett szám a táblázatok megfelelő oszlopára, illetve sorára vonatkoznak.

## 1. Táblázat

Az egymással szomszédos tereket elválasztó vízzáró válaszfalak tűzállósága

Terek	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Vezérlőállomások (1)	A—0c	A—0	A—60	A—0	A—15	A—60	A—15	A—60	A—60	*
Folyosók (2)		C	B—0	B—0 A—0c	B—0	A—60	A—0	A—0	A—0	*
Lakótér (3)			Ca,b	B—0 A—0c	B—0	A—60	A—0	A—0	A—0	*
Lépcsők (4)				B—0 A—0c	B—0 A—0c	A—60	A—0	A—0	A—0	*
Kevésbé tűzveszélyes szolgálati terek (5)						A—60	A—0	A—0	A—0	*
„A” kategóriás géptér (6)						*	A—0	A—0	A—60	*
Egyéb géptéri helyiség (7)							A—0d	A—0	A—0	*
Áruraktárak (8)									A—0	*
Fokozottan tűzveszélyes szolgálati terek (9)									A—0d	*
Nyílt fedélzeti területek (10)										—

## 2. Táblázat

Az egymással szomszédos tereket elválasztó fedélzetek tűzállósága

Terek	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Vezérlőállomások (1)	A—0	A—0	A—0	A—0	A—0	A—60	A—0	A—0	A—0	*
Folyosók (2)	A—0	*	*	A—0	*	A—60	A—0	A—0	A—0	*
Lakótér (3)	A—60	A—0	*	A—0	*	A—60	A—0	A—0	A—0	*
Lépcsők (4)	A—0	A—0	A—0	*	A—0	A—60	A—0	A—0	A—0	*
Kevésbé tűzveszélyes szolgálati terek (5)	A—15	A—0	A—0	A—0	*	A—60	A—0	A—0	A—0	*
„A” kategóriás géptér (6)	A—60	A—60	A—60	A—60	A—60	*	A—60	A—30	A—60	*
Egyéb géptéri helyiség (7)	A—15	A—0	A—0	A—0	A—0	A—0	*	A—0	A—0	*
Áruraktárak (8)	A—60	A—0	A—0	A—0	A—0	A—0	A—0	*	A—0	*
Fokozottan tűzveszélyes szolgálati terek (9)	A—60	A—0	A—0	A—0	A—0	A—0	A—0	A—0	A—0d	*
Nyílt fedélzeti területek (10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—

Megjegyzések: célszerűen alkalmazandó mind az 1., mind a 2. Táblázatra.

- A IIF és IIIF — válaszfalakra különleges követelmények nincsenek.
  - A IIIF Módszer esetében „B—0” besorolású „B” osztályú válaszfalakat kell beépíteni az 50 m<sup>2</sup> vagy ennél nagyobb alapterületű helyiségek vagy helyiségcsoportok esetében.
  - Az alkalmazási kör tisztázásához lásd a 4. és 5. szabályt.
  - Ha a számjelzés szerint azonos kategóriába tartozó helyiségeknél a d index megjelenik akkor a táblázat szerinti besorolású válaszfal vagy fedélzet beépítése csak akkor szükséges, ha az egymással szomszédos helyiségek használati célja eltérő, például a (9) kategóriánál. Két, egymással szomszédos konyha között nincs szükség térelválasztóra, viszont ha konyha mellett festékraktár van, „A—0” kategóriájú válaszfal beépítése szükséges.
  - Navigációs hidat, térképszobát és a rádiós fülkét elválasztó válaszfalak „B—0” besorolásúak lehetnek.
  - Tűzvédelmi szigetelést nem szükséges alkalmazni, ha a (7) kategóriába sorolt géptéri helyiség semmilyen vagy csak csekély tűzveszélyességi kockázatot jelent.
- \* Ahol a Táblázatokban a \* jel megjelenik, a térelválasztót acélból, vagy más, az acéllal egyenértékű anyagból kell építeni, de nem kell „A” osztályúnak lennie.

(3) Megszakítás nélküli „B” osztályú mennyezet és falburkolat az illeszkedő fedélzettel vagy válaszfallal együttesen úgy tekinthetők, mint amelyek egészben vagy részben megfelelnek a megkövetelt szigetelési és szerkezeti követelményeknek.

(4) A géptéri helyiségek ablakainak, ideértve a felülvilágító ablakokat, az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

a) nyitható felülvilágító ablaknak a helyiségen kívülről is zárhatóknak kell lennie. Az üvegezett felülvilágító ablakot acélból vagy más, egyenértékű anyagból készült tartósan felszerelt, külső, zárható fedéllel kell ellátni;

b) üveg vagy üveghez hasonló tulajdonságú anyag beépítése a géptéri helyiségek határain belül nem engedélyezett, de drótüveg beépíthető a felülvilágító ablakokba, illetve a géptéri vezérlőállásban, és

c) az a) pontban megjelölt felülvilágító ablakokba.

(5) A 3. (1) szabály szerint az acélból vagy más, az acéllal egyenértékű anyagból készítendő külső határoló felületbe ablak vagy ökörszem beépíthető, kivéve azon esetet, amikor e részben „A” osztályú integritással rendelkező határfelület alkalmazása szerepel előírásként. Az olyan határoló felületbe, amelynek esetében nem követelmény az „A” osztályú integritás, a hajózási hatóság által jóváhagyott anyagból készült ajtó építhető be.

## 8. szabály

### Szerkezeti részletek

(1) IF módszer: lakótérben, szolgálati helyiségekben és vezérlőállásokban burkolatot, huzatgátlót, mennyezetet és padló burkolatát nem éghető anyagból kell készíteni.

(2) IIF és IIIF módszer: lakótéri, szolgálati helyiséghez és vezérlőálláshoz vezető folyosó és lépcső járatburkolatát, huzatgátlóit, mennyezetét és padlóburkolatát nem éghető anyagból kell készíteni.

(3) IF, IIF és IIIF módszer:

a) Szolgálati térben, raktártér vagy hűtőtér kivételével, nem éghető szigetelőanyag építhető be. A hűtőrendszer szigetelése, illetve burkolatának párazáró rétege, valamint az ezeknél felhasznált ragasztóanyag esetében nem előírás a nem éghető anyag használata, de az ezeken a helyeken felhasznált anyagnak a lángok terjedését akadályozó tulajdonsággal kell rendelkeznie és a belőlük felhasznált anyagmennyiséget a lehető legkisebbre kell korlátozni. Olajszivárgásának kitett helyeken a felület szigetelésének olajjal, illetve olajgőzzel szemben ellenállónak kell lennie.

b) Nem éghető anyagú válaszfallal, falburkolattal és mennyezettel épített lakótérben és szolgálati helyiségekben legfeljebb 2 mm vastagságú éghető anyagú burkolólapok felhasználása engedélyezett, kivéve a folyosókat, lépcsőjáratot és vezérlőállásokat, ahol a furnér vastagsága nem haladhatja meg a 1,5 millimétert.

c) A mennyezetek, falpanelek vagy falburkolatok mögött megmaradó üres légtér szorosan illeszkedő, egymástól legfeljebb 14 méteres távolságban elhelyezett huzatgátlókkal kell felosztani. A holt tereket, ideértve a lépcsőjárat, átjáró és más helyiségek tereinek burkolata mögötti tereket, minden egyes fedélzeti szinten le kell zárni.

## 9. szabály

### Szellőztetőrendszerek

(1) a) Szellőztetőrendszer vezetékét nem éghető anyagból kell készíteni. A legfeljebb 2 méteres hosszúságú és 0,02 m<sup>2</sup>-nél nem nagyobb keresztmetszetű vezetékek készülhetnek éghető anyagból is, az alábbi feltételek betartásával:

(i) a felhasznált anyagok tűzveszélyességi kockázatának kielégítően alacsonynak kell lennie;

(ii) éghető anyagokat csak a szellőztetőrendszer végeinél lehet beépíteni; és

(iii) éghető anyagot tartalmazó szellőztetővezeték egésze legalább 600 mm távolságban legyen „A” vagy „B” osztályú térelválasztóban kiképzett nyílástól, ideértve a folyamatos „B” osztályú mennyezetben lévő nyílást is.

b) Amennyiben „A” osztályú térelválasztón keresztül 0,02 m<sup>2</sup>-nél nagyobb keresztmetszetű szellőztetővezeték vezetnek át, akkor a nyílást acéllemezből készült paláttal kell bélelni, kivéve, ha a válaszfalon vagy fedélzeten keresztül hatoló vezeték legalább az áthatolási szakaszán acélból készült, és a vezeték ezen szakasza az alábbi követelményeknek megfelel:

(i) 0,02 m<sup>2</sup>-nél nagyobb keresztmetszetű vezetékek esetében a védőpalást lemezvastagsága legalább 3 mm és hossza legalább 900 mm. Az áthatolási szakaszon ezt a legalább 900 mm hosszúságú palástot úgy kell beépíteni, hogy a válaszfal mindkét oldalán egyenlő hosszúságban biztosítson védelmet. 0,02 m<sup>2</sup>-nél nagyobb keresztmetszetű vezetékeket tűz áthatolása elleni védelemmel kell ellátni. A szellőztetőrendszer ezen szakaszának a válaszfal, vagy fedélzet tűzállóságával legalább egyenértékűnek kell lennie, továbbá

(ii) a b)—i) pontban előírt követelmény teljesítésén túl 0,075 m<sup>2</sup>-nél nagyobb keresztmetszetű vezeték esetében, a vezeték tűzvédelmi csappantyúval kell felszerelni. Az automatikus működésű csappantyúnak a válaszfal, illetve a fedélzet mindkét oldaláról kézzel is zárhatóknak kell lennie. A csappantyút a zárt vagy nyitott állapotát jelző készülékkel kell felszerelni. Tűzvédelmi csappantyú beépítésétől el lehet tekinteni, amennyiben a szellőztetővezeték olyan „A” osztályú térelválasztók által közrefogott téren hatol keresztül, amelyet nem szellőztet és a szellőztetővezeték tűzállósága a válaszfalak tűzállóságával egyenértékű.

c) „A” kategóriás géptéri helyiség vagy a hajókonyha szellőztető csővezetéke általában nem vezethető keresztül lakótéri és szolgálati helyiségen vagy vezérlőállás terén.

A hajózási hatóság kivételesen engedélyezheti „A” kategóriás géptéri helyiség vagy a hajókonyha szellőztető csővezetékének lakótéri és szolgálati helyiségen vagy vezérlőállás terén történő átvezetését, amennyiben az acélból vagy más, az acéllal egyenértékű anyagból készült vezeték elhelyezése és kialakítása nem rontja a térelválasztók tűzvédelmi integritását.

d) Lakótér, szolgálati helyiség vagy vezérlőállás szellőztető csővezetéke általában nem vezethető keresztül „A” kategóriás géptéri helyiség vagy a hajókonyha terén. A hajózási hatóság jóváhagyhat eltérő kialakítást, amennyiben az acélból vagy más, az acéllal egyenértékű anyagból készült vezeték elhelyezése és kialakítása nem rontja a térelválasztók tűzvédelmi integritását.

e) Amennyiben „B” osztályú térelválasztón keresztül 0,02 m<sup>2</sup>-nél nagyobb keresztmetszetű szellőztetővezeték vezetnek át, akkor a nyílást acéllemezből készült paláستtal kell bélelni, kivéve, ha a válaszfalon vagy fedélzeten keresztül hatoló vezeték az áthatolási szakaszán legalább 900 mm hosszúságban acélból készült. A „B” osztályú térelválasztó környezetében ezt a legalább 900 mm hosszúságú palástot úgy kell beépíteni, hogy a válaszfal vagy fedélzet mindkét oldalán egyenlő hosszúságban biztosítson védelmet.

f) Az a), b), c), d), e) pontokban foglalt intézkedéseket a géptéri helyiségen kívül található vezérlőállás esetében is meg kell valósítani, a szellőztetés, a láthatóság és füstmentesítés érdekében, hogy a géptéri berendezések hatékony felügyelete és üzemeltetése tűz esetén is fenntartható legyen. Egymástól független, alternatív levegőellátási rendszereket kell kialakítani, úgy, hogy minimális legyen annak kockázata, hogy a szellőztető ventilátorok a független rendszerek mindegyikén keresztül füstöt szívjanak be. A hajózási hatóság jóváhagyhatja ezen követelmények mellőzését a nyílt fedélzeten elhelyezett vagy oda nyíló vezérlőállás esetében, ahol a helyileg biztosított zárasi megoldások a füst és tűz ellen hatékony védelmet biztosítanak.

g) Amennyiben konyhai elszívóvezeték lakótéren vagy éghető anyagok tárolására használt helyiségen vezet keresztül, az elszívóvezeték az „A” osztályú térelválasztóra vonatkozó követelményeknek megfelelően kell megépíteni. Elszívóvezeték az alábbiakkal kell felszerelni:

- (i) tisztítás céljából könnyen kiemelhető zsírfogóval;
- (ii) tűzvédelmi csappantyúval a vezeték kilépő végénél;
- (iii) az elszívóventilátor leállítására szolgáló vezérléssel, amely a konyhából működtethető;

(iv) a vezetéken belül keletkező tűz kioltására szolgáló rendszer részét képező eszközzel, 75 méternél rövidebb hajó kivételével, amennyiben ez utóbbiakra vonatkozóan a hajózási hatóság felmentést ad.

(2) Szellőztetőrendszer fő befúvó és elszívóvezetékait a szellőztetendő helyiségen kívüli térből lezárható kivitelben kell építeni. Lakótér, szolgálati helyiség vagy vezérlőállás kényszerszellőztetési rendszerét az ellátott helyiségen kívüli, könnyen hozzáférhető helyről lezárható kialakítással kell építeni. E helyet úgy kell kiválasztani, hogy a kiszol-

gált térben keletkező tűz ne akadályozhassa meg megközelítést. Géptér kényszerszellőztetésének leállítására szolgáló eszköznek függetlennek kell lennie a más terek, illetve helyiségek szellőztetésének leállítására rendszeresített eszköztől.

(3) Kémény körüli tér lezárására szolgáló eszköz biztonságos helyről legyen vezérelhető.

(4) Gépteret kiszolgáló szellőztetőrendszert függetleníteni kell az egyéb tereket, illetve helyiségeket kiszolgáló rendszerektől.

(5) A fokozottan gyúlékony anyagok nagyobb mennyiségben történő tárolására szolgáló helyiséget más szellőztetőrendszerektől elkülönített, többfokozatú szellőztetés biztosító szellőztetőrendszerrel kell ellátni, továbbá a szellőztetőrendszer szikrafogóval felszerelt belépőnyílásait biztonságos helyen kell elhelyezni.

## 10. szabály

### Fűtőberendezések

(1) Elektromos fűtőtestet biztonságosan rögzíteni kell és kialakítása révén a tűzveszély kockázatát a lehető legkisebbre kell csökkenteni. Radiátort úgy kell építeni, hogy a belőle kisugárzó hő nem lobbanthatja lángra a környezetben lévő textiliákat vagy más hasonló anyagokat.

(2) Tilos a nyílt lánggal történő fűtés. A fűtőkályhát és egyéb fűtőkészüléket szilárdan rögzíteni kell és a fűtőkészüléket, valamint füstvezetékét megfelelő hőszigeteléssel kell ellátni. Szilárd tüzelőanyaggal fűtött kályhák füstvezetékének kialakításával és elhelyezésével kell a legkisebbre szorítani annak lehetőségét, hogy az égéstermékek a csövet eltömjék, valamint biztosítani kell a füstvezeték egyszerű tisztításához szükséges eszközöket. A füstvezetékben kialakuló huzat korlátozására beépített füstcsappantyú mellett, annak zárt helyzetében is, elegendő áramlási keresztmetszetnek kell fennmaradnia. Kályha környezetében kellő teljesítményű szellőztetés útján kell a szükséges mennyiségű levegőt a kályhához juttatni. A szellőztetést elzáró szerkezet nélkül úgy kell biztosítani, hogy a II/9. szabály szerinti elzáró szerkezetekre ne legyen szükség.

(3) Konyhai tűzhely és vízmelegítő kivételével nyílt lánggal üzemelő gázkészülék használata nem megengedett. Azokat a helyiségeket, ahol gáztüzelésű főző tűzhelyeket és vízmelegítőket használnak, megfelelő szellőztetéssel kell ellátni, a füst és az esetleg kiszivárgó gáz biztonságos eltávolítása érdekében. Gázpalackot és a tűzhelyet vagy vízmelegítőt összekötő csővezetéknek acélból vagy más, jóváhagyott anyagból kell készülnie. A tápvezetékbe, nyomáscsökkenés vagy lángkialvás esetére, automatikusan működő biztonsági gázlezárási szelepet kell beépíteni.

(4) Gáznemű tüzelőanyag felhasználása, tárolása, elosztása a 12. szabályban foglalt követelmények teljesítése mellett történhet.

### 11. szabály

#### Egyéb szempontok

(1) Folyosói és lépcsőjárati térben, valamint lakótérben, szolgálati helyiségben vagy vezérlőállásban rejtett vagy nehezen megközelíthető helyeken tűzveszélynek kitett felületet, ideértve a padlófelületet is, alacsony sebességű lángterjedéssel jellemezhető anyaggal kell burkolni. Lakótér, szolgálati helyiség vagy vezérlőállás mennyezetét, különösen a tűzveszélynek kitett felületrészekben, alacsony sebességű lángterjedéssel jellemezhető anyaggal kell burkolni.

(2) A tűzveszélynek kitett felületre felvitt festékből, lakkból és más bevonati anyagból nem keletkezhet túlzott mennyiségű füst vagy mérgező gáz és pára. A hajózási hatóságnak meg kell győződnie ezen anyagok megfelelőségéről.

(3) Lakótérben, szolgálati helyiségben vagy vezérlőállásban a burkolatnak, illetve bevonatnak jóváhagyott anyagból kell készülnie, amely nem gyúlékony és nem idéz elő mérgezést vagy robbanást magasabb hőmérsékletek mellett sem.

(4) Amennyiben „A” vagy „B” osztályú térelválasztón keresztül kábel, csővezeték vagy szellőztetőrendszer vezetése kerül átvezetésre, illetve világítótestnek és más készüléknek a felszerelése céljából a térelválasztón áttörés kerül kialakításra, megfelelő intézkedésekkel kell biztosítani, hogy ez ne csökkentse a térelválasztó tűzállóságát.

(5) a) Lakótérben, szolgálati helyiségben vagy vezérlőállásban az „A” vagy „B” osztályú térelválasztókon keresztül vezetett csővezetékét jóváhagyott anyagokból kell készíteni, figyelembe véve a térelválasztóra ható hőmérsékleti viszonyokat. A hajózási hatóság jóváhagyásával lakótér vagy szolgálati helyiség légterén keresztül vezetett, olajat vagy éghető folyadékot szállító csővezetékét, a tűzveszély kockázatának figyelembevételével jóváhagyott anyagból kell készíteni.

b) Hő hatására könnyen lágyuló vagy olvadó anyagnak konyha, illetve mellékhelyiség lefolyója vagy más, a merülési vonalhoz közeli folyadék ürítővezeték építéséhez nem engedélyezett, tekintettel az anyag tűz általi megromlásából származó elárasztás veszélyére.

(6) Hajófedélzeti filmvetítés céljára cellulóz-nitrát anyagú film használata nem engedélyezett.

(7) A halfeldolgozáshoz használt edények kivételével, hulladékgyűjtő edényt, nem éghető anyagból kell készíteni, és ezen edények oldalán, illetve fenekén nyílásokat kiképezni nem engedélyezett.

(8) Tüzelőanyag szivattyút, a dízelolaj szivattyút és más hasonló rendeltetésű szivattyút telepítési helyén kívül elhelyezett távvezérlő eszközzel kell felszerelni, hogy tűz keletkezése esetén a biztonságos leállítás végrehajtható legyen.

(9) Cseppfelfogó tálcát kell elhelyezni, ahol ezzel az olajnak a hajófenéktérbe szivárgását meg lehet akadályozni.

(10) A halraktárak rekeszeiben lévő éghető anyagú szigetelést szorosan illeszkedő burkolattal kell befedni.

### 12. szabály

#### Gázpalackok és veszélyes anyagok tárolása

(1) Sűrített, cseppfolyósított vagy oldott gázt tartalmazó palackot az előírás szerinti színűre kell festeni, továbbá a palackra erősített címkén jól olvashatóan fel kell tüntetni tartalmának megnevezését és vegyi képletét, valamint gondoskodni kell a palack biztonságos rögzítéséről.

(2) Gyúlékony vagy veszélyes gázt tartalmazó palackot, valamint kiürült gázpalackot rögzített állapotban nyitott fedélzeten kell tárolni, és gondoskodni kell a palack tartozékát képező vezetéknek, nyomásszabályozónak és elzárószelepnek sérülés elleni védelméről. Gázpalackot védeni kell a hirtelen hőmérsékletváltozásoktól, a közvetlen nap-sugárzástól és a hóeséstől. A hajózási hatóság jóváhagyhatja az ilyen palack belső térben történő tárolását, amennyiben teljesülnek a (3)—(5) bekezdésekben foglalt követelmények.

(3) Erősen gyúlékony folyadék, mint az illékony festék, paraffin, benzol és cseppfolyósított gáz tárolására használt térnek, illetve helyiségnek csak a nyílt fedélzetre nyíló bejárata lehet. Nyomásszabályozó szerelvény, illetve nyomáscsökkentő szelep kivezetése a tárolóteren belülre ürről. A szomszédos zárt helyiségekkel közös falú tárolót határoló válaszfalnak gázzáró kivitelűnek kell lenniük.

(4) Erősen gyúlékony folyadék vagy a cseppfolyósított gáz tárolására használt helyiségen belül, az adott helyiségen belül folytatott tevékenységhez szükséges jóváhagyott elektromos szerelvény, illetve készülék kivételével, tilos elektromos kábel, vagy elektromos készülék felszerelése. Mindennemű hőforrást távol kell tartani az ilyen tárolóhelyiségtől, valamint „Tilos a dohányzás” és „Nyílt láng használata tilos” feliratokat kell jól látható helyeken kifüggeszteni.

(5) Eltérő fajtájú sűrített gázt tartalmazó palackokat egymástól elkülönített tárolótérben kell tartani. Az ilyen gázok tárolására használt tárolóhelyiséget más, éghető termék vagy a gázelosztó rendszer részét nem képező szerelvény, illetve más tárgy tárolására használni tilos.



## 13. szabály

## Menekülési utak

(1) Lakótérben és a személyzet géptéren kívüli munkahelyein a lépcsőket és létrákat úgy kell elhelyezni, hogy a nyílt fedélzetre történő menekülést és onnan a mentőszközökhöz való szabad eljutást biztosítsák. Ezen menekülési utak kialakítására az alábbi előírások vonatkoznak:

a) lakótér minden szintjén legalább kettő, egymástól kellő távolságban lévő menekülési útvonalat kell kialakítani, amelynek céljára az érintett tér megközelítésére, illetve elhagyására rendelkezésre álló általános használatú lépcső is számba vehető;

b) (i) a nyílt fedélzet alatti tér esetében a menekülés fő útvonala lépcsőjárat legyen, míg második lehetőségként létraakna vagy egy második lépcsőjárat lehet, és

(ii) a nyílt fedélzet feletti térből a menekülési út céljára a nyitott fedélzetre vezető lépcsőjárat vagy közvetlenül a nyílt fedélzetre nyíló ajtó vagy ezek kombinációja testesítheti meg a menekülési utat;

c) a terek jellegétől és elrendezésétől, valamint a hajón tartózkodó személyek számától függően, a hajózási hatóság jóváhagyhatja, hogy a menekülés céljára egyetlen menekülési út létesüljön;

d) folyosó vagy folyosószakasz, amelyből csak egyetlen menekülési útvonal áll rendelkezésre, nem lehet 7 méternél hosszabb, és

e) a jóváhagyás feltételeként a hajózási hatóságnak különös figyelmet kell fordítania arra, hogy a menekülési útvonal kellő szélességű és alkalmas vonalvezetésű legyen.

(2) „A” osztályú géptérből két menekülési útvonalat kell biztosítani az alábbi lehetőségek szerint:

a) két, egymástól kellő távolságban elhelyezett acéllétrára vezessen a géptérhez hasonlatosan elkülönített tér felső részéhez, ahonnan a nyílt fedélzet közvetlenül megközelíthető. A létrák egyikének aknája a géptér alsó részétől nyújtson folyamatos tűz elleni védelmet a géptéren kívüli, biztonságos helyre történő meneküléshez. A hajózási hatóság eltekinthet a tűz elleni védelem biztosítására vonatkozó követelmény teljesüléséig, amennyiben a géptér elrendezésénél vagy méreténél fogva a géptér alsó részéből felfelé vezető menekülési útvonal más módon biztosított. A tűz elleni védelem érdekében a létraaknát acélból kell megépíteni és kellő hőszigeteléssel kell ellátni, továbbá az alsó végénél önzáró acélajtóval kell felszerelni, vagy

b) egy acéllétrára vezessen a géptér felső részében elhelyezett ajtóhoz, amelyen keresztül közvetlenül a nyitott fedélzetre lehet kijutni, valamint a géptér alsó részében, a géptér felső részébe vezető létrától kellő távolságban, egy mindkét oldaláról működtethető acélajtót kell beépíteni, amelyen keresztül egy a nyílt fedélzetre vezető biztonságos menekülési út közelíthető meg.

(3) Nem „A” osztályú géptérből a hajózási hatóság elvárását kielégítő módon kell biztosítani a menekülési utat.

A hajózási hatóság jóváhagyását az adott tér sajátosságainak és elrendezésének, valamint annak figyelembevételével adja meg, hogy rendszeresen tartózkodnak-e az adott térben.

(4) A felvonó nem tekinthető menekülési útvonalnak, illetve a menekülési útvonal részének.

## 14. szabály

## Automatikus tűzérzékelő, tűzi riasztó és vízpermetező rendszerek

## (IIF Módszer)

(1) A IIF Módszert alkalmazó hajón, jóváhagyott típusú és az e szabályban foglaltak szerinti automatikus tűzérzékelő, tűzi riasztó és vízpermetező rendszert kell felszerelni és úgy elrendezni, hogy védelmet nyújtson a lakóterekben és szolgálati helyiségekben, eltekintve azon helyiségektől, melyek nem jelentenek lényeges tűzveszélyességi kockázatot (pl. üres helyiségek, mellékhelyiségek).

(2) a) A rendszernek folyamatosan késznek kell lennie az azonnal működésre, működésbe hozatalának, a személyzet közreműködése nélkül, automatikusan kell történnie. A rendszert az ún. „nedves csöves” típusú kialakítással kell létesíteni, azonban kisebb, szabadon vezetett szakaszai lehetnek „száraz csöves” típusúak, amennyiben a hajózási hatóság ezt óvintézkedésként jóváhagyja. A rendszer fagyveszélynek kitett részeit megfelelő fagyvédelemmel kell ellátni és folyamatosan feltöltött állapotban, a szükséges nyomáson kell tartani, továbbá gondoskodni kell a 6. b) bekezdésben előírt folyamatos vízutánpótlásról.

b) A vízpermetező csoportokat fel kell szerelni a csoporthoz tartozó vízpermetező fej működésbe lépésekor egy vagy két kijelzőberendezésen hang- és fényjelzés útján riasztójelzést adó eszközzel. A kijelzőberendezés segítségével azonosítható a tűz keletkezésének helye. Kijelzőberendezést a navigációs hídon kell elhelyezni, illetve egy második kijelzőberendezés beépítése esetén azt úgy kell elhelyezni a hajón, hogy a hajón tartózkodó személyek azonnal értesüljenek a riasztásról. A riasztórendszernek jeleznie kell továbbá a riasztórendszer meghibásodását is.

(3) a) Az vízpermetező fejeket egymástól elkülönített szektorokhoz csatlakoztatva kell elrendezni, amelyekhez egyenként legfeljebb 200 vízpermetező fej csatlakoztatható.

b) Az egyes szektorok egymástól történő elkülönítésének lehetőségét egy elzárószelep működtetése útján kell biztosítani. Az elzárószelepet könnyen hozzáférhető, egyértelműen és tartós módon felvitt jelzéssel ellátott helyen kell felszerelni. Gondoskodni kell arról, hogy az elzárószelepeket illetéktelen személy ne működtethesse.

c) Az egyes szektorok elzárószelepeinél és a központi vezérlőállás kijelzőjén egyaránt jelezni kell a rendszerben uralkodó nyomást.

d) Vízpermetező fejet korrózióknak ellenálló anyagból kell készíteni. A lakótéri és a szolgálati helyiségekben beépített vízpermetező fejek 68 °C és 79 °C közötti hőmérsékleti tartományban lépnek működésbe, kivéve azon helyiségeket, mint a ruhaszárító helyiség, ahol a szokásosnál magasabb hőmérséklet a rendes működés velejárója. Ez utóbbi helyiségekben a megengedhető hőmérséklet határaként az előírtnál legfeljebb 30 °C-kal magasabb hőmérséklet hagyható jóvá.

e) Kijelzőegységénél elhelyezett tájékoztató vagy szemléltető vázlat tájékoztat a védett területet és az egyes szektorok elhelyezését illetően. A rendszerhez időszakos szemlézési és karbantartási utasítást kell készíteni és készenlétben tartani.

(4) Vízpermetező fejet a mennyezeten kell elhelyezni, olyan elrendezésben, mellyel biztosítható az egyes vízpermetező fejek által lefedett névleges területen átlagosan legalább 5 liter/m<sup>2</sup>/perc legyen a kijuttatott vízpermet mennyisége. A hajózási hatóság alternatív megoldást is engedélyezhet, ha bizonyított, hogy az eltérő mennyiségű, de megfelelően szétpermetezett víz hatékonysága nem rosszabb az előírt követelménynél.

(5) a) A rendszert nyomástartó tartállyal kell felszerelni, amelynek befogadóképessége legalább kétszeresen meghaladja az ebben a pontban meghatározott vízmennyiséget. A tartályban állandóan annyi édesvizet kell tartani, amennyi azonos a szivattyú által egy perc alatt szállított és a (6) b) pontban hivatkozott mennyiséggel, továbbá biztosítani kell a tartályban megfelelő légnyomás tartását, annak érdekében, hogy a tartályban lévő friss víz készlet fogyásaakor se csökkenjen a tartályban uralkodó nyomás az vízpermetező fejek üzemi nyomásszintje alá, figyelemmel a legmagasabban elhelyezett vízpermetező fejekig mért szintkülönbség miatti nyomásigényre is. Gondoskodni kell a tartályban lévő légnyomás és a vízmennyiség folyamatos fenntartásáról. A tartályban lévő víz szintjének ellenőrzéséhez üvegcsöves szintjelzőt kell felszerelni.

b) Gondoskodni kell arról, hogy tengervíz ne juthasson a tartályba.

(6) a) Más rendszerektől független szivattyút kell felszerelni a vízpermetező rendszeren keresztül kijuttatott víz folyamatos pótlásához. A szivattyút a rendszerben uralkodó nyomás esése hozza automatikusan működésbe, mielőtt a víztartályban lévő vízkészlet teljesen kimerülne.

b) A szivattyúnak és a csőrendszernek alkalmasnak kell lennie a rendszer működéséhez szükséges nyomás okozta terhelés elviselésére, figyelemmel arra, hogy a következő két lehetőség közül a mérsékeltbb követelménynek megfelelően lehessen tartani a (4) bekezdésben meghatározott kijuttatási arány mellett a rendszer működését: „A” és „B” osztályú térelválasztókkal elválasztott terek egyidejű permetezése, illetve 280 m<sup>2</sup> területet kitevő tér vízpermetező védelme.

c) A szivattyú nyomóoldalán rövid kifolyócsővel ellátott próbaszelepet kell felszerelni. A szelep és a cső ke-

resztmetszetének elegendően nagyoknak kell lennie ahhoz, hogy az előírt szivattyúteljesítmény melletti vízmennyiség átbocsátására, miközben a rendszerben az (5) a) pontban meghatározott nyomásnak fenn kell maradnia.

d) Tengervíznek a szivattyúhoz való vezetését, lehetőség szerint abban a helyiségben kell megoldani, ahol a szivattyú fel van szerelve, oly módon, hogy a hajó rendes úszásállapotában, a szivattyú javítása, illetve ellenőrzése miatti eset kivételével ne kelljen elzárni a tengervizet szállító vezetékét.

(7) A vízpermetező rendszert ellátó szivattyút és tartályt a rendszer által védett helyiségben elhelyezni nem engedélyezett, mindazonáltal ésszerű közelségben kell lenniük az „A” kategóriájú gépterekhez.

(8) a) A tengervízszivattyú és az automatikus tűzriasztó és tűzérzékelő rendszerek működéséhez legalább két áramforrást kell biztosítani. Amennyiben a szivattyú villanymotor meghajtású, akkor meghajtomotorját a fő áramforráshoz kell csatlakoztatni, mely utóbbit legalább két generátornak kell táplálnia.

b) A szivattyú motorjának tápvezetékét konyha, gépterek és más zárt, erősen tűzveszélyes terek kikerülésével kell vezetni, de kivételt képezhet a tápvezeték azon szakasza, amely a vezérlőberendezéshez vezet. Automatikus tűzérzékelő és tűzi riasztó rendszer egyik áramforrásául a vészhelyzeti tartalék áramforrásnak kell szolgálnia. Amennyiben a szivattyú meghajtását belső égésű motor biztosítja, akkor azt a (7) bekezdésben foglalt követelmények teljesítésén túl úgy kell elhelyezni, hogy a védett térben bekövetkező tűz ne befolyásolhassa károsan a motor levegőellátását.

(9) A hajó tűzoltóvíz vezetéke és vízpermetező rendszere összeköttetésben áll. A csatlakozási pontnál zárható visszacsapószelepet kell felszerelni, amely megakadályozza a víznek a vízpermetező rendszerből a tűzoltóvíz vezetékebe történő bejutását.

(10) a) A vízpermetező rendszer minden szektorát fel kell szerelni az automatikus riasztás ellenőrzésére szolgáló próbaszeleppel, amelynek megnyitásakor az egy vízpermetező fej működése esetén kilépő vízmennyiséggel azonos mennyiségű víz bocsátható ki. Az egyes szektorok próbaszelepeit az adott szektor elzárószelepe közelében kell a rendszerbe illeszteni.

b) Gondoskodni kell a szivattyú automatikus működésbe lépésének ellenőrzéséről a rendszerben uralkodó nyomás csökkenésének előidézése útján.

c) A (2) b) pontban megjelölt kijelzőknél, a riasztójelzés és a vizsgálandó vízpermetező fej szektorok kijelzőinek működésbe hozatalához kapcsolókat kell felszerelni.

(11) A vízpermetező rendszer egyes szektoraihoz, a hajózási hatóság jóváhagyása szerinti mennyiségű tartalék vízpermetező fejet kell biztosítani.

## 15. szabály

*Automatikus tűzérzékelő és tűzi riasztó rendszerek**(IIIF Módszer)*

(1) A IIIF Módszert alkalmazó hajón jóváhagyott típusú és az e szabály követelményeit kielégítő automatikus tűzriasztó és tűzérzékelő rendszert kell felszerelni és úgy elrendezni, hogy alkalmas legyen, a lényeges tűzveszélyességi kockázatot nem jelentő helyiségek kivételével, a lakóterben és szolgálati helyiségekben keletkezett tűz érzékelésére.

(2) a) A rendszernek folyamatosan késznek kell lennie az azonnal működésre, működésbe hozatalának, a személyzet közreműködése nélkül, automatikusan kell történnie.

b) A tűzérzékelő rendszer minden szektorához tartozik az érzékelő működésbe lépésekor egy vagy két kijelzőberendezésen hang- és fényjelzés útján riasztójelzést adó automatikus eszköz. A kijelzőberendezés segítségével azonosítható a tűz keletkezésének helye. Kijelző berendezést a navigációs hídon kell elhelyezni, illetve egy második kijelzőberendezés beépítése esetén azt úgy kell elhelyezni a hajón, hogy a személyzet késedelem nélkül értesüljön a riasztásról. A riasztójelzésnek azon a fedélzeten kell megszólalnia, ahol a tűz keletkezett. A riasztórendszernek jeleznie kell továbbá a riasztórendszer meghibásodását is.

(3) A tűzérzékelőket a rendszer egymástól elkülönített szektoraihoz csatlakoztatva kell elrendezni. Egy szektor legfeljebb 50 helyiséget lát el és legfeljebb 100 érzékelőt foglal magában. Az érzékelőket zónákba sorolják, hogy azonosítható legyen a tűz keletkezése által érintett fedélzet.

(4) A rendszert a levegőnek a szokásostól eltérő hőmérséklete vagy a megnövelt füstkoncentráció hozza működésbe, illetve más változás, amely alkalmas a védett helyiségek valamelyikében kezdődő tűz jelzésére. A levegő hőmérsékletére érzékeny rendszerek az 54—78 °C hőmérsékleti tartományban lépnek működésbe akkor, ha a hőmérséklet növekedése meghaladja az 1 °C/perc ütemet. A jelzett hőmérsékleti tartomány nem alkalmazandó a ruhaszártó és más helyiségek esetében, amelyekben a szokásosnál magasabb hőmérséklet a rendes működés velejárója. Ez utóbbi helyiségekben a megengedhető hőmérséklet határaként az előírtnál legfeljebb 30 °C-kal magasabb hőmérséklet hagyható jóvá. A füstkoncentrációra érzékeny rendszerek az általuk kibocsátott fénysugár vevőoldali intenzitásának a hajózási hatóság által meghatározott mértékű csökkenésére lépnek működésbe. A hajózási hatóság más elven működő rendszer felszerelését is jóváhagyhatja. A tűzérzékelő rendszert kizárólag rendeltetésszerű céljára szabad felhasználni.

