

## II

(Nem jogalkotási aktusok)

## IRÁNYELVEK

## A BIZOTTSÁG 2012/48/EU IRÁNYELVE

(2012. december 10.)

**a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló 2006/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv mellékleteinek módosításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

2012/66/EU <sup>(4)</sup> bizottsági végrehajtási határozat elfogadását követően végre kell hajtani a 2006/87/EK irányelv VII. mellékletének szükséges módosításait.

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról és a 82/714/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. december 12-i 2006/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(1)</sup> és különösen annak 20. cikke (1) bekezdése első albekezdésének első mondatára,

- (5) Az ebben az irányelvben előírt intézkedések összhangban állnak a belvízi áru- és személyszállításra vonatkozó nemzeti hajóvezetői bizonyítványok kölcsönös elismeréséről szóló, 1991. december 16-i 91/672/EGK tanácsi irányelv <sup>(5)</sup> 7. cikkében említett bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

mivel:

*1. cikk*

- (1) A 2006/87/EK irányelv 2006. decemberi elfogadása óta a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény 22. cikkének értelmében módosításokat fogadtak el a rajnai hajók szemleszabályzatában. Ezért a 2006/87/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell.

A 2006/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

- (2) Biztosítani kell, hogy a közösségi belvízi hajóbizonyítványt és a rajnai hajók szemleszabályzatának megfelelően kiadott hajóbizonyítványt olyan műszaki előírások alapján állítsák ki, amelyek azonos szintű biztonságot garantálnak.
- (3) A 2006/87/EK irányelv módosításainak a lehető leghamarabb hatályba kell lépniük a verseny torzulásának és eltérő biztonsági szintek kialakulásának elkerülése érdekében.
- (4) A három hajóosztályozó társaságnak a 2006/87/EK irányelv 10. cikke szerinti elismeréséről szóló, 2012. február 2-i 2012/64/EU <sup>(2)</sup>, 2012/65/EU <sup>(3)</sup> és

1. A 2006/87/EK irányelv II. melléklete ezen irányelv I. mellékletének megfelelően módosul.
2. A 2006/87/EK irányelv VII. melléklete ezen irányelv II. mellékletének megfelelően módosul.
3. A 2006/87/EK irányelv IX. melléklete ezen irányelv III. mellékletének megfelelően módosul.

*2. cikk*

A 2006/87/EK irányelv 1. cikkének (1) bekezdésében említett belvízi utakkal rendelkező tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2013. december 1-jéig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

<sup>(1)</sup> HL L 389., 2006.12.30., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 33., 2012.2.4., 6. o.

<sup>(3)</sup> HL L 33., 2012.2.4., 7. o.

<sup>(4)</sup> HL L 33., 2012.2.4., 8. o.

<sup>(5)</sup> HL L 373., 1991.12.31., 29. o.

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

*3. cikk*

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

*4. cikk*

Ezen irányelvnek a 2006/87/EK irányelv 1. cikkének (1) bekezdésében említett belvízi utakkal rendelkező tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2012. december 10-én.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
José Manuel BARROSO

---

## I. MELLÉKLET

A 2006/87/EK irányelv II. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1.01. cikk a következőképpen módosul:

a) A 97., a 97a. és a 97b. pont helyébe a következő szöveg lép:

„97. »hajóosztályozó társaság«: olyan hajóosztályozó társaság, amelyet az irányelv VII. mellékletének követelményei és eljárásai szerint jóváhagytak;

97a. »navigációs fények«: a jelzőlámpák által kibocsátott, hajók jelzésére szolgáló fények;

97b. »fényjelzések«: a vizuális vagy hangjelzéseket kiegészítő fények.”

b) A szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„106. »szakértő«: illetékes hatóság vagy felhatalmazott intézmény által elismert személy, aki szakképzése és szakmai tapasztalata alapján megfelelő szaktudással rendelkezik az érintett területen, tökéletesen ismeri a vonatkozó jogszabályokat és az általánosan elfogadott műszaki szabályokat (pl. az Európai Unió más tagállamainak EN szabványait, vonatkozó jogszabályait, műszaki előírásait), továbbá képes megvizsgálni a vonatkozó rendszereket és berendezéseket, és azokról szakértői értékelést készíteni;

107. »hozzáértő személy«: olyan személy, aki szakképzése és szakmai tapasztalata alapján megfelelő tudást szerzett az érintett területen, és kellően ismeri a vonatkozó jogszabályokat és az általánosan elfogadott műszaki szabályokat (pl. az Európai Unió más tagállamainak EN szabványait, vonatkozó jogszabályait, műszaki előírásait) ahhoz, hogy fel tudja mérni a vonatkozó rendszerek és berendezések üzembiztonságát.”

2. A 2.01. cikk 2. szakaszának c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) egy olyan hajózási szakember, aki olyan belvízi utakra szóló hajóvezetői engedéllyel rendelkezik, amely feljogosítja az ellenőrizendő hajó vezetésére.”

3. A 3.02. cikk 1. szakasza b) pontja első bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„b) ha a 2.09. cikkben említett szemlét végeznek, az acélból készült hajók fenékmezelezésének, medersori lemezelezésének (»fenékvíz-elvezető rendszer lemezei«) és oldalmezelezésének minimális vastagsága a következő képletek eredményeként létrejövő magasabb értékeknél nem lehet kevesebb.”.

4. A 6.09. cikk címének helyébe a következő szöveg lép:

„6.09. cikk

**Átvételi vizsgálat**”

5. A 7.05. cikk 1. szakaszának helyébe a következő szöveg lép:

„1. A jelzőfényeket, azok burkolatát és tartozékait a tengerészeti felszerelésekről szóló, 1996. december 20-i 96/98/EK tanácsi irányelvben (\*) előírt jóváhagyási jelöléssel kell ellátni.

(\*) HL L 46., 1997.2.17., 25. o.”

6. A 7.06. cikk 1. szakaszának helyébe a következő szöveg lép:

„1. A hajózási radarberendezéseknek és a fordulássebesség-kijelzőknek meg kell felelniük a IX. melléklet I. és II. részében meghatározott követelményeknek. E követelmények teljesítését az illetékes hatóság által kiadott típusjóváhagyás állapítja meg. A navigációs üzemmódban működtethető belvízi elektronikus térkép-megjelenítő és információs rendszer (a továbbiakban: ECDIS) hajózási radarberendezésnek tekintendő.

A belvízi hajókon használt radarhajózási rendszerek és fordulássebesség-kijelzők beszerelésére és működésére vonatkozó vizsgálat IX. mellékletének III. részében megállapított követelményeit be kell tartani.

Az Európai Bizottságnak közzé kell tennie a IX. mellékletnek megfelelően jóváhagyott vagy a típusjóváhagyások alapján egyenértékűnek elismert hajózási radarberendezések és fordulási sebesség-kijelzők nyilvántartását.”

7. A 8.01. cikk 2. szakaszának helyébe a következő szöveg lép:

„2. A hajó üzemeltetését szolgáló nyomástartó edényeket szakértőnek kell megvizsgálnia annak igazolására, hogy azok üzemeltetése biztonságos:

- a) első használatbavétel előtt;
- b) módosítást vagy javítást követően, újbóli üzembe helyezés előtt; valamint
- c) rendszeresen legalább ötévente.

A vizsgálat belső és külső ellenőrzést foglal magában. Azokat a sűrített levegőt használó edényeket, amelyek belsejét nem lehet megfelelően megvizsgálni, vagy amelyek állapotát nem lehet egyértelműen megállapítani a belső ellenőrzés során, további roncsolásmentes vizsgálatnak vagy hidraulikus nyomáspróbának kell alávetni.

Ellenőrzési igazolást kell kiadni, amely tartalmazza a szakértő aláírását és az ellenőrzés dátumát.

A rendszeres felülvizsgálatot igénylő egyéb berendezéseknek, különösen a gőzkazánoknak, egyéb nyomástartó edényeknek és tartozékaiknak, valamint az emelőknek meg kell felelniük az Unió egyik tagállamában hatályos rendeleteknek.”

8. A 10.02. cikk 1. szakaszának helyébe a következő szöveg lép:

„1. A tagállamokban hatályban levő, vonatkozó hajózási hatósági rendeletek értelmében a fedélzeten legalább a következő felszereléseket kell tartani:

- a) rádiótelefon-berendezés;
- b) a vizuális és hangjelzések kibocsátására és a hajó helyzetjelölésére szolgáló berendezések és készülékek;
- c) különálló vészvilágítás az előírt veszteglési fények pótlására.

A következő tartályokat is a fedélzeten kell tartani:

- a) háztartási hulladék tárolására szolgáló, megjelölt tartály;
- b) acélból vagy egyéb ellenálló, nem gyúlékony anyagból készült, megfelelő méretű, de legalább 10 liter űrtartalmú, zárófedéllel ellátott, különálló, megjelölt tartályok a következők gyűjtésére:
  - aa) olajos tisztítórongyok;
  - bb) veszélyes vagy szennyező szilárd hulladékok;
  - cc) veszélyes vagy szennyező folyékony hulladékok;továbbá az esetlegesen előforduló alábbi anyagok gyűjtésére:
  - dd) szennyvíz;
  - ee) egyéb olajos vagy zsíros hulladék.”

9. A 10.03. cikk a következőképpen módosul:

a) **Az 1. szakasz első mondata helyébe a következő szöveg lép:**

„1. Az EN 3-7:2007 és az EN 3-8:2007 európai szabvány értelmében a következő helyeken legalább egy hordozható tűzoltó készüléknek kell lennie:”.

**b) A 2. szakasz helyébe a következő szöveg lép:**

„2. Az 1. szakaszban előírt hordozható tűzoltó készülékekhez csak legalább 6 kg töltőanyagú poroltókat, vagy ugyanilyen tűzoltó kapacitású hordozható tűzoltó készülékeket lehet használni. Ezeknek alkalmasnak kell lennie A, B és C osztályú tüzek oltására.

Ettől eltérően a cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezésekkel nem rendelkező hajókon a mínusz (-) 20 °C hőmérsékletig fagyálló, vízbázisú filmképző habot használó, habbal oltó tűzoltó készülékek abban az esetben is elfogadhatók, ha nem alkalmasak C osztályú tüzek oltására. E tűzoltó készülékek úrtartalmának legalább 9 liternek kell lennie.

Minden tűzoltó készüléknek alkalmasnak kell lennie 1 000 V-ig terjedő elektromos rendszerek tüzeinek oltására.”

**c) Az 5. szakasz helyébe a következő szöveg lép:**

„5. Minden hordozható tűzoltó készüléket legalább kétvétenként hozzáértő személynek kell ellenőriznie. A tűzoltó készüléket ellenőrzési címkével kell ellátni, amely tartalmazza a hozzáértő személy aláírását és az ellenőrzés dátumát.”

**10. A 10.03a. cikk 6., 7. és 8. szakaszának helyébe az alábbi szöveg lép:**

„6. A tűzoltórendszereket egy szakértő vizsgálja meg:

- a) első használatbavétel előtt;
- b) kioldást követően, újbóli üzembe helyezés előtt;
- c) jelentős módosítást vagy javítást követően, újbóli üzembe helyezés előtt;
- d) rendszeresen legalább két évente.

A d) pontban említett vizsgálatokat a tűzoltó rendszerekre szakosodott, hozzáértő céget képviselő hozzáértő személy is elvégezheti.

7. A 6. szakasz szerinti ellenőrzés során a szakértő vagy hozzáértő személy igazolja, hogy a rendszerek megfelelnek-e ezen cikk követelményeinek.

Az ellenőrzés legalább a következőket tartalmazza:

- a) a teljes rendszer külső ellenőrzése;
- b) a biztonsági rendszerek és a fűvókák funkcionális próbája;
- c) a nyomástartályok és a szivattyúzó rendszer funkcionális próbája.

8. Ellenőrzési igazolást kell kiadni, amely tartalmazza a szakértő vagy a hozzáértő személy aláírását és az ellenőrzés dátumát.”

**11. A 10.03b. cikk 9. szakaszának b), c) és e) pontja helyébe a következő szöveg lép:**

„b) A rendszert egy szakértő vizsgálja meg

- aa) első használatbavétel előtt;
- bb) kioldást követően, újbóli üzembe helyezés előtt;
- cc) jelentős módosítást vagy javítást követően, újbóli üzembe helyezés előtt;
- dd) rendszeresen legalább két évente.

A dd) pontban említett vizsgálatokat a tűzoltó rendszerekre szakosodott, hozzáértő céget képviselő hozzáértő személy is elvégezheti.

c) A felülvizsgálat során a szakértő vagy a hozzáértő személy ellenőrzi, hogy a rendszer megfelel-e az e cikkben foglalt követelményeknek.”

„e) Ellenőrzési igazolást kell kiadni, amely tartalmazza a szakértő vagy a hozzáértő személy aláírását és az ellenőrzés dátumát.”

12. A 11.02. cikk a következőképpen módosul:

**a) A 4. szakasz helyébe a következő szöveg lép:**

„4. A fedélzetek és oldalfedélzetek külső szélét legalább 0,90 m magas mellvédekkel vagy az EN 711:1995 európai szabványnak megfelelő folyamatos védőkorláttal kell felszerelni. Az olyan munkaállomásokat, ahol fennáll az 1 m-t meghaladó magasságból való leesés veszélye, legalább 0,90 m magas mellvédekkel vagy nyílászkeretekkel vagy az EN 711:1995 európai szabványnak megfelelő folyamatos védőkorláttal kell felszerelni. Ha az oldalfedélzetek védőkorlátjai leengedhetők:

a) a nyílászkerethez 0,7–1,1 m magasságban további, 0,02–0,04 m átmérőjű, folyamatos fogódzót kell rögzíteni; valamint

b) ott, ahol az oldalfedélzet kezdődik, jól látható helyre az I. függelék 10. ábrájának megfelelő, legalább 15 cm átmérőjű jelzéseket kell felhelyezni.

Nyílászkeret hiányában rögzített védőkorlátot kell elhelyezni.”

**b) A szöveg a következő szakaszokkal egészül ki:**

„4a. A 4. szakasztól eltérően a lakótérrel nem rendelkező bárkákat és uszályokat nem kötelező mellvéddel vagy védőkorláttal ellátni, amennyiben:

a) a fedélzetek és az oldalfedélzetek külső széleit lábvédő korláttal látták el;

b) a nyílászkereteket a 4. szakasz a) pontjának megfelelően fogódzókkal látták el; valamint

c) a fedélzeten jól látható helyre az I. függelék 10. ábrájának megfelelő, legalább 15 cm átmérőjű jelzéseket helyeztek el.

4b. A 4. szakasztól eltérően a süllyesztett vagy emelt rakományfedélzettel rendelkező hajók esetében nem kötelező védőkorláttal ellátni a fedélzetek külső széleit vagy az oldalfedélzeteket, amennyiben:

a) a folyosó a süllyesztett fedélzetek felett halad át és az EN 711:1995 szabványnak megfelelően rögzített védőkorlátok szegélyezik; valamint

b) a védőkorlát nélküli helyekre vezető utaknál jól látható helyre az I. függelék 10. ábrájának megfelelő, legalább 15 cm átmérőjű jelzéseket helyeztek el.”

**c) A szöveg a következő 6. szakasszal egészül ki:**

„6. A 4., 4. a) és 4. b) szakasz az 1.06. cikk értelmében átmeneti követelmény, amely 2016. december 1-jéig marad hatályban.”

13. A 11.04. cikk a következőképpen módosul:

**a) A 2. szakasz helyébe a következő szöveg lép:**

„2. Az oldalfedélzet felett mért 0,9 m magasságig az oldalfedélzet tiszta szélessége 0,50 m-re csökkenthető, ha a fenti tiszta szélesség a hajótest külső széle és a raktér belső széle között nem kisebb 0,65 m-nél.”

**b) A szöveg a következő 4. szakasszal egészül ki:**

„4. A 2. szakasz az 1.06. cikk értelmében átmeneti követelmény, amely 2016. december 1-jéig marad hatályban.”

14. A 11.12. cikk a következőképpen módosul:

**a) A 6. és a 7. szakasz helyébe a következő szöveg lép:**

„6. A darukat szakértő vizsgálja meg:

- a) első használatbavétel előtt;
- b) jelentős módosítást vagy javítást követően, újbóli üzembe helyezés előtt;
- c) rendszeresen legalább tízévente.

E vizsgálat során számításokkal és fedélzeti terhelési próbával kell igazolni a megfelelő szilárdságot és stabilitást.

Ha a daru biztonságos üzemi terhelése nem lépi túl a 2 000 kg-ot, a szakértő dönthet úgy, hogy a számításos igazolás teljes egészében vagy részben helyettesíthető egy, a biztonságos terhelés 1,25-szorosával a teljes működési tartományban végrehajtott terhelési próbával.

Ellenőrzési igazolást kell kiadni, amely tartalmazza a szakértő aláírását és az ellenőrzés dátumát.

7. A darukat rendszeresen, de legalább 12 havonta hozzáértő személynek kell ellenőriznie. A szemle során a daru biztonságos üzemi feltételeit szemrevételezéssel és üzemi próbával kell ellenőrizni.

Ellenőrzési igazolást kell kiadni, amely tartalmazza a hozzáértő személy aláírását és az ellenőrzés dátumát.”

**b) A 8. szakaszt el kell hagyni.****c) A 10. szakasz helyébe a következő szöveg lép:**

„10. A daru gyártójának kezelési utasításait a fedélzeten kell tartani. E kezelési utasításoknak legalább a következő adatokat kell tartalmazniuk:

- a) működési tartomány és a vezérlés funkciói;
- b) a legnagyobb megengedhető biztonságos üzemi terhelés a kinyúlás függvényében;
- c) a daru legnagyobb megengedhető dőlése;
- d) szerelési és karbantartási utasítások;
- e) általános műszaki adatok.”

15. A 14.13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„14.13. cikk

**Átvételi vizsgálat**

A cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések vizsgálata során szakértőnek kell ellenőriznie, hogy a berendezés megfelel-e e fejezet követelményeinek:

- a) az első használatbavétel előtt;
- b) jelentős módosítást vagy javítást követően az újbóli üzembe helyezés előtt;

c) a 14.15. cikk szerinti igazolás megújításakor minden alkalommal.

Ellenőrzési igazolást kell kiadni, amely tartalmazza a szakértő aláírását és az ellenőrzés dátumát. Az ellenőrzési igazolás másolatát be kell nyújtani a felügyeleti szervhez.”

16. A 14.14. cikk címének helyébe a következő szöveg lép:

„14.14. cikk

**Tesztelési feltételek**

17. A 14.15. cikk 3. szakaszának második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Kivételes esetben, ha a hajótulajdonos vagy annak képviselője indokolt kérelmet nyújt be, a felügyeleti szerv legfeljebb három hónappal meghosszabbíthatja az igazolás érvényességét a 14.13. cikkben említett átvételi vizsgálat elvégzése nélkül. Ezt a meghosszabbítást be kell jegyezni a közösségi bizonyítványba.”

18. A 15.02. cikk 8. szakaszának helyébe a következő szöveg lép:

„8. A géptereket az utastértől vagy legénységi, illetve személyzeti hálólhelyiségektől elválasztó vízhatlan válaszfalakon nem lehet ajtó.”

19. A 15.03. cikk a következőképpen módosul:

**a) Az 5. szakasz helyébe a következő szöveg lép:**

„5. A szélnyomás okozta billenőnyomatékot ( $M_W$ ) az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$M_W = p_W \cdot A_W \cdot (l_W + T/2) [\text{kNm}]$$

ahol:

$p_W$  = a fajlagos szélnyomás, amelynek értéke 0,25 kN/m<sup>2</sup>;

$A_W$  = a szélnek kitett oldalfelület a vizsgált terhelési esetnek megfelelő merülési sík felett [m<sup>2</sup>]-ben;

$l_W$  = az  $A_W$  szélnek kitett oldalfelület súlypontjának távolsága a vizsgált terhelési esetnek megfelelő merülési síktól [m]-ben.

A szélnek kitett oldalfelület kiszámításakor figyelembe kell venni a fedélzet ponyvával és hasonló mobil felszerelésekkel történő tervezett zárását.”