(5) Az érzékelő, érintkezőinek nyitása vagy zárása útján hozza működésbe a riasztóberendezést, de más alkalmas megoldás is alkalmazható. Az érzékelőket a mennyezetre

kell felszerelni, és ütés vagy más fizikai behatás elleni megfelelő védelemmel kell ellátni. Alkalmasnak kell lenniük a sós párával telített környezetben való használatra. Hossztartóktól vagy más, a forró gázoknak, vagy a füstnek az érzékelőhöz való eljutását akadályozó tárgyaktól mentes térben kell az érzékelőket felszerelni. Az érintkezők zárására működésbe lépő tűzérzékelőket légmentesen lezárt házban kell elhelyezni, és az áramkört folyamatos önellenőrző és hibajelző rendszerrel kell ellátni.

(6) Minden olyan helyiségben, ahol a tűz érzékelését biztosítani kell, legalább egy érzékelőt kell felszerelni, míg a 37 m<sup>2</sup>-nél nagyobb helyiségekben annyi érzékelő felszerelése szükséges, amennyivel biztosítható, hogy az egy érzékelőre jutó felügyelt terület ne haladja meg a 37 m<sup>2</sup>-t. Nagyobb termekben az érzékelőket szabályos alakzatban kell felszerelni úgy, hogy két szomszédos érzékelő között a távolság legfeljebb 9 méter, illetve az érzékelő és a válaszfal közötti távolság legfeljebb 4,5 méter legyen.

(7) A tűzérzékelő és tűzriasztó rendszer működését biztosító elektromos berendezéseket legalább két áramforrásnak kell táplálnia, melyek közül az egyik a hajó vészüzemi tartalék áramforrása lehet. Az áramellátást, más rendszerektől elkülönítve, csak a tűzérzékelő és tűzriasztó rendszert szolgáló tápvezetékek útján kell biztosítani. A tápvezetékeket a vezérlőállásban elhelyezett váltókapcsolóhoz kell kötni. A vezetékeknek konyhát, géptereket és más, magas tűzveszélyességi besorolású, zárt tereket el kell kerülniük, kivéve a vezetékek azon szakaszát, amely a védett terekben lévő érzékelőhöz, illetve vezérlőpulthoz vezet.

(8) a) Kijelzőegység nélkül elhelyezett tájékoztató vagy szemléltető vázlat segítségével kell tájékoztatást adni a védett területre és az egyes szektorok elhelyezkedésére vonatkozóan. A rendszer időszakos szemléléséről és karbantartásáról szóló útmutatót kell hozzáférhető helyen készenlétkben tartani.

b) Az érzékelők és a kijelzőműszerek pontos és helyes működésének ellenőrzéséhez megfelelő módszerek alkalmazásának lehetőségéről gondoskodni kell, ezért a hajót fel kell szerelni az érzékelők körzetében forró levegő vagy füst kibocsátására alkalmas eszközökkel.

(9) Az tűzérzékelő rendszer egyes szektoraihoz a hajózási hatóság jóváhagyása szerinti számú tartalék érzékelőt kell biztosítani.

## 16. szabály

*Fokozottan tűzveszélyes rakományterekben rögzítetten felszerelt tűzoltó berendezések*

Fokozottan tűzveszélyes rakományteret a hajózási hatóság által jóváhagyott tartósan beépített, gázközegű vagy ezzel egyenértékű tűzoltó rendszerrel kell felszerelni.

## 17. szabály

## Tűzoltó szivattyúk

(1) Hajón legalább két tűzoltó szivattyút kell beépíteni.

(2) Arra az esetre, ha a hajón keletkezett tűz a tűzoltó szivattyúkat működésképtelenné teszi, más módon kell gondoskodni a tűzoltóvízzel történő ellátásról. A 75 méter és annál hosszabb hajó esetében más megoldásként, független meghajtású és tartósan rögzített vészhelyzeti tűzoltó szivattyú jóváhagyható. Vészhelyzeti tartalék szivattyúnak, két vízszugár egyidejű használatával történő oltáshoz elegendő vizet kell szolgáltatnia.

(3) a) Tűzoltó szivattyúnak, legalább 0,25 N/mm<sup>2</sup> nyomással az alábbi mennyiségű vizet kell szállítania:

$$Q = (0,15 \sqrt{L(B+D)} + 2,25)^2 \text{ m}^3/\text{óra}$$

Ahol az L, B és D (a hajó hossza, szélessége és oldalmagassága) méterben.

Tűzoltó szivattyúnak legfeljebb 180 m<sup>3</sup>/óra teljesítményűnek kell lennie.

b) Nem vészüzemi tűzoltó szivattyú teljesítménye nem lehet kevesebb, mint az a) pontban megjelölt teljesítmény 40 százaléka, továbbá alkalmasnak kell lennie legalább a 19. (2) a) pontban előírt vízszugarak szállítására. Tűzoltó szivattyúnak alkalmasnak kell lennie a tűzoltási fő hálózatnak az előírt feltételek szerinti ellátására. Amennyiben a hajón kettőnél több szivattyú van felszerelve, a többlet, szivattyú teljesítményének a hajózási hatóság jóváhagyása szerintinek kell lennie.

(4) a) A tűzoltó szivattyú, más rendszertől független, gépi meghajtású szivattyú. A higiéniai, ballaszt, fenékvíz, vagy az általános célú szivattyúk elfogadhatók kiegészítő berendezésként, feltéve, hogy különleges körülmények kivételével, nem használják olajszivattyúzásra.

b) Tűzoltó szivattyút nyomáscsökkentő szeleppel kell felszerelni, amennyiben a víz szállítására használt csövek, tűzcsapok és tömlők tervezett névleges nyomását meghaladó nyomásszint elérésére alkalmas.

c) Gépi meghajtású vészüzemi tűzoltó szivattyúnak autonóm hajtással rendelkező szivattyúnak kell lennie, amely saját dízelmotor meghajtással és a szivattyú elhelyezésére szolgáló helyiségen kívül, hozzáférhető helyen elhelyezett saját üzemanyagkészlettel rendelkezik, illetve amelynek meghajtását megfelelő teljesítményű önálló generátor által szolgáltatott áram biztosítja. A tápáramot szolgáltató áramfejlesztőként a IV/17. szabályban megjelölt vészüzemi tartalék generátor szolgálhat, amelyet a szivattyú elhelyezésére szolgáló helyiségen kívüli, lehetőleg a munkafedélzet fölötti szinten, biztonságos helyen szerelnek fel. A vészüzemi tűzoltó szivattyúnak alkalmasnak kell lennie legalább 3 órán át tartó folyamatos működésre.

d) Vészüzemi tűzoltó szivattyút, a tengervizet átbocsátó és más szelepeket, a fő tűzoltó szivattyúk elhelyezésére használt helyiségeken kívüli helyről működtethető kivételben kell felszerelni, olyan helyen, ahol tűz esetén működtetésük nem lehetetlenül el.

## 18. szabály

## Tűzoltóvíz-hálózat

(1) a) Ha a 19. (2) a) pontban előírt számú vízszugár létrehozásához egynél több tűzcsapra van szükség, tűzoltóvíz-hálózatot kell létesíteni.

b) A tűzoltóvíz-hálózat csak a tűzoltási célú csatlakozókkal rendelkezhet, kivéve a fedélzet mosására, a horgonyláncok tisztítására vagy a fenékvíz eltávolítására szolgáló csatlakozást, de az utóbbiak működtetése esetén is fenntartandó a tűzoltórendszer hatékonysága.

c) Ha a tűzoltóvíz-hálózat nem önürítő kivitelben létesül, fagyveszélyes körzetben tevékenykedő hajó esetén, gondoskodni kell a fagyás okozta károk megelőzésére szolgáló ürítőszelepek beépítéséről.

(2) a) A tűzoltóvíz-hálózat vezetékeinek keresztmetszetét úgy kell megválasztani, hogy a hálózat alkalmas legyen a két, legnagyobb teljesítményén egyidejűleg működő tűzoltó szivattyú által szállított vízmennyiség vagy 140 m<sup>3</sup>/h mennyiségű víz átbocsátására, mégpedig annak a mennyiségnek az átbocsátására, amelyik a két megjelölt mennyiség közül a kevesebb.

b) A tűzoltó berendezésnek alkalmasnak kell lennie arra, hogy a két tűzoltó szivattyú egyidejű üzemelése mellett az a) pontban előírt vízmennyiségnek a 19. (5) szabályban megjelölt fecskendőn keresztül történő kijuttatása során, valamennyi tűzcsapnál fenntartható legyen a legalább 0,25 N/mm<sup>2</sup>-t kitevő nyomás.

## 19. szabály

## Tűzcsapok, tűzoltó tömlők és fecskendők

(1) a) Hajón elhelyezésre kerülő tűzoltó tömlők száma, a géptérben és a kazántérben történő használatra rendelt tömlőket nem számítva, a (2) bekezdésben foglaltak szerint felszerelt tűzcsapok és egy tartalék tömlő összesített darabszámával egyenlő. A hajózási hatóság, a hajó méreteitől függően előírhatja a tűzoltó tömlők számának növelését, hogy mindenkor megfelelő számú tömlő álljon rendelkezésre.

b) Hajón jóváhagyott anyagú és elegendő hosszúságú tűzoltó tömlő használható. Tűzoltó tömlő legnagyobb hosszúsága 20 méter lehet. Tűzoltó tömlőt fecskendővel és csatlakozó karmantyúkkal kell ellátni. Tűzoltó tömlőt tartozékaival és a szükséges szerszámokkal szembetűnő helyen, a tűzcsapok közelében kell tárolni.

(2) *a*) A tűzcsapok számát és helyét úgy kell megválasztani, hogy két, külön tűzcsapra rákötött tömlőből kilépő vízszugár, amelyek közül az egyik egyetlen szabványos hosszúságú tömlőből érkezik, az úton lévő hajónak a személyzet számára is elérhető bármely pontján keletkezett tűz oltására alkalmas legyen.

*b*) Tűzcsapnál az (5) bekezdésben megjelölt kivitelű kettős célú fecskendővel felszerelt tűzoltó tömlőt kell elhelyezni. Tűzcsapot a védeni kívánt tér, illetve terület megközelítésére szolgáló út és a tér, illetve terület találkozásának a közelében kell elhelyezni.

(3) Hő hatására megrongálódó anyagot, tűzoltóvízhálózat elemeinek és a tűzcsapoknak gyártásához felhasználni nem engedélyezett. Tűzcsapot úgy kell elhelyezni, hogy a tűzoltó tömlőt könnyen lehessen hozzáférhetővé tenni. A fedélzeti rakomány szállítására rendszeresített hajón a tűzcsapokat úgy kell elhelyezni, hogy mindig könnyen hozzáférhetőek legyenek és a rakomány ne rongálhassa meg a tűzoltóvíz-hálózat vezetékét. Amennyiben egy-egy tűzcsaphoz egy tűzoltó tömlő és fecskendő tartozik, biztosítani kell a tűzoltó tömlők és a fecskendők csatlakozóelemeinek csereszababátosságát.

(4) Zárócsap vagy -szelep felszerelésével kell biztosítani, hogy a tömlőt a tűzoltó szivattyúk működésének megszakítása nélkül is le lehessen venni a tűzoltócsapról.

(5) *a*) Szabványos tűzoltó fecskendő belső átmérője 12, 16, illetve 19 mm lehet vagy az ezekhez lehető legközelebb eső méret. A hajózási hatóság nagyobb belső átmérőjű fecskendők használatát is jóváhagyhatja.

*b*) Az lakótér és szolgálati helyiségek esetében a legfeljebb 12 mm belső átmérőjű fecskendő használata jóváhagyható.

*c*) A gépterek és nyitott fedélzet esetében a legfeljebb 19 mm belső átmérőjű fecskendő keresztmetszetét úgy kell megválasztani, hogy a legkisebb szivattyú által táplált két fecskendőből a 18. (2) *b*) pontban előírt nyomáson a lehető legnagyobb mennyiségű oltóvíz lövelljen ki.

#### 20. szabály

##### *Tűzoltó készülékek*

(1) Hajón jóváhagyott típusú tűzoltó készülék elhelyezése engedélyezett. Hordozható készülék folyadéktöltete 13,5 liternél nem lehet több és 9 liternél nem lehet kevesebb. Más töltetű hordozható készülék hordozhatósága a 13,5 liter űrtartalmú folyadéktöltetű tűzoltó készülék hordozhatóságával legyen egyenértékű, tűzoltóképessége nem maradhat alatta a 9 literes folyadéktöltetű készülék tűzoltási képességének. Az egyenértékűséget a hajózási hatóság állapítja meg.

(2) Hajón, a hajózási hatóság előírása szerinti mennyiségű tartaléktöltetet kell tartani.

(3) Nem megengedett olyan tűzoltó készülék használata, amelynek tűzoltó közege önmagában, vagy a használati körülmények hatására egészségre ártalmas mennyiségű toxikus gáz kibocsátást vált ki.

(4) A tűzoltó készüléket jogszabályban előírt időszakos felülvizsgálatnak és próbának kell alávetni.

(5) Helyiségben történő használatra rendelt hordozható tűzoltó készüléket a védett helyiség bejárata közelében kell tárolni.

#### 21. szabály

##### *Lakótérben, szolgálati helyiségben és vezérlőállásban rendszeresített hordozható tűzoltó készülékek*

(1) Legalább öt hordozható tűzoltó készüléket kell a lakótérben és a szolgálati helyiségekben, valamint a vezérlőállásban elhelyezni.

(2) Hajón, a hajózási hatóság előírása szerinti mennyiségű tartaléktöltetet kell tartani.

#### 22. szabály

##### *Géptéri tűzoltó készülékek*

(1) *a*) Olajtüzelésű kazán vagy üzemanyaggal működtetett berendezés helyiségét az alábbi tűzoltó berendezések valamelyikével kell felszerelni:

*(i)* vízpermetet kibocsátó rendszer;

*(ii)* tűz elfojtására alkalmas gázzal működő tűzoltó berendezés;

*(iii)* csekély toxicitású gőzt képző, gőzzel oltó tűzoltó berendezés;

*(iv)* nagy kiterjedési tényezőjű habbal oltó tűzoltó berendezés.

Ha a géptér és a kazántér nincs teljesen elkülönítve egymástól, illetve a tüzelőolaj a kazánházból átfolyhat a géptérbe, akkor a gép- és kazánteret egyetlen egységnek kell tekinteni.

*b*) Halogén tartalmú oltószerszettel működő készülék használata tilos.

*c*) Kazánteret legalább egy készlet, a hajózási hatóság által jóváhagyott típusú, hordozható habbal oltó készülékkel kell ellátni.

*d*) Kazántér tűzterénél, valamint üzemanyaggal működő berendezések helyiségében legalább két, jóváhagyott típusú hordozható haboltó készüléket vagy azzal egyenértékű eszközt kell készenlétkben tartani. Kazánházban legalább egy jóváhagyott típusú, legalább 135 liter töltetű haboltó készüléket vagy azzal egyenértékű más készüléket kell tartani. Ezeket a készülékeket dobra csévélt kellő hosszúságú tömlővel kell felszerelni, amelyekkel a kazánház bármely pontja elérhető. A védett tér méretétől és

rendeltetésének jellegétől függően, a hajózási hatóság enyhíthet az e bekezdésben foglalt követelményeken.

e) Tűz használatával járó tevékenység végzésére szolgáló helyiségben tűzoltásra alkalmas, a hajózási hatóság által meghatározott mennyiségű homokkal vagy szódával impregnált fűrészpórral vagy más, jóváhagyott száraz anyaggal feltöltött tárolót kell elhelyezni. Alternatív megoldásként jóváhagyott típusú hordozható tűzoltó készülék elhelyezése is elfogadott.

(2) Hajó főgépét vagy más legalább 750 kW teljesítményű belső égésű motort befogadó géptérben az alábbi tűzoltó készülékeket kell elhelyezni:

a) az (1) a) pontban előírt tűzoltó berendezések egyikét;

b) legalább egy készlet jóváhagyott típusú haboltó készüléket;

c) a (2) bekezdés szerinti géptérben legalább 45 liter befogadóképességű, jóváhagyott habbal oltó vagy más, azzal egyenértékű közeggel töltött készüléket kell elhelyezni olyan számban, amelyek az oltóközegnek a túlnyomásos üzemanyag- és kenőolaj rendszerekre, hajtóműre vagy más tűzveszélyes helyekre juttathatják. Ezen túl, kellő számú hordozható haboltó vagy más, azzal egyenértékű oltó közeget tartalmazó készülékről kell gondoskodni, amelyeket az egyes tárolóhelyeken kettesével úgy kell elosztani, hogy 10 méteren belül bárholnan elérhetőek legyenek. Kisebb terek esetében a hajózási hatóság enyhíthet ezeken a követelményeken.

(3) A hajó meghajtására vagy más célt szolgáló legalább 750 kW teljesítményű gőzturbinát vagy gőzgépet befoglaló helyiségben a következő védelmet kell biztosítani:

a) egyenként legalább 45 liter befogadóképességű, jóváhagyott habbal oltó vagy más egyenértékű oltó közeggel feltöltött készüléket kell elhelyezni olyan számban, amelyek az oltóközegnek a túlnyomásos kenési rendszerre, a turbina és motorok túlnyomásos kenéssel ellátott egységeinek házára és az ezekhez kapcsolódó hajtóművek túlnyomásos kenéssel ellátott részeire, valamint más tűzveszélyes pontokra alkalmasak juttatni. Az ebben a pontban megjelölt tűzoltó készülékek elhelyezése elhagyható, amennyiben egyenértékű védelmet biztosít az (1) a) pontban beépített tűzoltó berendezés, és

b) kellő számú hordozható haboltó vagy más egyenértékű oltóközeggel töltött készülék kerül elhelyezésre, amelyeket a tárolóhelyeiken kettesével kell elosztani, hogy 10 méteren belül bárholnan elérhetőek legyenek, továbbá ezen tűzoltó készülékek meglétét a hatóságok nem követelik meg a (2) c) pontban előírt készülékeken felül.

(4) Géptérben, amelyre vonatkozóan az (1), (2) és (3) bekezdés nem tartalmaz rendelkezést, a hajózási hatóság előírása szerinti számú hordozható tűzoltó készüléket vagy más, tűz oltására alkalmas eszközt kell a védett térben vagy annak közvetlen szomszédságában elhelyezni.

(5) Az e részben megjelölt rögzített tűzoltó felszerelésen túli tűzoltó felszerelés beépítése vagy elhelyezése esetén,

az előírásokban szereplő rendszeren túli tűzoltó felszerelésnek is jóváhagyott típusúnak kell lennie.

(6) „A” kategóriájú géptér esetében, amelyet az alsó szintjén csatlakozó tengelyalagúton át lehet megközelíteni, az előírás szerinti vízzáró ajtó felszerelésén túl, a géptértől távolabb eső végén acélból készült, mindkét oldaláról nyitható és zárható tűzzáró ajtót kell felszerelni.

### 23. szabály

#### Nemzetközi szabványú parti csatlakozás

(1) Hajót a (2) bekezdésben megjelölt nemzetközi szabványú, parti tűzoltó csatlakozással kell felszerelni.

(2) Nemzetközi szabványú, parti tűzoltó csatlakozáshoz szükséges csatlakozó karima főbb méretei az alábbi táblázatban szerepelnek:

Megnevezés	Méretek
Külső átmérő:	178 mm
Belső átmérő:	64 mm
Lyukkör:	132 mm
Hornyok a karimán: 4 egyenként 19 mm átmérőjű lyuk, ezek a fenti átmérőjű lyukkörön egymástól egyenlő távolságban helyezkednek el és a karima kerülete mentén hornyoltak	
Karima vastagsága (legalább): 14,5 mm (min.)	
Csavarok anyával: 4 db, egyenként 16 mm átmérőjűek és 50 mm hosszúak	

(3) A csatlakozó karimát 1,0 N/mm<sup>2</sup> üzemi nyomás elviselésére alkalmas anyagból kell készíteni.

(4) A karima egyik oldala sima, míg a másik lapjához a hajó tűzcsapjához illeszkedő csatlakozó karmantyú van tartósan felerősítve. A csatlakozó karimát 1,0 N/mm<sup>2</sup> üzemi nyomás elviselésére alkalmas anyagból készült tömítéssel, valamint 4 darab 50 mm hosszú és 16 mm átmérőjű csavarral és 8 darab csavaralátéttel kell ellátni és a készletet együtt tárolni.

(5) Hajó mindkét oldalán biztosítani kell a csatlakozó karima szükség szerinti használatát.

### 24. szabály

#### A tűzoltók felszerelése

(1) Legalább két tűzoltó személy számára szükséges személyi tűzoltó öltözéket és felszerelést kell a hajón tartani.

(2) Tűzoltást végző személy felszerelését könnyen hozzáférhető helyen és használatra kész állapotban, egymástól jól elkülönítve kell tárolni.

## 25. szabály

*Tűz elleni védelemről szóló terv*

Hajón tűz elleni védelemről szóló tervet kell tartósan kifüggeszteni.

## 26. szabály

*A tűzoltó készülékek hozzáférhetősége és készenléti állapota*

A tűzoltó készülékeket mindenkor rendezetten és azonali bevetésre készen kell tartani.

## 27. szabály

*Helyettesítő anyagok, felszerelések elfogadása*

Az e részben előírt szerelvények, felszerelések, tűzoltó közegek, illetve berendezések bármely megjelölt típusának használata helyett más típusú szerelvény, felszerelés, tűzoltó közeg, illetve berendezés használata megengedett, amennyiben a hajózási hatóság a helyettesítő szerelvényt, felszerelést, tűzoltó közeget, illetve berendezést az eredetivel egyenértékűként jóváhagyja.

*„C” RÉSZ — TŰZ ELLENI BIZTONSÁGOT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK A 24 MÉTERES VAGY ANNÁL HOSSZABB, DE 60 MÉTERNÉL RÖVIDEBB HAJÓK ESETÉBEN*

## 28. szabály

*A tűzvédelem szerkezeti szempontjai*

(1) A hajótestet, a felépítményt, a szerkezeti válaszfalat, fedélzetet és fedélzeti építményt nem éghető anyagból kell építeni. A hajózási hatóság jóváhagyhatja éghető anyagok használatát a hajó építésére, feltéve, hogy a jelen szabályban foglalt követelmények és a 40. (3) szabály tűzoltásra vonatkozó kiegészítő követelményei egyaránt teljesülnek.

(2) a) A nem éghető anyagból épített testű hajón az „A” kategóriájú gépteret a lakótértől, szolgálati helyiségektől vagy vezérlőállástól elválasztó fedélzetet és válaszfalat az „A—60” szabvány szerint kell építeni, ha az „A” kategóriájú géptér nincs felszerelve tartósan beépített tűzoltó berendezéssel, illetve „A—30”-as szabvány szerint, amennyiben a géptérben tartósan beépített tűzoltó berendezés van. Más gépteret lakótértől, szolgálati helyiségektől vagy vezérlőállástól elválasztó fedélzetet és válaszfalat az

„A—0” szabvány szerinti anyagból kell megépíteni. Vezérlőállást a lakótértől és a szolgálati helyiségektől elválasztó fedélzetet és válaszfalat az „A” szabvány szerint kell építeni, továbbá a hajózási hatóság jóváhagyása szerinti szigeteléssel kell ellátni, kivéve a navigációs hidat a parancsnoki kabintól elválasztó válaszfalat, amelyet a hajózási hatóság jóváhagyásával a „B—15” osztály követelményei szerinti kivitelben is meg lehet építeni.

b) Az éghető anyagokból épített testű hajón a gépteret a lakótértől, szolgálati helyiségektől vagy vezérlőállástól elválasztó fedélzetet és válaszfalat az „F” vagy a „B—15” szabvány szerint kell építeni. Ezen túlmenően, a gépteret határoló válaszfalnak a lehető legnagyobb mértékben meg kell akadályozniuk a füst tovaterjedését. Vezérlőállást a lakótértől és a szolgálati helyiségektől elválasztó fedélzetet és válaszfalakat az „F” szabvány szerint kell építeni.

(3) a) A nem éghető anyagból épített hajótest esetén a lakótér, szolgálati helyiségek vagy vezérlőállás megközelítését szolgáló folyosó válaszfalait a „B—15” osztály szerinti térelválasztóként kell megépíteni.

b) Az éghető anyagokból épített testű hajókon az lakótér, szolgálati helyiségek vagy vezérlőállomások céljait szolgáló folyosók válaszfalait „F” Osztály szerinti térelválasztókból kell összeállítani.

c) Az a) és b) pontban megjelölt válaszfalnak fedélzet-től fedélzetig kell kiterjednie, hacsak nem szerelnek fel a válaszfalal azonos osztályú anyagból készített átmenő mennyezetet a válaszfal mindkét oldalán, amely esetben a válaszfal zárhatja le az átmenő mennyezetet.

(4) Lakótér, szolgálati helyiség vagy vezérlőállás megközelítésére szolgáló belső lépcsőt acélból vagy más, az acéllal egyenértékű anyagból kell építeni. Éghető anyagból épített hajótest esetén lépcsőt „F” osztályú, a nem éghető anyagból épített hajótest esetén „B—15” osztályú térelválasztókból épített zárt térben kell elhelyezni. Amennyiben a lépcső csak egy fedélzeten hatol át, akkor csak az egyik szinten szükséges a lépcsőt zárt térbe foglalni.

(5) A (2) és (3) bekezdésben megjelölt válaszfalban és fedélzetben lévő ajtó és más nyílászáró, továbbá a (4) bekezdésben megjelölt lépcsőterre felszerelt ajtó, valamint motor és kazán burkolatába illesztett nyílászáró tűzállóságának egyenértékűnek kell lennie annak a térelválasztónak a tűzállóságával, amelybe beépítették. „A” kategóriájú géptér ajtója automatikusan csukódó kivitelű legyen.

(6) Lakótéren és szolgálati helyiségen keresztül vezetőkifutatóknak acélból vagy az acéllal egyenértékű anyagból kell építeni és huzat-, valamint füstzáró nyílászáróval kell ellátni.

(7) a) Éghető anyagból épített hajótest esetén a vészüzemi tartalék áramforrás elhelyezésére szolgáló helyiség háttárfelületét képező válaszfalakat és fedélzeteket, valamint hajókonyhát, festékraktárt, lámparaktárt vagy fokozottan

gyúlékony anyagok tárolására szolgáló raktárt határoló válaszfalakat és fedélzeteket, továbbá lakóteret, szolgálati helyiséget vagy vezérlőállást határoló válaszfalakat és fedélzeteket „F” vagy „B—15” osztályú térelválasztókból kell megépíteni.

b) Nem éghető anyagból épített hajótest esetén az a) bekezdésben megjelölt válaszfalakat és fedélzeteket, a tűzveszélyre figyelemmel „A” osztályú, kielégítően szigetelt térelválasztókból kell építeni. A hajózási hatóság jóváhagyhatja „B—15” osztályú térelválasztó használatát a hajókonyhát, illetve lakóteret, szolgálati helyiséget és vezérlőállást határoló válaszfalként, amennyiben a hajókonyha kizárólag elektromos berendezésekkel és felszereléssel üzemel.

c) A fokozottan gyúlékony anyagot, légmentesen záró tartályban kell tárolni.

(8) Amennyiben a (2), (3), (5) és (7) bekezdésben megjelölt „A”, „B”, illetve „F” osztályú térelválasztón, illetve fedélzeten át elektromos kábel, cső, közlekedő, illetve szellőzőakna, vezet, biztosítani kell, hogy az átvezetés miatt a térelválasztó tűzállósága ne gyengüljön.

(9) Mennyezeti és falburkolatok mögötti légteret, jól illeszkedő, egymástól legfeljebb 7 méteres távolságban elhelyezett huzatgátlókkal kell felosztani.

(10) Géptéri helyiség ablakának és felülvilágító ablakának az alábbi kivételűnek kell lennie:

a) nyitható felülvilágító ablaknak a helyiségen kívülről is zárható kivételűnek kell lennie. Felülvilágító ablak üvegét acélból vagy egyenértékű anyagból készült, tartósan felszerelt külső védő zsaluzattal kell ellátni;

b) üveg vagy üveghez hasonló tulajdonságú anyag beépítése gépteret határoló válaszfalba nem engedélyezett. Felülvilágító ablakba, illetve géptéri vezérlőállásába ún. drótüveg beépítése engedélyezett, ezért

c) az a) pontban megjelölt felülvilágító ablakba drótüveget kell beépíteni.

(11) Lakótérben és szolgálati helyiségben, kivéve élelmiszer tárolására szolgáló hűtőkamrát, vezérlőállást és gépteret, nem éghető szigetelőanyagokat kell felhasználni. „A” kategóriájú géptéri helyiség belső falfelületére felvitt szigetelés felszíne nem engedheti át az olajat vagy olajgököket.

(12) Halzsákmány tárolására használt tér szigeteléséhez felhasznált éghető szigetelőanyagot szorosan illeszkedő burkolólapokkal kell elfedni.

(13) Ezen szabály követelményeivel összhangban, a hajózási hatóság jóváhagyhatja „A—0” osztályú térelválasztó használatát a „B—15” vagy „F” osztályúak helyett, a szomszédos helyiségekben tárolt éghető anyag mennyiségétől függően.

## 29. szabály

### Szellőztetőrendszerek

(1) A 30. (2) szabályban foglaltak kivételével, gondoskodni kell arról, hogy szellőztetőventilátor kikapcsolása, illetve a szellőztetőjárat nyílásának lezárása, a szellőztetés ellátott helyiségen kívülről történhessen.

(2) Megfelelő eszközt kell biztosítani ahhoz, hogy a kémények körüli tereket biztonságos helyről le lehessen zárni.

(3) Szellőzőnyílás beépítése folyosói ajtóba és az ajtó alá megengedett, de nem hagyható jóvá lépcsőjárati teret lezáró ajtóba, illetve alá. Szellőzőnyílást az ajtó alsó felében kell kialakítani. Az ajtóba, illetve az ajtó alá épített szellőzőnyílás nettó területe nem lehet több 0,05 m<sup>2</sup>-nél. A nyílást nem éghető anyagból készült ráccsal kell fedni.

(4) „A” kategóriájú géptéri helyiség és hajókonyha szellőztetővezetékét lakóterén, szolgálati helyiségen és vezérlőállás belső terén átvezetni nem ajánlott, de a hajózási hatóság jóváhagyhatja ettől eltérő kialakítás alkalmazását, amennyiben a szellőztetővezeték acélból vagy az acéllal egyenértékű anyagból készül, és beépítésének módja biztosítja, hogy a térelválasztó integritása fennmaradjon.

(5) Lakótér, szolgálati helyiség és vezérlőállás szellőztetővezetékét „A” kategóriájú géptéri helyiség és hajókonyha belső terén átvezetni nem ajánlott, de a hajózási hatóság jóváhagyhatja ettől eltérő kialakítás alkalmazását, amennyiben a szellőztetővezeték acélból vagy az acéllal egyenértékű anyagból készül, és beépítésének módja biztosítja, hogy a térelválasztó integritása fennmaradjon.

(6) Fokozottan gyúlékony anyag tárolására szolgáló helyiség szellőztetését, más szellőztetőrendszerektől elkülönített szellőztetőrendszer útján kell ellátni. A szellőztetésnek biztosítania kell a helyiség teljes és alapos átszellőztetését, továbbá gondoskodni kell arról, hogy a szellőztetőventilátorok belépő és kilépő nyílásai biztonságos helyre vezessenek. A belépő és kilépő szellőztetőnyílásokra szikrafogót kell felszerelni.

(7) Géptéri helyiség szellőztetőrendszerét függetleníteni kell a más célú helyiségeket kiszolgáló rendszerektől.

(8) „A” osztályú válaszfallal vagy fedélzettel elválasztott szomszédos tereket kiszolgáló szellőztetővezetékbe fojtócsappantyút kell felszerelni annak megakadályozására, hogy tűz vagy füst a szomszédos helyiségbe áterjedhessen. Biztosítani szükséges, hogy a kézi vezérlésű csappantyúkat a válaszfal vagy a fedélzet mindkét oldaláról működtetni lehessen. „A” osztályú térelválasztó válaszfalon vagy fedélzeten átvezetett, 0,02 m<sup>2</sup>-nél nagyobb keresztmetszetű szellőztetőaknát, illetve vezetékét automatikusan működő fojtócsappantyúval kell felszerelni. Válaszfalnak csak az egyik oldalán elhelyezkedő helyiségeket kiszolgáló szellőztetővezetéknek a 9. (1) b) pontban megjelölt követelményeknek kell megfelelnie.



### 30. szabály

#### Fűtőberendezések

(1) Az elektromos fűtőtestet, az elmozdulás ellen szilárdan rögzíteni kell és kialakításukkal a tűzveszély kockázatát a legkisebbre kell, csökkenteni. Fűtőtestnek nem lehet a befoglaló méretein túlnyúló része, amely a környezetében lévő textil anyagú holmikát vagy más hasonló anyagokat megperzselhetné vagy lángra lobbanthatná.

(2) Tilos a nyílt lánggal történő fűtés. Fűtőkészülék, az elmozdulás ellen szilárdan rögzíteni kell és a készülék környezetében, valamint füstvezetéke mentén megfelelő hőszigetelést és tűzvédelmet kell biztosítani. A szilárd tüzelőanyaggal fűtött kályha füstcsövének megfelelő kialakításával és vezetésével a legkisebbre kell korlátozni annak lehetőségét, hogy az égéstermékek a csövet eltömjék, ugyanakkor biztosítani kell a cső egyszerű tisztításához szükséges eszközöket. A füstcsőben kialakuló huzat korlátozására beépített füstcsappantyú mellett — még annak zárt helyzetében is — elegendő szabad áramlási keresztmetszetnek kell maradnia. Szilárd, folyékony vagy gáz halmazállapotú tüzelőanyaggal működő fűtőkészülékkel fűtött helyiségben, az égéshez is szükséges levegő szállítása érdekében, kellő teljesítményű szellőztetést kell biztosítani. A szellőztető rendszeren nem lehet elzáró szerkezet és a rendszert úgy kell beépíteni, hogy a II/9. szabály szerinti elzáró szerkezetre se legyen szükség.

(3) Nyílt lánggal működő gázkészülék használata, kivéve a konyhai tűzhelyet és vízmelegítőt, nem megengedett. Azokat a helyiségeket, ahol gáztüzelésű tűzhelyet, illetve vízmelegítőt használnak, megfelelő szellőztetéssel kell ellátni, a füst és az esetleg kiszivárgó gáz biztonságos eltávolítása érdekében. A gázpalackot a tűzhellyel, illetve vízmelegítővel összekötő gázvezetékek acélból vagy az acéllal egyenértékű, jóváhagyott anyagból kell készülnie. A gázvezetékbe automatikusan működő, biztonsági elzáró szelepet kell beépíteni, amely nyomáscsökkenés, illetve a láng kialakása esetén lép működésbe.

### 31. szabály

#### Egyéb szempontok

(1) Lakótér, szolgálati helyiség, vezérlő állás, folyosó és lépcsőjárat válaszfali és mennyezeti felületét, burkoló paneleket, valamint a burkoló panelek mögötti rejtett, illetve nehezen hozzáférhető helyen lévő, tűzveszélynek kitett felületét alacsony lángterjedési sebességű anyagból kell készíteni.

(2) Lakótérben, szolgálati helyiségben, géptéri vezérlő állásban, „A” kategóriás géptéri helyiségben termekben és más, hasonlóan tűzveszélyes helyiségekben felszerelt üveg-szál-erősítésű műanyag szerkezet felületét jóváhagyott,

lángálló műgyanta réteggel vagy jóváhagyott lángálló festékkel kell bevonni vagy nem éghető anyagok alkalmazásával kell a tűztől védeni.

(3) A tűz hatásának kitett festékből, lakkból és más bevonati anyagból nem szabadulhat fel túlzott mennyiségű füst vagy toxikus gáz, illetve pára. A hajózási hatóságnak meg kell győződnie arról, hogy ezek nem idéznek elő fokozott tűzveszélyt.

(4) Lakótérben, szolgálati helyiségben vagy vezérlő állásban jóváhagyott fedélzet burkolati anyag, illetve bevonat alkalmazható, amely a tűz esetén megnövekvő hőmérsékleten sem okoz mérgezést, nem gyúlékony és hő hatására nem gerjeszt robbanást.

(5) a) Lakótérben, szolgálati helyiségekben vagy vezérlő állásban „A” vagy „B” osztályú térelválasztón keresztül vezetett csöveket jóváhagyott anyagokból kell készíteni, figyelembe véve, hogy ezek a térelválasztók milyen hőmérsékleti hatásoknak vannak kitéve. Ha a hajózási hatóság engedélyezi olajat vagy éghető folyadékokat szállító csövek elhelyezését lakótér és szolgálati helyiségek légterén belül, akkor az olajat vagy éghető folyadékokat szállító csöveket jóváhagyott és a tűzveszély kockázatának figyelembevételével kiválasztott anyagokból kell készíteni.

b) A hő hatására lágyuló vagy elolvadó anyag használata konyha, mellék helyiség lefolyóinak vagy más, a merülési vonalhoz közel eső folyadékürítő vezetékeknek az építéséhez, ha az anyag tűz által bekövetkező megrongálódása a hajótér elárasztásának veszélyét idézheti elő.