**b) A 9. szakasz a) pontja helyébe a következő szöveg lép:**

„a) Az 1-rekeszállapot (egyteres elárasztás) esetén a vízhatlan válaszfalakat épnek lehet tekinteni, ha két egymás melletti válaszfal közötti távolság nagyobb, mint a sérülés hossza. Azokat a hosszanti vízhatlan válaszfalakat, amelyek a legnagyobb merülés vonalában a hajó középvonalára merőlegesen mérve B/3-nál kisebb távolságra vannak a külháj lemezelésétől, számítási célokra nem lehet figyelembe venni. A keresztirányú válaszfalban elhelyezett, 2,50 m-nél hosszabb válaszfalrekesz hosszanti vízhatlan válaszfalnak tekintendő.”

20. A 15.06. cikk a következőképpen módosul:

**a) Az 1. szakasz helyébe a következő szöveg lép:**

„1. Az utastereknek:

a) minden fedélzeten az ütközési válaszfal mögött kell elhelyezkedniük, és amennyiben a válaszfalfedélzet alatt vannak, a leghátsó vízhatlan válaszfal (farválaszfal) előtt kell lenniük;



- b) a gép- és a kazántértől gázzáró módon kell elválasztva lenniük;
- c) olyan elrendezésűnek kell lenniük, hogy a 7.02. cikk szerinti látómezők ne haladjanak rajtuk keresztül.

A ponyvakkal vagy hasonló mobil felszerelésekkel nemcsak felülről, hanem teljesen vagy részben oldalról is zárt fedélzeti területeknek ugyanazon követelményeknek kell megfelelniük, mint a zárt utastereknek.”

**b) A 15. szakasz helyébe a következő szöveg lép:**

„15. A teljes egészében panorámaüvegből álló felépítményeket vagy felépítménytetőket és a ponyvakkal vagy hasonló mobil felszerelésekkel létrehozott zárt tereket, valamint azok alapozását olyan módon kell megtervezni, és csak olyan anyagból lehet készíteni, amely baleset esetén a fedélzeten tartózkodók sérülésének veszélyét a lehető legkisebbre csökkenti.”

21. A 15.11. cikk a következőképpen módosul:

**a) A 2. szakasz a) pontja helyébe a következő szöveg lép:**

„2. Válaszfalak

a) A helyiségek közötti válaszfalakat az alábbi táblázatok szerint kell megtervezni:

aa) Azon helyiségek közötti válaszfalak táblázata, amelyekben nincsenek felszerelve a 10.03a. cikk szerinti túlnyomásos sprinklerberendezések

Helyiségek	Vezérlőközpontok	Lépcsőházak	Gyülekezőhelyek	Társalgók	Gépterek	Hajókonyha	Tárolóhelyiségek
Vezérlőközpontok	—	A0	A0/B15 <sup>(1)</sup>	A30	A60	A60	A30/A60 <sup>(5)</sup>
Lépcsőházak		—	A0	A30	A60	A60	A30
Gyülekezőhelyek			—	A30/B15 <sup>(2)</sup>	A60	A60	A30/A60 <sup>(5)</sup>
Társalgók				–/A0/B15 <sup>(3)</sup>	A60	A60	A30
Gépterek					A60/A0 <sup>(4)</sup>	A60	A60
Hajókonyha						A0	A30/B15 <sup>(6)</sup>
Tárolóhelyiségek							—

<sup>(1)</sup> A vezérlőközpontok és a belső gyülekezőhelyek közötti válaszfaloknak az A0 típusnak kell megfelelniük, míg a külső gyülekezőhelyeknél csak a B15 típusnak.

<sup>(2)</sup> A társalgók és a belső gyülekezőhelyek közötti válaszfaloknak az A30 típusnak kell megfelelniük, míg a külső gyülekezőhelyeknél csak a B15 típusnak.

<sup>(3)</sup> A kabinok közötti válaszfaloknak, a kabinok és a folyosók közötti válaszfaloknak, valamint a társalgókat elválasztó, 10. pont szerinti függőleges válaszfaloknak a B15 típusnak kell megfelelniük, a túlnyomásos sprinklerberendezésekkel felszerelt helyiségeknél pedig a B0 típusnak. A kabinok és a szaunák közötti válaszfaloknak az A0 típusnak kell megfelelniük, a túlnyomásos sprinklerberendezésekkel felszerelt helyiségeknél pedig a B15 típusnak.

<sup>(4)</sup> A 15.07. cikk és a 15.10. cikk 6. szakasza szerinti gépterek közötti válaszfaloknak az A60 típusnak kell megfelelniük; egyéb esetekben az A0 típusnak.

<sup>(5)</sup> A gyúlékony folyadékok tárolására szolgáló tárolóhelyiségek, a vezérlőközpontok és a gyülekezőhelyek közötti válaszfaloknak az A60 típusnak kell megfelelniük, a túlnyomásos sprinklerberendezésekkel felszerelt helyiségeknél pedig az A30 típusnak.

<sup>(6)</sup> A B15 típus megfelelő egyrésztől a hajókonyhák, másrésztől pedig a hűtőraktárak és élelmiszer-tároló helyiségek közötti válaszfalokhoz.

bb) Azon helyiségek közötti válaszfalak táblázata, amelyekben fel vannak szerelve a 10.03a. cikk szerinti túlnyomásos sprinklerberendezések

Helyiségek	Vezérlőközpontok	Lépcsőházak	Gyülekezőhelyek	Társalgók	Gépterek	Hajókonyha	Tárolóhelyiségek
Vezérlőközpontok	—	A0	A0/B15 <sup>(1)</sup>	A0	A60	A30	A0/A30 <sup>(5)</sup>
Lépcsőházak		—	A0	A0	A60	A30	A0
Gyülekezőhelyek			—	A30/B15 <sup>(2)</sup>	A60	A30	A0/A30 <sup>(5)</sup>

Helyiségek	Vezérlő- központok	Lépcsőhá- zak	Gyülekezőhe- lyek	Társalgók	Gépterek	Hajó- konyha	Tárolóhelyisé- gek
Társalgók				-/B15/B0 <sup>(3)</sup>	A60	A30	A0
Gépterek					A60/A0 <sup>(4)</sup>	A60	A60
Hajókonyha						—	A0/B15 <sup>(6)</sup>
Tárolóhelyiségek							—

(1) A vezérlőközpontok és a belső gyülekezőhelyek közötti válaszfalaknak az A0 típusnak kell megfelelniük, míg a külső gyülekezőhelyeknél csak a B15 típusnak.

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

(3) A kabinok közötti válaszfalaknak, a kabinok és a folyosók közötti válaszfalaknak, valamint a társalgókat elválasztó, 10. pont szerinti függőleges válaszfalaknak a B15 típusnak kell megfelelniük, a túlnyomásos sprinklerberendezésekkel felszerelt helyiségeknél pedig a B0 típusnak. A kabinok és a szaunák közötti válaszfalaknak az A0 típusnak kell megfelelniük, a túlnyomásos sprinklerberendezésekkel felszerelt helyiségeknél pedig a B15 típusnak.

(4) A 15.07. cikk és a 15.10. cikk 6. szakasza szerinti gépterek közötti válaszfalaknak az A60 típusnak kell megfelelniük; egyéb esetekben az A0 típusnak.

(5) A gyűlékony folyadékok tárolására szolgáló tárolóhelyiségek, a vezérlőközpontok és a gyülekezőhelyek közötti válaszfalaknak az A60 típusnak kell megfelelniük, a túlnyomásos sprinklerberendezésekkel felszerelt helyiségeknél pedig az A30 típusnak.

(6) A B15 típus megfelelő egyrésztől a hajókonyhák, másrésztől pedig a hűtőraktárak és élelmiszer-tároló helyiségek közötti válaszfalakhoz."

**b) A 4. szakasz helyébe a következő szöveg lép:**

„4. A társalgók mennyezeteinek és falburkolatuknak, beleértve alapozásukat is, éghetetlen anyagokból kell készülniük, kivéve a felületüket, amelynek legalább lángképletetőnek kell lennie, azokban a helyiségekben, amelyek nincsenek felszerelve a 10.03a. cikk szerinti, túlnyomásos sprinklerberendezéssel. Az első mondatot nem kell alkalmazni a szaunákra.”

**c) A szöveg a következő (7a) szakasszal egészül ki:**

„7a. A fedélzeti területek teljes vagy részleges zárására szolgáló ponyváknek és hasonló mobil felszereléseknek, valamint azok alapozásának legalább lángképletetőnek kell lennie.”

**22. A 22a.04. cikk helyébe a következő szöveg lép:**

„22a.04. cikk

**Úszóképesség és stabilitás**

1. A 2–10. szakaszt a 110 m-nél hosszabb hajókra kell alkalmazni, a személyhajók kivételével.
2. A stabilitási számítás alapvető értékeit, a hajó üres tömegét és a rendszersúlypont helyét a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) MSC.267(85) sz. határozatának I. melléklete szerint elvégzett döntéspórával kell meghatározni.
3. A kérelmezőnek az úszóképesség-csökkenés módszerén alapuló számítással igazolnia kell, hogy a hajó úszóképessége és stabilitása elárasztás esetén megfelelő. Minden számítást szabad süllyedés és hosszirányú billenés feltételezésével kell elvégezni.

A hajó elárasztás során fennálló megfelelő úszóképességét és stabilitását a hajó legnagyobb merülési síkjának megfelelő és a rakodótér között egyenletesen elosztott rakomány, teljes felszerelés és teli üzemanyagtartály esetére kell igazolni.

Többféle rakomány esetén a stabilitási számítást a legkedvezőtlenebb teherelrendezésre kell igazolni. A stabilitási számítást a hajón kell tartani.

E célból a kielégítő stabilitás matematikai igazolását az elárasztás három közbenső fázisára (az elárasztás kialakulásának 25, 50 és 75 %-a, valamint adott esetben a keresztirányú egyensúlyi helyzetet közvetlenül megelőző fázisra is) és az elárasztás végső fázisára kell elvégezni, a fent meghatározott terhelési körülményeknek megfelelően.

4. A sérült állapotra vonatkozóan az alábbi feltételezésekkel kell élni:

a) Oldalsó sérülés mértéke:

hosszirányban: legalább 0,10 L,  
keresztirányban: 0,59 m,  
függőleges irányban: a hajófenéktől felfelé, korlátozás nélkül.

b) A hajófenék sérülésének mértéke:

hosszirányban: legalább 0,10 L,  
keresztirányban: 3,00 m,  
függőleges irányban: az alaponaltól 0,39 m hosszban felfelé, a fenékárok kivételével.

c) A sérült területen belül minden vízhatlan válaszfalat sérültnek kell tekinteni, ami azt jelenti, hogy a térbeosztást úgy kell megválasztani, hogy a hajó még azt követően is úszóképes maradjon, hogy hosszanti irányban két vagy több egymás melletti tér elárasztásra került. A fő géptérre vonatkozóan csak az 1-rekeszállapotot (egyterest elárasztást) kell figyelembe venni, azaz a géptér záró válaszfalait sértetlennek kell tekinteni.

A hajó fenéksérülése esetén haránt irányban egymással szomszédos rekeszeket is elárasztottnak kell tekinteni.

d) Elárasztási tényező

Minden tér esetében 95 %-os elárasztási tényezőt kell feltételezni.

Ha számítás igazolja, hogy bármely tér átlagos elárasztási tényezője 95 %-nál kisebb, akkor a számított érték alkalmazható.

A figyelembe vett értékek nem lehetnek kisebbek a következő értékeknél:

- géptér és kiszolgáló helyiségek: 85 %
- raktér: 70 %
- kettősfenék, tüzelőanyag-tartályok, ballaszttartályok stb. attól függően, hogy funkciójuk szerint telinek vagy üresnek tekintendők a hajó legnagyobb megengedett merülésénél: 0 % vagy 95 %

e) Az elárasztás közbeni fázisaiban a szabad folyadékfelszín hatásának számításakor a sérült rekeszek teljes felületét kell figyelembe venni.

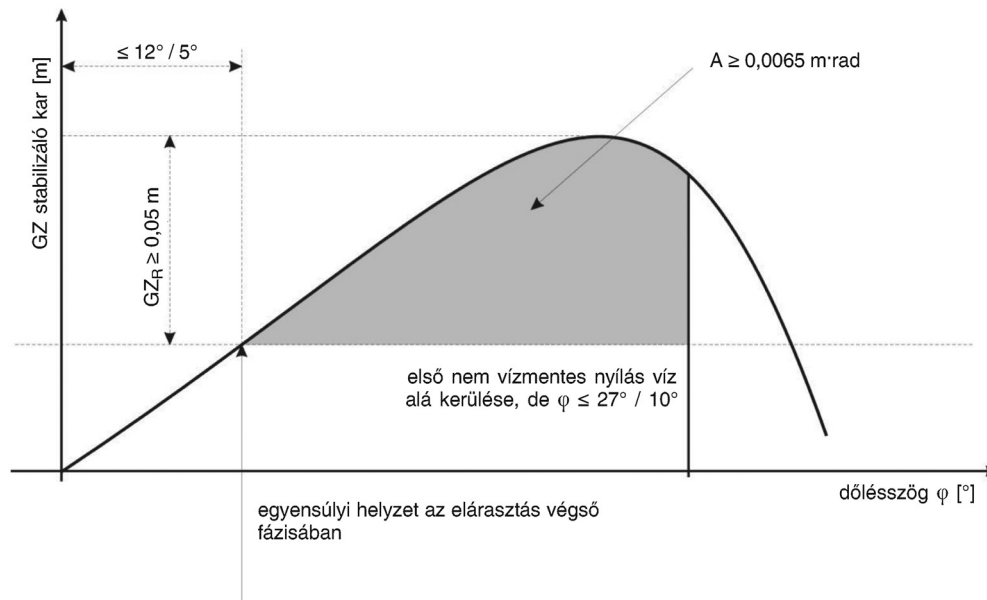
5. A 3. szakasz szerinti minden közbeni elárasztási fázisra vonatkozóan teljesülniük kell az alábbi követelményeknek:

- a) a szóban forgó közbeni fázis egyensúlyi helyzetének  $\varphi$  dőlésszöge nem lépheti túl a 15°-ot (5°-ot, amennyiben a tartályok nincsenek rögzítve);
- b) a szóban forgó közbeni fázis dőlt egyensúlyi helyzetéhez tartozó dőlésen túl a stabilizáló kar görbéje GZ pozitív szakaszának legalább 0,02 m-nek (0,03 m-nek, amennyiben a tartályok nincsenek rögzítve) kell lennie, mielőtt az első nem vízmentes nyílás víz alá kerül, vagy a hajó dőlése a 27°-os (15°-os, amennyiben a tartályok nincsenek rögzítve)  $\varphi$  dőlésszöget eléri;
- c) a nem vízmentes nyílások a szóban forgó közbeni fázis egyensúlyi helyzetéhez tartozó dőlésszög eléréséig nem kerülhetnek víz alá.

6. Az elárasztás végső fázisában a következő követelményeknek kell teljesülniük:

- a) a nem vízmentes nyílások (pl. ajtók, ablakok, bejárati nyílások) alsó szélének a sérült vízvonallal felett legalább 0,10 m-rel kell lennie;

- b) az egyensúlyi helyzet  $\varphi$  dőlésszöge nem lépheti túl a  $12^\circ$ -ot ( $5^\circ$ -ot, amennyiben a tartályok nincsenek rögzítve);
- c) a szóban forgó közbenső dőlt fázis egyensúlyi helyzetében a dőlésen túl a stabilizáló kar görbéje GZ pozitív szakaszának legalább  $0,05$  m-nek, a görbe alatti területnek pedig legalább  $0,0065$  m $\cdot$ rad-nak kell lennie, mielőtt az első nem vízmentes nyílás víz alá kerül, vagy a hajó dőlése a  $27^\circ$ -os ( $10^\circ$ -os, amennyiben a tartályok nincsenek rögzítve)  $\varphi$  dőlésszöget eléri;



- d) ha a nem vízmentes nyílások az egyensúlyi helyzet elérése előtt víz alá kerülnek, akkor a sérült hajó stabilitásának számítása céljából az átjárást biztosító helyiségeket elárasztottnak kell tekinteni.
7. Ha vannak aszimmetrikus elárasztást csökkentő átfolyónyílások, akkor a következő követelményeket kell teljesíteni:

- a) az átfolyás számítását az A.266 (VIII). sz. IMO-határozat szerint kell végezni;
- b) önműködőnek kell lenniük;
- c) nem lehet rajtuk elzárószerkezet;
- d) a kiegyenlítőds megengedett időtartama nem lehet nagyobb 15 percnél.

8. Ha az olyan nyílásokat, amelyeken keresztül ép rekeszek további elárasztásra kerülhetnek, vízmentesen be lehet zárni, akkor az elzárószerkezetek mindkét oldalára az alábbi, jól olvasható utasítást kell elhelyezni:

»Használat után azonnal bezárandó.«

9. A 3–7. szakasz szerinti számításoktól el lehet tekinteni, ha a veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításáról szóló európai megállapodáshoz (a továbbiakban: ADN) mellékelt előírások 9. része szerinti sérült stabilitásra vonatkozó számítások megfelelő eredményt adnak.

10. Ha a 3. szakaszban foglalt követelmények teljesüléséhez szükséges, akkor a legnagyobb bemerülés síkját újból meg kell határozni.”

23. A 22a.05. cikk 2. szakaszának c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) az ADN-nel összhangban, kettősfenekű hajóként kerülnek megépítésre, ahol az ADN 9. részének 9.1.0.91–9.1.0.95. pontja vonatkozik a szárazáru-szállító hajókra, 9.3.2.11.7. pontja és 9.3.2.13–9.3.2.15. pontja vagy 9.3.3.11.7. pontja és 9.3.3.13–9.3.3.15. pontja a tartályhajókra;”.

24. A 24.02. cikk 2. szakaszában szereplő táblázat a következőképpen módosul:

a) A táblázat a következő, a 7.05. cikk 1. szakaszához tartozó sorral egészül ki:

Cikk és szakasz	Tartalom	Határidő és megjegyzések
„7.05. cikk, 1. szakasz	Navigációs fények, azok burkolata, tartozékai és fényforrásai	Továbbra is használhatók azok a navigációs fények, burkolatuk, tartozékai és fényforásaik, amelyek a 2009. november 30-i állapot szerint megfelelnek a navigációs fények színére és fényerősségére, továbbá a jelzőfényeknek a rajnai hajózáshoz való megfelelésére vonatkozó követelményeknek.”

b) A táblázat a következő, a 7.06. cikk 1. szakaszához tartozó sorokkal egészül ki:

„7.06. cikk, 1. szakasz	1990.1.1. előtt jóváhagyott hajózási radarberendezések	Az 1990.1.1. előtt jóváhagyott hajózási radarberendezéseket a közösségi bizonyítvány 2009.12.31. utáni kiadásáig vagy megújításáig, de legkésőbb 2011.12.31-ig lehet beszerezni és használni, amennyiben rendelkeznek ezen irányelv vagy a CCNR 1989-II-35. sz. határozat szerinti, érvényes beszerelési igazolással.
	1990.1.1. előtt jóváhagyott fordulási sebesség-kijelzők	Az 1990.1.1. előtt jóváhagyott és 2000.1.1. előtt beszerelt fordulási sebesség-kijelzőket a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásáig vagy megújításáig lehet beszerezni és használni, amennyiben rendelkeznek ezen irányelv vagy a CCNR 1989-II-35. sz. határozat szerinti, érvényes beszerelési igazolással.
	1990.1.1. előtt jóváhagyott hajózási radarberendezések és fordulási sebesség-kijelzők	A rajnai belvízi hajózáshoz használt radarberendezésekre vonatkozó minimumkövetelményeknek és tesztelési feltételeknek, valamint a rajnai belvízi hajózáshoz használt fordulási sebesség-kijelzőkre vonatkozó minimumkövetelményeknek és tesztelési feltételeknek megfelelően 1990. január 1-jén vagy azután jóváhagyott hajózási radarberendezéseket és fordulási sebesség-kijelzőket továbbra is lehet beszerezni és működtetni, amennyiben rendelkeznek ezen irányelv vagy a CCNR 1989-II-35. sz. határozat szerinti, érvényes beszerelési igazolással.”