(6) A halfeldolgozáshoz használtak kivételével az összes hulladékgyűjtő edényt nem-éghető anyagból kell készíteni, amelyek oldalán vagy fenekén nem lehetnek nyílások.

(7) A tüzelőanyagot továbbító szivattyút, a üzemanyag-szivattyút és tüzelőanyag-szivattyút a szivattyú elhelyezésére szolgáló helyiségen kívül elhelyezett távvezérlő eszközökkel kell felszerelni oly módon, hogy tűz keletkezése esetén a biztonságos leállítás feltétele biztosított legyen.

(8) Cseppfelfogó tálcákat kell elhelyezni, ahol ezzel meg lehet akadályozni olaj beszivárgását a hajófenék rekeszekbe.

### 32. szabály

#### Gázpalackok és veszélyes anyagok tárolása

(1) A sűrített, cseppfolyósított vagy oldott gázokat tartalmazó palackokat egyértelműen kell megjelölni az előírt azonosító színjelzésekkel, a palackokra erősített, jól olvasható címkéken fel kell tüntetni tartalmuk nevét és vegyszereti képletét, továbbá gondoskodni kell a palackok biztonságos rögzítéséről.

(2) A gyúlékony vagy más szempontból veszélyes gázokat tartalmazó, valamint a már leürített palackokat — megfelelő rögzítéssel — nyitott fedélzeten kell tárolni

és a palackokhoz tartozó összes szelepet, nyomásszabályozót és a palackokból kiinduló csővezetékeket óvni kell a sérüléstől. A palackokat védeni kell a hirtelen hőmérséklet-változásoktól, a közvetlen napsugárzástól és a hó felrakódásától. A hajózási hatóság azonban engedélyezheti az ilyen palackok tárolását olyan belső rekeszekben, melyek eleget tesznek a (3)—(5) bekezdésekben foglalt követelményeknek.

(3) Festék, parafin, benzol és más fokozottan gyúlékony folyadék, valamint cseppfolyósított gáz tárolására szolgáló helyiség bejáratának nyitott fedélzetre kell nyílnia. Nyomásszabályozó szerelvényeket, illetve nyomáscsökkentő szelepeket az ilyen belső tereken belül kell leüríteni. A szomszédos zárt helyiségekkel közös falú tároló helyiséget határoló válaszfalnak gázzáró kivitelűeknek kell lenniük.

(4) A fokozottan gyúlékony folyadékok vagy a cseppfolyósított gázok tárolására használt helyiségeken belül, az adott helyiségen belül folytatott tevékenységekhez szükséges eszközökön kívül, elektromos vezetékek vagy szerelvények felszerelése nem ajánlott. Amennyiben elektromos szerelvények felszerelésére mégis sor kerül, meg kell felelniük a fokozottan tűzveszélyes környezetben használatos villamos felszerelésekre vonatkozó követelményeknek. Hő- vagy gyújtó forrásokat távol kell tartani a tároló helyiségektől és „Tilos a dohányzás” és „Nyílt láng használata tilos” feliratokat kell kifüggeszteni jól látható helyekre.

(5) A sűrített gázok egy-egy fajtáját külön tárolótérben kell tartani. Az ilyen gázok tárolására használt tároló helyiségeket más éghető anyag vagy a gázelosztó rendszer részét nem képező szerszámok vagy más tárgyak tárolására használni nem engedélyezett. A hajózási hatóság enyhíthet ezeken a követelményeken, figyelembe véve az ilyen sűrített gázok jellemzőit, mennyiségét és szándékolt felhasználási célját.

### 33. szabály

#### *Menekülés eszközei*

(1) Lakótérbe, a géptéren kívüli szolgálati helyre vezető lépcsőt és hágsót úgy kell kialakítani és elhelyezni, hogy elősegítse a nyílt fedélzetre és a mentőeszközökhöz történő menekülést. Ezekre vonatkozóan az alábbi előírásokat kell alkalmazni:

a) lakótér minden szintjén legalább két, egymástól lehetőleg távol eső menekülési útvonalat kell kialakítani, erre a célra megfelelnek a zárt terekből vagy zárt terek csoportjaiból való távozásra szokásosan rendelkezésre álló útvonalak;

b) (i) a fedetlen viharfedélzet alatt a menekülés fő eszköze a lépcső, míg a második lehetőséget egy átjáró vagy egy másik lépcső jelentheti, és

(ii) a viharfedélzet fölötti, nyitott fedélzetre vezető lépcső, vagy átjáró, vagy ezek kombinációja képezheti a me-

nekülési útvonalat. Ha a gyakorlatban nem valósítható meg lépcső vagy ajtó kialakítása, akkor e menekülési utak egyike a megfelelően méretezett és szükség szerint a jege-sedés ellen is védett hajóablak vagy fedélzeti nyílás lehet;

c) az érintett terek jellegétől és elhelyezkedésétől, valamint a hajón szokásosan tartózkodó, vagy ott alkalmazott személyek számától függően, a hajózási hatóság engedélyezheti, hogy csak egy menekülési út kerüljön kialakításra;

d) az olyan folyosó vagy folyosószakasz ajánlott hossza, ahonnan csak egyetlen menekülési útvonal nyílik, legfeljebb 2,5 méter, de kivételesen legfeljebb 5 méter hosszúság is jóváhagyható; és

e) a menekülési útvonal szélességét és vonalvezetését a hajózási hatóság jóváhagyása szerint kell kialakítani.

(2) „A” kategóriájú géptéri helyiségből két, egymástól a lehetőség szerint távol kialakított menekülési útvonalat kell biztosítani. A függőleges irányú menekülést acéllétra felszerelése útján kell biztosítani. Amennyiben a géptéri helyiségek korlátozott mérete miatt az előírások betartása akadályba ütközik, akkor az említett menekülési útvonalak egyikétől el lehet tekinteni. Ilyen esetekben külön mérlegelést igényel a megmaradó vészkijárat használatának biztonsága és hatékonysága.

(3) Felvonók nem tekinthetők menekülési útvonalnak vagy a menekülési eszközrendszer részének.

### 34. szabály

Amennyiben a hajózási hatóság éghető anyagból épített hajószerkezetet a 28. (1) szabályban foglaltak szerint jóváhagy, illetve amennyiben lakótér, szolgálati helyiségek vagy vezérlő állás építéséhez éghető anyagok jelentősebb mennyiségben kerülnek felhasználásra, automatikus tűzriasztó és tűzérzékelő rendszert ajánlott létesíteni az érintett helyiségekben, kellőképpen figyelembe véve azok méretét, elrendezését és a vezérlő állásokhoz viszonyított elhelyezkedését, valamint a beépített bútorok lángterjedési jellemzőit.

### 35. szabály

#### *Tűzoltó szivattyúk*

(1) Hajón a tűzoltó szivattyúk száma és típusa az alábbiak szerinti legyen:

a) a hajó főgépétől független gépi hajtású szivattyú;

b) a hajó főgépe által hajtott szivattyú, amelynek esetében feltétel, hogy a hajócsavar hajtóművét üres állásba lehessen kapcsolni, illetve a hajó állítható szárnyú hajócsavarral legyen felszerelve.

(2) A higiéniai, ballaszt, fenékvíz vagy általános célú szivattyú elfogadható kiegészítő szivattyúként a tűzoltó sziv-

vattyúk mellett, amennyiben kielégítik a fejezetben foglalt követelményeket és nincsenek hátrányos hatással a fenékvíz kiszivattyúzhatóságára. A tűzoltó szivattyút úgy kell rendszerbe illeszteni, hogy olaj vagy más gyúlékony folyadék szivattyúzására történő használatuk ne legyen lehetséges.

(3) Centrifugális szivattyút vagy más a tűzoltórendszerbe illesztett szivattyút, a rendszerben történő visszaráramlás megakadályozása céljából, visszacsapó szeleppel kell ellátni.

(4) A gépi meghajtású vészüzemi tűzoltó szivattyúval és géptéri statikus tűzoltórendszerrel fel nem szerelt hajót, a hajózási hatóság jóváhagyása szerinti kiegészítő tűzoltó eszközökkel kell ellátni.

(5) Amennyiben a hajón, vészüzemi gépi meghajtású tűzoltó szivattyú kerül felszerelésre, a szivattyúnak önálló meghajtással kell rendelkeznie, amelyet belső égésű motor biztosíthat, és amelynek tüzelőanyag-ellátása a fő tűzoltó szivattyúk elhelyezésére használt helyiségen kívül, hozzáférhető helyen létesített üzemanyagtartályból történik, illetve villanymotorral való meghajtásához kellő teljesítményű önálló áramfejlesztő, amely lehet a vészüzemi tartalék áramfejlesztő is, szolgáltatja a meghajtáshoz szükséges áramot. Az áramfejlesztőt a géptéren kívüli biztonságos helyen kell felszerelni, lehetőleg a munkafedélzet fölötti részen.

(6) Amennyiben a hajón, vészüzemi gépi meghajtású tűzoltó szivattyú kerül felszerelésre, a tengervíz vételező szelep és a rendszer más szelepeinek nyitását és zárását a főüzemi tűzoltó szivattyúk elhelyezésére használt helyiségen kívüli, tűz esetén is megközelíthető helyről kell biztosítani.

(7) Főüzemi tűzoltó szivattyú teljesítményének (Q) legalább az alábbi értéket el kell érnie:

$$Q = (0,15 \sqrt{L(B+D)} + 2,25)^2 \text{ m}^3/\text{óra},$$

ahol a hajó L, B és D méretei méterben értendők.

(8) Két független, gépi hajtású tűzoltó szivattyú felszerelése esetén, a szivattyúk egyenkénti teljesítménye legalább a (7) bekezdésben meghatározott teljesítmény 40 százalékát érje el vagy 25 m<sup>3</sup>/h teljesítményű legyen, azzal a feltétellel, hogy a megjelölt két teljesítmény követelményből a nagyobb teljesítményt kell elérnie.

(9) Főüzemi tűzoltó szivattyúnak, a (7) bekezdésben megjelölt vízmennyiségnek a tűzoltóvíz rendszeren át történő szolgáltatása mellett, alkalmasnak kell lennie arra, hogy a tűzoltó rendszer valamennyi tűzcsapjánál fenntartása a legalább 0,25 N/mm<sup>2</sup> nyomást.

(10) Vészüzemi gépi meghajtású tűzoltó szivattyú által a 37. (1) szabályban megjelölt méretű fecskendőn keresztül történő, legnagyobb teljesítmény melletti vízmennyiség szállítása esetén, a tűzoltóvíz rendszerhez tartozó tűzcsapoknál fenntartott nyomásnak a hajózási hatóság elvárásait is kielégítő szinten kell maradnia.

(11) Hajót két főüzemi tűzoltó szivattyúval kell felszerelni, függetlenül az ebben a szabályban foglalt követelmények teljesítésétől.

### 36. szabály

#### Tűzoltóvíz hálózat

(1) Ha a 37. (1) bekezdésben előírt számú vízszugár létrehozásához egynél több tűzcsapra van szükség, tűzoltóvíz hálózatot kell létesíteni.

(2) Hő hatására könnyen megromlódó anyagot a tűzoltóvíz hálózat elemeinek a gyártására felhasználni nem engedélyezett.

(3) Ha a tűzoltó szivattyú kimeneti nyomása, meghaladhatja a tűzoltóvíz hálózat tervezett üzemi nyomását, nyomáscsökkentő szelepeket kell beépíteni.

(4) A tűzoltóvíz hálózat csak a tűzoltási célú csatlakozókkal rendelkezhet, kivéve a fedélzet mosására, a horgonyláncok tisztítására vagy a fenékvíz eltávolítására szolgáló csatlakozást, de az utóbbiak működtetése esetén is fenntartandó a tűzoltó rendszer hatékonysága.

(5) Ha a tűzoltóvíz hálózat nem önürítő kivitelben létesül, fagyveszélyes körzetben tevékenykedő hajó esetén, gondoskodni kell a fagyás okozta károk megelőzésére szolgáló ürítő szelepek beépítéséről.

### 37. szabály

#### Tűzcsapok, tűzoltó tömlők és fecskendők

(1) A tűzcsapok számát és helyét úgy kell megválasztani, hogy a tűzcsapok egyikére rákötött tömlőből kilépő vízszugár, az úton lévő hajónak a személyzet számára is elérhető bármely pontján keletkezett tűz oltására alkalmas legyen.

(2) Az (1) bekezdésben megjelölt vízszugárnak egy, külön meghosszabbítás nélküli, összefüggő tömlőből kell a tűz oltásának helyére jutnia.

(3) Az (1) bekezdésben megjelölt követelményeken túl, az „A” kategóriás gépteret legalább egy, tűzoltó tömlővel és kettős rendeltetésű fecskendővel ellátott tűzcsappal kell felszerelni. Ezt a tűzcsapot a védett területen kívül, annak bejáratához közel kell telepíteni.

(4) Hajón felszerelt tűzcsapok mindegyikéhez, megfelelő tárolóban, egy tűzoltó tömlőt kell elhelyezni. Az e bekezdés szerinti mennyiségen felül, a hajót legalább egy tartalék tömlővel kell felszerelni.

(5) Tűzoltó tömlő hossza legfeljebb 20 méter lehet.

(6) Tűzoltó tömlőt jóváhagyott anyagból kell készíteni. Minden egyes tűzoltó tömlőt csatlakozó karmantyúval és kettős rendeltetésű fecskendővel kell felszerelni.

(7) Tűzoltóvíz hálózatra tartósan csatlakoztatott tömlő kivételével, tűzoltó tömlő csatlakozó elemeinek és fecskendőjének csereszabatosnak kell lenniük.

(8) A (6) bekezdésben megjelölt tűzoltó fecskendőnek alkalmasnak kell lennie a tűzoltó szivattyú teljesítménye szerinti vízmennyiség kijuttatására, azonban a fecskendő belső átmérője nem lehet kisebb 12 mm-nél.

### 38. szabály

#### *Tűzoltó készülékek*

(1) Hajón jóváhagyott típusú tűzoltó készülék használata engedélyezett. Hordozható készülék folyadéktöltete 13,5 liternél nem lehet több és 9 liternél nem lehet kevesebb. Más töltetű hordozható készülék hordozhatósága a 13,5 liter űrtartalmú folyadéktöltetű tűzoltó készülék hordozhatóságával legyen egyenértékű, tűzoltóképessége nem maradhat alatta a 9 literes folyadéktöltetű készülék tűzoltási képességének. Az egyenértékűséget a hajózási hatóság állapítja meg.

(2) A hajózási hatóság által jóváhagyott mennyiségű tartaléktöltetről is gondoskodni kell.

(3) Nem megengedett olyan tűzoltó készülék használata, amelynek tűzoltó közege önmagában, vagy a használati körülmények hatására egészségre ártalmas mennyiségű toxikus gázkibocsátást vált ki.

(4) A tűzoltó készüléket, jogszabályban előírt időszakos felülvizsgálatnak és próbának kell alávetni.

(5) Helyiségben történő használatra rendelt hordozható tűzoltó készüléket a védett helyiség bejárata közelében kell tárolni.

### 39. szabály

#### *Lakótérben, szolgálati helyiségben és vezérlő állásban rendszeresített hordozható tűzoltó készülékek*

(1) Lakótérben, szolgálati helyiségben és vezérlő állásban megfelelő számú, jóváhagyott típusú, hordozható tűzoltó készüléket kell elhelyezni, hogy a védett tér bármely részében legalább egy, a célnak megfelelő tűzoltó készülék elérhető legyen. Az e bekezdésben megjelölt tűzoltó készülékekből legalább háromnak kell rendelkezésre állnia.

(2) A hajózási hatóság által jóváhagyott mennyiségű tartaléktöltetről is gondoskodni kell.

### 40. szabály

#### *A géptérben rendszeresített tűzoltó készülékek*

(1) *a*) Olajtüzelésű kazán vagy legalább 750 kW teljesítményű belső égésű motor, illetve üzemanyaggal működ-

tetett más berendezés elhelyezésére szolgáló helyiséget az alábbi tűzoltó berendezések valamelyikével kell felszerelni:

(i) vízpermetet kibocsátó rendszer;

(ii) tűz elfojtására alkalmas gázzal működő tűzoltó berendezés;

(iii) csekély toxicitású gőzt képző, gőzzel oltó tűzoltó berendezés;

(iv) nagy kiterjedési tényezőjű habbal oltó tűzoltó berendezés.

*b*) Halogéntartalmú oltószerrel működő készülék használata tilos.

*c*) Ha a géptér és a kazántér nincs teljesen elkülönítve egymástól, illetve a tüzelőolaj a kazánházból átfolyhat a géptérbe, akkor a gép- és kazánteret egyetlen egységnek kell tekinteni.

(2) Az (1) *a*) bekezdésben megjelölt berendezések működtetését, a védett téren kívüli, könnyen hozzáférhető helyről kell biztosítani, hogy kezelésüket a védett térben keletkezett tűz ne akadályozza. Gondoskodni kell arról, hogy a védett területen keletkező tűz esetén, elegendő áram és víz álljon rendelkezésre a rendszer működtetéséhez.

(3) A részben, illetve teljes egészében fából, illetve műanyagból épített, olajtüzelésű kazánal, illetve belső égésű motorral felszerelt hajót, amelyen a megjelölt berendezések és a gépház egymás közvetlen közelében kerültek elhelyezésre, az (1) bekezdésben megjelölt tűzoltó berendezések valamelyikével fel kell szerelni.

(4) „A” kategóriájú géptéri helyiséget legalább két, hordozható és olajtűz oltására is alkalmas típusú tűzoltó készülékkel kell ellátni. A legalább 250 kW összesített teljesítményű berendezés elhelyezésére szolgáló térben legalább három tűzoltó készüléket kell elhelyezni. A megjelölt készülékek egyikét a védett tér bejáratához közel kell tárolni.

(5) Beépített tűzoltó rendszerrel nem védett gépterű hajó gépterében legalább egy, 45 liter befogadóképességű, jóváhagyott habbaloltó vagy más, azzal egyenértékű közeget töltött készüléket kell elhelyezni. Amennyiben a géptér korlátozott mérete miatt ezen előírás nem teljesíthető, a hajózási hatóság jóváhagyhatja a géptérnek megfelelő számú hordozható tűzoltó készülékkel történő felszerelését.

### 41. szabály

#### *A tűzoltók felszerelése*

A hajózási hatóság jóváhagyása szerinti számú tűzoltó személy számára szükséges személyi tűzoltó öltözéket és felszerelést kell a hajón tartani. Tűzoltást végző személy felszerelését könnyen hozzáférhető helyen és használatra kész állapotban, egymástól jól elkülönítve kell tárolni.

## 42. szabály

*Tűz elleni védelemről szóló terv*

Hajón tűz elleni védelemről szóló tervet kell tartósan kifüggeszteni. Kisebb hajók esetében, a hajózási hatóság a tűz elleni védelemről terv meglétét ellenőrzi.

## 43. szabály

*A tűzoltó készülékek hozzáférhetősége és készenléti állapota*

A tűzoltó készülékeket mindenkor rendezetten és azonnali bevetésre készen kell tartani.

## 44. szabály

*Helyettesítő anyagok, felszerelések elfogadása*

Az e részben előírt szerelvények, felszerelések, tűzoltó közegek, illetve berendezések bármely megjelölt típusának használata helyett más típusú szerelvény, felszerelés, tűzoltó közeg, illetve berendezés használata megengedett, amennyiben a hajózási hatóság a helyettesítő szerelvényt, felszerelést, tűzoltó közeget, illetve berendezést az eredetivel egyenértékűként jóváhagyja.

## VI. Fejezet

## A SZEMÉLYZET VÉDELME

## 1. szabály

*Általános védelmi intézkedések*

(1) A szükséges kábelekkel, kötelekkel, bilincsekkel, szemes csavarokkal és kötélvezetőkkel ellátott életvédelmi célú, biztonsági rögzítő kötélrendszert kell a hajón felszerelni a személyzet tagjainak hullámzás miatti elsodródásának megelőzésére.

(2) A 600 mm-nél alacsonyabb kerettel vagy küszöbvel ellátott fedélzeti nyílásokat lehajtható vagy ideiglenesen felállítható védőkoriattal, illetve védőhálóval kell ellátni. A hajózási hatóság mentességet adhat e követelmények teljesítése alól hal ledobó nyílások, illetve más kisméretű nyílások esetén.

(3) Felülvilágító ablakot és más hasonló célú nyílást egymástól legfeljebb 350 mm rácsávolságú ráccsal kell ellátni. A hajózási hatóság kisebb méretű nyílások esetén mentességet adhat e követelmények alól.

(4) Fedélzet felületét úgy kell kialakítani, illetve olyan bevonattal kell ellátni, hogy az elcsúszás veszélye a lehető legkisebb legyen. Különösképpen géptérben, hajókonyhán, a csörlők környezetében és a halzsákmány fogadó és kezelési helyein, valamint a létrafokokon és ajtók előtt, továbbá a munkavégzés más helyszínein kell csúszásmentesített felületet kialakítani.

## 2. szabály

*Fedélzeti nyílások*

(1) Raktárnyílás, búvó nyílás és más nyílások nyílászáróinak véletlenszerű becsukódása ellen megfelelő védelmet kell biztosítani. Menekülési útvonal részét képező búvó nyílás fedőlapját ellensúllyal kell ellátni, és mindkét oldaláról nyitható kivitelben kell felszerelni.

(2) Megközelítési, illetve menekülési út részét képező búvó nyílásnak legalább 600 mm× 600 mm méretűnek vagy 600 mm átmérőjűnek kell lennie.

(3) Menekülési út részét képező búvó nyílás felett megfelelő kapaszkodókat kell felszerelni.

## 3. szabály

*Mellvédek, korlátok, védőkoriatok*

(1) Hatékony mellvédet vagy védőkoriatot kell felszerelni a munkafedélzeten és a felépítményi fedélzeteken, amennyiben munkaterületként használják. Mellvéd vagy védőkoriat fedélzethez viszonyított magasságának legalább 1 méternek kell lennie. Ha ez a magasság a hajó üzemeltetését akadályozná, a hajózási hatóság kisebb magasságot is engedélyezhet.

(2) A legnagyobb üzemi merüléshez tartozó vízvonaltól a mellvéd felső peremének legalacsonyabb pontjáig vagy védőkoriat esetén a munkafedélzet széléig mért legkisebb függőleges távolságnak megfelelő védelmet kell biztosítani személyzet számára a fedélzetre került víz hatása ellen, figyelembe véve a tenger állapotát, az időjárási körülményeket, melyek mellett a hajó üzemel, a halászati tevékenységek területét, a hajó típusát és az alkalmazott halászati módszert.

(3) A védőkoriat alsó vízszintes eleme alatti köz magassága legfeljebb 230 mm lehet. Az alsó vízszintes elem feletti vízszintes elemek közötti távolság legfeljebb 380 mm lehet, míg a korlát tartóoszlopainak egymástól való távolsága legfeljebb 1,5 méter lehet. Kerekített fedélzeti sossal épített hajón, a védőkoriat tartóoszlopait a fedélzet sík felületére kell beépíteni. A megfelelő szilárdságúra méretezett védőkoriatokon nem lehetnek éles kiszögellések vagy sarkok.

(4) A hajón közlekedő személyzet védelme érdekében, védőkoriát és életvédelmi biztonsági kötél felszerelésével, járópalló és a fedélzeti szint alatti átjáró és folyosó kialakításával, valamint más megfelelő eszközök útján, kellő biztonsági körülményeket kell teremteni. Szükség esetén, a fedélzeten viharkorlátot kell felszerelni a személyzet biztonságos munkájának vagy áthaladásának az elősegítésére.

(5) Vonóhálóval tevékenykedő hajó farrámpáját a szomszédos mellvédek vagy védőkoriátok magasságával azonos magasságú életvédelmi célú ajtóval, kapuval, illetve hálóval kell felszerelni. Ezen védőeszközök leszerelt állapotában, láncot vagy más védőeszközt kell kifeszíteni a rámpán.

#### 4. szabály

##### Lépcsők és létrák

A személyzet biztonságának védelmére megfelelő méretű és szilárdságú, kapaszkodókoriátokkal és csúszásmentesített lépő felülettel ellátott és a hajózási hatóság elvárásait is kielégítő lépcsőket és létrákat kell felszerelni.

### VII. Fejezet

#### TÚLÉLÉSI FELSZERELÉSEK ÉS INTÉZKEDÉSEK

##### „A” RÉSZ — ÁLTALÁNOS

#### 1. szabály

##### Alkalmazás

(1) Eltérő értelmű, kifejezett rendelkezés hiányában az e fejezetben foglalt követelmények az újonnan gyártott, 24 méteres és annál hosszabb hajókra vonatkoznak.

(2) A 13. és 14. szabály a már meglévő 45 méteres és annál hosszabb hajóra is vonatkozik.

#### 2. szabály

##### Fogalmi meghatározások

(1) *Felúszó vízrebocsátás:* a mentőcsónak vízrebocsátásának az a módszere, melynél automatikusan szabadul ki a süllyedő hajóból és azonnal (felfújódva) használatra kész.

(2) *Szabadeséses vízrebocsátás:* a mentőcsónak vízrebocsátásának az a módszere, melynél a mentőcsónakot a fedélzeten lévő személyek és felszerelés teljes állományá-

val együtt elengedik és — az esést bármilyen módon fékező készülék használata nélkül — hagyják, hogy a tengerre esszen.

(3) *Felfújható felszerelés:* melynek úszóképességét a nem-merev gáztöltetű kamrák adják, és amit szokásosan fel nem fújtt állapotban tartanak, a használatbavétel pillanatáig.

(4) *Felfújtt felszerelés:* melynek úszóképességét a nem-merev gáztöltetű kamrák adják, és amit mindenkor felfújtt és használatra kész állapotban tartanak.

(5) *Vízrebocsátó felszerelés:* az a felszerelés, amellyel a mentőcsónakot vagy mentőhajót tárolási pozíciójából a hajókoriát felett biztonságosan átemelik és a vízre helyezik.

(6) *Újszerű életmentő felszerelés:* újfajta jellemzőket megtestesítő felszerelések, amelyekkel e fejezet rendelkezései nem foglalkoznak teljeskörűen, viszont a korábbi biztonsági szabványokkal azonos vagy azoknál magasabb szintű védelmet eredményeznek.

(7) *Mentőhajó:* segítségére szoruló személyek kimentésére és a mentőcsónakok vontatására tervezett eszköz.

(8) *Fényvisszaverőanyag:* a reá irányított fénysugarat az ellenkező irányba veri vissza.

(9) *Mentőcsónak:* a hajó elhagyására kényszerült, szorult helyzetbe került személyek életének fenntartására szolgáló eszköz.

#### 3. szabály

##### Az életmentő felszerelések és módszerek értékelése, tesztelése és jóváhagyása

(1) Az (5) és (6) bekezdésben foglalt rendelkezések kivételével az e fejezetben megkövetelt életmentő felszerelések és módszerek alkalmasságát a hajózási hatóságnak kell jóváhagynia.

(2) Mielőtt jóváhagyását adná a kérdéses életmentő felszerelések és módszerek alkalmazásához, a hajózási hatóság meggyőződik arról, hogy

a) azokat már tesztelték-e, megerősítendő, hogy kielégítik az e fejezetben előírt követelményeket, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet ajánlásaival összhangban; vagy

b) azok a hajózási hatóság elvárásait is kielégítő módon, sikeresen átestek-e olyan teszteken, melyek lényegében egyenértékűek az említett ajánlásokban előírtakkal.

(3) Mielőtt jóváhagyását adná valamilyen újszerű életmentő felszerelés vagy módszer alkalmazásához, a hajózási hatóság meggyőződik arról, hogy az ilyen felszerelések és módszerek:

a) megfelelnek-e legalább az e fejezetben előírt követelményekkel egyenértékű biztonsági szabványoknak, és sor került-e a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet ajánlá-

saival összhangban történő értékelésükre és kipróbálásukra; vagy

b) a hajózási hatóság elvárásait is kielégítő módon, sikeresen átestek-e olyan értékeléseken és teszteken, melyek lényegében egyenértékűek az említett ajánlásokban előírtakkal.

(4) A jóváhagyás céljára a hajózási hatóság által elfogadott ügyrendi eljárásokban szerepelniük kell azoknak a követelményeknek is, melyek alapján a jóváhagyási folyamat folytatódik, vagy pedig visszavonják a jóváhagyást.

(5) Mielőtt elfogadnának olyan életmentő felszereléseket és módszereket, melyeket a hajózási hatóság korábban még nem hagyott jóvá, a hajózási hatóságnak meg kell győződnie arról, hogy a kérdéses életmentő felszerelések és módszerek kielégítik-e az e fejezetben foglalt követelményeket.

(6) Az olyan életmentő felszereléseknek, melyek alkalmazását e fejezet előírja, de amelyekre nézve részletes követelmények a „C” rész nem tartalmaz, ki kell elégíteniük a hajózási hatóság elvárásait.

#### 4. szabály

##### Gyártási próba

Az életmentő felszereléseket gyártási próbának kell alávetni, amely révén biztosítható, hogy a kérdéses életmentő felszerelések a jóváhagyott prototípussal azonos minőségűek legyenek.

### „B” RÉSZ — A HAJÓRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

#### 5. szabály

##### A túlélési járművek és mentőcsónakok száma és típusa

(1) Halászhajót legalább két mentőcsónakkal kell ellátni.

(2) A 75 méteres és ennél hosszabb hajók esetében a mentőcsónakok és mentő vízijármű száma, teljesítménye és típusa tekintetében az alábbi követelményeknek kell megfelelni:

a) a hajó egy oldalán elhelyezett mentőcsónakok összesített befogadóképessége a hajón tartózkodó személyek számával egyenlő legyen. Ha azonban a hajó — a III/14. szabályban és az V. fejezetben foglalt rendelkezéseken túl — megfelel a mentési feladatok részfeladatokra való bontása követelményeinek, a sérülés melletti stabilitás követelményének, valamint a fokozott hajószerkezeti tüzek elleni védelem követelményének, a hatóság engedélyezheti

a mentőcsónakok számának csökkentését azzal a feltétellel, hogy a hajó egy oldalán elhelyezett mentőcsónakok összesített befogadóképessége elegendő a fedélzeten tartózkodó személyek 50 százalékának befogadására. Ebben az esetben a fedélzeten tartózkodó személyek legalább 50 százalékának a felvételére alkalmas életmentő tutajokat kell biztosítani, és

b) egy további mentőcsónakot kell biztosítani, hacsak nincs a hajónak olyan túlélési járműve, amely megfelel a mentőcsónakkal szemben támasztott követelményeknek, továbbá, amely a mentési művelet befejeztével újra rendeltetés szerinti állapotba hozható, illetve

c) az északi körzetben üzemeltetett hajó mentőcsónakjainak legalább részben fedett kivitelűnek kell lenniük és a hajó egy oldalán elhelyezett mentőcsónakok összesített befogadóképessége a hajón tartózkodó személyek számával egyenlő legyen.

(3) A 75 méternél rövidebb, de 45 méteres vagy annal nagyobb hosszúságú hajónak az alábbi követelményeknek kell megfelelni:

a) a 45 méternél kisebb hajóhosszúságú hajókon a következőket kell rendszeresíteni:

(i) a hajót a fedélzeten tartózkodó személyek teljes létszámának 200%-a számára elegendő befogadóképességű túlélési mentőeszközzel kell felszerelni úgy, hogy a fedélzeten tartózkodó személyek teljes létszámának befogadására elegendő számú túlélési mentőeszközt a hajó bármelyik oldalán vízre bocsátani, továbbá

(ii) egy mentőcsónakot, kivéve ha a hajózási hatóság meggyőződött arról, hogy a hajó mérete és manőverezhetősége, a felkutató és mentő létesítmények és meteorológiai figyelmeztető rendszerek közeli elérhetősége, a hajó olyan területeken történő üzemeltetése, amely nincs kitéve viszontagságos időjárási körülményeknek vagy az üzemeltetés szezonális hatásainak, az ilyen rendelkezés szüregség-telen;

b) egy mentőhajót kell biztosítani, hacsak nincs a hajónak olyan, a célnak megfelelő mentőcsónakja, amit a mentési művelet befejeztével vissza lehet emelni.

(4) A (2) a), (3) a) és a (3) a) (i) bekezdésben foglalt követelmények teljesítése helyett, a hajót egy vagy több olyan mentőbárkával és mentőtutajjal is fel lehet szerelni, melyeket szabadeséssel lehet vízre bocsátani a hajó tatja fölött, és elegendő befogadóképességgel rendelkeznek ahhoz, hogy befogadják a fedélzeten tartózkodó összes személyt.

(5) A hajónak elegendő számú mentőhajót és mentőbárkát kell szállítania annak biztosításához, hogy ha a fedélzeten tartózkodó összes személynek el kell hagynia a hajót, akkor minden egyes mentőhajóra vagy mentőbárkára maximálisan kilenc mentőtutaj vontatásának a feladata jusson.

(6) A mentőcsónaknak és mentő vízijárműnek ki kell elégíteniük a 17—23. szabályokban foglalt követelményeket.

## 6. szabály

*A mentőcsónakok és mentő vízijármű rendelkezésre állása és tárolása*

(1) A mentőcsónaknak:

a) (i) vészhelyzetben könnyen elérhetően kell rendelkezésre állnia,

(ii) alkalmasnak kell lennie arra, hogy gyorsan és biztonságosan vízre bocsátható legyen a 32. (1) a) pontban előírt feltételek mellett, és

(iii) gyorsan fedélzetre emelhető, miután teljesítette a mentőhajó által szabott követelményeket is,

b) úgy kell tárolni, hogy

(i) a tárolás módja ne akadályozza a beszállási fedélzeten tartózkodó személyek irányítását,

(ii) ne hátráltassa az azonnali mozgást, illetve használatot,

(iii) a beszállást gyorsan és rendezetten lehessen végrehajtani, és

(iv) ne zavarja egyetlen másik mentőcsónak tevékenységét sem.

(2) Ha a beszállási fedélzet és a teljesen terheletlen hajó merülési vonala közötti függőleges távolság meghaladja a 4,5 métert, a mentőcsónakok (kivéve a felúszással kiszabaduló mentőtutajok) kivételének olyannak kell lennie, ami megengedi, hogy azokat utasokkal teljesen megrakva a hajó csónakdarujával bocsássák vízre, vagy pedig más, jóváhagyott és egyenértékű beszállítási módszert kell használni.

(3) A mentőcsónakokat és a vízrebocsátás eszközeit jó és működőképes állapotban, azonnali használatra alkalmasan kell tartani mindenkor, mielőtt a hajó elhagyja a kikötőt és a tengeren is.

(4) a) A mentőcsónakokat a hajózási hatóság elvárásait is kielégítő módon kell tárolni.

b) Minden mentőbárkát a csónakdaruk vagy más, jóváhagyott vízrebocsátó felszerelések egy elkülönített csoportjához kell sorolni.

c) A mentőcsónakokat a lakótérhez és szolgálati helyiségekhez a lehető legközelebb kell elhelyezni, a biztonságos vízrebocsátáshoz alkalmas pozícióban, különös figyelmet fordítva a hajócsavartól tartott távolságra. A hajó oldala mentén leeresztendő mentőcsónakot a hajótest meredeken kinyúló részeit figyelembe véve kell elhelyezni, hogy a hajó oldala mentén akadálymentesen lehessen ezeket leengedni. Ha a hajóorrhoz közel vannak elhelyezve, akkor a kollíziós válaszfaltól hátrább kell őket jól védett pozícióban tárolni, s e tekintetben a hajózási hatóság különös figyelmet szentel a csónakdaruk teherbíró képességének.

d) A mentőhajó vízrebocsátásának és visszaemelésének módszerét jóvá kell hagyatni, számításba véve mind a mentőhajó súlyát, beleértve felszereléseinek és az utasok azon 50%-ának a tömegét is, melynek szállítására a 23. (1) b) (ii) és 23. (1) c) pontokban foglaltak szerint hitelesítve van, valamint a mentőhajó méretét és szerkezeti felépíté-

sét, tárolási helyét a teljesen terheletlen hajó merülési vonala felett. Mentőhajót, amelyet több mint 4,5 méterrel a teljesen terheletlen hajó merülési vonala fölött tárolnak, fel kell szerelni a biztonságos vízrebocsátáshoz és visszaemeléshez szükséges jóváhagyott tartozékokkal.

e) A biztonságos vízrebocsátás és visszaemelés felszereléseinek ki kell elégíteniük a 32. szabályban foglalt követelményeket.

f) (i) A mentőtutajokat úgy kell tárolni, hogy gyorsan elérhetőek legyenek vészhelyzetben, lehetőség legyen „felúszásos kiszabadulással történő” vízre bocsátásukra, felfújódásukra és a süllyedő hajótól való elszakadásukra. A csónakdaruval vízre bocsátott mentőtutajoknál azonban nincs szükség a „felúszó” vízre bocsátásra.

(ii) A rögzítő köteleket, ha a rögzítésre ilyeneket használnak, fel kell szerelni jóváhagyott típusú automatikus (hidrosztatikus) kioldó rendszerrel.

g) Ha a hajózási hatóság meggyőződött arról, hogy az e bekezdésben foglalt egyes rendelkezések alkalmazását ésszerűtlenné, vagy nem gyakorlatiassá tehetik a hajó szerkezeti jellemzői, vagy az alkalmazott halászati módszerek, akkor a hajózási hatóság elfogadhat bizonyos enyhítéseket, feltéve, hogy a hajó fel van szerelve alternatív, rendeltetészerű használatra alkalmas vízrebocsátási és visszaemelési eszközökkel. Az alternatív vízrebocsátási és visszaemelési eszközök és módszerek használatát az e bekezdés értelmében engedélyező hajózási hatóságnak tájékoztatnia kell a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetet az ilyen eszközök és módszerek sajátosságairól, hogy a Szervezet továbbíthassa az információt más tagállamainak hatósága részére.

## 7. szabály

*Beszállás a mentőcsónakba*

A mentőcsónakba való beszállást segítő eszközök és megoldások közé tartoznak az alábbiak:

a) a hajó mindegyik oldalán legalább egy létra/hágcsó, vagy más jóváhagyott eszköz tegye lehetővé a már vízre bocsátott mentőcsónakba való beszállást, kivéve, ha a hajózási hatóság meggyőződött arról, hogy a beszállási pont és a már vízre bocsátott mentőcsónak közötti függőleges távolság szükségtelenné teszi a létra/hágcsó használatát;

b) a mentőcsónakot tároló eszközöknek és a vízrebocsátás eszközeinek a vízrebocsátás előkészítése és végrehajtása során történő megvilágítására alkalmas eszközök, a vízrebocsátás során és annak befejeztéig a tengervíz felszínének megvilágítására alkalmas eszközök, melyek áramellátását a IV/17. szabályban megkövetelt tartalék áramforrás biztosítja;

c) megoldások/módszerek, melyekkel a hajó elhagyása szükségességére figyelmeztetni lehet a fedélzeten tartózkodó összes személyt; és

d) eszközök/módszerek, melyekkel meg lehet akadályozni, hogy tengervíz jusson a mentőcsónak belsejébe.



## 8. szabály

*Mentőmellények*

(1) Minden, a fedélzeten tartózkodó személyre nézve jóváhagyott típusú és a 24. szabályban foglalt követelményeket kielégítő mentőmellényt kell tartani.

(2) A mentőmellényeket könnyen hozzáférhető helyen kell tárolni, s ezt a helyet feltűnő módon kell jelezni.

## 9. szabály

*Vízbemerülést gátló öltözék és kihüléstől védő segédeszközök*

(1) Megfelelő méretű, jóváhagyott típusú és a 25. szabályban foglalt követelményeket kielégítő vízbemerülést gátló öltözéket kell biztosítani minden, a mentőhajó személyzetéhez beosztott személy számára. Az északi körzetben tevékenykedő hajón, a hajón tartózkodó valamennyi személy számára biztosítani kell a 25. szabály szerinti víz-bemerülést gátló öltözéket, függetlenül a szabályban foglalt további előírásoktól.

(2) Az 5. (2) és 5. (3) rendelkezésekben foglalt követelmények szerinti hajón a 25. szabályban szerinti vízbemerülést gátló öltözéket kell készenlétben tartani a fedélzeten tartózkodó alábbi személyekre:

- a) akinek az elhelyezésére nem mentőcsónakban kerül sor, vagy
- b) akinek az elhelyezésére nem csónakdaruval vízre bocsátható mentőtutajon kerül sor, vagy
- c) akinek az elhelyezésére nem olyan mentőtutajon kerül sor, amelyen a tutajra történő beszállás vízbemerülés nélkül hajtható végre.

(3) A (2) a) bekezdésben előírt mennyiségen túl a hajón legalább három darab, a 25. szabályban foglalt követelményeket kielégítő vízbemerülést gátló öltözéket kell készenlétben tartani.

A 17. (8) (xxxi) szabály szerinti vízbemerülést gátló segédeszközökön túlmenően a hajót fel kell szerelni a 26. szabály szerinti kihüléstől védő öltözékekkel, amelyek a vízbemerülést gátló ruhával el nem látható személyek védelmét szolgálják.

Amennyiben a hajón annyi teljesen zárt kivitelű mentőcsónak kerül felszerelésre, hogy az egy oldalon elhelyezett mentőcsónakok a hajón tartózkodó valamennyi személy elhelyezését biztosítják, illetve ha a hajón olyan szabadesési üzemmódban vízrebocsátható mentőcsónak van felszerelve, amely a hajón tartózkodó valamennyi személy befogadására alkalmas, a vízbemerülést gátló öltözékekre és más kihüléstől védő segédeszközökre nincs szükség.

(4) Déli körzetben, illetve más meleg éghajlatú vizeken közlekedő hajóra a (2) és (3) bekezdés szerinti követelmények nem vonatkoznak, a hajózási hatóság mentesítheti a hajót a vízbemerülést gátló öltözékek vagy más kihüléstől

védő eszközök készenlétben tartásától. Déli körzethez tartozik a Földközi-tenger egésze, az Atlanti-óceánnak a merülésvonalakra vonatkozó 1966. évi nemzetközi egyezmény II. melléklete szerinti nyári zónájába eső, a spanyol és a portugál partoktól 20 mérföldnél nem távolabbra nyúló sáv.

(5) A (2) és (3) bekezdésben előírt vízbemerülést gátló öltözékek az (1) bekezdésben foglalt követelmények teljesítésénél figyelembe vehetők.

## 10. szabály

*Mentőövek*

(1) A 27. (1) rendelkezésben foglalt követelményeket kielégítő mentőövekből legalább az alábbi számú darabot kell biztosítani:

- a) 8 darabot a 75 méteres és ennél hosszabb hajó esetében;
- b) 6 darabot a 75 méternél rövidebb, de 45 méter vagy annál nagyobb hosszúságú hajó esetében,
- c) 45 méternél kisebb hosszúságú hajón 4 mentőövet kell rendszeresíteni.

(2) Az (1) bekezdésben szereplő mentőövek legalább felét el kell látni a 27. (2) szabályban foglalt követelményeket kielégítő, önműködő fényforrással.

(3) Az önműködő fényforrással felszerelt mentőövek közül legalább kettőt a navigációs híd egy-egy oldalán gyorsan oldható rögzítéssel kell elhelyezni, és a 27. (3) szabály szerinti önműködő füstjelzővel kell ellátni.

(4) A hajó mindkét oldalán legalább egy mentőövet fel kell szerelni a 27. (4) szabály szerinti vízen úszó mentőkötéllel, melynek hossza a mentőöv tárolási helye magasságának legalább a kétszeresével egyenlő, ahol a magasságot a hajó terheletlen állapotában kell mérni, vagy 30 méterrel, ha ez utóbbi a nagyobb érték. Ezekre a mentőövekre önműködő fényforrást nem kell felszerelni.

(5) Mentőövet gyorsan oldható rögzítéssel és könnyen hozzáférhető helyen kell elhelyezni a hajón.

## 11. szabály

A hajót fel kell szerelni a 27. (3) szabály szerinti, jóváhagyott típusú mentőöv/mentőkötél hajító berendezéssel.

## 12. szabály

*Segélykérő jelzőeszközök*

(1) Hajót a SOLAS 1974/1978 egyezmény mellékletének V. fejezete szerinti segélykérő eszközökkel és a 29. szabály szerinti 12 db segélykérő ejtőernyős világítórákétával kell felszerelni.

(2) Segélykérő jelzőeszköz csak jóváhagyott típusú lehet. Ezeket könnyen hozzáférhető, egyértelműen jelzett helyen kell tartani.

### 13. szabály

#### *Életmentési célú rádióberendezések*

(1) Minden hajón legalább három darab a SOLAS 1974/1978 egyezmény szerinti duplex URH rádiótelefon készüléknek kell lennie. Mentőcsónakban elhelyezett duplex URH rádiótelefon készülék teljesítménye legalább a SOLAS 1974/1978 egyezmény szerinti legyen.

a) 45 méternél kisebb hosszúságú hajón az ilyen rádiókészülékek száma kétfőre csökkenthető, amennyiben a hajózási hatóság a hajó működési területének és a hajón foglalkoztatott személyek számának figyelembevételével a hajózás biztonságát ebben az esetben is megfelelőnek minősíti.

(2) A meglévő hajón felszerelt, és a SOLAS 1974/1978 egyezmény szerinti követelményeknek meg nem felelő duplex URH rádiótelefon készülékek használatát a hajózási hatóság nem fogadja el.

### 14. szabály

#### *Radar válasz jeladó*

(1) A hajó mindkét oldalán legalább egy-egy radar válasz jeladót kell felszerelni. Az ilyen jeladó teljesítménye nem lehet gyengébb a SOLAS 1974/1978 egyezmény szerintié.

(2) A 45 méternél kisebb hosszúságú hajót legalább egy radar válasz jeladó készülékkel kell felszerelni.

(3) Túlélési járművet, mentőcsónakot és mentőtutajt a 9 GHz-es tartományban működő a mentőeszközben tartósan rögzített radar válasz jeladóval kell felszerelni.

### 15. szabály

#### *Az életmentő felszerelésekre erősített fényvisszaverő anyagok*

Minden mentőcsónakot, mentőhajót, mentőmellényt és mentőövet fel kell szerelni a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet ajánlásainak megfelelő fényvisszaverő anyaggal.

### 16. szabály

#### *Üzemképesség, karbantartás és műszaki vizsgálat*

(1) Mielőtt a hajó elhagyná a kikötőt, továbbá tengeri útja során mindvégig, valamennyi életmentő felszerelés-

nek jó állapotúnak és azonnali használatbavételre alkalmasnak kell lennie.

(2) Karbantartás:

a) Az életmentő felszerelések fedélzeti karbantartására vonatkozó jóváhagyott utasításokat kéznél kell tartani, és a karbantartást ezek alapján kell elvégezni.

b) Az a) pontban szereplő utasítások helyett fedélzeti megelőző karbantartási program is elfogadható.

(3) Mentőeszköz vízrebocsátásához használatos kötélzetet 30 havonta legalább egyszer újra kell fűzni és impregnálni, illetve állagromlás esetén, de nem később, mint 5 évente egyszer új kötélzetre kell cserélni.

(4) Az életmentő felszerelések és részeik jó állapotban tartására szolgáló tartalék alkatrészeket és javító készleteket jó állapotban és készenlétben kell tartani, elhasználódásuk megelőzésére rendszeresen cserélni kell.

(5) Az alábbi ellenőrzéseket és vizsgálatokat heti gyakorisággal kell végezni:

a) a használhatóság megállapítására mentőcsónakot, mentőhajót, túlélési járművet és a vízrebocsátásuk felszereléseit szemrevételezéses vizsgálatnak kell alávetni;

b) mentőcsónak, mentőhajó, túlélési jármű motorját legalább 3 percen keresztül működtetni kell előre-, illetve hátramenetben, amikor a környezeti hőmérséklet magasabb a motorok beindításához szükséges minimális hőmérsékletnél;

c) ellenőrizni kell az általános célú vészriasztó rendszer működőképességét.

(6) Az életmentő felszerelések épségének és működőképességének ellenőrzésére szolgáló havi műszaki felülvizsgálatot (beleértve a mentőcsónakok berendezéseit is) ellenőrző jegyzék használata mellett kell elvégezni. A vizsgálatról a hajónaplóba bejegyzést kell tenni.

(7) A felfújható mentőtutajok, mentőmellények és a felfújható mentő vízijármű rendszeres ápolása:

a) Minden felfújható mentőtutajt és mentőmellényt rendszeresen ápolásban kell részesíteni

(i) legalább 12 havonta egyszer (kivételes esetben hatóság 17 havonta történő ápolást is engedélyezhet)

(ii) jóváhagyott és a feladat elvégzésére felkészült műhelyben, amely rendelkezik a jóváhagyott felszereléssel és jóváhagyott képesítésű személyzetet alkalmaz.

b) A felfújható mentő vízijárművön mindenfajta javítást és karbantartást csakis jóváhagyott eljárás szerint szabad elvégezni. Szükséghelyzetben a hajó fedélzetén is el lehet végezni sürgős javításokat, azonban a végleges érvényű javításokat jóváhagyott műhelyben kell elvégeztetni.

(8) Az egyszerhasználatos hidrosztatikus kioldó egységeket szavatossági határidejük lejártakor újakra kell cserélni. A többször használatos hidrosztatikus kioldó egységek karbantartását:

(i) legalább 12 havonta egyszer (a hajózási hatóság ezt az időszakot kivételesen 17 hónapra meghosszabbíthatja),

(ii) jóváhagyott műhelyben, amely rendelkezik a jóváhagyott felszereléssel és kizárólag jóváhagyott képesítésű személyt alkalmaz, el kell végezni.

(9) Az olyan hajók esetében, melyeknél halászati tevékenységének jellege megnehezítené a (7) és a (8) bekezdésben meghatározott szervizelési időszakok betartását, a hajózási hatóság meghosszabbíthatja ezt az időszakot 24 hónapra, amennyiben a felszerelések típusa és üzemeltetési feltételei biztosítják, hogy a következő szerviz időszakig még kielégítő állapotban maradnak.

## „C” RÉSZ — ÉLETMENTŐ FELSZERELÉSEKKEL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK

### 17. szabály

#### A mentőcsónakkal kapcsolatos általános követelmények

(1) A mentőcsónak felépítése

a) Mentőcsónakot jóváhagyott szerkezeti kivitelben kell megépíteni, formája és méretezése kiváló stabilitást biztosítson a tengeren és szabad oldalmagassága kellő magasságú legyen személyekkel és felszereléssel teljesen megrakott állapotban is. Mentőcsónak merev testtel épüljön, amelynek pozitív stabilitását akkor is meg kell tartania, amikor nyugodt vízben rendes úszáshelyzetben, a merülési vonal alatt elszenvedett lyukadásos sérülés mellett és teljesen megerhelt állapotban sem veszítheti el az úszóképességét.

b) Mentőcsónaknak megfelelő szilárdságúnak kell lennie, hogy személyekkel és felszerelésekkel teljesen terhelt állapotban is biztonságosan vízre bocsátható legyen.

c) A csónaktestet és a szilárd fedőlemezeket lángálló, vagy nem-éghető anyagból kell készíteni.

d) Mentőcsónakot (2) b) (ii) szabályban foglaltakat figyelembe véve, a csónak befogadóképessége szerinti számú, egyenként 100 kg súlyúnak feltételezett személy számára elegendő számú és szilárdságú, a rendeltetés szerint megengedett legkisebb magasságú ülésel, paddal vagy tartósan rögzített ülőkével kell építeni.

e) Mentőcsónaknak maradandó alakváltozás nélkül el kell viselnie az alábbi terhelést:

(i) fém csónaktest esetén személyekkel és felszereléssel teljesen megrakott mentőcsónak teljes tömegének az 1,25-szörösét;

(ii) más anyagból épített mentőcsónak esetén a személyekkel és felszereléssel teljesen megrakott mentőcsónak teljes tömegének a kétszeresét.

f) Mentőcsónaknak kellő szilárdságúnak kell lennie, hogy felszerelt tároló bölcsovel, valamint ütköző ballonnal és személyekkel, valamint felszereléssel teljesen megrakott állapotában elviselje a hajóval való legalább 3,5 méter/sec sebességű oldalirányú ütközést, vagy azt, ha 3 méter magasságból vízre esik.

g) Fedett vagy részben fedett mentőcsónak esetén a csónak padlófelülete és a zárt tér teteje, közötti függőleges távolság a csónakpadló alapterületének nem kevesebb, mint 50 százaléka felett:

(i) legalább 1,3 méter a legfeljebb 9 fő személy befogadására jóváhagyott mentőcsónakban;

(ii) legalább 1,7 méter a 24 fő vagy annál több személy befogadására jóváhagyott mentőcsónakban;

(iii) a 9 személy és 24 személy közötti létszámról jóváhagyott mentőcsónak esetén az 1,3 és az 1,7 méter között a befogadóképesség arányában kell meghatározni a legkisebb távolságot.

(2) A mentőcsónak teherbírása

a) Mentőcsónak legnagyobb engedélyezhető befogadóképessége 150 fő.

b) Mentőcsónak befogadóképességét az alábbiakban kisebb értéket adó változat szerint kell meghatározni:

(i) a csónakban a csónak irányításának, hajtóműve és felszereléseinek használatának akadályozása nélkül leültethető, egyenként 75 kilogramm súlyú, mentőmellényt viselő személyek száma, vagy

(ii) az 1. ábra szerinti ülésrend melletti helyek száma. Az ülő személyek beépített lábtámasza és az egymástól legfeljebb 350 mm-rel eltérő szintben beépített ülések révén lábaikat tértakarékos módon, közös térben helyezhetik el.

c) Az ülésrendet egyértelműen kell jelezni a mentőcsónakban.

(3) Beszállás a mentőcsónakba

a) A hajón a mentőcsónakokat úgy kell elhelyezni, hogy a hajón tartózkodó személyek a beszállásra vonatkozó utasítás kiadását követően 3 percen belül elfoglalhassák helyüket. A csónak gyors elhagyásának lehetőségét is biztosítani kell.

b) Mentőcsónakot a csónak bármelyik oldalán használható beszálló hágcsoval kell felszerelni a vízbe került személyek bejutásához. A létra legalacsonyabban lévő fokának legalább 0,4 méterrel kell a mentőcsónak merülési vonala alá nyúlnia.

c) Magatehetetlen személynek a vízből, illetve hordágyról a mentőcsónakba történő beemelését a csónak belsejének megfelelő kialakítása révén biztosítani kell.

d) Járófelületet csúszásmentesítő anyaggal kell bevonni.

(4) A mentőcsónak úszóképessége

Mentőcsónak építéséhez felhasznált szerkezeti anyagoknak és a csónak szerkezeti felépítésének biztosítania kell a befogadóképessége szerinti számú személlyel és jóváhagyott felszereléseivel terhelt, valamint vízzel teljesen elárasztott mentőcsónak vízfelszínén tartását.

A szerkezeti építéssel biztosított úszóképességen túl a mentőcsónak befogadóképessége szerinti minden egyes személyre számítva 280 Newton felhajtóerőt fokozó anyagot kell kiegészítőlegesen a csónakba, a csónaktesten belül, beépíteni.

(5) A mentőcsónak szabad oldalmagassága és stabilitása

A jóváhagyott befogadóképesség felének megfelelő számú, a csónak egyik oldalán ülő, személyrel terhelt mentőcsónak terhelt oldali szabad oldalmagassága a vízszint és azon legalacsonyabban található nyílás között, melyen keresztül a víz eláraszthatná a mentőcsónakot, nem lehet kevesebb, mint a mentőcsónak hosszának 1,5%-a vagy 100 mm, attól függően, hogy melyik a több.

(6) A mentőcsónak hajtása

a) Mentőcsónakot belső égésű motorral kell felszerelni. Mentőcsónakban nem engedélyezhető olyan üzemanyaggal működő belső égésű motor használata, amelynek lobbaspontja 43 °C, illetve annál alacsonyabb.

b) A motort vagy kézi indítással, vagy önindítóval és két, egymástól független, utántölthető akkumulátorral kell ellátni. A sikeres indításhoz szükséges bármely más segédesszöközt is biztosítani kell. Az indító rendszernek és a segédesszököknek a motor két percen belüli indítását — 15 °C környezeti hőmérséklet biztosítania kell. A hajó üzemeltetési körzetének megfelelően a hatáság más hőmérsékleti értéket is meghatározhat. Az indító rendszer működtetését nem zavarhatja sem a motorburkolat, sem az ülések vagy egyéb akadályok.

c) A vízre nem bocsátott mentőcsónak motorjának a hidegindítás kezdetétől számított legalább 5 percig kell működőképesnek maradnia.

d) A motornak működőképesnek kell maradnia a mentőcsónaknak a forgattyús tengely középvonaláig történő elárasztásáig.

e) A hajócsavar és a motor kapcsolatát oldó, valamint előremeneti és hátrameneti haladást biztosító szerkezetet kell a hajócsavar és a motor közé beépíteni.

f) A kipufogócsövet úgy kell kialakítani, hogy a rendeltetészerű működés közben ne juthasson víz a motorba.

g) Mentőcsónak tervezésekor különös figyelmet kell fordítani a vízbe került személyek testi épségének megóvására és a meghajtó rendszer lebegő törmelékektől való sérülése elleni védelemre.

h) A mentőcsónak haladási sebessége nyugodt vízben, teljes terheléssel, és az összes motoros meghajtású segédberendezés működtetése mellett legalább 6 csomó legyen, illetve legalább 2 csomó, amennyiben a mentőcsónak 25 személy befogadására jóváhagyott teljes terhelésű mentőtutajt vontat. A mentőcsónakban, hajó tevékenysége szerinti zóna hőmérsékleti körülményei mellett használható és kielégítő mennyiségű üzemanyagot kell biztosítani, azaz számolva, hogy a teljesen megrakott mentőcsónaknak 6 csomós sebességgel legalább 24 órán át kell haladnia.

i) A mentőcsónak motorját, hajtóművét és a motor egyéb tartozékait lángálló házba vagy más, hasonló mértékű védelmet biztosító szerkezeti térbe kell beépíteni. A motor beépítésének meg kell óvnia a csónakban tartózkodó személyeket a mozgó alkatrészekkel való érintkezéstől, a forró részek okozta sérüléstől, és kellő védelmet kell biztosítania a motor számára az időjárás és a tenger káros

hatásai ellen. A motor zaját megfelelő megoldásokkal csökkenteni kell.

(ii) Az indító akkumulátorokat az oldalán és az alján vízmentes burkolatú rekeszben kell elhelyezni. Az akkumulátorrekesz fedelének jól záródónak kell lennie, de a szükséges szellőzést is biztosítania kell.

j) A mentőcsónak motorjának és tartozékainak működése nem zavarhatja a mentőcsónakban használt rádiós életmentő eszközök használatát.

k) Gondoskodni kell a motor indításához, a rádió és a keresőfény működéséhez szükséges akkumulátorok újratöltéséről. A rádió akkumulátorát a motor indításához használni tilos. Gondoskodni kell a mentőcsónak akkumulátorainak a hajón történő tárolás közbeni max. 55 V feszültség mellett történő töltéséről, amelyet a mentőcsónakba történő beszállás helyén megszakító kapcsolóval kell ellátni.

l) A motorindító kezelőszervek közelében vízmentes burkolatban szembetűnő helyen kell elhelyezni a motor indítására és üzemeltetésére vonatkozó használati utasítást.

(7) A mentőcsónak szerelvényei

a) Mentőcsónakot legalább egy, a hajótest legmélyebb pontja közelében felszerelt önműködő ürítő szeleppel kell ellátni, amelyen keresztül a csónakból a víz távozhat. A mentőcsónak tárolási helyzetében a szelepnek nyitott állapotban kell maradnia, de a mentőcsónak vízrebocsátott állapotában zárnia kell. A leürítő szelepet egy a mentőcsónakhoz kötéllal, lánccal vagy más alkalmas módon biztosított zárósapkával, illetve záródugóval kell ellátni. A szembetűnően jelzett leürítő szelephez való könnyű hozzáférést biztosítani kell.

b) Mentőcsónakot kormánylapáttal és a kormányrúddal kell ellátni. Ha kormánykerékkel vagy más módon működtetett kormány szerkezet is rendelkezésre áll, a kormányrudat úgy kell kialakítani, hogy a kormánymű meghibásodása esetén a kormányrúd segítségével lehessen irányítani a csónakot. A kormánylapátot tartósan a mentőcsónakhoz kell erősíteni. A kormányrudat a kormánytengelyen megbízhatóan rögzíteni kell, de a mentőcsónak más kormány szerkezet útján való irányítása során a kormányrudat le kell szerelni, és a kormánytengely közelében biztonságos helyen tárolni. A kormánylapátot és a kormányrudat úgy kell elhelyezni, hogy ne sérülhessenek meg a hajócsavartól, illetve a mentőcsónak leeresztése közben.

c) A mentőcsónak héjazatához, a kormánylapát és a hajócsavar környezetét kivéve, úszóképes kapaszkodókeletet kell erősíteni.

d) A rendes úszáshelyzetbe visszaállni nem képes mentőcsónakon, a felborulás esetére, a csónakfenékre kapaszkodókat erősíteni a vízben tartózkodó személyek számára. A kapaszkodókat úgy kell a csónaktesthez rögzíteni, hogy ha sérülés miatt letörnek, a csónaktest ne sérüljön meg.

e) Mentőcsónakban kellő számú vízzáró rekeszt kell kiképezni a (8) bekezdésben szereplő eszközök, élelmiszer- és víztartalék biztonságos tárolására. Megfelelő eszközöket kell biztosítani az összegyűjtött esővíz tárolására is.

f) Szabadeséssel vízre bocsátott mentőcsónakot az alábbi követelményeknek megfelelő kioldó mechanizmussal kell ellátni:

(i) a szerkezet egyszerre oldja ki az összes tartóhorgot;  
(ii) az (i) pont szerinti szerkezet további két követelménynek feleljen meg:

1. a szerkezet oldjon ki, amikor a mentőcsónak vízre kerül, vagy ha a tartóhorgokon a terhelés megszűnik, illetve

2. terhelt mentőcsónak terhe alatt kell a tartóhorgoknak kioldaniuk. Ezt a kioldási módot úgy kell kialakítani, hogy a szerkezet a mentőcsónak 110%-os terhelése esetén is biztonságosan oldja a tartóhorgokat. A véletlen vagy korai kioldás lehetősége ellen megfelelő védelmet kell kialakítani;

(iii) a kioldást vezérlő szerkezetet a környezetétől elütő színnel kell megjelölni;

(iv) a kioldó szerkezetet, a felhasznált anyagok szakítószilárdságát figyelembe véve, hatszoros biztonsági tényezővel kell méretezni, feltételezve, hogy a mentőcsónak súlya egyenletesen oszlik meg a függesztő bakok között.

g) Mentőcsónakot a mellő vonatatókötél kioldására szolgáló kioldó szerkezettel is el kell látni, ami a kioldást túlzott terhelés esetén lehetővé teszi.

h) URH rádiótelefon készülékkel felszerelt mentőcsónakon az antenna jó elhelyezését és akadálytalan tájolhatóságát biztosítani kell.

i) A hajó oldala mentén történő leeresztésre tervezett mentőcsónakot tároló bölcsővel, valamint ütköző ballonnal kell ellátni a vízrebocsátás megkönnyítése és a mentőcsónak sérüléseinek megelőzése céljából.

j) Kézzel is vezérelhető legalább 12 órán keresztül világítani képes jelzőlámpát kell felszerelni a mentőcsónak fedett részének a tetejére, amely éjjeli tiszta légköri viszonyok mellett legalább 2 mérföldről látható fényt bocsát ki. Ha a lámpa villogó fény kibocsátására alkalmas, akkor a 12 órás üzemideje első 2 órájában percenként legalább ötvenszer villanjon fel.

k) A mentőcsónak belsejében legalább 12 órai működésre alkalmas lámpát vagy más fényforrást kell felszerelni, hogy fényénél a túlélési útmutatót, illetve a felszerelés használati utasítását el lehessen olvasni. Erre a célra olajlámpa használata nem engedélyezett.

l) Mentőcsónakot fel kell szerelni a hajótestbe jutott víz eltávolítására alkalmas kézi vagy automatikus működésű eszközökkel.

m) Mentőcsónak biztonságos vízrebocsátása és manőverezése érdekében az irányító és kormányzási pozícióból az akadálymentes kilátást biztosítani kell.

(8) A mentőcsónak felszerelése

A mentőcsónak felszerelési eszközeit, az ütközések megelőzéséhez és egyéb műveletekhez használatos horgos csákja kivételével, a mentőcsónakban kötéllel, illetve láncal vagy szorítóbilinccsel biztonságosan rögzíteni kell, vagy a tárolásukra szolgáló rekeszekben kell tárolni és az elsza-

badulásukat megakadályozni. A felszereléseket úgy kell rögzíteni, hogy ne akadályozzák a hajóelhagyást, a mentőcsónakba történő beszállást. A mentőcsónak felszerelési eszközeit a lehető legkisebb méretűre, illetve súlyúra kell tervezni. Mentőcsónak felszerelésének az alábbiakból kell állnia:

(i) úszóképes, a csendes tengeren való előrehaladásra alkalmas evezők. Minden evezőhöz evezővilla és biztosító csapszeg, vagy más megoldású eszköz tartozik. Az evezővillákat és biztosító csapszeget kötéllel vagy láncsal a csónakhoz kell erősíteni;

(ii) két darab csáklya;

(iii) egy úszóképes szapoly és két vödör;

(iv) egy túlélési kézikönyv;

(v) tájoló, fénykibocsátó bevonatú vagy más módon megvilágított megbízható iránytűvel. A teljesen zárt kiviteli mentőcsónakban a tájolót tartósan a kormányálláshoz kell rögzíteni, más mentőcsónakban alkalmas rögzítő szerkezetet kell kialakítani;

(vi) kettő, megfelelő hosszúságú és rántó igénybevételnek ellenálló horgonykötéllel és nedves állapotban is kellő fogást adó könnyű emelőkötéllal felszerelt viharhorgony. A viharhorgonynak, kötelének és az emelőkötélnak ellen kell állnia a tengeri igénybevételnek. A horgonykötél mindkét végét forgószemmel kell felszerelni;

(vii) kettő vonatatókötél, melyek hossza a mentőcsónak fedélzeti tárolási pozíciójától a teljesen terheletlen hajó merülési vonaláig terjedő távolságnak legalább a kétszerese, vagy 15 méter, ha ez nagyobb érték. Az egyik vonatatókötelet a (7) g) pontban előírt kioldó szerkezethez és a mentőcsónak orttőkéjéhez kell erősíteni, míg a másikat a mentőcsónak orttőkéjénél, vagy annak közelében kell szilárdan rögzíteni, azonnali használatra kész állapotban;

(viii) egy-egy szekerce, a mentőcsónak mindkét végénél;

(ix) vízmentesen zárt tartályokban, a mentőcsónak jóvátartott befogadóképessége szerinti minden egyes személyre számítottan 3 liter ivóvíz, illetve személyenként 2 liter, amennyiben a mentőcsónak fel van szerelve tengeri víz sótlanító berendezéssel, amely 2 naponta minden egyes személyre 1 liter ivóvizet állít elő;

(x) egy rozsdamentes merítőkanál, biztosítókötéllel felszerelve;

(xi) egy rozsdamentes, mérőosztással ellátott ivóedény;

(xii) légmentes csomagolású és vízmentes fémdobozban tárolt, a mentőcsónak jóvátartott befogadóképessége szerinti minden egyes személyre számítottan személyenként legalább 10 000 kJ energiatartalmú élelmiszeradag;

(xiii) a 29. szabály szerinti négy darab ejtőernyős világító/jelző rakéta;

(xiv) a 30. szabály szerinti hat darab kézi jelzőfény;

(xv) a 31. szabály szerinti két darab úszóképes füstjelző;

(xvi) vízmentes tároló dobozban egy darab, Morzejelek adására is alkalmas, vízmentes elemlámpa, egy készlet tartalék elemmel és egy darab tartalék izzóval;

(xvii) egy darab jelzőtükör, hajónak, illetve repülőnek való jeladás módját ismertető használati utasítással;

(xviii) vízmentes kártyán vagy vízmentes tartóban tárolt lapon nyomtatott, a SOLAS 1974/1978 egyezmény mellékletének V/16. szabálya szerinti életmentő jelzések ismertetője;

(xix) egy darab síp vagy azzal egyenértékű hangjelző eszköz;

(xx) használat után időjárásállóan visszazárható vízmentes dobozba csomagolt elsősegélynyújtó készlet;

(xxi) hat adag tengeri betegség elleni gyógyszer és személynként egy darab higiéniai tasak;

(xxii) a mentőcsónakhoz biztonsági kötéllel, illetve láncsal odaerősített bicska;

(xxiii) három darab konzervnyitó;

(xxiv) két mentőgyűrű, egyenként legalább 30 méter hosszú, úszóképes kötéltel erősítve;

(xxv) egy darab kéziszivattyú;

(xxvi) egy készlet horgászfelszerelés;

(xxvii) megfelelő szerszámkészlet a motoron vagy annak tartozékain elvégzendő kisebb javításokhoz;

(xxviii) olajeredetű tüzek oltására alkalmas, kézi tűzoltó berendezés;

(xxix) 6 órányi üzemelésre alkalmas kézi keresőlámpa, amely éjszaka egy 18 méter hosszú világos színű tárgyat 180 méteres távolságból észlelhetővé tesz, és az előírt üzemidején belül legalább 3 órán át tartó folyamatos működésre képes;

(xxx) egy hatékony radarjel visszaverő, illetve túlélési célú radar jeladó, amennyiben a rendelet más szabálya szerint a mentőcsónak felszerelésként radar jeladónak kell a mentőcsónakon lennie;

(xxxi) a 26. szabály szerinti termikus védelmet szolgáló eszközök, amelynek mennyiségét a hajó tevékenységi zónájától függően a 9. szabály tartalmazza;

(9) Mentőcsónak jelzései

a) A csónak fő méreteit és jóváhagyott befogadóképességét olvasható, letörölhetetlen latin betűkkel és számokkal fel kell tüntetni a mentőcsónak oldalán.

b) A hajó nevét és lajstromozási kikötőjét a mentőcsónak orrészén, mindkét oldalon nyomtatott latin betűkkel fel kell tüntetni.

c) A mentőcsónakon felülről láthatóan fel kell tüntetni a hajó nevét, amelyhez a mentőcsónak tartozik, valamint a mentőcsónak sorszámát.

### 18. szabály

#### Önfelegyesítő, részlegesen zárt felépítményű mentőcsónak

(1) Önfelegyesítő, részlegesen zárt felépítményű mentőcsónaknak a 17. szabály, valamint az alábbiak szerinti követelményeknek kell megfelelnie.

(2) Zárt felépítmény

a) A mentőcsónak orrtökéjétől, illetve farától kiindulónan kiképzett, legalább két tartósan rögzített merev szerkezetű fedett teret kell kialakítani a mentőcsónakon, amelyek egyenként legalább a mentőcsónak hosszúságának 20 százalékával azonos hosszúságú fedett teret biztosítanak.

b) Amennyiben az a) pontban szereplő terek záró fallal vannak kiképezve, akkor azokon olyan méretű nyílást kell kiképezni, amelyen vízbemerülést gátló ruházatot vagy meleg öltözéket és mentőmellényt viselő személy átfér. A zárt terek belmagassága elegendő legyen ahhoz, hogy a mentőcsónakban tartózkodó személyek könnyen eljuthassanak a helyükig.

c) A zárt terek oldalfalaiba ablakokat vagy fényáteresztő lapokat szerelve kell elegendő nappali fényt juttatni a mentőcsónak belsejébe, szükségtelemné téve nappal a mesterséges világítás használatát.

d) A zárt tér fedelén kapaszkodót kell kiképezni, hogy a mentőcsónak külső részén tevékenykedő személyek biztonságosan megkapaszkodhassanak.

e) A mentőcsónak nyitott részeit tartósan rögzített, felhajtható ponyvasátorral kell felszerelni, amelyet:

(i) két személy két percen belül fel tud helyezni, és

(ii) a benntartózkodó személyek hidegtől való védelmé érdekében legalább két, egymástól légréssel elkülönített anyagrétegből, vagy más egyenértékű szigeteléssel látnak el.

f) A zárt tér kiképzése biztosítsa:

(i) a mentőcsónak vízre bocsátását, illetve a fedélzetre való visszaemelését a zárt térben tartózkodó személyekkel együtt, és

(ii) mindkét végük felől történő megközelítésüket, kívülről és belülről egyaránt könnyen zárható időjárásálló, a belső tér szellőzését biztosító fedelel ellátott nyílásokon keresztül, valamint

(iii) a felszerelt ponyvasátor zárt állapotában és a zárt terek csukott bejárati fedelei mellett is kellő mennyiségű levegőbejutását, továbbá

(iv) az esővíz gyűjtésének lehetőségét,

(v) külső felületének feltűnő színű festése révén a mentőcsónak észlelését (mindazonáltal a zárt tér belső felülete a benntartózkodók komfortérzetét nem zavaró színűre legyen festve), valamint

(vi) az evezés lehetőségét.

(3) Felborulás és újbóli önfelegyesedés

a) Minden jelzett ülőhelynél biztonsági övet kell felszerelni, amely a felborult helyzetű mentőcsónakban 100 kg súlyú személy biztonságos megtartására alkalmas.

b) A felborult, és a biztonsági övvel helyükre rögzített személyekkel és felszereléssel teljesen terhelt mentőcsónaknak önfelegyesedőnek kell lennie.

(4) Meghajtás

a) A motornak és az erőátvitelnek a kormányosi helyről irányíthatónak kell lennie.

b) A motornak és a meghajtásnak a mentőcsónak felborult állapotában is működni kell, illetve elfogadható a

motor vezérlésének olyan kialakítása, amely mellett a motor a mentőcsónak felborulásakor leáll, majd a mentőcsónak felegyenesedését követően könnyen újraindítható, a csónakba jutott víz eltávolítását követően. Felborult állapotú mentőcsónakban az üzemanyag-ellátó és a kenési rendszernek meg kell akadályoznia az üzemanyag elfolyását, illetve 250 milliliternél több kenőolaj elvesztését.

c) Léghűtéses motorok hűtőlevegővel való ellátásáról a személyek védelmét szolgáló zárt téren kívülről kell gondoskodni, illetve a kipufogó gázokat kívülre kell vezetni. Kézi vezérlésű szelep útján biztosítani kell annak lehetőségét, hogy a motor a hűtőlevegőt a mentőcsónak belsejéből vételezhesse.

#### (5) Mentőcsónak szerkezete és ütköző ballonjai

a) Részlegesen zárt terű, önfelegyenesítő típusú mentőcsónak ütközőballonokkal is védett szerkezetének, a 17. (1) f) szabályban foglaltakkal összhangban, kellő szilárdságúnak kell lennie, hogy a befogadóképessége szerinti számú személlyel, valamint felszereléssel teljesen megrakott állapotában elviselje a hajóval való 3,5 méter/sec sebességű oldalirányú ütközés hatását.

b) A mentőcsónak kialakításának biztosítania kell, hogy a bejutott víz önürítéssel távozzon.