c) A táblázat a következő, a 10.02. cikk 1. szakasza második mondatának b) pontjához tartozó sorral egészül ki:

Cikk és szakasz	Tartalom	Határidő és megjegyzések
„10.02. cikk, 1. szakasz, második mondat, b) pont	Acélból vagy egyéb ellenálló, nem gyúlékony anyagból készült, legalább 10 liter űrtartalmú tartályok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány megújításakor”

d) A 11.02. cikk 4. szakaszához és a 11.04. cikk 2. szakaszához tartozó sorok helyébe a következő szöveg lép:

Cikk és szakasz	Tartalom	Határidő és megjegyzések
„11.02. cikk, 4. szakasz, első mondat	A fedélzetek külső széleinek és a munkaterületek felszerelése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2020.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	A nyíláskeretek magassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

Cikk és szakasz	Tartalom	Határidő és megjegyzések
11.04. cikk, 1. szakasz	Az oldalfedélzet teljes szélessége	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor a 7,30 méternél szélesebb vízi járműveknél
2. szakasz	Oldalsó védőkoriátok az 55 méternél rövidebb, csak hátsó lakótérrel rendelkező hajókon	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2020.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

e) A 11.12. cikkhez tartozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„11.12. cikk, 2., 4., 5. és 9. szakasz	Gyártói tábla, védőberendezések, hajón tartandó bizonyítványok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
--	--	--

f) A 15.03. cikk 7–13. szakaszához tartozó sorok helyébe a következő szöveg lép:

„7. és 8. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
9. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	A hajófenék sérülésének függőleges kiterjedése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor N.R.C., legalább 0,50 m szakaszon és a hajófenéktől számított legfeljebb 0,60 m-en vízmentes fedélzettel rendelkező hajók vonatkozásában, amelyek 2005.12.31. előtt uniós bizonyítványt vagy egyéb közlekedési engedélyt szereztek.
	2-rekeszes állapot	N.R.C.
10–13. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

g) A 15.06. cikk 1. szakaszának a) pontjához tartozó sorok helyébe a következő szöveg lép:

„15.06. cikk, 1. szakasz, első bekezdés	Utasterek a válaszfalfedélzet alatt az ütközési válaszfal mögött és a farválaszfal előtt	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni megújításakor
15.06. cikk, 1. szakasz, második bekezdés	Zárt terek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány megújításakor

h) A 15.06. cikk 15. szakaszához tartozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„15. szakasz	A felépítményen belüli, teljesen vagy részben panoramaablakokból álló zárt terekre vonatkozó követelmények.	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni megújításakor
	Zárt terekre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány megújításakor

## i) A táblázat a következő, a 15.11. cikk (7a) szakaszához tartozó sorral egészül ki:

„(7a) szakasz	Zárt terek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor”
---------------	------------	---

25. A 24.06. cikk 5. szakaszában szereplő táblázat a következőképpen módosul:

## a) A táblázat a következő, a 7.05. cikk 1. szakaszához tartozó sorral egészül ki:

Cikk és szakasz	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
„7.05. cikk, 1. szakasz	Navigációs fények, azok burkolata, tartozékai és fényforrásai	Továbbra is használhatók azok a navigációs fények, burkolatuk, tartozékaik és fényforásaik, amelyek megfelelnek a navigációs fények színére és fényerősségére, továbbá a jelzőfényeknek a rajnai hajózáshoz való elfogadására vonatkozó, 2009. november 30-tól hatályos követelményeknek.	2013.12.1.”

## b) A táblázat a következő, a 7.06. cikk 1. szakaszához tartozó sorral egészül ki:

„7.06. cikk, 1. szakasz	1990.1.1. előtt jóváhagyott hajózási radarberendezések.	Az 1990.1.1. előtt jóváhagyott hajózási radarberendezéseket a közösségi bizonyítvány 2009.12.31. utáni kiadásáig vagy megújításáig, de legkésőbb 2011.12.31-ig lehet beszerelni és használni, amennyiben rendelkeznek ezen irányelv vagy a CCNR 1989-II-35. sz. határozat szerinti, érvényes beszerelési igazolással.	2013.12.1.
	1990.1.1. előtt jóváhagyott fordulássebesség-kijelzők	Az 1990.1.1. előtt jóváhagyott és 2000.1.1. előtt beszerelt fordulássebesség-kijelzőket a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásáig vagy megújításáig lehet beszerelni és használni, amennyiben rendelkeznek ezen irányelv vagy a CCNR 1989-II-35. sz. határozat szerinti, érvényes beszerelési igazolással.	2013.12.1.
	1990.1.1. előtt jóváhagyott hajózási radarberendezések és fordulássebesség-kijelzők	A rajnai belvízi hajózáshoz használt radarberendezésekre vonatkozó minimumkövetelményeknek és tesztelési feltételeknek, valamint a rajnai belvízi hajózáshoz használt fordulássebesség-kijelzőkre vonatkozó minimumkövetelményeknek és tesztelési feltételeknek megfelelően, 1990. január 1-je után jóváhagyott hajózási radarberendezéseket és fordulássebesség-kijelzőket továbbra is lehet beszerelni és működtetni, amennyiben ezen irányelv vagy a CCNR 1989-II-35. sz. határozat szerint érvényes beszerelési igazolás került kibocsátásra.	2013.12.1.”

c) A táblázat a következő, a 10.02. cikk 1. szakasza második mondatának b) pontjához tartozó sorral egészül ki:

Cikk és szakasz	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
„10.02. cikk, 1. szakasz, második mondat, b) pont	Acélból vagy egyéb ellenálló, nem gyúlékony anyagból készült, legalább 10 liter űrtartalmú tartályok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány megújításakor	2013.12.1.”

d) A táblázat a következő, a 11.02. cikk 4. szakaszához és a 11.04. cikk 2. szakaszához tartozó sorokkal egészül ki:

Cikk és szakasz	Tartalom	Határidő és megjegyzések	Érvényes az alábbi dátumok előtt hajóbizonyítvánnyal vagy közlekedési engedéllyel rendelkező vízi járművekre
„11.02. cikk, 4. szakasz, első mondat	A mellvédek és a nyíláskeretek, valamint az oldalsó védőkorlátok magassága  A nyíláskeretek magassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2020.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor  N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2013.12.1.
11.04. cikk, 2. szakasz	Oldalsó védőkorlátok az 55 méternél rövidebb, csak hátsó lakóterrel rendelkező hajókon	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2020.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2013.12.1.”

e) A táblázat a következő, a 11.12. cikkhez tartozó sorral egészül ki:

„11.12. cikk, 2., 4., 5. és 9. szakasz	Gyártói tábla, védőberendezések, hajón tartandó bizonyítványok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2015.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2013.12.1.”
--	--	--	-------------

f) A 15.03. cikk 7–13. szakaszához tartozó sorok helyébe a következő szöveg lép:

„15.03. cikk, 7. és 8. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2013.12.1.
9. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2013.12.1.
	A hajófenék sérülésének függőleges kiterjedése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor  N.R.C., legalább 0,50 m szakaszon és a hajófenéktől számított legfeljebb 0,60 m-en vízmentes fedélzettel rendelkező hajók vonatkozásában, amelyek 2005.12.31. előtt közösségi bizonyítványt vagy egyéb közlekedési engedélyt szereztek.	2013.12.1.



	2-rekeszes állapot	N.R.C.	
10–13. szakasz	Sérült stabilitás	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2013.12.1.”

**g) A 15.06. cikk 1. szakaszához tartozó sorok helyébe a következő szöveg lép:**

„15.06. cikk, 1. szakasz, első bekezdés	Utasterek a válaszfal-fedélzet alatt és a farválaszfal előtt	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2013.12.1.
15.06. cikk, 1. szakasz, második bekezdés	Zárt terek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2013.12.1.”

**h) A 15.06. cikk 15. szakaszához tartozó sorok helyébe a következő szöveg lép:**

„15. szakasz	A felépítményen belüli, teljesen vagy részben panoráma-ablakokból álló zárt terekre vonatkozó követelmények.	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor	2013.12.1.
	Zárt terekre vonatkozó követelmények	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2013.12.1.”

**i) A táblázat a következő, a 15.11. cikk (7a) szakaszához tartozó sorral egészül ki:**

„(7a) szakasz	Zárt terek	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány kiadásakor vagy megújításakor	2013.12.1.”
---------------	------------	--	-------------

26. A 24a.02. cikk 2. szakaszában szereplő táblázat a következőképpen módosul:

**a) A táblázat a következő, a 7.05. cikk 1. szakaszához tartozó sorral egészül ki:**

„7.05. cikk, 1. szakasz	Navigációs fények, azok burkolata, tartozékai és fényforrásai	<p>Navigációs fények, azok burkolata, tartozékai és fényforrásai, amelyek megfelelnek</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— a navigációs fények színére és fényerősségére, továbbá a jelzőfényeknek a rajnai hajózáshoz való elfogadására vonatkozó, 2009. november 30-tól hatályos követelményeknek</li> <li>vagy</li> <li>— valamely tagállam 2009. november 30-tól hatályos, vonatkozó követelményeinek,</li> </ul> <p>továbbra is használhatók.”</p>
-------------------------	---	---

b) A táblázat a következő, a 7.06. cikk 1. szakaszához tartozó sorral egészül ki:

„7.06. cikk, 1. szakasz	Radarhajózási rendszerek és fordulássebesség-kijelzők	A 2012. december 31. előtt egy tagállam jogszabályai szerint jóváhagyott és beszerelt radarhajózási rendszereket és fordulássebesség-kijelzőket továbbra is lehet beszerelni és működtetni a közösségi bizonyítvány 2018. december 31. utáni kibocsátásáig vagy felváltásáig. Ezeket a rendszereket az 52-es szám alatt be kell jegyezni a közösségi bizonyítványba.
		A rajnai hajózáshoz használt radarhajózási rendszerekre vonatkozó minimumkövetelményekkel és tesztelési feltételekkel, valamint a rajnai hajózáshoz használt fordulássebesség-kijelzőkre vonatkozó minimumkövetelményekkel és tesztelési feltételekkel kapcsolatos jogszabályoknak megfelelően 1990. január 1-je óta jóváhagyott radarhajózási rendszereket és fordulássebesség-kijelzőket továbbra is lehet beszerelni és működtetni, amennyiben rendelkeznek ezen irányelv vagy a CCNR 1989-II-35. sz. határozat szerinti, érvényes beszerelési igazolással.”