### 19. szabály

#### Zárt felépítményű mentőcsónak

(1) Zárt felépítményű mentőcsónaknak a 17. szabály szerinti követelményeken túl a 19. szabály szerinti követelményeknek kell megfelelnie.

#### (2) Zárt felépítmény

Zárt felépítményű mentőcsónakot szilárd vízmentes burkolattal kell építeni, amelynek:

(i) védelmet kell nyújtania a meleg és a hideg ellen egyaránt,

(ii) belsejébe történő bejutást vízmentes nyílászáróval zárható nyílásokon keresztül kell biztosítani,

(iii) nyílásai úgy helyezkednek el, hogy a vízrebocsátási és visszaemelési művelet során a benntartózkodók személyeknek ne kelljen elhagyniuk a mentőcsónak zárt terét,

(iv) nyílászáróit belülről és kívülről egyaránt zárni és nyitni lehet, valamint megfelelő eszközzel a nyitott helyzetű nyílászáróit biztonságosan ki lehessen támasztani,

(v) burkolata az evezők használatára alkalmas kiképzésű,

(vi) vízmentessége biztosítja, hogy a felborult, személyekkel, felszereléssel terhelt mentőcsónakba csak elhanyagolható mennyiségű víz jusson és úszóképességét megtartsa,

(vii) belső terében nappali időszakban a megfelelő fényviszonyok mesterséges világítóeszköz használata nélkül biztosíthatók az oldalán beépített ablakok, illetve fényáteresztő burkoló elemek révén,

(viii) külsejét feltűnő, belsejét a benntartózkodók komfortérzetét nem zavaró színűre kell festeni,

(ix) burkolatán, kívül és belül egyaránt, kapaszkodók segítsék a személyek be- és kiszállását, valamint mozgását a mentőcsónak belsejében,

(x) a belsejébe való bejutáskor vagy elhagyásakor padokon vagy más akadályokon való átmászás nélkül legyen megközelíthető valamennyi ülőhely,

(xi) zárt terében a benntartózkodók védelmet élvezzenek a mentőcsónak motorjának működése által esetleg előidézett nyomáscsökkenés veszélyes hatásától.

#### (3) Felborulás és önfelegyenesedés

a) Biztonsági övet kell felszerelni minden jelzett ülőhelynél. A biztonsági övnek 100 kg tömegű személyt biztosan meg kell tartania a mentőcsónak felborult állapotában.

b) A helyükön biztonsági övvel rögzített személyekkel és felszereléssel teljesen terhelt zárt felépítményű mentőcsónaknak önfelegyenesedőnek kell lennie.

c) A helyükön biztonsági övvel rögzített személyekkel és felszereléssel teljesen terhelt zárt felépítményű mentőcsónaknak sérült állapotában is meg kell őriznie úszó- és önfelegyenesedő képességét, hogy a benntartózkodók számára a víz szintje fölötti menekülési út álljon rendelkezésre.

d) A motor kipufogó rendszere, a levegővezetéke és más nyílásai legyenek védettek a víz behatolása ellen a mentőcsónak felborulása és felegyenesedése során.

#### (4) Meghajtás

a) A motornak és az erőátvitelnek a kormányosi helyről irányíthatónak kell lennie.

b) A motornak és a meghajtásnak a mentőcsónak felborult állapotában is működni kell, illetve elfogadható a motor vezérlésének olyan kialakítása, amely mellett a motor a mentőcsónak felborulásakor leáll, majd a mentőcsónak felegyenesedését követően könnyen újraindítható, a csónakba jutott víz eltávolítását követően. Felborult állapotú mentőcsónakban az üzemanyag-ellátó és a kenési rendszernek meg kell akadályoznia az üzemanyag elfolyását, illetve 250 milliliternél több kenőolaj elvesztését.

c) Léghűtéses motorok hűtőlevegővel való ellátásáról a személyek védelmét szolgáló zárt téren kívülről kell gondoskodni, illetve a kipufogó gázokat kívülre kell vezetni. Kézi vezérlésű szelep útján biztosítani kell annak lehetőségét, hogy a motor a hűtőlevegőt a mentőcsónak belsejéből vételezhesse.

#### (5) Mentőcsónak szerkezete és ütköző ballonjai:

Részlegesen zárt terű, önfelegyenesítő típusú mentőcsónak ütközőballonokkal is védett szerkezetének, a 17. (1) f) szabályban foglaltakkal összhangban, kellő szilárdságúnak kell lennie, hogy a befogadóképessége szerinti számú személlyel, valamint felszereléssel teljesen megrakott állapotában elviselje a hajóval való 3,5 méter/sec sebességű oldalirányú ütközés hatását.

(6) Szabadesési üzemmódban vízre bocsátható mentőcsónak

A szabadesési üzemmódban, a hajón való tárolási helyéről vízre bocsátható, személyekkel és felszereléssel terhelt állapotú mentőcsónaknak védelmet kell biztosítani a káros gyorsulások, illetve lassulások ellen, melyek a hajó legfeljebb 10°-os hosszirányú bólintásai és 20°-os oldalirányú dőlése mellett a mentőcsónaknak terheletlen hajóról történő vízrebocsátásakor lépnek fel.

## 20. szabály

### Mentőtutajra vonatkozó általános követelmények

(1) Mentőtutaj szerkezete

a) Vízrebocsátott mentőtutaj szerkezetének 30 napon át ellen kell állnia a tenger hatásainak.

b) Mentőtutaj szerkezetét úgy kell kialakítani, hogy a tutaj és annak felszerelése azt követően is kielégítően működjön, ha a tutajt 18 méter magasságból a vízre ejtik. Ha a mentőtutaj tárolási helye a terheletlen hajó merülési vonala fölött több mint 18 méterrel van, a hajót olyan típusú tutajjal kell felszerelni, amelynek ejtési próbáját megfelelő magasságból elvégezték.

c) Tetővel szerelt vagy anélküli, vízrebocsátott mentőtutajnak el kell viselnie, ha a mentőtutaj padlószintje feletti 4,5 méter magasságból egymás után több személy ugrik rá.

d) Mentőtutajt és szerelvényeit úgy kell kialakítani, hogy kiállja, csendes tengeren személyekkel és felszerelésekkel terhelt állapotában, valamint egy viharhorgonyát horgonyát maga után húzva, 3 csomós sebességgel való vontatás igénybevételét.

e) Mentőtutajnak a benne tartózkodó személyeket a naptól és esőtől megvédő ponyvatetővel kell felszerelni, amely automatikusan kifeszül, amint a mentőtutajt vízre bocsátják. A ponyvatető az alábbi követelménynek kell feleljen meg:

(i) készüljön légréssel egymástól elválasztott kétrétegű anyagból vagy más, egyenértékű hőszigetelést biztosító anyagból. Anyagának vízmentesnek kell lennie, hogy a légrétsbe víz ne kerülhessen;

(ii) a ponyvatető belső felületének színe a benne tartózkodó személyek komfortérzetét ne rontsa;

(iii) a mentőtutaj ponyvatetővel fedett terébe vezető bejárati nyílást jól értelmezhetően jelöléssel kell jelezni és hatékony, állítható, valamint kívülről és belülről egyaránt könnyen és gyorsan kezelhető záró elemekkel kell ellátni, ami megengedi a belső tér légcserejét, de kizárja a tengervizet, a hideget és szelet. A nyolcnál több személyt befogadni képes mentőtutajokon legalább két, egymással szemközt elhelyezkedő bejárati nyílást kell kiképezni;

(iv) a benntartózkodók számára a mentőtutaj ponyvatetővel fedett terében, még zárt bejárati nyílások mellett is kellő légcseré legyen biztosított;

(v) a mentőtutaj ponyvatetijén legalább egy kémlelőnyílást kell kiképezni;

(vi) legyen az esővíz összegyűjtésére alkalmas módon kialakítva;

(vii) a ponyvatető által zárt tér belmagassága legyen elegendő ahhoz, hogy a bent tartózkodó személyek a tető bármely része alatt ülve el tudjanak helyezkedni.

(2) Befogadóképesség és a mentőtutaj tömege

a) Csak a legalább 6 személy befogadóképességű és a 21. (3) vagy a 22. (3) szabály szerinti követelményeknek megfelelő mentőtutaj használata engedélyezhető.

b) A jóváhagyott típusú és a 32. szabályban foglalt követelménynek megfelelő vízrebocsátó eszköz nélkül üzembe helyezhető és nem hordozható mentőtutajnak a védőburkolatával és felszerelésével együttes teljes tömege nem lehet több 185 kilogrammnál.

(3) Mentőtutaj szerelvényei

a) Mentőtutaj külső és belső oldalán, körös-körül, biztonságosan rögzített kapaszkodó kötelet kell felszerelni.

b) Mentőtutajt vontatókötéllel kell felszerelni, melynek hossza a tutaj fedélzeti tárolási helyétől a teljesen terheletlen hajó merülési vonaláig függőlegesen mért távolságnak legalább a kétszerese vagy 15 méter, ha ez utóbbi a nagyobb érték.

(4) A mentőtutaj vízre bocsátása csónakdaruval

a) A fenti követelményeken túlmenően, a csónakdaruval vízre bocsátott mentőtutajnak

(i) kellő szilárdságúnak kell lennie, hogy személyekkel és felszereléssel terhelt károsodás nélkül kiállja a hajó oldalának történő, legfeljebb 3,5 m/sec sebességű ütközést;

(ii) a mentőtutajt olyan eszközzel kell felszerelni, melyek segítségével a tutajt a beszállási fedélzet mellé lehet húzni és ott biztonságosan rögzíteni lehet a beszállás idejére.

b) Csónakdaruval vízre bocsátható mentőtutajt a hajón úgy kell elhelyezni, hogy a befogadóképessége szerinti számú személy beszállása 3 percen belül végrehajtható legyen a hajó elhagyására felszólító utasítás kiadását követően.

(5) Felszerelés

a) Mentőtutaj felszerelése az alábbiakból áll:

(i) egy mentőöv, legalább 30 méter hosszú, úszóképes kötélhez erősítve;

(ii) egy, úszóképességet biztosító nyéllal és biztosító kötéllal ellátott, össze nem csukható kés, amelynek tárolására a tutaj vontatókötélének rögzítési pontja közelében, a ponyvatető külső felén, zsebet kell kialakítani. 13 vagy több személy befogadására jóváhagyott mentőtutajt el kell látni egy második késsel is, amely bicska is lehet;

(iii) legfeljebb 12 személy befogadására jóváhagyott mentőtutajt úszóképességet biztosító nyéllal ellátott szappallyal kell felszerelni. 13 vagy több személy befogadására jóváhagyott mentőtutaj két úszóképes szappallyal kell felszerelni;

(iv) kettő szivacs;

(v) kettő, rántó igénybevételnek ellenálló horgonykötél és nedves állapotban is szilárd fogást adó könnyű eme-



lőkötellel felszerelt viharhorgony, amelyek közül az egyik tartalék, míg a másik úgy van tartósan a mentőtutajhoz erősítve, hogy a tutaj felfújódásakor vízbe kerüljön és a tutajt biztonságosan szélirányba állítsa. A viharhorgonynak, kötelének és emelőkötelének ellen kell állnia a tengeri igénybevételnek. A viharhorgonyokat kötelük mindkét végénél forgószemmel kell felszerelni;

(vi) két úszóképes mártogató evezőlapát;

(vii) három konzervnyitó, illetve konzervnyítóval ellátott bicska;

(viii) egy használat után vízmentesen visszazárható dobozba csomagolt elsősegélynyújtó készlet;

(ix) egy síp vagy azzal egyenértékű hangjelző eszköz;

(x) négy, a 29. szabály követelményeit kielégítő ejtőernyős jelzőrakéta;

(xi) hat, a 30. szabály követelményeit kielégítő kézi jelzőfáklya;

(xii) kettő, a 31. szabály követelményeit kielégítő úszó füstjelző;

(xiii) egy, Morze-jelek adására alkalmas vízmentes elemlámpa, egy készlet tartalék elemmel és egy darab tartalékizzóval, vízzáró dobozba csomagolva;

(xiv) egy radar reflektor, amennyiben a melléklet szerint az adott hajó számára túlélési célú radar jeladó felszerelése nem követelmény;

(xv) egy jelzőtükör, hajónak, illetve repülőgépnek történő jeladás módját ismertető útmutatóval;

(xvi) vízmentes kártyán vagy vízmentes csomagolásban melléklet útmutató a SOLAS 1974/1978 egyezmény mellékletének V/16. szabálya szerinti életmentő jelzésekről;

(xvii) egy készlet horgász felszerelés;

(xviii) a mentőtutaj jóváhagyott befogadóképessége szerinti valamennyi személyre számítottan személyenként legalább 10 000 kJ energiatartalmú, légmentesen csomagolt és vízmentes tartóban tárolt élelmiszeradag;

(xix) vízmentesen zárt tartályokban, a mentőcsónak jóváhagyott befogadóképessége szerinti minden egyes személyre számítottan 1,5 liter ivóvíz, illetve személyenként 1 liter, amennyiben a mentőtutaj fel van szerelve tengervíz sótlánító berendezéssel, amely 2 naponta minden egyes személyre 0,5 liter ivóvizet állít elő;

(xx) egy mérőbeosztással ellátott, rozsdamentes ivóedény;

(xxi) hat adag tengeri betegség elleni gyógyszer és személyenként egy darab higiénés zacskó;

(xxii) túlélési útmutató;

(xxiii) az azonnali teendőkre vonatkozó útmutató;

(xxiv) a 26. szabály szerinti termikus védelmet szolgáló eszközök, amelynek mennyiségét a hajó tevékenységi zónájától függően a 9. szabály tartalmazza.

b) Az a) pont szerint felszerelt mentőtutajon, a 21. (7) c) (v) és a 22. (7) (vii) pontban foglalt jelöléseken túl, a „SOLAS A PACK” jelzést kell latin nagybetűkkel feltüntetni.

c) A mentőtutajhoz tartósan vagy biztosító kötéllal nem rögzített tároló doboznak vízbe kerülése esetén, tar-

talmának minőségromlása nélkül, legalább 30 percen át úszóképesnek kell maradnia.

(6) Mentőtutaj vízrebocsátási kioldó szerelvényei

a) Mentőtutaj vontatókötelének a mentőtutaj tárolási helyéről történő kioldásakor szabadon kell kicsévélődnie a tutaj hajófedélzeti tároló burkolatából, hogy a süllyedő hajó ne rántsa magával a mentőtutajt.

b) Mentőtutaj vontatókötelét ún. gyenge láncszem közbeiktatásával kell a hajóhoz rögzíteni,

(i) amely nem szakad el attól az erőhatástól, amelyre ahhoz van szükség, hogy a vontatókötel kicsévélődjön a mentőtutaj tároló burkolatából; és

(ii) elegendő szilárdságú ahhoz, hogy a mentőtutaj felfújódását indító szelep nyitása bekövetkezzen; de

(iii)  $2,2 \pm 0,4$  kN erő hatására el kell szakadnia.

c) Amennyiben hidrosztatikus vízrebocsátási kioldó egységet használnak a mentőtutaj tárolási helyéről történő kioldásához,

(i) a kioldó szerkezetet horganyzott, illetve más fémet alkalmazó bevonatú alkatrészek felhasználása nélkül, egymáshoz illő anyagokból készült alkatrészek felhasználásával kell építeni, az egység hibás működésének elkerülése céljából;

(ii) a szerkezetnek 4 méternél nem nagyobb víz alatti mélységben automatikusan ki kell oldania a mentőtutajt;

(iii) kioldót ürítő nyílással kell szerkeszteni, amely biztosítja a bejutott víz eltávolítását a hidrosztatikus kamrából;

(iv) kioldó nem léphet működésbe az átcsapó hullámok hatására;

(v) kioldó külső felületén típusát és sorozatszámát tartós jelöléssel fel kell tüntetni;

(vi) kioldót el kell látni a gyártási idejét, típusát és sorozatszámát feltüntető azonosító táblával vagy okmánnal;

(vii) az ún. gyenge láncszem kivételével, a vontatókötelehez kapcsolt alkatrészek szilárdságának legalább a vontatókötel szilárdságával azonosnak kell lennie;

(viii) egyszer használatos kioldón fel kell tüntetni az üzemi képesség határidejét, illetve közölni kell az üzemi képességi határidő meghatározásának módját.

## 21. szabály

### Felfújható mentőtutaj

(1) Felfújható mentőtutajnak a 20. szabályban, valamint az e szabályban foglalt követelményeknek kell megfelelnie.

(2) A felfújható mentőtutaj szerkezeti felépítése

a) A tutaj fő légkamráját legalább két, egymástól elkülönített rekeszre kell felosztani és az egyes rekeszeket a levegő visszaáramlását megakadályozó, a rekeszhez tartozó külön szelepen keresztül kell felfújni. A légkamrákat úgy kell kialakítani, hogy ha bármelyik megsérül vagy nem fújódik fel, akkor a sértetlen rekeszek, 75 kg súlyú és ülő

testhelyzetű személyeket feltételezve, a mentőtutaj jóváhagyott befogadóképessége szerinti valamennyi személyt a mentőtutaj teljes kerülete mentén megőrzött megfelelő oldalmagasság mellett úszó állapotban tartják.

b) Mentőtutaj padlójának a vízmentességet és a kellő hőszigetelést

(i) egy vagy több olyan rekesz révén, amely szükség szerint felfújható, vagy amely automatikusan fújódik fel, vagy

(ii) más, egyenértékűen hatékony, nem felfújással kialakított megoldás révén biztosítania kell.

c) Mentőtutajt felfújására nem-toxikus gázt kell alkalmazni. A felfújásnak 18 °C—20 °C közötti környezeti hőmérséklet esetén 1 perc, míg —30 °C esetén 3 percen belül be kell fejeződnie. A személyekkel és felszereléssel terhelt felfújt mentőtutajnak meg alaktartónak kell lennie.

d) Mentőtutaj rekeszt a normál üzemi nyomás szerinti terhelés legalább háromszorosának elviselésére kell készíteni és el kell látni az üzemi nyomás kétszeresének elérésekor működésbe lépő nyomáscsökkentő szeleppel, vagy a túlzott nyomásnövekedést korlátozott gázbejuttatással kell megelőzni. Mentőtutaj rekeszek üzemi nyomásának fenntartásához a (10) a) (ii) bekezdésben előírt pumpával kell felszerelni.

(3) A felfújható mentőtutaj befogadóképessége

Mentőtutaj befogadóképessége az alábbiak változatok közül a legkisebb értéket adó változat szerint hagyható jóvá:

(i) a felfújt fő rekeszek (az íves ülőfelületek, evezősülések kivételével) köbméterben kifejezett térfogatának, mint osztandónak, a 0,096 osztóval képzett egész számra kerekített hányadosa, vagy

(ii) az íves ülőfelületek és evezősülések, valamint a felfújt fő rekeszek vízszintes síkra vetített felületének négyzetméterben kifejezett területének, mint osztandónak, a 0,372 osztóval képzett hányadosa, vagy

(iii) a megfelelő belmagasságú térben a felszerelések működtetésének zavarása nélkül elhelyezhető, mentőmelényt viselő, ülő testhelyzetű és átlagosan 75 kilogramm testsúlyú személyek száma.

(4) Beszállás felfújható mentőtutajba

a) Vízből történő beszállás megkönnyítésére legalább egy bejárati nyílásnál félmerev szerkezetű beszálló rámpát kell beépíteni, amelynek kialakítása biztosítja, hogy a mentőtutaj a rámpa megrongálódása esetén se eressen le lényeges mértékben. A több bejárati nyílással épített, csónakdaruval vízre bocsátható mentőtutaj esetében, a beszálló rámpát az orrkötéllel és a hajófedélzeti beszállónyílással szemközti bejáratnál szerelik fel.

b) A beszálló rámpával el nem látott bejárati nyílást hágcsóval kell felszerelni, amelynek legalsó lépcsőfoka a mentőtutaj terheletlen merülési vonala alatt legalább 0,4 méterrel helyezkedik el.

c) Mentőtutajon belül kapaszkodókat kell felszerelni, amelyek segítik a hágcsóról a mentőtutaj belsejébe való felhúzódkodást.

(5) Felfújható mentőtutaj stabilitása

a) Felfújható mentőtutajnak teljesen felfújt állapotában, felül elhelyezkedő ponyvatetővel, stabilan kell úsznia a vízben.

b) Mentőtutaj stabilitása megfelelő, ha felborult állapotából nyugodt tengeren egy személy fel tudja egyenesíteni.

c) A befogadóképessége szerinti számú személlyel és felszereléssel terhelt mentőtutaj stabilitása megfelelő, ha nyugodt tengeren 3 csomónál nem nagyobb sebességgel vontatható.

(6) A felfújható mentőtutaj szerelvényei

a) A kilenc vagy több személybefogadására jóváhagyott mentőtutaj esetében vontatókötél és rögzítő szerelvényeinek szakítószilárdsága, kivéve a 20. (6) b) szabályban szereplő ún. gyenge láncszemet, legalább 10 kN, és 7,5 kN minden más mentőtutaj esetében. Mentőtutajt felfújásához egy személynek elegendőnek kell lenni.

b) Mentőtutaj ponyvatetejének csúcsán kézzel is vezérelhető lámpát kell felszerelni, amelynek fénye éjjel, tiszta légköri viszonyok mellett legalább 12 órán át, legalább 2 mérföldről látható. Ha a lámpa villogó fény kibocsátására alkalmas, akkor a 12 órás tartamú üzemejének első két órájában percenként legalább ötvenszer kell felvillannia. A lámpát egy tengervízzel működésbe hozott elemmel vagy szárazelemmel kell táplálni és automatikusan be kell kapcsolódnia a mentőtutaj felfújódásakor. Az elem, a mentőtutaj tárolása során felgyülemelő pára, illetve nedvesség hatására nem rongálódhat meg.

c) Mentőtutajt legalább 12 órás folyamatos működésre alkalmas, a mentőtutaj felfújódásakor automatikusan bekapcsolódó, kézi vezérlésű lámpával fel kell szerelni, amelynek fénye elég erős a túlélési útmutató és a felszerelés használati utasításának elolvasásához.

(7) Felfújható mentőtutaj tároló konténera

a) Mentőtutaj tároló konténera:

(i) legyen ellenálló a tengeri környezet behatásaival szemben;

(ii) rendelkezzen megfelelő úszóképességgel a benne elhelyezett a mentőtutajjal és felszereléseiével együtt a vontatókötél konténerből való kihúzásához és a felfújó szerkezet működésbe hozatalához a hajó süllyedése esetén;

(iii) legyen vízmentesen záródó, eltekintve a tároló konténer alján lévő leürítő nyílásoktól.

b) A mentőtutaj tároló konténerben való elhelyezése biztosítsa, hogy a tároló konténerével vízrebocsátott a vízre kerülő mentőtutaj felegyenesedett helyzetben fújódjon fel a konténerből való kiszabadulásakor.

c) A tároló konténeren az alábbi információkat kell feltüntetni:

(i) a gyártó neve vagy védjegye;

(ii) gyártási sorszám;

(iii) a használatot jóváhagyó hatóság neve és a jóváhagyott befogadóképesség;

(iv) SFV;

(v) a konténerben elhelyezett túlélési felszerelés típusa;

(vi) a legutóbbi ellenőrzés dátuma;

(vii) a vontatókötél hossza;

(viii) a merülési vonal fölötti, jóváhagyott legnagyobb tárolási magasság (az ejtési próba eredményétől és a vontatókötél hosszától függően);

(ix) vízre bocsátási utasítások.

(8) Felfújható mentőtutaj jelölései

Mentőtutajon az alábbi tájékoztató jelöléseket kell feltüntetni:

(i) a gyártó neve vagy védjegye;

(ii) gyártási sorszám;

(iii) a gyártás dátuma, az év és a hónap feltüntetésével;

(iv) a használatot jóváhagyó hatóság neve;

(v) a legutóbbi ellenőrzést végző műhely neve és székhelye;

(vi) a tutaj jóváhagyott befogadóképességét minden bejárat nyílás felett legalább 100 mm magas és a mentőtutaj színétől élesen elütő színű számokkal és betűkkel fel kell tüntetni.

(9) Csónakdaruval vízre bocsátható felfújható mentőtutaj

a) A fenti követelmények teljesítésén túl, a jóváhagyott felszereléssel vízre bocsátandó és az emelőhorgon, vagy emelőkengyelen függő mentőtutajnak az alábbi terhelést kell elviselnie:

(i) üzemben kívül helyezett nyomáscsökkentő szelepek mellett és  $20\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 3\text{ }^{\circ}\text{C}$  környezeti, valamint tutajhőmérséklet mellett a befogadóképessége szerinti számú személy és felszerelése tömegének négyszeresét kitevő terhelést, illetve

(ii) üzemképes nyomáscsökkentő szelepek és  $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$  környezeti, valamint tutajhőmérséklet mellett a befogadóképessége szerinti számú személy és felszerelése tömegének 1,1-szeresét kitevő terhelést.

b) Vízrebocsátó berendezéssel vízre bocsátandó mentőtutaj tároló konténerét és annak részeit biztonságosan rögzíteni kell, hogy a tutaj felfújása és vízrebocsátása közben ne eshessenek a tengerbe.

(10) Felfújható mentőtutaj további felszerelése

a) A 20. (5) szabályban előírt felszerelésén túl, felfújható mentőtutajt az alábbi felszereléssel kell ellátni:

(i) javítókészlet, a sérült légkamrák javításához;

(ii) szivattyú vagy pumpa az elszórt gáz pótlására.

b) A 20. (5) a) (ii) szabály szerinti biztonsági kés.

## 22. szabály

### *Merev szerkezetű mentőtutajok*

(1) Merev szerkezetű mentőtutajnak a 20. szabályban és e szabályban foglalt követelményeknek kell megfelelnie.

(2) Merev szerkezetű mentőtutaj szerkezeti felépítése

a) Merev szerkezetű mentőtutaj úszóképességét jóváhagyott úszóképességű, a mentőtutaj kerülete mentén beépített anyag adja. Az úszóképességet biztosító anyagnak lángállónak kell lennie vagy lángálló bevonattal kell ellátni.

b) Merev szerkezetű mentőtutaj padlójának meg kell akadályoznia a víz behatolását, el kell viselnie a benntartózkodó személyek okozta terhelést és kellő hőszigetelést kell biztosítania.

(3) Merev szerkezetű mentőtutaj befogadóképessége

Merev szerkezetű mentőtutaj jóváhagyott befogadóképessége az alábbi változatokból következő kisebb értékkel egyenlő:

(i) az a legnagyobb egész szám, amely egyenlő azzal a képzett számmal, amely az úszóképes anyag köbméterben mért térfogatának 0,096-tal történő osztása, majd az így kapott hányadosnak 1-es tényezővel való szorzása és a kapott szorzatból az úszóképes anyag fajsúlyának levonása útján adódik, vagy

(ii) az a legnagyobb egész szám, amely egyenlő azzal a hányadossal, amely a mentőtutaj padlójának vízszintes síkra vetített, négyzetméterben kifejezett területének 0,372-vel történő osztása útján adódik, vagy

(iii) azon 75 kilogramm testsúlyú, mentőmellényt viselő személyek száma, akik az adott belmagasságú térben és a körülményekhez mérten viszonylagos kényelemben anélkül foglalhatnak helyet, hogy zavarnák a mentőtutaj felszerelésének a működését.

(4) Beszállás merev szerkezetű mentőtutajba

a) Merev szerkezetű mentőtutaj bejárat nyílásához merev szerkezetű létrát kell felszerelni a vízből történő beszállás elősegítésére. A több bejárat nyílással rendelkező, csónakdaruval vízre bocsátott mentőtutaj esetében a merev szerkezetű beszálló létrát a vontató kötéllal és a hajófedélzeti beszállásra rendszeresített bejárat nyílással szemközti bejáratnál kell felszerelni.

b) Merev szerkezetű beszálló létrával nem rendelkező bejáratot beszálló hágcsóval kell felszerelni, melynek legalsó lépcsőfoka legalább 0,4 méterrel mélyebbre nyúlik a mentőtutaj terheletlen merülési vonala alá.

c) Mentőtutajon belül olyan eszközöket kell felszerelni, amelyek segítik a hágcsórol a mentőtutaj belsejébe történő felhúzózkodást.

(5) Merev szerkezetű mentőtutaj stabilitása

a) Mentőtutajnak, kivéve a rendes és felfordított helyzetben egyaránt úszóképes és rendeltetésszerűen használható mentőtutajt, önfelegyenedő típusúnak, illetve nyugodt időjárási viszonyok mellett a tengeren egy személy által könnyen felegyenésíthetőnek kell lennie.

b) Személyekkel és felszereléssel terhelt mentőtutajnak stabilan úszóképesnek kell lennie csendes tengeren legalább 3 csomós sebességgel történő vontatása esetén.

(6) A merev szerkezetű mentőtutaj szerelvényei

a) Mentőtutajt vontatókötéllal kell felszerelni. A vontatókötél és a vontatókötelet a mentőtutajhoz rögzítő sze-

relvények szakítószilárdsága, a 20. (6) *b*) szabály szerinti ún. gyenge láncszem szakítószilárdságát kivéve, kilenc vagy több személy befogadására jóváhagyott mentőtutaj esetében legalább 10 kN, és 7,5 kN a kilencnél kevesebb személy befogadására jóváhagyott mentőtutaj esetében.

*b*) Mentőtutaj ponyvatetejének csúcsán legalább 12 órás folyamatos működésre képes kézi vezérlésű lámpát kell felszerelni, amelynek fénye éjszaka, tiszta légköri viszonyok mellett legalább 2 mérföldről jól látható. Amennyiben a lámpa villogó fény kibocsátására alkalmas, akkor a 12 órás üzemidejének első 2 órájában percenként legalább ötvenszer kell felvillannia. A lámpát tengervízzel működésbe hozott elemmel vagy szárazelemmel kell táplálni és a ponyvatető felállításakor önműködően be kell kapcsolódnia. Az elemnek a mentőtutaj tárolása során felgyülemlő pára vagy nedvesség behatásától védettnak kell lennie.

*c*) Mentőtutaj belsejében 12 órás folyamatos működésre alkalmas kézi vezérlésű lámpát kell felszerelni, amelynek a ponyvatető felállításakor önműködően be kell kapcsolódnia és fénye elég erős a túlélési útmutató és felszerelés használati utasításának olvasásához.

(7) A merev szerkezetű mentőtutajra felvitt jelölések:

*(i)* a hajó neve és lajstromozási kikötője;

*(ii)* a gyártó neve vagy védjegye;

*(iii)* gyártási sorszám;

*(iv)* a jóváhagyó hatóság neve;

*(v)* befogadóképesség, amelyet bejárati nyílás felett, legalább 100 mm magas és a mentőtutaj színétől elütő színnel felvitt betűkkel és számokkal kell feltüntetni;

*(vi)* SFV;

*(vii)* a felszerelés részét képező túlélési készlet típusa;

*(viii)* a vontatókötél hossza;

*(ix)* a merülési vonal fölötti, jóváhagyott legnagyobb tárolási magasság, az ún. ejtési próba magasság;

*(x)* vízre bocsátási utasítások.

(8) Csónakdaruval vízre bocsátható merev szerkezetű mentőtutaj

A fenti követelmények teljesítésén túl, a jóváhagyott felszereléssel vízre bocsátandó és az emelőhorgon vagy emelőkengyelen függő merev szerkezetű mentőtutajnak, a jóváhagyott terhelhetőségének négyszeresét kitevő terhelést el kell viselnie.

### 23. szabály

#### Mentő vízijármű

(1) Általános követelmények

*a*) Az e szabályban szereplő kivételektől eltekintve, mentő vízijárműnek meg kell felelnie a 17. (1)—17. (7) *d*) szabályokban, valamint a 17. (7) *f*), 17. (7) *g*), 17. (7) *i*), 17. (7) *l*) és a 17 (9) szabályok szerinti követelményeknek.

*b*) Mentő vízijármű szerkezete lehet merev vagy felfújható kivitelű, vagy a két megoldás kombinációja, továbbá

*(i)* legalább 3,8 méter, de legfeljebb 8,5 méter hosszú legyen, kivéve, ha az igazgatás, a hajó méretei vagy más megfontolás alapján rövidebb, de legalább 3,3 méter hosszú Mentő vízijármű használatát jóváhagyja;

*(ii)* alkalmas legyen legalább öt ülő és egy fekvő testhelyzetű személy szállítására, kivéve a 3,8 méternél rövidebb mentő vízijárművet, amelynek a hatóság jóváhagyása szerinti kevesebb személy szállítását kell biztosítania.

*c*) Mentő vízijármű befogadóképességét a hajózási hatóság határozza meg.

*d*) A merev és felfújható szerkezeti elemeket vegyesen tartalmazó mentő vízijárműnek az e szabályzatban foglalt követelményeknek kell megfelelnie.

*e*) Nem kellő orrmagasságú mentő vízijármű orr részét a jármű hosszának 15 százalékával azonos hosszúságban be kell fedni.

*f*) Mentő vízijárműnek manőverképesnek kell lennie legalább 6 csomó sebességig és ezt a sebességet szükség esetén, legalább 4 órán folyamatosan tartania kell.

*g*) Mentő vízijárműnek kellően motorizálnak és manőverezhetőnek kell lennie személyek vízből való kimentéséhez, mentőtutaj tereléséhez, illetve a hajón szállított személyekkel és felszereléssel terhelt legnagyobb mentőtutaj legalább 2 csomós sebességgel történő vontatásához.

*h*) Mentő vízijárművet külső vagy beépített motorral kell felszerelni. Külső motorral felszerelt mentő vízijármű esetén a kormánylapát és a kormány a motor részét képezheti. A 17. (6) *a*) szabály szerinti követelménnyel összeegyeztethetően, mentő vízijármű benzinüzemű külső motorral felszerelhető, amennyiben a motor üzemanyag ellátását tűz és robbanás ellen kellően védett, jóváhagyott üzemanyag rendszerrel és üzemanyagtartállyal épített rendszer biztosítja.

*i*) Mentő vízijárművet mentőtutaj vontatásához alkalmas vontató felszereléssel kell ellátni.

*j*) Mentő vízijárművet a felszerelés tárolására időjárásálló tároló eszközökkel kell felszerelni.

(2) Mentő vízijármű felszerelése

*a*) A mentő vízijármű felszerelését elszabadulás ellen, a más vízijárművekkel való ütközés kivédésére szolgáló és kéznél tartandó csáklyák kivételével, kötéllal, lánccal, szorítobilinccsel vagy egyéb módon biztonságosan rögzíteni kell, vagy a célra rendszeresített tárolóban kell elhelyezni. Felszerelést úgy kell rögzíteni, hogy ne zavarja a vízrebocsátás vagy a hajóra való visszameelés műveletét. Mentő vízijármű felszerelési tárgyainak a lehető legkisebb méretűnek és súlyúnak kell lenniük, illetve lehetőség szerinti összehajtogathatóságukat biztosítani kell.

*b*) Mentő vízijármű felszereléséhez az alábbiak tartoznak:

*(i)* úszóképes, a csendes tengeren való előrehaladásra alkalmas evezők. Evezőhöz evezővilla és csap vagy más megoldású eszköz tartozik. Az evezővillákat és csapokat kötéllal vagy lánccal kell a vízijárműhöz erősíteni;

- (ii) úszóképes szapoly;
- (iii) tájoló, fénykibocsátó bevonatú vagy megvilágítás útján olvashatóvá tett iránytűvel;
- (iv) horgonykötéllal és legalább 10 méter hosszú, kellően erős emelőkötéllal felszerelt viharhorgony;
- (v) a mentő vízijármű orrához és a 17. (7) g) pont szerinti kioldó szerkezethez rögzített, kellően hosszú és erős vontatókötél;
- (vi) úszóképes, az (1) g) pontban foglaltak szerint mentőtutaj vontatására alkalmas, legalább 50 méter hosszú kötél;
- (vii) Morze-jelek adására alkalmas vízmentes elemlámpa, egy készlet tartalék elemmel és egy darab tartalék izzóval, vízzáró dobozba csomagolva;
- (viii) síp vagy azzal egyenértékű hangjelző eszköz;
- (ix) egy elsősegélynyújtó készlet, használat után vízmentesen visszazárható dobozba csomagolva;
- (x) két mentőöv, egyenként legalább 30 méter hosszú, úszóképes kötélhez erősítve;
- (xi) legalább 6 órai üzemelésre alkalmas kereső lámpa, amelynek fényénél éjszaka egy 18 méter hosszú, világos színű tárgyat 180 méteres távolságból észlelni lehet, amely a 6 órai teljes üzemidőből legalább 3 órán át történő folyamatos üzemeltetésre alkalmas;
- (xii) jóváhagyott típusú radar reflektor;
- (xiii) a 26. szabály szerinti termikus védelmet szolgáló eszközök, amelynek mennyiségét a hajó tevékenységi zónájától függően a 9. szabály tartalmazza.
- c) A (2) b) bekezdésben szereplő felszerelésen túl, merev szerkezetű mentő vízijármű felszerelését az alábbiakkal ki kell egészíteni:
- (i) csáklya;
- (ii) egy veder;
- (iii) kés vagy szekerce.
- d) A (2) b) bekezdésben előírt felszerelésen túl, felfújható mentő vízijármű felszerelését az alábbiakkal ki kell egészíteni:
- (i) úszóképes bicska;
- (ii) két szivacs;
- (iii) kézi pumpa;
- (iv) javítókészlet a felfújható jármű sérülésének javításához vízmentes dobozban;
- (v) biztonsági csónak csáklya.
- (3) Felfújható mentő vízijárműre vonatkozó követelmények
- a) A 17. (1) c) és 17. (1) e) szabályokban foglalt követelmények nem vonatkoznak felfújható mentő vízijárműre.
- b) Emelőhorgon vagy emelőkengyelen függő felfújható mentő vízijárműnek
- (i) kellően szilárdnak kell lennie, hogy személyekkel és felszereléssel terhelten vízre lehessen bocsátani és a fedélzetre lehessen emelni; továbbá
- (ii) üzemén kívül helyezett nyomáscsökkentő szelepekkel kellően szilárdnak kell lennie, hogy jóváhagyott terhelhetőségének négyszeresét kitevő terhet  $20\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 3\text{ }^{\circ}\text{C}$  környezeti hőmérsékleten elviselje; illetve

(iii) működőképes nyomáscsökkentő szelepekkel kellően szilárdnak kell lennie, hogy jóváhagyott terhelhetőségének 1,1-szeresét kitevő terhet  $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$  környezeti hőmérséklet mellett elviselje.

c) Felfújható mentő vízijárműnek el kell viselnie a hosszabb ideig tartó külső hatásokat, mint

(i) tengerjáró hajó nyitott fedélzetén történő tárolást;

(ii) 30 napi megszakítás nélküli vízben tartózkodás bármilyen tengeri időjárási körülmények között.

d) Mentő vízijárművön a 17. (9) szabályban foglalt követelmények teljesítésén túl, fel kell tüntetni a gyártási sorszámat, a gyártó nevét vagy védjegyét és a gyártás dátumát.

e) Felfújható mentő vízijármű úszóképességét biztosíthatja egyetlen legalább öt elkülönített és megközelítően azonos térfogatú légkamrára osztott úszótest vagy két egymástól elkülönített úszótest, amelyek egyike sem lehet a két úszótest együttes térfogatának 60%-ánál nagyobb térfogatú. Az úszótestek bármelyikének sérülése esetén, a sértetlenül maradt légkamráknak biztosítaniuk kell a mentő vízijármű jóváhagyott befogadóképességének megfelelő számú, egyenként átlagosan 75 kg tömegű, ültő testhelyzetben lévő személy terhelését a biztonságos oldalmagasságnak a mentő vízijármű teljes kerülete mentén való megtartása mellett.

f) Felfújható mentő vízijármű külső méreteit meghatározó úszók esetén, a jármű befogadóképessége szerinti minden személyre legalább  $0,17\text{ m}^3$  kamratérfogatnak kell jutnia az úszók felfújt állapotában.

g) Légkamrát fel kell szerelni visszacsapó szeleppel a kézi felfújáshoz, valamint a leeresztéséhez szükséges külön szeleppel, illetve biztonsági nyomáscsökkentő szeleppel. A hajózási hatóság jóváhagyhatja a biztonsági nyomáscsökkentő szelep nélküli kivitel.

h) Felfújható mentő vízijármű sérülésnek kitett alját és külső oldalait gumicsíkok felerősítése útján meg kell erősíteni.

i) Amennyiben a mentő vízijármű fara az úszók között farbordával zárul, a farborda nem lehet a mentő vízijármű teljes hosszának 20%-ánál nagyobb távolságban az úszók farfelőli végétől.

j) Az úszók burkolatát a burkolati anyag megkettőzésével kell megerősíteni a mellső és hátsó vontatókötél, valamint a járművön kívül és belül elhelyezett kapaszkodó kötelek rögzítése körzetében.

k) Felfújható mentő vízijárművet mindenkor teljesen felfújt állapotban kell tartani.

#### 24. szabály

##### Mentőmellény

(1) Mentőmellényre vonatkozó általános követelmények

a) Mentőmellény, amelyet 2 másodpercen át lángoló tűz vett körül nem éghet tovább, illetve anyagának megolvadása nem folytatódhat azután, hogy a tűz megszűnik.

b) Mentőmellényszerkezetét úgy kell kialakítani, hogy:

(i) használatának bemutatása után, az oktatáson át-  
esett személy, segítség nélkül egy percen belül képes legyen  
magára öltetni;

(ii) kifordítva is fel lehessen venni, vagy egyértelműen  
csak egy módon lehessen felvenni és ne lehessen helytele-  
nül felöltetni;

(iii) viselete kényelmes legyen;

(iv) tegye lehetővé, hogy viselője sérülés veszélye és a  
mentőmellény elszabadulása nélkül 4,5 méter magasról a  
vízbe ugorhasson.

c) Mentőmellénynek nyugodt, édesvízű közegben megfe-  
lelő felhajtóerőt és stabilitást kell biztosítania ahhoz, hogy:

(i) kimerült, vagy öntudatlan állapotban lévő személy  
száját legalább 120 milliméterre a víz felszíne fölött, testét  
pedig legalább 20°-os, de legfeljebb 50°-os szögben háton  
úszó helyzetben tartsa;

(ii) az öntudatlan állapotban lévő személy testét legfel-  
jebb 5 másodperc alatt bármilyen induló pozícióból olyan  
helyzetbe fordítsa át, hogy szája a víztől távol maradjon.

d) Mentőmellény úszóképessége 24 óra édesvízben töl-  
tött idő után is csak legfeljebb öt százalékkal csökkenhet.

e) Mentőmellénynek biztosítania kell a védett személy  
rövidebb távú úszását és mentőcsónakba való bejutásához  
a szabad mozgását.

f) Mentőmellényhez zsinórral sípot kell erősíteni.

## (2) Felfújható mentőmellény

Felfújható mentőmellénynek meg kell felelnie az (1) be-  
kezdésben foglalt követelményeknek, továbbá legalább két,  
egymástól elkülönített légkamrából kell állnia, valamint

(i) vízbe merüléskor automatikusan fel kell fújódnia,  
továbbá fel kell szerelni olyan eszközzel, mellyel egy kéz  
használatával mellett felfújható és szájjal történő felfújható-  
ságát is biztosítani kell;

(ii) akkor is teljesítse az (1) b), c) és e) bekezdésben  
foglalt követelményeket, ha az egyik légkamra elveszti  
úszóképességét;

(iii) automatikus üzemmódban történő felfújódás ese-  
tén feleljen meg az (1) d) bekezdésben foglalt követelmé-  
nyeknek.

## (3) Mentőmellény lámpa

a) Mentőmellényt jelző fényforrással kell felszerelni,

(i) amelynek fényerőssége legalább 0,75 candela;

(ii) amelynek áramforrása a 0,75 candela fényerősséget  
legalább 8 órán át képes biztosítani;

(iii) amely a mentőmellényre úgy van felszerelve, hogy  
annak felső felét a lehető legnagyobb területen teszi látha-  
tóvá.

b) Amennyiben a (3) a) bekezdésben szereplő fényfor-  
rás villogó lámpa, akkor a fentiekben túl

(i) fel kell szerelni kézi kapcsolóval;

(ii) ne legyen felszerelve a fénysugár fókuszálásához  
szükséges lencsével vagy ívelt fényvetővel;

(iii) legalább 0,75 candela tényleges fényerősséggel per-  
cenként legalább 50 felvillanást biztosítson.

## 25. szabály

### Túlélési vízmentes öltözék

(1) Túlélési vízmentes öltözékre vonatkozó általános  
követelmények

a) Vízálló anyagból kell készíteni és a 24. (1) c) (i)  
szabályban megjelölt úszóképességgel kell rendelkeznie,  
továbbá

(i) külső segítség nélkül, 2 percen belül ki lehessen  
csomagolni és a rendes ruházatra fel lehessen öltetni, vala-  
mint a túlélési vízmentes öltözéknek mentőmellénnyel  
együttes használatát is tegye lehetővé;

(ii) túlélési vízmentes öltözék, amelyet 2 másodpercen  
át lángoló tűz vett körül, nem éghet tovább, illetve anyagá-  
nak megolvadása nem folytatódhat azután, hogy a tűz meg-  
szűnik.

(iii) az arc kivételével az egész testet be kell fednie,  
továbbá akár külön hozzáerősített kesztyű révén a kezét is  
védenie kell;

(iv) kialakítása révén az öltözék a lábra ölthető részében  
rekedt levegő mennyiségét a lehető legalacsonyabb szintre  
korlátozza;

(v) 4,5 méter magasságból történő vízbe ugrás esetén,  
az öltözékbe behatoló víz mennyiségét a lehető legalacso-  
nyabb szintre korlátozza.

b) A 24. szabály követelményeit kielégítő túlélési víz-  
mentes öltözék, mentőmellényként vehető figyelembe.

c) Túlélési vízmentes öltözékre mentőmellényt is le-  
hessen öltetni, amennyiben együttes viselete szükséges és az  
így öltözött személy mozgásszabadságát biztosítsa,

(i) legalább 5 méter hosszú hágcson történő közleke-  
déshez;

(ii) hogy a hajóelhagyási művelet közben rendes köte-  
lezettségének eleget tehessen;

(iii) hogy személye, illetve öltözéke sérülésének veszé-  
lye nélkül ugorhasson 4,5 méter magasságból a vízbe;

(iv) hogy a rövid távú úszást és a mentőcsónakba való  
bejutást ne akadályozza.

d) Úszóképes túlélési vízmentes öltözéket, melyet  
mentőmellény nélküli viselésre terveztek fel kell szerelni a  
24. szabály (3) bekezdésében foglalt követelmények szerin-  
ti fényforrással és a 24. (1) f) szerinti síppal.

e) Túlélési vízmentes öltözékre mentőmellény legyen  
ölthető. Túlélési vízmentes öltözéket viselő személy külső  
segítség nélkül ölthesse fel a mentőmellényt.

(2) Túlélési vízmentes öltözékre vonatkozó hőszigetel-  
ési követelmények

a) Hőszigetelést nem biztosító anyagból készült

(i) túlélési vízmentes öltözéken jelezni kell, hogy csak  
meleg ruházattal együtt használható;

(ii) túlélési vízmentes öltözéknek mentőmellénnyel és  
meleg ruházattal való együttes viselése esetén elegendő  
hőszigetelést kell biztosítania ahhoz, hogy 4,5 méter ma-  
gasból történő vízbe ugrást követően a csendesen áramló,

+5 °C hőmérsékletű vízben 1 órán át tartózkodó személy testhőmérséklete legfeljebb 2 °C-kal csökkenjen.

b) Az egyetlen darabból, a külső részétől elválaszthatatlan hőszigetelő anyagból készült túlélési vízmentes öltözőknek mentőmellénnyel való együttes viselésekor elegendő hőszigetelést kell biztosítani ahhoz, hogy 4,5 méter magasból történő vízbe ugrást követően a csendes áramló, 0 °C és +2 °C közötti hőmérsékletű vízben 6 órán át tartózkodó személy testhőmérséklete legfeljebb 2 °C-kal csökkenjen.

c) Túlélési vízmentes öltözőkben, 1 órát + 5 °C hőmérsékletű vízben töltött személynek, az öltözőkhez tartozó kézvédő viselése mellett képesnek kell lennie ceruza kézbe vételére és ceruzával történő írásra.

(3) Úszóképességre vonatkozó követelmények

A 24. szabályban foglalt követelményeknek megfelelő túlélési vízmentes öltözőket vagy más túlélési vízmentes öltözőket és mentőmellényt együttesen viselő személynek édesvízben, 5 másodpercen belül képesnek kell lennie a vízben fekvő helyzetből arccal felfelé néző testtartást felvenni.

#### 26. szabály

##### *Hőszigetelő túlélési vízmentes öltözők*

(1) Hőszigetelő túlélési vízmentes öltözők hővezető képességének kevesebbnek kell lennie 0,25 W/(méter-Kelvin)-nél, melynek révén hőszigetelő túlélési vízmentes öltözőket viselő személy testéből a kisugárzás és párolgás révén adódó hővesztésget csökkentenie kell.

(2) Hőszigetelő túlélési vízmentes öltözőknek

(i) az arc kivételével fednie kell a mentőmellényt viselő személy egész testét, valamint kezét, az utóbbi védelmére az öltözőkhez tartósan hozzáerősített külön kesztyű is elfogadható;

(ii) biztosítani kell mentőcsónakban vagy mentő vízijárműben, külső segítség nélkül történő használatba vételét;

(iii) biztosítani kell, hogy vízben tartózkodó személy 2 percen belül levehesse, ha az úszásban akadályozza.

(3) A termikus védelem segédeszköze megfelelően funkcionál a —30—20 °C közötti hőmérsékleti tartományban.

#### 27. szabály

##### *Mentőöv*

(1) A mentőöv

(i) külső átmérője nem nagyobb 800 mm-nél, míg belső átmérője legalább 400 mm;

(ii) eredendően úszóképes anyagokból készüljön, de nem készülhet sás, parafa nyersedék vagy parafa granulátum

vagy bármilyen más granulált anyag felhasználásával, vagy felfújható légkamra alkalmazásával;

(iii) mentőövnek legalább 14,5 kilogramm tömegű vasból készült terhet édesvízben 24 órán keresztül úszó állapotban kell tartania;

(iv) saját tömege legalább 2,5 kilogramm legyen;

(v) amelyet 2 másodpercen át lángoló tűz vett körül, nem éghet tovább, illetve anyagának megolvadása nem folytatódhat azután, hogy a tűz megszűnik;

(vi) vízbe dobható abból a magasságból, amely a mentőöv tárolási helye és a terheletlen hajó vízvonala között mérhető vagy 30 méter magasból, ha ez a nagyobb érték, anélkül, hogy ez veszélyeztetné a mentőöv vagy a hozzá erősített tartozékok használhatóságát;

(vii) legalább 4 kilogramm súlyúnak kell lennie az önműködő füstjelzőt, illetve az önműködő jelző fényforrást működésbe hozó gyorskioldó működtetéséhez, amennyiben rendeltetése szerint a mentőöv ezek valamelyikével fel van szerelve;

(viii) legalább 9,5 milliméter átmérőjű és a mentőöv külső átmérőjének legalább négyszeresét kitevő hosszúságú kapaszkodókelet kell négy egymástól egyenlő távolságban lévő ponton a mentőövhez erősíteni úgy, hogy a rögzítések között lazán ívelő kapaszkodót képezzen.

(2) A mentőöv önműködő jelző fényforrása

A 10. (2) szabályban szereplő önműködő fényforrás:

(i) a víz hatása ellenére maradjon működőképese;

(ii) a víz felszíne felett minden irányban legalább 2 candela erősségű folyamatos fényt bocsásson ki, vagy hasonló fényerősséggel percenként legalább 50 felvillanást adjon;

(iii) az (ii) pont szerinti időtartamú és erősségű fény kibocsátását biztosító áramforrással legyen felszerelve;

(iv) legyen ellenálló az (1) (vi) pontban szereplő ejtési próba igénybevételével szemben.

(3) A mentőöv önműködő füstjelző készüléke

A 10. (3) szabály szerinti önműködő füstjelző készülék

(i) nyugodt tengeren úszó állapotban, legyen alkalmas különösen jól észlelhető színű füst legalább 15 percen át tartó, egyenletes ütemű kibocsátására;

(ii) a füstjelzés kibocsátása során nem lobbanhat lángra és nem gyulladhat be robbanásszerűen sem;

(iii) a víz hatására nem válhat alkalmatlanná a füstjelzés kibocsátására;

(iv) a víz alá merült állapotában legalább 10 másodpercen keresztül folytatódnia kell a füst kibocsátásának;

(v) ellenálló az (1) (vi) pontban szereplő ejtési próba igénybevételével szemben.

(4) Úszóképes mentőkötél

A 10. (4) szabály szerinti úszóképes mentőkötél

(i) ne legyen hajlamos a csomósodásra;

(ii) legalább 8 milliméter átmérőjű legyen;

(iii) szakítószilárdsága legalább 5 kN legyen.

## 28. szabály

*Mentőkötél vető berendezés*

## (1) Mentőkötél vető berendezés

(i) legyen alkalmas mentőkötél elfogadható pontosságú célzott kivetésére;

(ii) legalább 4, a mentőkötélet csendes időben legalább 230 méter távolságra eljuttatni alkalmas töltettel legyen felszerelve;

(iii) legalább 4, egyenként legalább 2 kN szakítószilárdságú, kivetésre kész kötéllel legyen felszerelve;

(iv) használatához ábrákkal alátámasztott használati utasítást kell mellékelni.

(2) Rakétapisztolyból kilőhető fényjelző rakétát, illetve rakétával integrált vetőkötélet vízmentes dobozban kell tartani. Mindezen túl rakétapisztolyt, vetőkötélet és a rakétákat az indításhoz szükséges eszközökkel együtt időjárásálló dobozban kell tartani.

## 29. szabály

*Ejtőernyős jelző rakéta*

## (1) Ejtőernyős jelző rakéta

(i) tárolása vízmentes dobozban történik;

(ii) dobozának felületén a jelző rakéta használatát ismertető használati utasítást kell elhelyezni;

(iii) beépített indító készülékkel rendelkezzen;

(iv) használata, a dobozt tartó és a használati utasítás szerint eljáró személy számára nem lehet kényelmetlen.

(2) Függőleges irányú kilövés esetén a rakétának legalább 300 méter magasságba kell feljutnia. A röppálya csúcán vagy annak közelében a rakéta ejtőernyős jelző fáklyát bocsát ki, amelynek

(i) ragyogó vörös fényt kell kibocsátania;

(ii) égése egyenletes legyen legalább 30 000 candela erősségű fény kibocsátása mellett;

(iii) fénykibocsátása legalább 40 másodperc tartósságú;

(iv) ereszkedési sebessége nem lehet több 5 méter/másodpercnél;

(v) működése nem károsíthatja sem az ejtőernyőt, sem annak tartozékait.

## 30. szabály

*Kézi jelzőfáklya*

## (1) Kézi jelzőfáklya

(i) tárolása vízmentes dobozban történjen;

(ii) dobozának felületén a kézi jelzőfáklya használatát ismertető használati utasítást kell elhelyezni;

(iii) saját, beépített gyújtókészülékkel rendelkezzen;

(iv) használata, a dobozt tartó és a használati utasítás szerint eljáró személy számára nem lehet kényelmetlen és fáklyából kipattanó égő, illetve izzó részecskék nem veszélyeztethetik a mentő jármű épségét.

## (2) Kézi jelzőfáklyának

(i) ragyogó vörös fényt kell kibocsátania;

(ii) fénykibocsátásának egyenletesnek és legalább 15 000 candela erősségűnek kell lennie;

(iii) fénykibocsátása legalább 1 percig tartson;

(iv) működésének folyamata akkor sem szakadhat meg, ha működése közben 10 másodpercre 100 milliméter mélységben a víz alá kerül.

## 31. szabály

*Úszó füstjelző*

## (1) Úszó füstjelző

(i) tárolása vízmentes dobozban történjen;

(ii) használati utasítás szerinti működtetése esetén robbanásmentes üzemmű legyen;

(iii) dobozának felületén az úszó füstjelző használatát ismertető használati utasítást kell elhelyezni.

## (2) Úszó füstjelző

(i) füstkibocsátásának, nyugodt tenger felszínén legalább 3 percen át egyenletesnek kell lennie;

(ii) a füstjelzés kibocsátása során lánggra nem lobbanhat;

(iii) vízben nem ázhat át;

(iv) működése nem szakadhat meg, ha működése közben 10 másodpercre 100 milliméterre a víz alá merül.

## 32. szabály

*Vízrebocsátási és hajóelhagyási felszerelés*

## (1) Általános követelmények

a) Vízrebocsátási felszerelést, a vízrebocsátáshoz és a hajófedélzetre történő visszaemeléshez szükséges felszereléseivel együtt úgy kell elhelyezni a hajón, hogy az általuk kiszolgált és teljesen felszerelt túlélési járművet, illetve mentő vízijárművet legalább 10°-os trimmig és 20°-os oldaldőlésig biztonságosan vízre lehessen bocsátani

(i) személyekkel terhelten, illetve akkor is;

(ii) ha a túlélési járműben, illetve mentő vízijárműben személyek nem tartózkodnak.

b) Vízrebocsátási felszerelés működésének a hajó energiaellátó rendszereitől függetlenül, a nehézkedés vagy a helyzeti energia elvén kell működnie és egyaránt biztosítania kell terhelten és terheletlen túlélési jármű, illetve a mentő vízijármű vízrebocsátását.

c) Vízrebocsátási felszerelés működtetéséhez legyen elegendő egy személy, továbbá legyen egyaránt működésbe



hozható hajófedélzeti vezérlő állásból és a túlélési járműből, illetve mentő vízijárműből úgy, hogy a hajófedélzeti vezérlő állásban lévő személy számára, a művelet során, a túlélési járműnek, illetve mentő vízijárműnek folyamatosan láthatónak kell maradnia.

d) Vízrebocsátási felszerelés legyen alacsony karbantartásigényű. Karbantartást igénylő elemei legyenek könnyen hozzáférhetőek és egyszerűen karbantarthatók.

e) Vízrebocsátási felszerelés csörlőberendezésének féke

(i) tartsa meg statikus terhelési próba során a legnagyobb üzemi terhelés legalább másfélszeresét kitevő terhet.

(ii) a legnagyobb vízrebocsátási sebesség mellett, dinamikus terhelési próba során, tartsa meg a legnagyobb üzemi terhelés legalább 1,1-szeresét kitevő terhet;

f) Vízrebocsátási felszerelés csörlőberendezésének fékén kívüli egyéb berendezés és tartozékainak, statikus terhelési próba során, a legnagyobb üzemi terhelés legalább 1,2-szeresét kitevő terhelést kell biztonságosan megtartaniuk.

g) Vízrebocsátási felszerelés csigái, kötelei, csillapító szemei, csatoló szemei, rögzítői és egyéb szerelvényei anyagának megválasztásakor a szerkezetre ható, biztonsági tényezővel növelt üzemi terhelést kell alapul venni. Tervezéskor, a vízrebocsátási felszerelés részét képező daru és csörlő esetében legalább 4,5-es, illetve a kötelek, függesztő láncok, csatoló szemek és csigák esetében 6-os biztonsági tényezőt kell alkalmazni.

h) Vízrebocsátási felszerelésnek jégképződés esetén is működőképesnek kell lennie.

i) Vízrebocsátási felszerelésnek alkalmasnak kell lennie a személyekkel terhelt mentőcsónak fedélzetre történő visszamelésére.

j) Vízrebocsátási felszerelés, a 20. (4) b) és 17. (3) a) szabály szerinti követelményekkel összhangban, tegye lehetővé a mentőcsónakba való biztonságos beszállást.

(2) Kötélzettel és csörlővel működő vízrebocsátási felszerelés

a) Kötélzetben csavarodás- és korrózióálló acélkötelek kell alkalmazni.

b) Többdobos csörlővel működő, kiegyenlítő berendezés nélküli vízrebocsátási felszerelés esetén, a kötélet megfelelő vezetése útján biztosítani kell, hogy az azonos sebességgel forgó dobok a kötelek vízrebocsátási, illetve fedélzetre emelési művelet során, azonos ütemben csévéljék.

c) Mentő vízijármű vízrebocsátási felszerelését olyan teljesítményű csörlőmotorral kell ellátni, hogy a személyekkel és felszereléssel terhelt mentő vízijármű fedélzetre emelését biztosítsa.

d) Túlélési jármű, illetve mentő vízijármű fedélzetre emeléséhez kézi hajtású berendezést is fel kell szerelni. Túlélési jármű, illetve mentő vízijármű vízrebocsátási felszerelésének gépi hajtású csörlőjét működtetve, a kézi hajtású csörlő forgató karja, illetve forgató kereke nem jöhet mozgásba.

e) Gépi működtetéssel helyére emelhető csónakdaru gémjét a kötélet vagy a darugém túlterhelésének megelő-

zésére a tápáramot megszakító végállás kapcsolóval kell felszerelni.

f) Túlélési jármű, illetve mentő vízijármű jóváhagyott, legkisebb vízrebocsátási sebessége az alábbi képlettel határozható meg:

$$S = 0,4 + (0,02 \times H)$$

ahol:

S = a leeresztés sebessége, méter/sec

H = a csónakdaru gémjének csúcsától a hajó terheletlen állapota melletti merülési vonalig adódó, méterben kifejezett magasság.

g) A jóváhagyott legnagyobb vízrebocsátási sebességet a műszaki termékek megfelelőségét vizsgáló, ellenőrző és tanúsító kijelölt szervezet állapítja meg, melynek során figyelembe kell venni a túlélési jármű, illetve mentő vízijármű szerkezeti kialakítását, a járművön tartózkodók túlzott erőhatásoktól való védelmét, továbbá a vízrebocsátási felszerelés terhelhetőségét, különös tekintettel az esetleges vészleállítás esetén fellépő tehetetlenségi terhelésre. Vízrebocsátási felszerelést, a vízrebocsátás sebességét határoló berendezéssel kell felszerelni.

h) Mentő vízijármű vízre bocsátására szolgáló felszerelésnek alkalmasnak kell lennie a személyekkel és felszereléssel terhelt mentő vízijármű legalább 0,3 m/sec sebességgel történő fedélzetre emelésére.

i) Túlélési jármű, illetve mentő vízijármű vízrebocsátási felszerelését a személyekkel és felszereléssel terhelt túlélési jármű, illetve mentő vízijármű vízrebocsátásának megszakítására alkalmas fékberendezéssel kell ellátni, amely alkalmas arra, hogy a túlélési járművet, illetve mentő vízijárművet a függő helyzetben biztonságosan megtartsa. A fékberendezést típusától függően az olaj és a víz hatásától védeni kell.

j) Kézi működtetésű fék alapállása a behúzott állapot, amely csak a kezelő személy célirányos közreműködésével hozható más helyzetbe.

(3) Felúszásos vízrebocsátás

Vízrebocsátási felszereléssel is vízre bocsátható, felúszásos vízrebocsátásra kialakított túlélési járműnek a tárolási helyéről — szükség esetén — önműködően kell kiszabadulnia.

(4) Szabadesés elvén működő vízrebocsátás

Szabadesés elvén működő vízrebocsátó felszerelésnek, az (1) bekezdésben foglalt követelményeken túl, az alábbi követelményeknek is meg kell felelnie:

(i) biztosítsa a személyek túlzott erőhatásoktól való mentesítését;

(ii) megfelelő lejtésű és kellő hosszúságú, merev szerkezetű sólyával épüljön, hogy a túlélési jármű kellő gyorsasággal hagyhassa el a hajót;

(iii) hatékony korrózióvédelme legyen és úgy kell kialakítani, hogy a vízrebocsátás közben szikrázás ne keletkezzen, illetve a súrlódás keltette hő tűzet ne okozhasson.

## (5) Evakuációs csúszdával történő vízre bocsátás

Evakuációs csúszdával működő vízre bocsátó felszerelésnek, az (1) bekezdés szerinti követelményeken túl, az alábbi követelményeknek is meg kell felelnie:

(i) üzemeltetése egy személy közreműködése útján biztosítható legyen;

(ii) erős szélben és viharos tengeren is használhatónak kell lennie.

## (6) Vízre bocsátó felszerelés mentőtutajhoz

Mentőtutaj vízre bocsátására alkalmas felszerelésnek, a gravitációs darura, a mentőtutaj tárolási helyén történő beszállásra és a mentőtutaj terhelt állapotban történő fedélzetre visszaemelésére vonatkozó követelmények kivételével, az (1) és (2) bekezdésben foglalt követelményeknek kell megfelelnie. A vízre bocsátó felszerelés tegye elkerülhetővé a mentőtutaj túl korai leoldását a leeresztés során, illetve biztosítsa a mentőtutaj leoldását, amint a mentőtutaj a vízben van.

## (7) Beszálló hágcsok

a) Hágcsok a biztonságos mászáshoz kapaszkodó fogantyúkkal kell felszerelni.

## b) A hágcso fokai:

(i) csomótól, szálkától, éles kiszögelésektől és egyenlenségektől mentes, sima felületűre megmunkált keményfából vagy egyéb egyenértékű tulajdonságokkal rendelkező anyagból kell készíteni;

(ii) felületét, hosszirányú rovátkázással vagy jóváhagyott csúszásgátló bevonat felvitelével csúszásmentesíteni kell;

(iii) legalább 480 mm hosszúak, 115 mm szélesek és a bevonat nélkül legalább 25 mm vastagok legyenek;

(iv) a fokok egymástól legalább 300, illetve legfeljebb 380 mm-re, egyenlő távolságban legyenek, továbbá használat közben vízszintes helyzetüket meg kell tartaniuk.

c) A hágcso oldalsó tartóköteleit mindkét oldalon két szál, egyenként legalább 65 mm körkerületű, teljes hosszban toldástól mentes, fedetlen manila kötélből kell készíteni. Más anyagú, a manila kötéllel szakítószilárdság, időjárás állóság, nyúlás állóság és fogás biztonság tekintetében egyenértékű kötél is felhasználható. A kötélvégeket a fonat kibomlása ellen biztosítani kell.

## VIII. Fejezet

VÉSZHELYZETI TEENDŐK, RIASZTÁSI TERV  
ÉS MENTÉSI GYAKORLATOK

## 1. szabály

## Alkalmazási kör

Az e fejezetben foglalt szabályok a 24 méteres és annál hosszabb új és meglévő hajókra vonatkoznak.

## 2. szabály

Vészhelyzeti riasztási rendszer, riasztási terv  
és vészhelyzeti utasítások

(1) Vészhelyzeti riasztás esetén a riasztási rendszernek az általánosan elfogadott riasztási jelet kell adnia, azaz egyidejűleg a hajókörttel vagy szirénával és a hajó fő áramforrásáról és a IV/17. szabályban előírt tartalék áramforrásról egyaránt működtethető elektromos vészjelző csengővel, vagy vészjelző dudával hét, vagy annál több rövid és egyhosszú hangjelet kell többször ismételve megszólaltatni.

(2) Hajón a vészhelyzeti teendőket tartalmazó utasítást kell tartani, amely a hajón szolgáló személyzet tagjai számára egyénre szabottan tartalmazza a vészhelyzeti teendőket.

(3) Riasztási tervet, amelyet a továbbiakban ismertetésre kerülő tartalommal kell összeállítani, a kormányállásban, a gépházban és a személyzeti lakótérben, valamint egyéb, a hajón lévő helyeken ki kell függeszteni.

(4) Riasztási tervben ismertetni kell az általános vészhelyzeti riasztás (1) jelzéseit, valamint a személyzet tagjainak teendőit a riasztási jelzést megszólaltatását követően. A riasztási tervnek tartalmaznia kell a hajó elhagyására felszólító parancs kiadásának módját.

(5) Riasztási terv a hajón szolgáló személyzet tagjai számára egyénre szabottan tartalmazza az alábbiakat érintően meghatározott vészhelyzeti teendőket:

a) vízmentes ajtók, tűzmentes ajtók, szelepek, tolozárak, fedélzeti lefolyók, oldalsó fedélzeti nyílások, testablakok, felülvilágító ablakok és szellőzők, ökörszemek és egyéb nyílások bezárása;

b) a túlélési jármű és a túlélési célú eszközök használatba vétele;

c) a túlélési jármű előkészítése és vízre bocsátása;

d) egyéb túlélési célú felszerelés előkészítését;

e) a hírközlési felszerelések használatát;

f) a hajótűz oltására szervezett csoportok összetételét.

(6) A 45 méternél rövidebb hajók esetében az igazgatás enyhítheti az (5) bekezdésben szereplő követelményeket, ha a személyzet kis létszáma miatt külön riasztási terv készítése mellőzhető.

(7) Riasztási tervnek tartalmaznia kell, mely tiszték feladata a túlélési célú és a tűzoltó eszközök karbantartásának felügyelete.

(8) Riasztási tervnek tartalmaznia kell a vészhelyzetben kulcsfontosságú szerepet betöltő személyek helyettesítési rendjét, amennyiben ezek cselekvésképtelenné válnak, figyelembe véve, hogy a különböző típusú vészhelyzetek eltérő jellegű intézkedések megtételét követelik meg.

(9) Riasztási tervet a hajó tengerre indulása előtt kell összeállítani. Amennyiben, a riasztási terv elkészültét követően, a hajó személyzetének összetételében változás

történik, a parancsnoknak a változásokat a tervben át kell vezetnie, illetve új riasztási tervet kell készítenie.

### 3. szabály

#### *Hajóelhagyási művelet oktatása és gyakorlása*

a) A személyzetnek havonta legalább egy hajóelhagyási, és egy tűzoltási oktatást és gyakorlatot kell tartani. A 45 méternél rövidebb hajók esetében az igazgatás, az oktatás és a gyakorlat gyakoriságát háromhavonkénti legalább egy alkalomra is módosíthatja. Kikötő elhagyását követő 24 órán belül oktatást és gyakorlatot kell tartani, ha a személyzet több mint 25%-a az adott hajón nem vett részt a korábbi riasztási tervnek megfelelő hajóelhagyási és egy tűzoltási gyakorlaton. Az igazgatás egyéb, ezzel egyenértékű felkészítést biztosító programot is jóváhagyhat, amennyiben az adott hajón a biztonság követelményei teljesülnek.

b) Hajóelhagyási oktatásnak és gyakorlatnak az alábbi feladatokat kell tartalmaznia:

(i) a személyzetnek a riasztási terv szerinti vészhelyzeti posztokra való vezénylése az általános vészhelyzeti riasztójel megszólaltatásával, a hajóelhagyási művelet riasztási tervben rögzített rendjének gyakorlása céljából;

(ii) a vészhelyzeti posztok jelentés adása és felkészülés a riasztási tervben leírt feladatok végrehajtására;

(iii) a személyzet öltözékének ellenőrzése;

(iv) a mentőmellény helyes viseletének ellenőrzése;

(v) a vízre bocsátáshoz szükséges előkészületeket követően, legalább egy mentőcsónak vízre tétele;

(vi) a mentőcsónak motorjának beindítása és járatása;

(vii) a mentőtutajok vízre bocsátására szolgáló daruk működtetése.

c) Tűzoltási gyakorlat során gondoskodni kell az alábbi feladatok végrehajtásáról:

(i) jelentkezés a szolgálati helyen és felkészülés a riasztási tervben előírt feladatok végrehajtására;

(ii) legalább egy tűzoltó szivattyú beindítása és legalább két előírásos vízszugár fecskendő használata a rendszer üzemképességének ellenőrzése céljából;

(iii) a tűzoltó öltözékek és a személyi túlélési felszerelések ellenőrzése;

(iv) a hírközlési felszerelés üzemképességének ellenőrzése;

(v) a vízmentes és a tűzmentes ajtók, a tűzelfojtási eszközök és menekülési felszerelés ellenőrzése;

(vi) a hajóelhagyási eszközök ellenőrzése.

d) Az egymást követő gyakorlatok során törekedni kell arra, hogy a b) (v) pont szerinti műveletben a hajónak mindig más mentőcsónakját tegye vízre a személyzet.

e) Amennyire lehetséges, a különböző gyakorlatokhoz a valós vészhelyzetet utánzó körülményeket kell teremteni.

f) Háromhavonta legalább egyszer, mentőcsónakot a riasztási terv szerinti személyzettel terhelten kell vízre bo-

csátani és a gyakorlatot a mentőcsónak tengeri manőverezésével kell egybekötni.

g) Mentő vízijárművet, amely mentőcsónakként is alkalmazható, lehetőleg havonta, de nem ritkábban mint háromhavonta egyszer, a riasztási terv szerinti személyzettel terhelten vízre kell bocsátani és a gyakorlatot a mentő vízijármű tengeri manőverezésével kell egybekötni.

h) Menetben lévő hajón mentőcsónak vagy mentő vízijármű vízre bocsátási gyakorlatát a veszély csökkentése érdekében, védett vízterületen és a gyakorlatok irányításában jártas tiszt felügyelete alatt kell megtartani.

i) Hajóelhagyási gyakorlat során a vészhelyzeti világítást, ellenőrző üzemeltetés céljából be kell kapcsolni.

j) Vészhelyzeti gyakorlatot a hajó számára a szabályok szerinti felszerelés figyelembevételével kell végrehajtani. Amennyiben a hajón a szabályok szerint megkövetelt túlélési felszerelésen felül további túlélési célú felszerelés van, a gyakorlatok során ezeknek a felszereléseknek a használatát is gyakoroltatni kell.

#### (2) Hajón történő képzés és oktatás

a) Személyzet tagját a hajóra történő érkezését követő két héten belül ki kell képezni a hajó túlélési felszerelésének, ideértve a túlélési jármű felszereléseit is, használatára. A hajón rendszeres időszakonként ismételt szolgálatot teljesítő személy esetén a kiképzést a személynek a hajóra történő első behajózását követő két héten belül kell meg-ejteni.

b) A hajó túlélési célú felszerelésének használatát ismertető oktatást a gyakorlatokkal azonos időszakonként kell elvégezni. A hajó valamely meghatározott túlélési célú rendszerének ismertetése céljából külön oktatás is szervezhető, de a hajó teljes túlélési célú felszerelésének ismertetését felölelő oktatási programot két hónapon belül kell elvégezni. Személyzet tagjának, egyebek között, az alábbiakra kiterjedő oktatásban kell részesülnie:

(i) felfújható mentőtutaj kezelése és használata, ideértve a szögelt talpú cipő vagy éles tárgy használatával kapcsolatos veszélyre való figyelemfelhívást;

(ii) a hipotermia jelensége, elsősegélynyújtás hipotermia esetén és más esetekben;

(iii) a hajó túlélési célú eszközeinek szélsőséges időjárási körülmények között történő használatára vonatkozó ismeretek.

c) Daruval vízre bocsátható mentőtutajjal felszerelt hajón, a mentőtutaj használatát négyhavonta legalább egy alkalommal oktatás keretében ismertetni kell. A gyakorlat terjedjen ki a mentőtutaj felfújására és vízre bocsátására. Az oktatás keretében, a hajó túlélési célú felszerelésének részét nem képező, oktatási célú és oktatási célú tárgyként feltűnően megjelölt mentőtutaj használata engedélyezett.