c) A 11.02. cikk 4. szakaszához és a 11.04. cikk 2. szakaszához tartozó sorok helyébe a következő szöveg lép:

Cikk és szakasz	Tartalom	Határidő és megjegyzések
„11.02. cikk, 4. szakasz, első mondat	A fedélzetek külső széleinek és a munkaterületek felszerelése	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2020.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
	A mellvédek és a nyíláskeretek magassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2020.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
11.04. cikk, 1. szakasz	Az oldalfedélzet teljes szélessége	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2035.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor, a 7,30 méternél szélesebb vízi járműveknél
2. szakasz	Oldalsó védőkorlátok az 55 méternél rövidebb, csak hátsó lakótérrel rendelkező hajókon	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2020.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor”

27. A 2006/87/EK irányelv II. mellékletének I. függeléke a következő bejegyzéssel egészül ki:

10. ábra  
Mentőmellény



Szín : kék/fehér

28. A 2006/87/EK irányelv II. mellékletének II. függeléke a következőképpen módosul:

a) A tartalomjegyzék a következőképpen módosul:

i. 4. sz.: a cím helyébe a következő szöveg lép:

„Az átmeneti rendelkezések alkalmazása”

ii. 6. sz.: a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 15. fejezet előírásainak alkalmazása”

iii. a tartalomjegyzék a következő szöveggel egészül ki:

„26. sz.: Szakértők/hozzaértő személyek

27. sz.: Kedvtelési célú kishajók”

**b) A 4. számú közigazgatási utasítás helyébe a következő szöveg lép:**

#### **„4. SZÁMÚ KÖZIGAZGATÁSI UTASÍTÁS**

##### **Az átmeneti rendelkezések alkalmazása**

(a II. melléklet 15–22b., 24. és 24a. fejezete)

1. AZ ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA A VÍZI JÁRMŰVEK RÉSZEINEK ÖSSZEÉPÍTÉSEKOR

##### **1.1. Alapelvek**

Különböző hajók részeinek összeépítésekor csak azok a részek kaphatnak a fennálló állapotra vonatkozó felmentést, amelyek a közösségi bizonyítványát megőrző hajóhoz tartoznak. Az átmeneti rendelkezéseket ezért csak e részekre lehet érvényesíteni. A többi részt újonnan épített hajónak kell tekinteni.

##### **1.2. Az átmeneti rendelkezések alkalmazásának részletei**

1.2.1. Különböző hajók részeinek összeépítésekor csak azokra a részekre lehet érvényesíteni az átmeneti rendelkezéseket, amelyek a közösségi bizonyítványát megőrző hajóhoz tartoznak.

1.2.2. A hajóbizonyítványát meg nem őrző hajóhoz tartozó részeket újonnan épített vízi járműnek kell tekinteni.

1.2.3. Miután egy hajóba egy másik hajó részét beépítették, az előbbi megkapja annak a vízi járműnek az európai hajóazonosító számát, amely átalakított vízi járműként megőrzi a közösségi bizonyítványát.

1.2.4. Amennyiben a vízi jármű az átalakítás után megőrzi meglévő közösségi bizonyítványát, vagy új közösségi bizonyítványt kap, akkor a közösségi bizonyítvány kiegészül a vízi jármű legrégebbi részének gyártási évével.

1.2.5. Amennyiben a vízi járműhöz új orr-részt illesztenek, akkor az orr-részbe beépített orrsugar-kormánybe rendezés motorjának meg kell felelnie a jelenlegi követelményeknek.

1.2.6. Amennyiben a hajóhoz új farrészt illesztenek, akkor a farrészbe szerelt motoroknak meg kell felelniük a jelenlegi követelményeknek.

##### **1.3. Szemléltető példák**

1.3.1. A hajót két régebbi hajóból állítják össze (az egyik hajó építésének éve 1968, a másik hajóé 1972). Az egyik hajót az előrésztől eltekintve teljesen felhasználják, míg a másik hajóból csak az előrészt használják fel. Az összeállított hajó megkapja az első hajó közösségi bizonyítványát. Az összeállított hajó előrészt ekkor el lehet látni többek között horgonyfészekkel.

1.3.2. A hajót két régebbi hajóból állítják össze (az egyik hajó építésének éve 1975, a másik hajóé 1958, a legrégebbi alkatrészt pedig 1952-ben készült). Az egyik hajót az előrésztől eltekintve teljesen felhasználják, míg a másik hajóból csak az előrészt használják fel. Az összeállított hajó megkapja az első hajó közösségi bizonyítványát. Az összeállított hajó előrészt ekkor el lehet látni többek között horgonyfészekkel. Az eredetileg a második hajóból származó, 1952-ben gyártott, legrégebbi alkatrészt be kell jegyezni a közösségi bizonyítványba.

1.3.3. Egy 2001-ben gyártott hajó farrészét egy 1988-ban gyártott hajóhoz illesztik. Az 1988-ban gyártott hajó motorja a hajóban marad. Ebben az esetben a motort típusjövahagyással kell ellátni. A motort abban az esetben is típusjövahagyással kellene ellátni, ha a 2001-ben gyártott farrészből származna.

## 2. AZ ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA A VÍZI JÁRMŰ TÍPUSÁNAK (RENDELTESSZERŰ HASZNÁLATÁNAK) MEGVÁLTOZÁSA ESETÉN

### 2.1. Alapelvek

- 2.1.1. A vízi jármű típusának (hajótípusnak, a hajó rendeltetészerű használatának) megváltozása esetében az átmeneti rendelkezések alkalmazásával kapcsolatos határozatok meghozatalakor a biztonsági megfontolások kulcsszerepet játszanak ezen irányelv II. melléklete tekintetében.
- 2.1.2. A vízijármű-típus megváltozásának minősül, ha az új vízijármű-típusra vonatkozó biztonsági követelmények eltérnek a régi típusétól; ez abban az esetben fordul elő, ha a II. melléklet 15–22b. fejezetének különös rendelkezései az új típusra vonatkoznak, a régire azonban nem.
- 2.1.3. A vízi jármű típusának megváltozása esetén az adott vízijármű-típusra vonatkozó összes különös rendelkezést és minden követelményt teljes mértékben teljesíteni kell; e követelmények tekintetében az átmeneti rendelkezéseket nem lehet érvényesíteni. Ez az előírás a meglévő vízi járműből átvett és e különleges előírások hatálya alá tartozó részekre is vonatkozik.
- 2.1.4. A tartályhajó szárazáru-szállító hajóvá történő átalakítása nem minősül a vízijármű-típus 2.1.2. pont szerinti megváltozásának.
- 2.1.5. A kabinos személyhajó termes személyhajóvá történő átalakítása esetében minden új résznek teljes mértékben meg kell felelnie a jelenlegi követelményeknek.

### 2.2. Az átmeneti rendelkezések alkalmazásának részletei

- 2.2.1. A 24.02. cikk 2. szakasza (N.R.C.), illetve a 24a.02. cikk 2. szakasza a vízi jármű felújított részeire vonatkozik, következésképpen a vízi jármű új részei nem tartozhatnak az átmeneti rendelkezések hatálya alá.
- 2.2.2. A vízi jármű át nem alakított részei továbbra is az átmeneti rendelkezések hatálya alá tartoznak a 2.1.3. pont második mondatában említett részek kivételével.
- 2.2.3. A vízi jármű méreteinek megváltozása esetében az átmeneti rendelkezések a továbbiakban nem vonatkoznak azokra a részekre, amelyekre e változtatás kiterjed (például az ütközési válaszfal, a szabadoldal és a horgony távolsága).
- 2.2.4. A vízi jármű típusának megváltozása esetén a II. melléklet II. és III. részének azon különös előírásait kell alkalmazni, amelyek kizárólag az új vízijármű-típusra vonatkoznak. A vízi jármű átalakításában érintett összes résznek és felszerelésnek meg kell felelnie a II. melléklet hatályos előírásainak.
- 2.2.5. A vízi járművet ezt követően új vagy módosított közösségi bizonyítvánnyal kell ellátni, a bizonyítvány 7. és 8. mezőjében pedig az eredeti építésre és az átalakításra vonatkozóan megjegyzést kell tenni.

### 2.3. Szemléltető példák

- 2.3.1. Egy (1996-ban épített) teherszállító hajót személyszállító hajóvá alakítanak át. Ebben az esetben a II. melléklet 15. fejezete átmeneti rendelkezések érvényesítése nélkül a teljes hajóra vonatkozik. Amennyiben az előrészt nem az átalakítási terveknek vagy a 15. fejezetnek megfelelően módosítják, akkor a hajót nem kell a 3.03. cikk szerint horgonyfészekkel ellátni.
- 2.3.2. Egy (1970-ben épített) vontatóhajót tolóhajóvá alakítanak. A fizikai átalakítás kizárólag a fedélzeti felszerelések lecsereléséből és a tolóberendezés beszereléséből áll. Az 1970-es hajóra vonatkozó összes átmeneti rendelkezés továbbra is alkalmazandó lesz az 5. fejezet, (részben) a 7. fejezet, a 10.01. és a 16.01. cikk kivételével.
- 2.3.3. Egy (1970-ben épített) tartálymotorhajót tolóhajóvá alakítanak. A fizikai átalakítás az előrészt és a rakománytér elválasztásából, a fedélzeti felszerelések lecsereléséből és a tolóberendezés beszereléséből áll. Az 1970-es hajóra vonatkozó összes átmeneti rendelkezés továbbra is alkalmazandó lesz az 5. fejezet, (részben) a 7. fejezet, a 10.01. és a 16.01. cikk rendelkezései kivételével.
- 2.3.4. Egy tartályhajót szárazáru-szállító hajóvá alakítanak. A szárazáru-szállító hajónak meg kell felelnie a hatályos munkahelyi biztonsági követelményeknek, különös tekintettel a II. melléklet 11. fejezetének 11.04. cikkében említett előírásoknak.