#### (3) Napló vezetése

Riasztási terv szerinti hajóelhagyási és tűzoltási gyakorlatot, más túlélési felszereléssel folytatott gyakorlatot és oktatást az igazgatás előírása szerint naplóba be kell je-

gyezni. Részben vagy nem a meghatározott naptári esedékség szerint végrehajtott riasztásról, gyakorlatról, vagy oktatásról, a körülmények és a ténylegesen végrehajtott művelet pontos leírásával kell a naplóba bejegyzést megtenni.

(4) Oktatás tananyaga

a) Az oktatások tananyagát személyzeti étkezőben és pihenő helyiségben vagy a kabinokban a személyzet számára hozzáférhetően kell tartani. Az oktatás tananyaga, amely lehet többkötetes is, érthető fogalmazásban és ábrákkal bemutatva tartalmazza a hajón található életmentési célú eszközök és a túlélési módszerek ismertetését. Könyv formában közreadott oktatási anyag helyett audiovizuális oktató program is használható. Az oktatási anyagnak az alábbiak ismertetésére kell kitérnie:

- (i) mentőmellény és túlélési öltözék helyes használata;
  - (ii) gyülekezés riasztási poszton;
  - (iii) beszállás túlélési járműbe, illetve mentő vízijárműbe, vízre bocsátás és jármű elmanőverezése a hajótól;
  - (iv) vízrebocsátás végrehajtása túlélési jármű belsejéből;
  - (v) vízrebocsátó eszközről való kioldás;
  - (vi) védőfelszerelés használata vízre bocsátás helyszínén;
  - (vii) vízrebocsátás helyszínének megvilágítása;
  - (viii) túlélési célú felszerelés használata;
  - (ix) felkutatási célú felszerelés használata;
  - (x) ábrákkal kiegészített ismertető a túlélési célú hírközlési eszközök használatáról;
  - (xi) viharhorgony használata;
  - (xii) motor és tartozékainak használata;
  - (xiii) túlélési jármű és mentő vízijármű visszamelve a hajóra, eltárolása és rögzítése;
  - (xiv) környezeti feltételekből származó veszélyek, meleg öltözék szükségessége;
  - (xv) túlélési jármű felszerelésének értő használata a túlélés érdekében;
  - (xvi) mentés tengerből, beleértve a helikopteres mentés felszereléseinek (heveder, kosár, hordágy), továbbá zsákos mentőöv, parti telepítésű mentési célú eszközök és mentőkötél vető berendezés használata;
  - (xvii) a riasztási tervben szereplő egyéb feladatok és vészhelyzeti utasítás;
  - (xviii) útmutató a túlélési célú eszközök szükséghelyzeti javításához.
- b) 45 méternél rövidebb hajó esetén az igazgatás az a) pontban foglaltakhoz képest csökkentett követelményszint teljesítését engedélyezheti, de a biztonság érdekében megfelelően összeállított útmutatót kell a hajón tartani.

#### 4. szabály

##### Vészhelyzeti eljárások oktatása

Vészhelyzeti teendők elsajátítására a személyzet számára oktatást kell tartani. Az oktatás keretében az alábbi ismeretek elsajátítását kell biztosítani:

a) Vészhelyzetek típusai, mint összeütközés, tűz, süllyedés és mások.

b) Hajón elhelyezett túlélési és mentési célú eszközök.

c) Túlélési módszerek pontos alkalmazásának fontossága.

d) Az oktatás és a gyakorlatok fontossága.

e) Veszélyhelyzetre való felkészültség fontossága és az alábbiak folyamatos tudatosítása:

(i) a riasztási terv ismerete, különös tekintettel:

— a személyzet egyes tagjaira szabott vészhelyzeti feladatok,

— a személyzet egyes tagjai által elfoglalandó vészhelyzeti hely,

— túlélési járműhöz vagy a tűzoltó állomásokhoz hívó vészhelyzeti jelzések;

(ii) a saját mentőmellény és a tartalék mentőmellények helye;

(iii) a tűzriasztás vezérlő eszközeinek a helye;

(iv) menekülés eszközei;

(v) a pánik következményei.

f) Hajóról vagy túlélési járműből történő helikopteres mentés.

g) Túlélési járműhöz történő riasztás esetén teendők, beleértve:

(i) a megfelelő öltözék felvételét;

(ii) a mentőmellény felvételét; és

(iii) további védőeszközök, takarók összegyűjtése a rendelkezésre álló idő függvényében.

h) A hajó elhagyása esetén teendő intézkedések, mint

(i) túlélési járműbe történő beszállás a hajóról, vagy a tengerből; és

(ii) tengerbe történő ugrás a vízbe érkezéssel járó sérülés kockázatának csökkentése érdekében.

i) A vízben tartózkodás során teendő intézkedések, mint

(i) a túlélés esélyének növelése:

— tűzzel, vagy olajjal borított víz felszínén,

— hideg környezetben, és

— cápák közelségében;

(ii) felborult mentőcsónak felegyenesítése.

j) A mentőcsónak fedélzetén tartózkodók teendői, mint

(i) a túlélési járművel való gyors eltávolodás a hajótól;

(ii) védekezés a hideg vagy a szélsőségesen magas hőmérséklet ellen;

(iii) viharhorgony használata;

(iv) figyelőszolgálat megszervezése;

(v) túlélők kimentése és gondozása;

(vi) a mások általi felfedezés elősegítése;

(vii) túlélési jármű felszerelésének ellenőrzése és helyes használata; és

(viii) a vészhelyzeti helyszín közelében maradás.

k) A túlélőket fenyegető elsődleges veszélyek és a túlélési módszerei, mint

- (i) a hideg éghajlat alatti teendők;
- (ii) a trópusi éghajlat alatti teendők;
- (iii) a tűz nap, a szél, eső és a tenger hatásai;
- (iv) megfelelő ruházat viselésének fontossága;
- (v) védelmi célú intézkedések a mentőcsónakban;
- (vi) a vízbe merülés és a hipotermia hatása;
- (vii) a dehidratálódás veszélyének elkerülése;
- (viii) védekezés a tengeribetegség ellen;
- (ix) táplálék- és folyadékbevitel;
- (x) a tengervíz fogyasztásának hatása;
- (xi) a túlélők mások által történő felfedezése elősegítésének eszközei; és
- (xii) a fegyelem és a tudatos cselekvés megtartásának fontossága.

l) A tűzoltással kapcsolatosan teendő intézkedések:

- (i) tűzoltó tömlők használata különböző fecskendővel;
- (ii) a tűzoltó készülékek használata;
- (iii) a tűzmentes nyílászárók helyének ismerete; és
- (iv) a légzőkészülékek használata.

## IX. Fejezet

### RÁDIÓHÍRKÖZLÉS

#### „A” RÉSZ — ALKALMAZÁS ÉS FOGALMI MEGHATÁROZÁSOK

##### 1. szabály

##### Alkalmazás

(1) E fejezet szabályai az új, valamint a meglévő 24 méter és annál hosszabb új hajóra alkalmazandók.

(2) Bajba jutott hajó, túlélési jármű vagy személy bármilyen a rendelkezésére álló, akár az e fejezet szabályaiban foglalt követelményektől eltérő eszközt is felhasználhat arra, hogy felhívja magára a figyelmet, tudassa földrajzi helyzetét és segítséget kapjon.

##### 2. szabály

##### Szakkifejezések és fogalmi meghatározások

(1) E fejezetben a más jogszabállyal<sup>4</sup> kihirdetett SOLAS 1974/1978 Egyezmény mellékletének Rádióhírközlés című IV. fejezetében foglalt fogalom meghatározásokat kell alkalmazni.

<sup>4</sup> Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi Jegyzőkönyv („SOLAS 1974/1978.”) mellékleteinek kihirdetéséről szóló 35/2001. (X. 12.) KöViM rendelet.

(2) E fejezetben a más jogszabállyal kihirdetett SOLAS 1974/1978 Egyezmény mellékletének Rádióhírközlés című IV. fejezetében foglalt fogalomtól eltérő fogalmat, melyet e fejezet használ, és amely a Rádió Szabályzatban, illetve a tengeri felkutatásról és mentésről szóló 1979. évi Nemzetközi egyezményben (SAR) került meghatározásra, azzal a jelentéssel kell használni, amely a Rádió Szabályzatban, illetve a más jogszabállyal kihirdetett SAR Egyezményben szerepel.

##### 3. szabály

##### Mentesítés

(1) Mentés a 6—10. szabályokban és a 14. szabály 7. bekezdésében foglalt követelmények alól akkor adható, ha

a) a hajó megfelel a 4. szabályban foglalt funkcionális követelményeknek, és

b) a mentés más hajó és vízijármű biztonságát hátrányosan nem érinti.

(2) Az (1) bekezdés alapján az e fejezet követelményeinek alkalmazása alól mentesség akkor adható, ha

a) a 6—10. szabályokban és a 14. szabály 7. bekezdésében foglalt követelmények teljes körű alkalmazását ésszerűtlenné vagy szükségtelenné válik, vagy

b) kivételes körülmények esetén, egyetlen útra, azon a tengeri körzeten vagy tengeri körzeteken kívül, melyekre a hajót felszerelték.

(3) A Közlekedési és Vízügyi Minisztérium hajózási szakigazgatásának évente, január elsejét követően a lehető legrövidebb időn belül, tájékoztatnia kell a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetet az előző naptári évben az (1) és (2) bekezdések alapján megadott összes mentesítési esetről, a mentés indoklása mellett.

##### 4. szabály

##### Működési követelmények

Hajó, amíg a tengeren tartózkodik legyen alkalmas

a) a 7. (1) a) pontban és a 9. (1) d) (iii) alpontban foglalt rendelkezésektől eltekintve hajó-part segélykérő riasztásokat leadni legalább két különálló és független eszközzel, melyek mindegyike különböző rádió-hírközlési szolgálatot használ,

b) part-hajó segélykérő riasztásokat venni,

c) hajó-hajó segélykérő riasztásokat leadni,

d) felkutatást és mentést koordináló közleményeket venni és leadni,

e) helyszíni közleményeket leadni és venni,

f) helymeghatározáshoz szükséges jeleket leadni és venni a X/3. (6) szabály szerint,

g) tengerészeti biztonsági információt venni és adni,

- h) általános rádióösszeköttetés forgalmat kezelni a 14. (8) szabály szerinti parti rádiós rendszerektől, és  
i) híd-híd viszonylatú forgalmazást végezni.

„B” RÉSZ — A HAJÓKKAL KAPCSOLATOS  
KÖVETELMÉNYEK

5. szabály

Rádió hírközlési felszerelés

(1) Hajó rádió hírközlési felszerelésének amíg a hajó a tengeren tartózkodik és nem részesül a 3. szabály szerinti mentességben, meg kell felelnie a 4. szabályban foglalt működési követelményeknek, továbbá a működési közzete függvényében a 6., 7., 8., 9. és 10. szabályban foglalt követelményeknek.

(2) Rádió hírközlési felszerelés

a) elhelyezése biztosítsa, hogy semmilyen mechanikus, villamos vagy egyéb eredetű káros zavar ne befolyásolja megfelelő használatát, és hogy biztosítsa az elektromágneses kompatibilitást és elkerülje a káros kölcsönhatást más berendezésekkel és rendszerekkel,

b) úgy legyen elhelyezve, hogy biztosítsa a lehető legnagyobb fokú biztonságot és üzemkézséget,

c) legyen védve a víz, a szélsőséges hőmérsékleti és környezeti viszonyok hatása ellen,

d) legyen ellátva a rádióberendezés működtetésére szolgáló kezelőszervek kellő megvilágítására megbízható, tartósan kialakított, a főüzemi és vészüzemi energiaforrástól függetlenül működő villamos világítással, és

e) legyen feltüntetve rajta a rádió hívójele, a hajóálmás azonosító jele és más, a rádiós felszerelés használatához szükséges kódok.

(3) Az URH rádiótelefonos hírközlésnek a hajózás biztonsága érdekében megkövetelt csatornái legyenek vezérelhetők a navigációs hídról, továbbá a navigációs híd szárnyairól is, amennyiben a körülmények szükségessé teszik. Ez utóbbi követelmény teljesítéséhez hordozható UHF készülék használata is engedélyezhető.

6. szabály

Rádió hírközlési felszerelés — általános követelmények

(1) A 9. (4) szabályban foglaltak kivételével, hajót fel kell szerelni:

a) URH rádiókészülékkel, amely alkalmas:

(i) digitális szelektív hívással a 156,525 MHz frekvencián (70. csatornán) történő vételre és adásra. Biztosítani kell, hogy a segélyhívó jelek 70. csatornán való adása a

navigációs hídról történhessen, ahonnan a hajó irányítása történik; és

(ii) rádiótelefonos adások vételére és továbbítására a 156,300 MHz (6. csatornán), 156,650 (13. csatornán) és a 156,800 MHz (16. csatornán) frekvencián;

b) egy olyan rádió berendezéssel, amely lehetővé teszi a folyamatos digitális szelektív hívás figyelést a 70. URH csatornán, amely az a) (i) alpontban megkövetelt berendezéstől különálló berendezés vagy azzal kombinált berendezés is lehet;

c) 9 GHz frekvenciasávon működő radar jeladó készülékkel, amelyet:

(i) hozzáférhető helyen kell tárolni, és

(ii) ez a készülék egyike lehet a VII/14. szabályban a túlélési járművek számára készülékeknek;

d) a nemzetközi NAVTEX adások vételére alkalmas készülékkel, ha a hajó olyan körzetben halad, ahol NAVTEX szolgáltatás működik;

e) az INMARSAT fokozott teljesítményű csoportos hívási rendszerben továbbított tengerhajózási biztonsági információk vételére alkalmas rádiókészülékkel, ha a hajó az INMARSAT rendszer által lefedett, de a nemzetközi NAVTEX szolgáltatással el nem látott tengeri körzetben hajózik. Ha azonban a hajó kizárólag olyan útvonalakon jár, melynek mentén HF közvetlen nyomtatós távíró tengerhajózási biztonsági információs szolgálat működik és a hajó fel van szerelve az ilyen szolgáltatás vételére alkalmas berendezéssel, akkor mentesíthető e követelmény alól;

f) a 7. (3) szabályban foglalt követelmény függvényében, műholdas vészhelyzeti helyzet jelző rádió bójával (műholdas EPIRB), amely

(i) alkalmas segélyhívó riasztás továbbítására, akár a 406 MHz frekvencián működő sarkköri műholdas szolgáltatás révén, akár, ha a hajó az INMARSAT működési körzetébe eső útvonalakon hajózik, az 1,6 GHz frekvencián működő INMARSAT geostacionárius műholdas szolgáltatás felhasználásával,

(ii) legyen hozzáférhető helyen felszerelve,

(iii) legyen kézzel kioldható a tárolási helyéről és a mentőcsónakba történő áthelyezése egy személy közreműködésével történhessen,

(iv) a hajó elsüllyedésekor a tárolási helyéről önműködően szabaduljon ki és ússzon fel, majd önműködően kapcsoljon be, és

(v) mindemellett kézi vezérléssel is működtethető legyen.

(2) Hajót, a fentiekben túl fel kell szerelni a 2,182 kHz frekvencián működő rádiótelefonos segélyhívás figyelő rádiókészülékkel.

(3) Hajót, a kizárólag az A1 tengeri körzetben tevékenykedő hajó kivételével, fel kell szerelni a 2182 kHz frekvencián működő rádiótelefonos segélyhívó jel előállítására alkalmas készülékkel.

## 7. szabály

*Rádió hírközlési felszerelés — A1 tengeri körzet*

(1) A 6. szabályban foglalt követelmények teljesítésén túl, a kizárólag az A1 tengeri körzetben tevékenykedő hajót fel kell szerelni hajó-part viszonylatban segélyhívó jelek adására alkalmas rádiókészülékkel, amely

a) URH sávon DSC használatával működik, amely esetben a követelményeket a (3) bekezdésben szereplő EPIRB rádió helyzetjelző bója használatával is lehet teljesíteni, az EPIRB-nek a navigációs hídon történő elhelyezése útján, vagy az EPIRB-nek a navigációs hídról történő távvezérelhetőségének biztosításával; vagy

b) a 406 MHz frekvencián, a sarkköri műholdas szolgáltatás révén működő készülékkel, amely lehet a 6. (1) f) szabályban szereplő műholdas EPIRB, az EPIRB-nek a navigációs hídon történő elhelyezése útján, vagy az EPIRB-nek a navigációs hídról történő távvezérelhetőségének biztosításával; vagy

c) MF-en a DSC használatával működő készülék, amennyiben a hajó olyan útvonalakon jár, melyek a DSC-vel felszerelt MF parti állomások fedettségi területén belül esnek; vagy

d) HF-en a DSC használatával működő készülék, vagy

e) az INMARSAT geo-stacionárius műholdas szolgáltatáshoz kapcsolódó készülék, amely lehet:

(i) INMARSAT hajó földfelszíni állomás, vagy

(ii) a 6. (1) f) szabályban szereplő műholdas EPIRB, amely a navigációs hídon kerül elhelyezésre vagy a navigációs hídról történő távvezérelhetősége biztosított.

(2) A 6. (1) f) szabály szerinti URH rádiókészülék legyen alkalmas az általános célú rádiótelefonos hírközlés keretében adóként, illetve vevőként működni.

(3) A kizárólag az A1 tengeri körzetben tevékenykedő hajót a 6. (1) f) szabályban megkövetelt műholdas EPIRB helyett, az alábbi követelményeknek megfelelő EPIRB-el kell felszerelni:

a) legyen alkalmas a 70. URH csatornán a DSC módban segélyhívó jeleket továbbítani és a 9 GHz sávon, felkutatási célra, radarjel adására;

b) legyen hozzáférhető helyen elhelyezve;

c) legyen a helyéről kézzel kioldható és a mentőcsónakba történő áthelyezéséhez egy személynek elegendőnek kell lennie;

d) a hajó elsüllyedése esetén önműködően oldódjon ki és ússzon fel, majd önműködően kezdje meg a jelek adását; és

e) kézi üzemmódban is legyen működtethető.

## 8. szabály

*Rádió hírközlési felszerelés — A1 és A2 tengeri körzet*

(1) A 6. szabályban foglalt követelmények teljesítésén túl, az A1 tengeri körzet határain túli, de az A2 körzeten belüli útvonalakon járó hajót fel kell szerelni:

a) egy MF rádiókészülékkel, amely vészhelyzeti és biztonsági célú adó és vevő készülékként az alábbi frekvenciákon történő működtetésre alkalmas:

(i) 2187,5 kHz, DSC használatával, és

(ii) 2182 kHz, rádiótelefon üzemmódban;

b) a 2187,5 kHz frekvencián folyamatos DSC üzemmódu figyelőszolgálat ellátására alkalmas rádiókészülékkel, amely az a) (i) alpontban szereplő készüléktől külön készülék vagy azzal kombinált készülék is lehet; és

c) nem MF sávban működő készülékkel, amely a hajó-part viszonylatú segélyhívó riasztást:

(i) a 406 MHz frekvencián működő sarkköri műholdas szolgálat útján kezdeményezi, amelyre alkalmas lehet a 6. (1) f) szabályban szereplő műholdas EPIRB, az EPIRB-nek a navigációs hídon történő elhelyezése útján, vagy az EPIRB-nek a navigációs hídról történő távvezérelhetőségének biztosításával, vagy

(ii) HF-en, DSC használatával biztosítja, vagy

(iii) az INMARSAT geo-stacionárius műholdas szolgáltatás igénybevételével végzi, amelyre alkalmas lehet INMARSAT hajó földi állomás, vagy a 6. (1) f) szabályban megkövetelt műholdas EPIRB, az EPIRB-nek a navigációs hídon történő elhelyezése útján, vagy az EPIRB-nek a navigációs hídról történő távvezérelhetőségének biztosításával.

(2) Az (1) a) és az (1) c) bekezdésekben szereplő rádió felszerelésnek alkalmasnak kell lennie segélyhívó riasztás kezdeményezésére a hajó szokásos működési körzetéből.

(3) A (2) bekezdésben foglalt követelményen túl, a hajóról rádiótelefon vagy közvetlenül nyomtató táviró segítségével történő általános rádióforgalmat lehessen bonyolítani:

a) a 1605—4000 kHz, illetve a 4000—27 500 kHz frekvenciasávokon történő működtetésre alkalmas rádiókészülék felszerelése útján. Ez a követelmény úgy is teljesíthető, ha az (1) a) pontban szereplő készülék a kivitele révén erre alkalmas, vagy

b) egy INMARSAT hajó földfelszíni állomás révén.

(4) A kizárólag az A2 tengeri körzetben tevékenykedő, 1997. február 1. előtt épített, a 16-os URH csatornán folyamatos figyelőszolgálatot fenntartó hajó mentesülhet a 6. (1) a) (i) és 6. (1) b) bekezdésekben foglalt követelmények alól, amennyiben a folyamatos figyelőszolgálat ellátása a navigációs hídon történik.

## 9. szabály

*Rádió hírközlési felszerelés — A1, A2 és A3 tengeri körzet*

(1) A 6. szabályban foglalt követelmények teljesítésén túl az A1 és az A2 tengeri körzet határain túl, de az A3 körzeten belül tevékenykedő hajót, ha a (2) bekezdésben foglalt követelményeknek nem felel meg, fel kell szerelni:

a) INMARSAT hajó földfelszíni állomással, amely  
(i) alkalmas segélyhívó jelek és biztonsági közlemények adására és vételére, a közvetlenül nyomtató távíró üzemmódban,

(ii) alkalmas segélyhívási elsőbbséget élvező hívásokat kezdeményezni és venni,

(iii) alkalmas part-hajó viszonylatú segélyhívó riasztás kezelésére, ideértve a meghatározott földrajzi körzet irányába küldött riasztást,

(iv) általános rádióforgalom kezelésére, akár rádiótelefon, akár közvetlenül nyomtató távíró üzemmódban; és

b) egy MF rádiókészülékkel, amely vészhelyzeti és biztonsági célú adó és vevő készülékként az alábbi frekvenciákon történő működtetésre alkalmas:

(i) 2187,5 kHz, DSC használatával, és

(ii) 2182 kHz, rádiótelefon üzemmódban;

c) a 2187,5 kHz frekvencián folyamatos DSC üzemmódú figyelőszolgálat ellátására alkalmas rádiókészülékkel, amely az a) (i) alpontban szereplő készüléktől külön készülék vagy azzal kombinált készülék is lehet; és

d) a hajó-part viszonylatú segélyhívó riasztást ellátó készülékkel, amely

(i) a 406 MHz frekvencián az északi műholdas szolgálat igénybevételével működik, amely a 6. (1) f) szabály szerinti műholdas EPIRB is lehet, amennyiben az EPIRB a navigációs hídon nyer elhelyezést vagy a navigációs hídról távvezérelhető, vagy

(ii) HF-en, DSC használatával működik, vagy

(iii) az INMARSAT geo-stacionárius műholdas szolgáltatás igénybevételével és a hajó földfelszíni állomás, vagy a 6. (1) f) pont szerinti műholdas EPIRB használatával működik, amennyiben az EPIRB a navigációs hídon nyer elhelyezést vagy a navigációs hídról távvezérelhető.

(2) A 6. szabályban foglalt követelmények teljesítésén túl az A1 és az A2 tengeri körzet határain túli, de az A3 körzeten belül tevékenykedő hajót, ha nem felel meg az (1) bekezdésben foglalt követelményeknek, az alábbiakkal kell felszerelni:

a) egy MF/HF rádiókészülékkel, amely segélyhívó és biztonsági üzeneteknek az 1605—4000 kHz, illetve a 4000—27 500 kHz frekvenciatartományon belüli összes segélyhívó és biztonsági frekvencián történő továbbítására és vételére alkalmas

(i) DSC használatával,

(ii) rádiótelefon üzemmódban, és

(iii) közvetlenül nyomtató távíró üzemmódban; továbbá

b) DSC üzemmódú, a 2187,5 kHz, a 8414,5 kHz és a 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz, vagy 16 804,5 kHz frekvenciák közül legalább egy segélyhívó és biztonsági frekvencián a folyamatos figyelés fenntartására alkalmas készülékkel, a segélyhívó és biztonsági frekvenciák közötti akadálytalan váltás lehetőségének biztosításával. A készülék lehet külön készülék, illetve az a) szereplő készülékkel kombinált készülék; és

c) hajó-part viszonylatú segélykérő hívás kezdeményezésére alkalmas, nem HF sávú szolgáltatás útján működő készülékkel, amely

(i) az északi műholdas szolgáltatás 406 MHz frekvenciáján működik, amely a 6. (1) f) szabály szerinti műholdas EPIRB-el helyettesíthető, amennyiben az EPIRB elhelyezése a navigációs hídon biztosított vagy távvezérléssel ebből a navigációs hídról vezérelhető, vagy

(ii) az INMARSAT geo-stacionárius műholdas szolgáltatás igénybevételével működik, INMARSAT hajó földfelszíni állomásként vagy a 6. (1) f) szabály szerinti műholdas EPIRB-el helyettesíthető, amennyiben az EPIRB elhelyezése a navigációs hídon biztosított vagy távvezérléssel ebből a navigációs hídról vezérelhető; továbbá

d) MF/HF sávú, az 1605 kHz és 4000 kHz közötti és a 4000 kHz és 27 500 kHz közötti sávokban működő rádió berendezés felszerelés útján legyen biztosítva a hajóról történő általános rádióforgalmazás rádiótelefon vagy közvetlenül nyomtató távíró üzemmódban. A követelmény teljesíthető az a) pont szerinti készülékkel, amennyiben a készülék alkalmas az e pontban foglalt követelmények teljesítésére.

(3) Az (1) a), (1) b), (1) d), (2) a) és a (2) c) bekezdésekben szereplő rádió hírközlési felszerelésnek alkalmasnak kell lennie segélyhívó riasztás kezdeményezésére a hajó szokásos működési körzetéből.

(4) A kizárólag az A2 és A3 tengeri körzetben tevékenykedő, 1997. február 1. előtt épített, a 16-os URH csatornán folyamatos figyelőszolgálatot fenntartó hajó mentesülhet a 6. (1) a) (i) és 6. (1) b) bekezdésekben foglalt követelmények alól, amennyiben a folyamatos figyelőszolgálat ellátása a navigációs hídon történik.

## 10. szabály

### Rádió hírközlési felszerelés — A1, A2, A3 és A4 tengeri körzet

(1) A 6. szabályban foglalt követelmények teljesítésén túl az A1, A2, A3 és A4 tengeri körzetben egyaránt tevékenykedő hajót a 9. (2) szabály szerinti rádió hírközlési felszereléssel kell ellátni, azzal a megkötéssel, hogy a 9. (2) c) (ii) szabály szerinti készülékkel a 9. (2) c) (i) szabály szerinti készüléket helyettesíteni nem lehet, az utóbbinak a felszerelés részét kell képeznie. Az A1, A2, A3 és A4 tengeri körzetben egyaránt tevékenykedő hajó felszerelésének a 9. (3) szabályban foglalt követelményeknek is meg kell felelnie.

(2) Az 1997 február 1-je előtt épített és kizárólag az A2, A3 és A4 tengeri körzetben tevékenykedő hajó mentesülhet a 6. (1) a) (i) és 6. (1) b) bekezdésben foglalt követelmények alól, amennyiben a hajó navigációs hídján folyamatos üzenethallgatási figyelőszolgálatot tartanak fenn a 16-os URH csatornán.



## 11. szabály

## Figyelőszolgálat

(1) Tengeren tartózkodó hajón figyelőszolgálatot kell fenntartani az alábbi frekvenciákon:

a) a 6. (1) b) szabály szerinti URH rádiókészülékkel felszerelt hajón az URH DSC 70. csatornát;

b) a 8. (1) b) vagy a 9. (1) c) szabály szerinti MF rádiókészülékkel felszerelt hajón a 2187,5 kHz segélyhívó és biztonsági frekvenciát;

c) a 9. (2) b) vagy a 10. (1) szabály szerinti MF/HF rádiókészülékkel felszerelt hajón a 2187,5 kHz, 8414,5 kHz segélyhívó és biztonsági DSC frekvenciákat és legalább egyet a 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz, vagy 16 804,5 kHz segélyhívó és biztonsági frekvenciák közül, a napszaknak és a hajó földrajzi helyzetének megfelelően;

d) a 9. (1) a) szabály szerinti INMARSAT hajó földfelszíni állomással felszerelt hajón a műholdas part-hajó viszonylatú segélyhívó riasztásokat.

(2) Tengeren tartózkodó hajón a tengerészeti biztonsági információk adását folyamatosan figyelemmel kell követni azon a frekvencián vagy frekvenciákon, amelyeken az információkat a hajó aktuális tevékenységi körzetében sugározzák.

(3) Tengeren tartózkodó hajó navigációs hídján folyamatos figyelőszolgálatot kell fenntartani a 16-os URH csatornán a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerhajózási Biztonsági Bizottsága által meghatározandó dátumig.

(4) Tengeren tartózkodó hajó navigációs hídján folyamatos figyelőszolgálatot kell fenntartani a 2182 kHz segélyhívó frekvencián a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerhajózási Biztonsági Bizottsága által meghatározandó dátumig.

## 12. szabály

## Áramforrások

(1) Tengeren tartózkodó hajón a rádió hírközlési felszerelés működtetéséhez és a rádió felszerelés tartalék áramforrásaként, illetve áramforrása részeként rendszeresített akkumulátorok töltéséhez folyamatosan elegendő villamos áramot kell biztosítani.

(2) Rádió hírközlési felszerelés működtetéséhez a hajót tartalék áramforrással kell felszerelni a segélyhívó és tengerészeti biztonsági rádió hírközlés céljára, arra az esetre, ha a hajó fő és vészhelyzeti tartalék áramforrásai felmondanak a szolgálatot. A tartalék áramforrásnak biztosítania kell a 6. (1) szabály szerinti URH rádiókészülék és a hajó tengeri tevékenységi körzete függvényében a 8. (1) a) szabály szerinti MF rádiókészülék, a 9. (2) a), vagy a 10. (1) szabály szerinti MF/HF rádiókészülék, vagy a 9. (1) a)

szabály szerinti INMARSAT hajó földfelszíni állomás és a (4), az (5), valamint a (8) bekezdésben említett további fogyasztók egyidejű működését legalább az alábbiakban foglalt időtartamon át:

a) új hajók esetében:

(i) három óra, vagy

(ii) egy óra, amennyiben a hajó vészhelyzeti áramforrása megfelel a IV/17. szabályban foglalt követelményeknek és alkalmas a rádió felszerelés áramellátására, illetve legalább hat órán át tartó folyamatos működésre;

b) már meglévő hajók esetében:

(i) hat óra, ha a hajón nincs vészhelyzeti áramforrás, vagy az nem felel a IV/17. szabályban foglalt követelményeknek és nem alkalmas a rádió felszerelés áramellátására, vagy

(ii) három óra, amennyiben a hajó vészhelyzeti áramforrása megfelel a IV/17. szabályban foglalt követelményeknek és alkalmas a rádió felszerelés áramellátására, vagy

(iii) egy óra, amennyiben a hajó vészhelyzeti áramforrása megfelel a IV/17. szabályban foglalt követelményeknek és alkalmas a rádió felszerelés áramellátására, illetve legalább hat órán át tartó folyamatos működésre.

A tartalék áramforrásnak nem kell biztosítania az egy mástól független MF, illetve HF rádiókészülék egyidejű működését.

(3) A tartalék áramforrásnak függetlennek kell lennie a hajó meghajtási és elektromos rendszerétől.

(4) Tartalék áramforrásnak, amelyre az URH rádiókészüléken kívül a (2) bekezdésben említett két vagy több rádiókészülék csatlakoztatható, a (2) a) vagy a (2) b) pont szerinti időtartamon át alkalmasnak kell lennie az URH rádiókészülék táplálására és:

a) az ugyanerre az áramforrásra csatlakoztatható többi rádiókészülék egyidejű működtetésére, vagy

b) a rádiókészülékek közül a legtöbb áramot fogyasztó rádiókészülék működtetésére, ha az URH rádiókészülékkel egyidejűleg csak egy rádiókészülék csatlakoztatható a tartalék áramforrásra.

(5) A tartalék áramforrás az 5. (2) d) pontban előírt elektromos világítás áramellátására felhasználható.

(6) Ha a tartalék áramforrás akkumulátor, akkor

a) az akkumulátorhoz önműködő töltő eszközt kell biztosítani, amely a minimálisan szükséges kapacitásra 10 órán belül feltölti az akkumulátort, és

b) a nem a tengeren tartózkodó hajó akkumulátorának kapacitását megfelelő módszerrel legalább 12 havonta egyszer ellenőrizni kell.

(7) Tartalék áramforrásként használt akkumulátor elhelyezése és beépítése biztosítsa

a) az üzemképességet,

b) a hosszú élettartamot,

c) az üzembiztonságot,

d) a gyártó által az akkumulátorra előírt üzemi hőmérséklettartományon belüli működését az akkumulátor töltése és használata közben, továbbá

e) a teljesen feltöltött akkumulátornak, az időjárás körülményektől függetlenül, legalább az előírt időtartamon át működtetnie kell a rácsatlakoztatott készülékeket.

(8) A hajó fő vagy vészhelyzeti áramforrásának meghibásodása esetére, az e fejezet szerinti rádiókészülékek előírás szerinti működése érdekében, a hajón szünetmentes áramforrást kell felszerelni a rádiókészülékek és a navigációs, valamint más berendezések közötti folyamatos információ áramlás fenntartása érdekében.

### 13. szabály

#### Megfelelőség

(1) Hajófedélzeti berendezésként csak más jogszabály szerinti, jóváhagyott típusú felszerelés alkalmazható. A (2) bekezdésben foglaltakkal összhangban, jóváhagyott felszerelésnek a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet követelményeinek is meg kell felelnie.

(2) Az 1. szabály szerinti időpontot megelőzően üzembe helyezett berendezésre a hajózási hatóság mentesítést adhat a teljes megfelelés követelménye alól, feltéve, hogy az így mentesített berendezés összeegyeztethető teljesítményű a teljesítménynormáknak megfelelő berendezéssel.

### 14. szabály

#### Karbantartási követelmények

(1) A rádió felszerelés fő elemeinek cseréje különösebb újrangolás, illetve beszabályozás igénye nélkül legyen végrehajtható.

(2) A készülékek műszaki kialakítása és elhelyezése biztosítsa az ellenőrzést és a karbantartást szolgáló könnyű hozzáférhetőséget.

(3) A rádió felszerelés üzemeltetéséhez és karbantartásához a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet vonatkozó ajánlásainak figyelembevételével készített kellő részletességű útmutatót kell biztosítani.

(4) A rádió felszerelés karbantartásához megfelelő szerszámokat és tartalék alkatrészt kell biztosítani.

(5) A hajózási hatóság ellenőrzi, hogy az e fejezetben előírt rádió felszerelés rendszeres karbantartása, a felszerelés 4. szabály szerinti készenléti állapotban történő tartása, valamint a felszerelésre előírt teljesítmény biztosítása érdekében megvalósuljon.

(6) A felszerelésnek a követelmények szerinti készenléti állapotát, az A1 és A2 tengeri körzetben tevékenykedő hajón, a készülékek megkettőzése, parton elvégzett karbantartás, vagy az útközben végrehajtható karbantartás, vagy mindezen lehetőségek valamely kombinációja útján kell biztosítani.

(7) A felszerelésnek a követelmények szerinti készenléti állapotát, az A3 és A4 tengeri körzetben tevékenykedő hajón, a (6) bekezdésben szereplő módszerek közül legalább két módszer együttes alkalmazásával kell biztosítani.

(8) A 4. szabály h) bekezdése szerinti általános hírközlési célú készülék elégtelen működése, illetve meghibásodása nem jelenti a hajó hajózásra való alkalmatlanságát és a hajónak olyan kikötőből történő kihajózása sem kizárható, ahol a készülék javítása nem végezhető el, amennyiben a hajón a rádió felszerelés készenléti állapotjának fenntartásáért az előírás szerinti intézkedéseket végrehajtják és a hajó egyéb felszerelése a segélyhívó és biztonsági rádió hírközlési forgalmazásra alkalmas állapotban van.

### 15. szabály

#### Rádiókezelő személyzet

A hajón vészhelyzeti és biztonsági rádió hírközlési képesítéssel rendelkező személyeknek kell tartózkodni. A képesített személyeknek a rádió hírközlési szabályok szerinti képesítő bizonyítvánnyal kell rendelkezniük, továbbá közülük egy személyt elsődleges felelősséggel kell megbízni a vészhelyzeti rádió hírközlési forgalmazásért.

### 16. szabály

#### Rádió hírközlési napló

Hajón, a rádió hírközléssel kapcsolatos és az élet biztonságának a tengeren történő megóvása szempontjából fontos eseményekről a rádió hírközlési szabályok szerinti rádió hírközlési naplót kell vezetni.

## X. Fejezet

### A HAJÓ NAVIGÁCIÓS FELSZERELÉSE

#### 1. szabály

#### Alkalmazás

E fejezet rendelkezései egyaránt vonatkoznak az új és a meglévő hajókra.

## 2. szabály

*Mentesítés*

A hajózási hatóság mentesítést adhat az e fejezetben foglalt követelmények teljesítése alól, amennyiben a hajó által bejárt tengeri út jellege, vagy a hajó tevékenységi körzetének szárazföldhöz való közelsége a mentesítést megengedi.

## 3. szabály

*A hajó navigációs felszerelése*

(1) *a)* A 24 méter és annál nagyobb hosszúságú halász-hajót fel kell szerelni:

*(i)* fő mágneses tájolóval, kivéve a *d)* pont szerint mentesített hajót,

*(ii)* kormányállási mágneses tájolóval, amennyiben az *(i)* pont szerinti fő mágneses tájólót a kormányos a megfelelő műszaki kialakítás hiányában nem látja és a kormányzáshoz használni nem tudja,

*(iii)* a fő mágneses tájoló helye és a navigációs híd közötti információcserét biztosító kapcsolattal,

*(iv)* iránylatok meghatározására alkalmas eszközzel, amely 360°-on át, a teljes horizonton biztosítja az iránylatok meghatározását;

*b)* mágneses tájólót kompenzálni kell, a kompenzációt követően megmaradt deviációjának értékeit táblázatba kell foglalni, és a deviációs táblázatot hozzáférhető, rendszeresített helyen kell tartani;

*c)* hajón a fő mágneses tájoló helyettesítésére alkalmas tartalék mágneses tájólót kell tartani, amennyiben a hajó nincs az *a)* *(ii)* alpontban szereplő kormányállási mágneses tájolóval felszerelve;

*d)* a hajózási hatóság mentesítheti a hajót vagy hajótípust az *a)*, *b)* és *c)* pontban foglalt követelmények teljesítése alól, amennyiben a hajó által bejárt tengeri út jellege, vagy a hajó tevékenységi körzetének szárazföldhöz való közelsége a mentesítést megengedi.

(2) 24 méternél rövidebb hajót, a hajózási hatóság határozata függvényében, fel kell szerelni kormányállási mágneses tájolóval és iránylat meghatározására szolgáló eszközökkel.

(3) 24 méter és annál hosszabb új és meglévő hajót az alábbi követelményeket kielégítő pörgettyűs tájolóval kell felszerelni:

*a)* a pörgettyűs tájólót vagy az ismétlőjét a kormányos számára jól látható helyen kell felszerelni;

*b)* a 45 méter és annál hosszabb hajón a pörgettyűs tájoló ismétlőjét vagy ismétlőt iránylat meghatározás céljára úgy kell elhelyezni, hogy 360°-on át, a teljes horizonton biztosítva legyen az iránylatok meghatározásának lehetősége.

(4) A vészhelyzeti kormányberendezés működtetésére szolgáló hely és a kormányállás közötti információcseré céljára telefont vagy más közvetítő eszközt kell biztosítani

a kormányzáshoz szükséges utasítások közlése céljára. Ezen túlmenően a 24 méteres és annál hosszabb hajón pörgettyűs tájoló ismétlőt kell a vészhelyzeti kormányberendezés működtetésére szolgáló helyen felszerelni.

(5) 45 méter és annál nagyobb hosszúságú hajót jóváhagyott típusú radarkészülékkel kell felszerelni. A radarkészüléknek a 9 GHz frekvenciasávon kell üzemelnie.

(6) Az északi körzetben tevékenykedő 24 méter és annál nagyobb hosszúságú hajót jóváhagyott típusú radarberendezéssel kell felszerelni.

(7) Az (5), illetve (6) bekezdésben szereplő hajó radarkészülékét plottoló készülékkel kell felszerelni.

(8) 45 méter és annál nagyobb hosszúságú hajót visszhangos mélységmérő készülékkel kell felszerelni.

(9) 45 méternél rövidebb hajót, a hajózási hatóság által jóváhagyott típusú mélységmérővel kell felszerelni, amely a (8) bekezdésben szereplő mélységmérő készüléktől eltérő konstrukciójú is lehet.

(10) 45 méter és annál nagyobb hosszúságú hajót, jóváhagyott típusú, sebességet és távolságot mérő készülékkel kell felszerelni.

(11) 45 méter és annál nagyobb hosszúságú hajót a kormánylapát állásszögét és a hajócsavarok fordulatszámát jelző készülékkel kell felszerelni, továbbá amennyiben változtatható állású hajócsavarral vagy oldalsugar kormányval rendelkezik a hajó, úgy a hajócsavar állását, illetve az oldalsugar kormány üzemállapotát jelző készülékkel is el kell látni. A jelző készülékeket a navigációs hídon kell elhelyezni.

(12) Amennyiben az I/6. szabályban foglalt követelmények teljesülnek és az (1)—(11) bekezdésben szereplő felszerelés üzemképes állapotának fenntartása érdekében az előírt karbantartást elvégzik, ezen felszerelés valamely elemének meghibásodása miatt a hajó nem nyilvánítható hajózásra alkalmatlannak, illetve a meghibásodás nem adhat okot a hajó kifutásának késleltetésére olyan kikötőből, ahol nem áll rendelkezésre javító létesítmény.

(13) 75 méter és annál nagyobb hosszúságú hajót jóváhagyott típusú rádió iránylat meghatározó készülékkel kell felszerelni. Amennyiben a hajó más rádió navigációs készülékkel fel van szerelve, akkor a hajózási hatóság mentességet adhat a hajónak e követelmény alól.

(14) 75 méter és annál nagyobb hosszúságú hajót a rádiótelefon segélyhívó frekvencián leadott jelzés helyének bemérésére alkalmas rádió iránymérő készülékkel kell felszerelni.

(15) Hajó csak jóváhagyott típusú felszereléssel látható el. A rendelet kihirdetése előtti időszakból származó felszerelés tekintetében a hajózási hatóság mentességet adhat a teljes körű megfelelés alól, amennyiben a felszerelés a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet vonatkozó követelményeinek megfelel.

## 4. szabály

*Navigációs eszközök és kiadványok*

Hajót navigációs eszközökkel és a hajó tevékenysége szerinti körzetre vonatkozó, naprakész térképekkel, hajózási útmutatóval, világítótoronyok jegyzékével, tengerészeknek szóló hirdetményekkel, ár-apály táblázatokkal és más navigációs kiadványokkal fel kell szerelni.

## 5. szabály

*Jelző berendezések*

(1) Hajót nappali fényviszonyok melletti jelzésadásra alkalmas jelzőlámpával kell felszerelni, amelynek áramellátását a fő áramforráson kívül akkumulátorról is biztosítani kell.

(2) 24 méter és annál nagyobb hosszúságú hajót a Nemzetközi Jelzésekről szóló Szabályzat szerinti jelzőlobogó készlettel kell felszerelni.

(3) Hajón tartani kell a Nemzetközi Jelzésekről szóló Szabályzatot.

(4) Az északi körzetben tevékenykedő 24 méter és annál hosszabb hajót keresőfényzóróval kell felszerelni, amelynek teljesítménye biztosítja, hogy fényereje 750 méter távolságban legalább 1 Lux legyen.

## 6. szabály

*Kilátás a navigációs hídról*

(1) 24 méter és annál nagyobb hosszúságú új hajónak az alábbi követelményeknek kell megfelelnie:

a) A navigációs hídról a tenger felületére való rálátás a hajóorr irányában, a hajó hossz tengelyétől jobbra és balra egyaránt 10°-nyira terjedő szektoron belül legfeljebb két hajóhossznyi távolságban lehet akadályoztatott, függetlenül a hajó merülésétől és hosszanti úszáshelyzetétől.

b) Amennyiben a navigációs hídnak a hajó hossz tengelyére merőleges vonalától a hajóorr felé eső bármely oldali szektorban az a) pontban szereplő holt téren túli holt teret okoz valamely halászati vagy más felszerelés, a holt tér kiterjedése nem haladhatja meg a 10°-ot. Több holtter esetén a holtterek összesített kiterjedése legfeljebb 20° lehet. Az egyes holtterek közötti belátható szektornak legalább 5°-nak kell lennie. Az a) pontban leírt szektoron belül a felszerelés okozta egyes holtterek kiterjedése legfeljebb 5°-nyi lehet.

c) A navigációs híd homlokfali ablakainak alsó pereme legyen a híd fedélzete fölött mérhető lehető legkisebb magasságban. A navigációs híd homlokfali ablakainak alsó pereme nem akadályozhatja a kilátást.

d) A navigációs híd homlokfali ablakainak felső pereme, a híd fedélzete fölötti 1800 mm-es szemmagasság figye-

lembevételével, olyan magasan legyen kialakítva, hogy a hullámokon bukdácsoló hajót irányító személy kilátása akadálymentes legyen. A hajózási hatóság a híd fedélzete fölötti 1600 mm-es szemmagassághoz illeszkedő magasságot is elfogadhat, amennyiben a szabad kilátás követelménye érvényesül.

e) A látómező vízszintes síkban a navigációs hídról legalább 225°-os íven legyen biztosított, azaz, a hajóorrtól a tat felé, a hajó mindkét oldalán legalább 112,5°-os íven legyen kilátás.

f) A hídszárnyakról a kilátás vízszintes síkban legalább 225°-os íven legyen biztosított, azaz a hajóorrtól a hídszárnyal ellenkező oldalra eső 45°-os íven és hídszárnyal megegyező oldalon a hajóorrtól a hajófarig terjedő íven.

g) A fő kormányzási helyről vízszintes síkban az előre tekintő iránytól mindkét oldalra legalább 60°-os íven, azaz együttesen 120°-os íven, legyen biztosított a kilátás.

h) A hajó oldalának beláthatónak kell lennie a hídszárnyakról.

i) Az ablakokat az alábbi követelmények szerint kell kialakítani:

(i) a navigációs híd ablakainak kereteit úgy kell kialakítani, hogy a híd munkaállomásai mindegyikétől a jó kilátás biztosított legyen,

(ii) a fényvisszaverődést elkerülendő, a navigációs híd homlokfali ablakai függőleges síkhoz képest a 10° és a 25° közötti szögtartományban hátradöntöttek,

(iii) polarizált vagy színezett ablakok beépítése nem engedélyezhető,

(iv) függetlenül az időjárás feltételektől, a navigációs híd homlokfali ablakai közül legalább kettőnél biztosítani kell a mindenkori tiszta kilátást, és a parancsnoki híd felépítésétől függően, további, zavartalan kilátást biztosító ablakok beépítése is indokolt lehet.

(2) Meglévő hajónak meg kell felelnie az (1) a) és (1) b) bekezdésben foglalt követelményeknek, amennyiben ez nem jár a szerkezeti felépítés jelentős megváltoztatásával, vagy további felszerelések beépítésével.

(3) A nem hagyományos kialakítású hajók esetében, melyek a hajózási hatóság állásfoglalása szerint nem felelhetnek meg az e szabályban foglalt követelményeknek, intézkedéseket kell tenni a zavartalan kilátás érdekében, hogy a kilátás feltételei a lehető legközelebb kerüljenek az e szabályban foglalt követelményekhez.

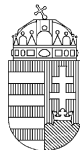
*2. számú melléklet**a 22/2002. (IV. 27.) KöViM rendelethez*

**Halászhajók okmányainak mintája  
a 24 méter és annál hosszabb halászhajók  
biztonsági rendszerének harmonizálásáról szóló  
97/70/EK Tanácsi irányelvvel összhangban**

1. Megfelelési bizonyítvány
2. Mentésítési bizonyítvány
3. Felszerelési tanúsítvány

## MEGFELELÉSBIZONYÍTVÁNY CERTIFICATE OF COMPLIANCE

A bizonyítvány a felszerelési tanúsítvánnyal együtt teljes.  
*This certificate of compliance shall be supplemented by a record of equipment.*



**új / meglévő<sup>5</sup> halászhajó számára  
for a new / existing<sup>5</sup> fishing vessel**

Kiállítva a

*Issued under the provisions of the*

.../2002. (... ..) KöViM rendelet alapján

*decree .../2002. (... ..) KöViM of the Minister of Transport and Water Management*

annak igazolásául, hogy az alábbiakban megnevezett hajó  
megfelel a Tanácsnak a 24 méter és annál hosszabb halászhajók biztonsági rendszerének harmonizálásáról szóló  
97/70/EK irányelvében foglalt rendelkezéseknek

*and confirming compliance of the vessel named hereafter with the provisions of Council Directive 97/70/EC setting up  
harmonised safety regime for fishing vessels of 24 metres in length and over*

a MAGYAR KÖZTÁRSASÁG  
közlekedési és vízügyi miniszterének  
felhatalmazása alapján

*under the authority of the Minister of Transport and Water Management of the  
REPUBLIC OF HUNGARY*

a

by

[a 10/2000. (X. 31.) KöViM rendelet alapján kijelölt szervezet neve]

*(full official designation of the competent organisation recognised under the provisions of Council Directive 94/57/EC)*

A hajó neve <i>Name of the ship</i>	A hajó azonosító jele számok és/vagy betűk <i>Distinctive numbers or letters</i>	Lajstromozási kikötője <i>Port of registry</i>	A hajó hossza <sup>6</sup> <i>Length<sup>6</sup></i>

Az építés ideje<sup>7</sup>: .....

*Date of building<sup>7</sup>:*

A gerincfektetés ideje vagy amikor a hajó az építés hasonló szakaszában volt<sup>6</sup>: .....

*Date on which the keel was laid or ship was at similar stage of construction<sup>6</sup>:*

A hajó átvételének ideje vagy jelentős átalakításának befejezése<sup>6</sup>: .....

*Date of delivery or completion of major conversion<sup>6</sup>:*

<sup>5</sup> A nem kívánt rész törölendő. / *Delete as appropriate.*

<sup>6</sup> A rendelet 2. § e) szerint. / *In accordance with the definitions of Article 2 (6).*

<sup>7</sup> A rendelet 2. § b) bb) és bc) szerint. / *In accordance with the definitions of Article 2 (2).*

**ELSŐSZEMLE**  
*INITIAL SURVEY*

**IGAZOLÁS ARRÓL,**  
*THIS IS TO CERTIFY*

1. hogy a hajó szemléje a .../..... (... ..) KöViM rendelet 1. számú melléklete I. fejezet 6. szabályának (1) bekezdésében foglalt *a*) pontja szerinti követelményeknek megtörtént  
*that the ship has been surveyed in accordance with Regulation I/6 (1) a) of the annex to the Decree .../..... (... ..) KöViM*
2. a szemle során megállapítást nyert, hogy  
*that the survey showed that*
  - 2.1. hogy a hajó teljes mértékben megfelel a Tanács 97/70/EK irányelvében foglalt követelményeknek;  
*the ship fully complies with the requirements of Council Directive 97/70/EC, and*
  - 2.2. a hajónak, az üzemeltetési feltételek szerinti, legnagyobb megengedhető üzemi merülését a ..... év .....hónap ..... napján jóváhagyott stabilitási könyv tartalmazza.  
*the maximum permissible operating draught associated with each operating condition for the vessel is contained in the approved stability booklet dated.....*
3. Mentelési Bizonyítvány kiadására sor került / nem került<sup>8</sup> sor  
*that an Exemption Certificate has / has not been issued<sup>8</sup>*

E bizonyítvány ..... év ..... hó ..... napjáig érvényes, az I/6. szabály (1) *b*) (ii), *b*) (iii) és *c*) pontokkal összhangban elvégzendő szemlék függvényében.

*This certificate is valid until .....subject to surveys in accordance with Regulation I/6 b) (ii), b) (iii) and c)*

..... a kiállítás helye <i>Issued at</i>	..... év ..... hónap ..... nap a kiállítás dátuma <i>Date (year, month, day)</i>
--	--

.....  
 a bizonyítványt kiállító hatóság tisztviselőjének aláírása és a hatóság pecsétje  
*Signature of official issuing the record and/or seal or stamp of the issuing authority*

A bizonyítvány aláírója megerősíti, hogy az említett lobogó szerinti állam teljes joggal felhatalmazta e tanúsítvány kiállítására:

*The undersigned declares that he is duly authorised by the said Flag State to issue this record:*

.....  
 aláírás / *Signature*

<sup>8</sup> A nem kívánt rész törlendő. / *Delete as appropriate.*

(A bizonyítvány következő oldala) / (Next page of Certificate)

A bizonyítvány érvényességének türelmi időszakra történő meghosszabbítása a rendelet 1. számú melléklete I. fejezetének 11. (1) szabályában foglaltak szerint.

*Endorsement to extend the validity of the Certificate for a period of grace where regulation I/11. (1) applies.*

E bizonyítvány az I. fejezet 11. (1) szabálya szerint ..... év ..... hó ..... napjáig érvényes.

*This Certificate shall, in accordance with Regulation I/11 (1) be accepted as valid until: .....*

.....  
a bizonyítvány érvényességét türelmi időszakra meghosszabbító tisztségviselő aláírása  
*Signature of authorised official issuing the endorsement*

A kiállítás helye: .....

*Place of issue:*

A kiállítás dátuma: ..... év ..... hó ..... nap

*Date of issue: (Date: year, month, day)*

.....  
a kiállító hatóság bélyegzője  
*Seal or stamp of the issuing authority*

A bizonyítvány érvényességének meghosszabbítása arra az időszakra, amíg a hajó a szemle elvégzésének helyszínéül szolgáló kikötőbe ér, vagy türelmi időszakra történő meghosszabbítása a rendelet 1. számú melléklete I. fejezetének 11. (2) vagy 11. (4)<sup>9</sup> szabálya alapján

*Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where Regulation I/11 (2) or Regulation I/11 (4)<sup>8</sup> applies*

E bizonyítvány az I/11. (2), illetve I/11. (4) szabály szerint ..... év ..... hó ..... napjáig érvényes.

*This Certificate shall, in accordance with Regulation I/11 (2) or Regulation I/11 (4), be accepted as valid until .....*

.....  
a bizonyítvány érvényességét türelmi időszakra meghosszabbító tisztségviselő aláírása  
*Signature of authorised official issuing the endorsement*

A kiállítás helye: .....

*Place of issue:*

A kiállítás dátuma: ..... év ..... hó ..... nap

*Date of issue: (Date: year, month, day)*

.....  
a kiállító hatóság bélyegzője  
*Seal or stamp of the issuing authority*

<sup>9</sup> A nem kívánt rész törlendő. / Delete as appropriate.

**IDŐSZAKOSSZEMLEBIZONYÍTVÁNY**  
*ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS*

Felszerelések szemléje

*Equipment survey*

IGAZOLÁS ARRÓL, hogy a rendelet 1. számú mellékletének I/6. (1) b) (ii) szabálya szerint végrehajtott szemle alapján a hajó a vonatkozó követelményeknek megfelelő állapotúnak minősül.

*THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by Regulation I/6 (1) b) (ii), the vessel was found to comply with the relevant requirements.*

.....  
 a bizonyítványt kiállító tisztségviselő aláírása  
*Signature of authorised official issuing the endorsement*

A kiállítás helye: .....

*Place of issue:*

A kiállítás dátuma: ..... év ..... hó ..... nap

*Date of issue: (Date: year, month, day)*

.....  
 a kiállító hatóság bélyegzője  
*Seal or stamp of the issuing authority*

Rádió hírközlési felszerelés szemléje

*Radio surveys*

IGAZOLÁS ARRÓL, hogy a rendelet 1. számú mellékletének I/6. (1) b) (iii) szabálya szerint végrehajtott szemle alapján a hajó a vonatkozó követelményeknek megfelelő állapotúnak minősül.

*THIS IS TO CERTIFY that, at a survey as required by Regulation I/6 (1) b) (iii), the vessel was found to comply with the relevant requirements.*

Rádió hírközlési felszerelés első időszakos szemléje

*First periodical radio survey*

.....  
 a bizonyítványt kiállító tisztségviselő aláírása  
*Signature of authorised official issuing the endorsement*

A kiállítás helye: .....

*Place of issue:*

A kiállítás dátuma: ..... év ..... hó ..... nap

*Date of issue: (Date: year, month, day)*

.....  
 a kiállító hatóság bélyegzője  
*Seal or stamp of the issuing authority*



(A bizonyítvány következő oldala) / (Next page of Certificate)

Rádió hírközlési felszerelés második időszakos szemléje  
*Second periodical radio survey*

.....  
 a bizonyítványt kiállító tisztségviselő aláírása  
*Signature of authorised official issuing the endorsement*

A kiállítás helye: .....

*Place of issue:*

A kiállítás dátuma: ..... év ..... hó ..... nap

*Date of issue: (Date: year, month, day)*

.....  
 a kiállító hatóság bélyegzője  
*Seal or stamp of the issuing authority*

Rádió hírközlési felszerelés harmadik időszakos szemléje  
*Third periodical radio survey*

.....  
 a bizonyítványt kiállító tisztségviselő aláírása  
*Signature of authorised official issuing the endorsement*

A kiállítás helye: .....

*Place of issue:*

A kiállítás dátuma: ..... év ..... hó ..... nap

*Date of issue: (Date: year, month, day)*

.....  
 a kiállító hatóság bélyegzője  
*Seal or stamp of the issuing authority*

---

**IDŐSZAKOSZEMLEBIZONYÍTVÁNY**  
*ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEY*

IGAZOLÁS ARRÓL, hogy a rendelet 1. számú mellékletének I/6. (1) c) szabálya szerint végrehajtott szemle alapján a hajó a vonatkozó követelményeknek megfelelő állapotúnak minősül.

*THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by Regulation I/6 (1) c), the vessel was found to comply with the relevant requirements.*

.....  
 a bizonyítványt kiállító tisztségviselő aláírása  
*Signature of authorised official issuing the endorsement*

A kiállítás helye: .....

*Place of issue:*

A kiállítás dátuma: ..... év ..... hó ..... nap

*Date of issue: (Date: year, month, day)*

.....  
 a kiállító hatóság bélyegzője  
*Seal or stamp of the issuing authority*

**MENTESÍTÉS BIZONYÍTVÁNY**  
**EXEMPRION CERTIFICATE**



**új / meglévő<sup>10</sup> halászhajó számára**  
**for a new / existing<sup>10</sup> fishing vessel**

Kiállítva a  
*Issued under the provisions of the*

.../2002. (... ..) KöViM rendelet alapján

*decree .../2002. (... ..) KöViM of the Minister of Transport and Water Management*

annak igazolásául, hogy az alábbiakban megnevezett hajó  
megfelel a 24 méter és annál hosszabb halászhajók biztonsági rendszerének harmonizálásáról szóló  
97/70/EK Tanácsi irányelvében foglalt rendelkezéseknek

*and confirming compliance of the vessel named hereafter with the provisions of Council Directive 97/70/EC setting up  
harmonised safety regime for fishing vessels of 24 metres in length and over*

a MAGYAR KÖZTÁRSASÁG  
közlekedési és vízügyi miniszterének  
felhatalmazása alapján

*under the authority of the Minister of Transport and Water Management of the  
REPUBLIC OF HUNGARY*

a

by

[a 10/2000. (X. 31.) KöViM rendelet alapján kijelölt szervezet neve]

*(full official designation of the competent organisation recognised under the provisions of Council Directive 94/57/EC)*

A hajó neve <i>Name of the ship</i>	A hajó azonosító jele számok és/vagy betűk <i>Distinctive numbers or letters</i>	Lajstromozási kikötője <i>Port of registry</i>	A hajó hossza <sup>11</sup> <i>Length<sup>11</sup></i>

<sup>10</sup> A nem kívánt rész törölendő. / *Delete as appropriate.*

<sup>11</sup> A rendelet 2. § e) szerint. / *In accordance with the definitions of Article 2 (6).*

(A bizonyítvány hátoldala) / (Reverse of the Certificate)

IGAZOLÁS ARRÓL,  
THIS IS TO CERTIFY

hogy a ..... szabályban átruházott hatáskörnél fogva, a hajó mentesítést élvez a következő követelmények alól:  
.....  
that the vessel is, under the authority conferred by Regulation ..... exempted from the requirements of  
.....

A Mentésítési Bizonyítvány érvényességének feltétele, ha ilyen meghatározásra került:  
Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted

.....

.....

A bizonyítvány a Megfelelési Bizonyítvánnyal együtt érvényes, ennél fogva a Mentésítési Bizonyítvány a Megfelelési Bizonyítvány érvényességétől függően ..... év..... hónap ..... napjáig érvényes.

*This Certificate is valid until ....., subject to the Certificate of Compliance, to which this Certificate is attached, remaining valid.*

E bizonyítvány ..... év ..... hó ..... napjáig érvényes, az I/6. szabály (1) b) (ii), b) (iii) és c) pontokkal összhangban elvégzendő szemlék függvényében.

*This certificate is valid until ..... subject to surveys in accordance with Regulation I/6 b) (ii), b) (iii) and c)*

.....

a kiállítás helye  
Issued at

..... év ..... hónap ..... nap

a kiállítás dátuma  
Date (year, month, day)

.....  
a bizonyítványt kiállító hatóság tisztségviselőjének aláírása és a hatóság pecsétje  
Signature of official issuing the record and/or seal or stamp of the issuing authority

A bizonyítvány aláírója megerősíti, hogy az említett lobogó szerinti állam teljes joggal felhatalmazta e tanúsítvány kiállítására:

*The undersigned declares that he is duly authorised by the said Flag State to issue this record:*

.....  
aláírás / Signature

(A bizonyítvány következő oldala) / (Next page of the Certificate)

A bizonyítvány érvényességének türelmi időszakra történő meghosszabbítása a rendelet 1. számú melléklete I. fejezetének 11. (1) szabályában foglaltak szerint.

*Endorsement to extend the validity of the Certificate for a period of grace where regulation I/11 (1) applies.*

E bizonyítvány az I. fejezet 11. (1) szabálya szerint ..... év ..... hó ..... napjáig érvényes.

*This Certificate shall, in accordance with Regulation I/11 (1) be accepted as valid until: .....*

.....  
 a bizonyítvány érvényességét türelmi időszakra meghosszabbító tisztségviselő aláírása  
*Signature of authorised official issuing the endorsement*

A kiállítás helye: .....

*Place of issue:*

A kiállítás dátuma: ..... év ..... hó ..... nap

*Date of issue: (Date: year, month, day)*

.....  
 a kiállító hatóság bélyegzője  
*Seal or stamp of the issuing authority*

A bizonyítvány érvényességének meghosszabbítása arra az időszakra, amíg a hajó a szemle elvégzésének helyszínéül szolgáló kikötőbe ér, vagy türelmi időszakra történő meghosszabbítása a rendelet 1. számú melléklete I. fejezetének 11. (2) vagy 11. (4)<sup>12</sup> szabálya alapján

*Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where Regulation I/11 (2) or Regulation I/11 (4)<sup>12</sup> applies*

E bizonyítvány az I/11. (2), illetve I/11. (4) szabály szerint ..... év ..... hó ..... napjáig érvényes.

*This Certificate shall, in accordance with Regulation I/11 (2) or Regulation I/11 (4), be accepted as valid until .....*

.....  
 a bizonyítvány érvényességét türelmi időszakra meghosszabbító tisztségviselő aláírása  
*Signature of authorised official issuing the endorsement*

A kiállítás helye: .....

*Place of issue:*

A kiállítás dátuma: ..... év ..... hó ..... nap

*Date of issue: (Date: year, month, day)*

.....  
 a kiállító hatóság bélyegzője  
*Seal or stamp of the issuing authority*

<sup>12</sup> A nem kívánt rész törölendő. / Delete as appropriate.

**FELSZERELÉSI TANÚSÍTVÁNY**  
**RECORD OF EQUIPMENT**

**MEGFELELÉSBIZONYÍTVÁNYHOZ**  
**FOR THE CERTIFICATE OF COMPLIANCE**

A Felszerelési Tanúsítvány a Megfelelési Bizonyítvány melléklete  
*This record shall be permanently attached to the certificate of compliance*

A Felszerelési Tanúsítvány a 24 méter és annál hosszabb halászhajók biztonsági rendszerének harmonizálásáról szóló 97/70/EK Tanácsi irányelv követelményei szerint került kiállításra  
*Record of equipment for compliance with Council Directive 97/70/EC setting up a harmonised safety regime for fishing vessels with a length of 24 metres and over*

1. A HAJÓ ADATAI

*PARTICULARS OF THE VESSEL*

A hajó neve <i>Name of the vessel</i>	A hajó hívőjele, illetve azonosító száma <i>Distinctive numbers or letters</i>	Lajstromozási kikötője <i>Port of registry</i>	A hajó hossza <sup>13</sup> <i>Length<sup>13</sup></i>

2. TÚLÉLÉSI CÉLÚ FELSZERELÉS

*DETAILS OF LIFE-SAVING APPLIANCES*

1. Túlélési célú eszközökkel ellátott személyek teljes száma .....  
*The number of persons for whom life-saving appliances are provided*

	Bal oldal <i>Port side</i>	Jobb oldal <i>Starboard side</i>
--	-------------------------------	-------------------------------------

2. Mentőcsónakok száma .....  
*Total number of lifeboats*

2.1. Mentőcsónakok összesített befogadóképessége .....  
*Total number of persons accommodated by them*

2.2. Részben zárt mentőcsónakok száma (VII/18. szabály) .....  
*Number of partially enclosed lifeboats (Regulation VII/18)*

2.3. Teljesen zárt mentőcsónakok száma (VII/19. szabály) .....  
*Number of totally enclosed lifeboats (Regulation VII/19)*

3. Mentési célú vízijárművek száma .....  
*Number of rescue boats*

3.1. Mentőcsónakként rendszeresített mentési célú vízijárművek száma .....  
*Number of boats which are included into the total number of lifeboats shown above*

<sup>13</sup> A hajó hossza a rendelet 2. § e) pontja szerint. / *Length as defined in 2 § e).*

	Bal oldal <i>Port side</i>	Jobb oldal <i>Starboard side</i>
4. Mentőtutajok <i>Liferafts</i>	.....	.....
4.1. Jóváhagyott típusú vízrebocsátó berendezéssel üzembe helyezhető mentőtutajok száma <i>Those for which approved launching appliances are required</i>	.....	.....
4.1.1. Mentőtutajok száma <i>Number of liferafts</i>	.....	.....
4.1.2. Mentőtutajok összesített befogadóképessége <i>Number of persons accommodated by them</i>	.....	.....
4.2. Vízrebocsátó berendezés nélkül üzembe helyezhető mentőtutajok <i>Those for which approved launching appliances are not required</i>	.....	.....
4.2.1. Mentőtutajok száma <i>Number of liferafts</i>	.....	.....
4.2.2. Mentőtutajok összesített befogadóképessége <i>Number of persons accommodated by them</i>	.....	.....
5. Mentőövek száma <i>Number of lifebuoys</i>	.....	.....
6. Mentőmellények száma <i>Number of lifejackets</i>	.....	.....
7. Vízbemerülést gátló öltözékek <i>Immersion suits</i>	.....	.....
7.1. Teljes darabszám <i>Total number</i>	.....	.....
7.2. A mentőmellényekkel kapcsolatos követelményeket kielégítő vízbemerülést gátló öltözékek száma <i>Number of immersion suits complying with the requirements for lifejackets</i>	.....	.....
8. Kihűlés elleni védelmet adó segédeszközök száma <sup>14</sup> <i>Number of thermal protective aids<sup>14</sup></i>	.....	.....
9. Az életmentési célú eszközökben használt rádiós eszközök száma <i>Radio installations used in life-saving appliances</i>	.....	.....
9.1. Radar jeladók száma <i>Number of radar transponders</i>	.....	.....
9.2. Duplex URH rádiótelefon készülékek száma <i>Number of two-way VHF radiotelephone apparatus</i>	.....	.....

<sup>14</sup> A VII/17. szabály (8) (xxi) alpontjában és a VII/20. (5) a) (xxiv) alpontjában előírtak kivételével. / Excluding those required by Regulation VII/17 (8) (xxi) VII/20 (5) a) (xxiv).

3. RÁDIÓ HÍRKÖZLÉSI FELSZERELÉS  
 DETAILS OF RADIO FACILITIES

Tétel Item	Meglévő állapot Actual provision
1. Elsődleges rendszerek <i>Primary systems</i>	.....
1.1. URH rádió készülék <i>VHF radio installation</i>	.....
1.1.1. DSC kódoló <i>DSC encoder</i>	.....
1.1.2. DSC figyelőszolgálati vevőkészülék <i>DSC watch receiver</i>	.....
1.1.3. Rádiótelefon <i>Radiotelephony</i>	.....
1.2. MF sávú rádióberendezés <i>MF radio installation</i>	.....
1.2.1. DSC kódoló <i>DSC encoder</i>	.....
1.2.2. DSC figyelőszolgálati vevőkészülék <i>DSC watch receiver</i>	.....
1.2.3. Rádiótelefon <i>Radiotelephony</i>	.....
1.3. MF/HF sávú rádióberendezés <i>MF/HF radio installation</i>	.....
1.3.1. DSC kódoló <i>DSC encoder</i>	.....
1.3.2. DSC figyelőszolgálati vevőkészülék <i>DSC watch receiver</i>	.....
1.3.3. Rádiótelefon <i>Radiotelephony</i>	.....
1.3.4. Közvetlenül nyomtató rádiótávíró berendezés <i>Direct printing radio telegraphy</i>	.....
1.4. INMARSAT hajó-földfelszíni állomás <i>INMARSAT ship-earth station</i>	.....
2. Másodlagos vészhelyzeti riasztó berendezés <i>Secondary means of alerting</i>	.....
3. Tengerészeti biztonsági információ vételére szolgáló berendezés <i>Facilities for reception of maritime safety information</i>	.....
3.1. NAVTEX vevőkészülék <i>NAVTEX receiver</i>	.....
3.2. EGC vevőkészülék <i>EGC receiver</i>	.....
3.3. HF sávú közvetlenül nyomtató rádiótávíró berendezés <i>HF direct printing radiotelegraphy receiver</i>	.....
4. Műholdas EPIRB <i>Satellite EPIRB</i>	.....
4.1. COSPAS-SARSAT <i>COSPAS-SARSAT</i>	.....
4.2. INMARSAT <i>INMARSAT</i>	.....
5. URH EPIRB <i>VHF EPIRB</i>	.....

Tétel <i>Item</i>	Meglévő állapot <i>Actual provision</i>
6. A hajó radar jeladója <i>Vessel's radar transponder</i>	.....
7. Rádiótelefon segélyhívás figyelőszolgálati vevőkészülék — 2182 kHz* <i>Radiotelephone distress frequency watch receiver 2182 kHz</i>	.....
8. Rádiótelefon vészhelyzeti segélyhívó adókészülék — 2182 kHz** <i>Device for generating the radiotelephony alarm signal on 2182 kHz</i>	.....

\* A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságának újabb döntéséig ezt a tételt az 1999. február 1. után kiállított bizonyítványokhoz csatolt felszerelési tanúsítványon nem kell feltüntetni.  
*Unless another date is determined by the Maritime Safety Committee of the IMO this item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.*

\*\* Ezt a tételt az 1999. február 1. után kiállított bizonyítványokhoz csatolt felszerelési tanúsítványon nem kell feltüntetni.  
*This item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.*

#### 4. A RÁDIÓ HÍRKÖZLÉSI FELSZERELÉS ÜZEMBIZTONSÁGÁT BIZTOSÍTÓ MÓDSZEREK (IX/14. SZABÁLY)

##### *METHODS USED TO ENSURE AVAILABILITY OF RADIO FACILITIES (REGULATION IX/14)*

1. Berendezések megkettőzése  
*Duplication of equipment*
2. Parton elvégzett karbantartás  
*Shore-based maintenance*
3. A hajón végzett karbantartás  
*At sea maintenance capability*

Ezen tanúsítvány valós adatokat tartalmaz.

*This is to certify that this record is correct in all respects.*

..... év ..... hónap ..... nap  
a kiállítás helye a kiállítás dátuma  
*Issued at Date (year, month, day)*

.....  
a tanúsítványt kiállító hatóság tisztségviselőjének aláírása és a hatóság pecsétje  
*Signature of official issuing the record and/or seal or stamp of the issuing authority*

A tanúsítvány aláírója megerősíti, hogy a tanúsítvány kiállításához kellő felhatalmazással rendelkezik:

*The undersigned declares that he is duly authorised by the said member state to issue this record:*

.....  
aláírás / *Signature*

Szerkeszti a Miniszterelnöki Hivatal, a szerkesztőbizottság közreműködésével.

A szerkesztőbizottság elnöke: dr. Bártfai Béla.

A szerkesztésért felelős: dr. Müller György. Budapest V., Kossuth tér 1—3.

Kiadja a Magyar Hivatalos Közlönykiadó. Felelős kiadó: dr. Korda Judit vezérigazgató.

Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6. Telefon: 266-9290.

Előfizetésben megrendelhető a Magyar Hivatalos Közlönykiadónál

Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6., 1394 Budapest 62. Pf. 357, vagy faxon 318-6668.

Előfizetésben terjeszti a Magyar Hivatalos Közlönykiadó a FÁMA Rt. közreműködésével. Telefon/fax: 266-6567.

Információ: tel./fax: 317-9999, 266-9290/245, 357 mellék.

Példányonként megvásárolható a kiadó Budapest VIII., Somogyi B. u. 6. (tel./fax: 267-2780) szám alatti közlönyboltjában, illetve megrendelhető a [www.mhk.hu/kozlonybolt](http://www.mhk.hu/kozlonybolt) internetcímen.

2002. évi éves előfizetési díj: 56 784 Ft. Egy példány ára: 140 Ft 16 oldal terjedelemtől, utána + 8 oldalanként + 112 Ft.

A kiadó az előfizetési díj évközbéli emelésének jogát fenntartja.

**HU ISSN 0076—2407**

02.0800 — Nyomja a Magyar Hivatalos Közlönykiadó Lajosmizsei Nyomdája. Felelős vezető: Burján Norbert.