### 3. AZ ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ HAJÓK ÁTALAKÍTÁSA ESETÉBEN

#### 3.1. Az átmeneti rendelkezések alkalmazása

3.1.1. A 15. fejezet követelményeinek teljesítése érdekében szükséges átalakítási intézkedések, függetlenül attól, hogy mikor hajtják őket végre, nem minősülhetnek átalakításnak (C) a II. melléklet 24.02. cikkének 2. szakasza, 24.03. cikkének 1. szakasza vagy 24.06. cikkének 5. szakasza, illetve a 24a.02. és a 24a.03. cikk értelmében.

3.1.2. A kabinos személyhajó termes személyhajóvá történő átalakítása esetében minden új résznek teljes mértékben meg kell felelnie a jelenlegi követelményeknek.

#### 3.2. Szemléltető példák

3.2.1. Egy (1995-ben épített) személyszállító hajót legkésőbb 2015. január 1-jéig második független propulziós rendszerrel kell ellátni. Amennyiben egyéb önkéntes átalakítást nem hajtanak végre ezen a személyszállító hajón, akkor nem szükséges stabilitási számítást végezni az új követelményeknek megfelelően, ha azonban objektív igény mutatkozik az elvégzésére, akkor a stabilitási számítást valamely tagállam eredeti stabilitási követelményeivel összhangban kell elvégezni.

3.2.2. Egy (1994-ben épített és legutóbb 2012-ben megújított hajóbizonyítvánnyal rendelkező) személyszállító hajót 2016-ban 10 méterrel meghosszabbítanak. A vízi járművet továbbá második független propulziós rendszerrel is el kell látni. Emellett szükséges új stabilitási számítást végezni a 15. fejezet szerint, az 1-rekeszállapot és a 2-rekeszállapot (egyteres és kétteres elárasztás) esetére.

3.2.3. Egy (1988-ban épített) személyszállító hajót nagyobb teljesítményű propulziós rendszerrel látnak el, beleértve a hajócsavart is. Ez olyan jelentős átalakítás, amely stabilitási számítás elvégzését teszi szükségessé. A számítást a jelenlegi követelmények szerint kell elvégezni.”

c) A 6. számú közigazgatási utasítás helyébe a következő szöveg lép:

## „6. SZÁMÚ KÖZIGAZGATÁSI UTASÍTÁS

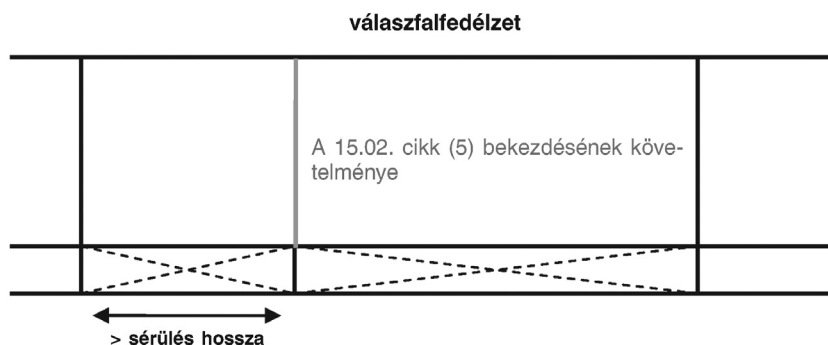
### A 15. fejezet előírásainak alkalmazása Helyi vízmentes terek

#### A ponyvával vagy hasonló mobil felszerelésekkel létrehozott zárt terekre vonatkozó átmeneti követelmények

(A II. melléklet 15.02. cikkének 5. szakasza, valamint 15.03. cikkének 4. és 9. szakasza)

#### 1. HELYI TÉRFELOSZTÁSOK (15.02. CIKK, 5. SZAKASZ)

A 15.02. cikk 5. szakasza értelmében elképzelhető, hogy az értékelés nem terjed ki a helyi vízmentes terekre, például a vizsgálandó sérüléshosszt meghaladó hosszúságú, keresztirányban felosztott kettős fenéktartályok az értékelésben nem vesznek részt. Ebben az esetben előfordulhat, hogy nem lehet figyelembe venni a keresztirányú térfelosztást, ha az nem terjed ki a válaszfalfedélzetig. Ez a válaszfalak helytelen felosztásához vezethet.



A követelmény értelmezése:

Amennyiben a vízmentes tér hosszabb a 15.03. cikk 9. szakaszában előírtaknál, és olyan helyi vízzáró térfelosztásokat tartalmaz, amelyek között a sérülés minimális hossza elfér, akkor ezeket figyelembe lehet venni a sérült stabilitás kiszámításához.

2. A PONYVÁKKAL VAGY HASONLÓ MOBIL FELSZERELÉSEKKEL LÉTREHOZOTT ZÁRT TEREKRE VONATKOZÓ ÁTMENETI KÖVETELMÉNYEK A STABILITÁSRA VALÓ TEKINTETTEL (15.03. CIKK, 5. SZAKASZ)

A ponyvakkal vagy hasonló mobil felszerelésekkel létrehozott zárt terek a hajó stabilitása szempontjából gondot okozhatnak, mivel – amennyiben ehhez elegendő nagyságúak – befolyásolhatják a szél nyomása miatti billenőnyomatékokot.

A követelmény értelmezése:

Olyan személyszállító hajók tekintetében, amelyek hajóbizonyítványát 2006. január 1-je előtt adták ki először, vagy amelyekre érvényes a 24.06. cikk 2. szakaszának második mondata, a ponyvákban vagy hasonló mobil felszerelésekből álló zárt terek létrehozását követően új stabilitási számítás kell végezni ezen irányelv szerint, amennyiben  $A_{wz}$  laterális síkja meghaladja annak a teljes  $A_w$  laterális síknak az 5 %-át, amelyet minden esetben figyelembe kell venni.”

- d) A 7. számú közigazgatási utasítás 1. része helyébe a következő szöveg lép:

„1. RÉSZ

**Engedélyezett különleges horgonyok**

Az illetékes hatóságok által a 10.01. cikk 5. szakasza szerint engedélyezett csökkentett tömegű különleges horgonyokat az alábbi táblázat ismerteti.

Horgony száma	A horgony tömegének engedélyezett csökkentése (%)	Illetékes hatóság
1. HA-DU	30 %	Németország
2. D'Hone Spezial	30 %	Németország
3. Pool 1 (üreges)	35 %	Németország
4. Pool 2 (tömör)	40 %	Németország
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Németország
6. Vicinay-Danforth	50 %	Franciaország
7. Vicinay AC 14	25 %	Franciaország
8. Vicinay 1. típus	45 %	Franciaország
9. Vicinay 2. típus	45 %	Franciaország
10. Vicinay 3. típus	40 %	Franciaország
11. Stockes	35 %	Franciaország
12. D'Hone-Danforth	50 %	Németország
13. Schmitt HHP-anker	40 %	Hollandia
14. SHI széleskapás horgony, ST típus (standard)	30 %	Hollandia
15. SHI széleskapás horgony, FB típus (teljesen kiegyenlített)	30 %	Hollandia
16. Klinsmann-horgony	30 %	Hollandia
17. HA-DU-POWER Anchor	50 %	Németország”

- e) A 11. számú közigazgatási utasítás 4. pontja a közösségi bizonyítvány 2. rovatának magyarázata után kiegészül a közösségi bizonyítvány 10. rovatának következő magyarázatával:

„10. Tekintettel a Rajnán való közlekedésre vonatkozó engedéllyel rendelkező hajókra, vagyis azokra,

- a) amelyek teljesen megfelelnek a II. melléklet követelményeinek, ideértve a 24. fejezet átmeneti rendelkezéseit is; valamint

b) amelyek nem élnek a 24a. fejezet átmeneti rendelkezései vagy a IV. mellékletben megállapított csökkenések adta lehetőségekkel,

a »– közösségi vízi utakon, az alábbi zónában/zónákban« szövegű francia bekezdésbe a következő szöveget kell írni:

a) Rajna; vagy

b) R zóna.”

**A 4. pontban a közösségi bizonyítvány 43. rovatának magyarázata a következőképpen módosul:**

„43. Az egyéb biztonsági rendeletek, például a veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításáról szóló európai megállapodás (ADN) által megkövetelt hordozható tűzoltó készülékeket itt nem kell bejegyezni.”

**f) A 17. számú közigazgatási utasítás 3. pontja helyébe a következő szöveg lép:**

„3. ÁTVÉTELI VIZSGÁLAT

3.1. A tűzjelző rendszereket egy szakértő vizsgálja meg:

a) az első használatbavétel előtt;

b) jelentős módosítást vagy javítást követően az újbóli üzembe helyezés előtt;

c) rendszeresen legalább két évente.

A gépterek és a kazánterek esetén ezeket az ellenőrzéseket eltérő gépjárművetési körülmények és változó szellőzési feltételek mellett kell elvégezni. A fenti c) alrészben említett vizsgálatokat a tűzoltó rendszerekre szakosodott, hozzáértő céget képviselő hozzáértő személy is elvégezheti.

3.2. Ellenőrzési igazolást kell kiadni, amely tartalmazza a szakértő vagy a hozzáértő személy aláírását és az ellenőrzés dátumát.”

**g) A 18. számú közigazgatási utasítás 4. pontja helyébe a következő szöveg lép:**

„4. A 2. és a 3. pontban megadott követelményeket akkor is teljesítettnek kell tekinteni, ha a két rész mind-egyikénél teljesültek a veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításáról szóló európai megállapodás (ADN) 9.1.0.95.2. szakaszában szereplő stabilitási követelmények.”

**h) A 21. számú közigazgatási utasítás 8. pontja helyébe a következő szöveg lép:**

„8. Átvételi vizsgálat

8.1. Az LLL-rendszerek fényerejét szakértőnek kell megvizsgálnia:

a) az első használatbavétel előtt;

b) jelentős módosítást vagy javítást követően az újbóli üzembe helyezés előtt;

c) rendszeresen legalább öt évente.

A fenti c) pontban említett ellenőrzéseket a biztonsági rendszerek területén szakképzett hozzáértő személy is elvégezheti.

8.2. Ellenőrzési igazolást kell kiadni, amely tartalmazza a szakértő vagy a hozzáértő személy aláírását és az ellenőrzés dátumát.

8.3. Amennyiben egyetlen mérés azt állapítja meg, hogy a fényerő nem felel meg e közigazgatási utasítás előírásainak, akkor további méréseket kell végezni legalább tíz, egymástól azonos távolságban lévő ponton. Ha a mért értékek több mint 30 %-a nem felel meg e közigazgatási utasítás előírásainak, akkor a biztonsági rendszereket ki kell cserélni. Ha a mért értékek 20–30 %-a nem felel meg e közigazgatási utasítás előírásainak, akkor a biztonsági útmutatórendszereket egy éven belül ismét ellenőrizni kell.”

**i) A 24. számú közigazgatási utasítás 4. pontja helyébe a következő szöveg lép:**

„4. Gázszivárgás-érzékelők kalibrálása és ellenőrzése, a korlátozott üzemidejű alkatrészek cseréje

4.1. A gázszivárgás-érzékelőket a gyártó útmutatásainak megfelelően szakértő vagy hozzáértő személy kalibrálja és ellenőrzi:

- a) az első használatbavétel előtt;
- b) jelentős módosítást vagy javítást követően az újbóli üzembe helyezés előtt;
- c) rendszeresen.

Kalibrálási és ellenőrzési igazolást kell kiadni, amely tartalmazza a szakértő vagy a hozzáértő személy aláírását és az ellenőrzés dátumát.

4.2. A gázriasztó berendezések korlátozott üzemidejű alkatrészeit megadott üzemi élettartamuk lejárta előtt ki kell cserélni.”

**j) A függelék a következő 26. és 27. számú közigazgatási utasítással egészül ki:**

**„26. SZÁMÚ KÖZIGAZGATÁSI UTASÍTÁS**

**Szakértők és hozzáértő személyek**

(a II. melléklet 1.01. cikkének 106. és 107. szakasza)

**Szakértők**

A szakértőknek olyan átvételi vizsgálatokat kell végrehajtaniuk, amelyek a rendszerek összetettsége vagy az előírt biztonsági szint miatt szaktudást igényelnek. Többek között az alábbi személyek vagy intézmények jogosultak ilyen átvételi vizsgálatok végrehajtására:

- Hajóosztályozó társaságok, amelyek kellő belső szakértelemmel rendelkeznek vagy felhatalmazásuk alapján felelősek külső személyek vagy intézmények bevonásáért, továbbá e személyek vagy intézmények kiválasztása során a szükséges minőség-ellenőrzési rendszereket működtetik.
- A felügyeleti szervek tagjai vagy a vonatkozó hatóságok alkalmazottai.
- Hivatalosan jóváhagyott személyek vagy intézmények, amelyek az adott tárgykört érintő szemlék tekintetében elismert szakértelemmel rendelkeznek, továbbá ilyen jóváhagyást állami szervezatként – lehetőleg minőség-biztosítási rendszer alapján – a hajófelügyeleti szervek is adhatnak. Egy személyt vagy intézményt abban az esetben is elfogadottnak kell tekinteni, ha az utóbbi megfelelt egy olyan hivatalos kiválasztási eljárásnak, amely kifejezetten a szükséges szaktudás és a tapasztalat meglétét méri fel.

**Hozzáértő személyek**

A hozzáértő személyeknek például rendszeres szemrevételezéssel és üzemi próbával kell ellenőrizniük a biztonsági felszereléseket. Hozzáértő személynek minősülnek:

- Olyan személyek, például hajóparancsnokok, hajózási társaságok biztonsági felelősei, legénység vonatkozó tapasztalattal rendelkező tagjai, akik szakképesítésük és szakmai tapasztalatuk alapján megfelelő tudással rendelkeznek ahhoz, hogy meghatározott helyzeteket és körülményeket felmérjenek.
- Társaságok, például hajógyárak vagy berendezéseket gyártó cégek, amelyek elegendő szaktudásra tettek szert rendes tevékenységük folytatása során.
- Különleges felhasználású rendszerek (pl. tűzoltó berendezések, vezérlőberendezések) gyártói.



**Terminológia**

német	angol	francia	holland
Sachverständiger	expert	expert	erkend deskundige
Sachkundiger	competent person	spécialiste	deskundige
Fachfirma	competent firm	société spécialisée	deskundig bedrijf

**Átvételi vizsgálatok**

Az alábbi táblázat összefoglalja az átvételi vizsgálatok ütemezését, ideértve azok gyakoriságát és az elvégzésükhöz szükséges ellenőr típusát. Ez a táblázat csupán tájékoztatási célt szolgál.

Szabály	Tárgy	A vizsgálatok maximális gyakorisága	Ellenőr
6.03. cikk, 5. szakasz	Hidraulikus hengerek, szivattyúk és motorok	8 év	Hozzáértő cég
6.09. cikk, 3. szakasz	Motormeghajtású vezérlőberendezések	3 év	Hozzáértő személy
8.01. cikk, 2. szakasz	Nyomástartó edények	5 év	Szakértő
10.03. cikk, 5. szakasz	Hordozható tűzoltó készülékek	2 év	Hozzáértő személy
10.03a. cikk, 6. szakasz, d) pont	Beépített tűzoltó berendezések	2 év	Hozzáértő személy vagy hozzáértő cég
10.03b. cikk, 9. szakasz, b) pont, dd) alpont	Beépített tűzoltó berendezések	2 év	Hozzáértő személy vagy hozzáértő cég
10.04. cikk, 3. szakasz	Felfújható csónakok	A gyártó határozza meg	
10.05. cikk, 3. szakasz	Mentőmellények	A gyártó határozza meg	
11.12. cikk, 6. szakasz	Daru	10 év	Szakértő
11.12. cikk, 7. szakasz	Daru	1 év	Hozzáértő személy
14.13. cikk	Cseppfolyósított gázzal üzemelő berendezések	3 év	Szakértő
15.09. cikk, 9. szakasz	Életmentő berendezések	A gyártó határozza meg	
15.10. cikk, 9. szakasz	Szigetelési ellenállás, földelés	A közösségi bizonyítvány érvényességének lejártá előtt	
17. számú közigazgatási utasítás	Tűzjelző rendszerek	2 év	Szakértő vagy hozzáértő személy
21. számú közigazgatási utasítás	Biztonsági rendszerek	5 év	Szakértő vagy hozzáértő személy
24. számú közigazgatási utasítás	Gázriasztó berendezések	A gyártó határozza meg	Szakértő vagy hozzáértő személy

**27. SZÁMÚ KÖZIGAZGATÁSI UTASÍTÁS****Kedvtelési célú kishajók**

(a II. melléklet 21.02. cikkének 2. szakasza, figyelemmel 7.02. cikkére, 8.05. cikkének 5. szakaszára, 8.08. cikkének 2. szakaszára és 8.10. cikkére is)

**1. Általános rendelkezések**

A forgalomba hozott, legfeljebb 24 méter hosszúságú kedvtelési célú kishajóknak teljesíteniük kell a 2003/44/EK irányelvvel (\*) módosított 94/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (\*\*) előírásait. Ezen irányelv 2. cikkével összefüggésben a 3. cikk szerint a legalább 20 méter hosszúságú kedvtelési célú kishajóknak közösségi belvízi hajóbizonyítvánnyal kell rendelkezniük, amely igazolja, hogy megfelelnek a II. mellékletben foglalt műszaki követelményeknek. Mivel az újonnan épített kedvtelési célú kishajók bizonyos

felszereléseinek, készülékeinek és berendezéseinek a II. melléklet 21.02. cikkében megállapított egyes rendelkezésekből fakadó kettős ellenőrzését vagy tanúsítását kerülni kell, ezért e közigazgatási utasítás tájékoztatást nyújt azokról a 21.02. cikkben felsorolt követelményekről, amelyek a 94/25/EK irányelvben már szerepelnek.

## 2. A 21.02. cikk 94/25/EK irányelvben már szereplő követelményei

A 94/25/EK irányelv hatálya alá tartozó, kedvtelési célú kishajók esetében a felügyeleti szerv a közösségi belvízi hajóbizonyítvány kiadása (első ellenőrzés) tekintetében nem követeli meg a II melléklet 21.02. cikkének 2. szakaszában megállapított alábbi követelmények további ellenőrzését vagy tanúsítását, amennyiben a szemlére bemutatott vízi járművet a felügyeleti szervnek való bemutatása előtt legfeljebb 3 évvel hozták forgalomba, módosítást nem hajtottak végre rajta, a megfelelőségi nyilatkozat pedig a következő harmonizált szabványokra vagy azokkal egyenértékű előírásokra vonatkozik:

- 7.02. cikk: EN ISO 11591:2000 (Akadálymentes kilátás)
- 8.05. cikk 5. szakasza: EN ISO 10088:2001 (Üzemanyagtartályok és csövek)
- 8.08. cikk 2. szakasza: EN ISO 15083:2003 (Fenekvíz-szivattyúzás)
- 8.10. cikk: EN ISO 14509 (Zajkibocsátás)

(\*) HL L 214., 2003.8.26., 18. o.

(\*\*) HL L 164., 1994.6.30., 15. o.”

## II. MELLÉKLET

A VII. melléklet a következőképpen módosul:

— **Az I. rész 1. szakaszának első két mondata helyébe a következő szöveg lép:**

„A hajóosztályozó társaságnak dokumentumokkal igazolnia kell, hogy belvízi hajók tervezésének és építésének értékelését illetően kiterjedt tapasztalattal rendelkezik. A hajóosztályozó társaságnak rendelkeznie kell a belvízi hajók tervezésére, építésére és időszakos szemléjére – különös tekintettel a II. melléklet 22a.04. és 22a.05. cikkében előírt, a veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításáról szóló európai megállapodáshoz (ADN) mellékelt előírások 9. része szerinti stabilitás számításokra – vonatkozó átfogó szabályokkal és rendeletekkel, amelyeket legalább angol, holland, francia és német nyelven közzétesz, és azokat folyamatosan frissíti és javítja a kutatási és fejlesztési programok révén.”

— **Az I. rész 11. szakaszának első mondata helyébe a következő szöveg lép:**

„A hajóosztályozó társaság előkészít és fenntart egy hatékony belső minőségbiztosítási rendszert, amely a nemzetközileg elismert minőségügyi szabványok vonatkozó részein alapul, és megfelel az EN ISO/IEC 17020:2004 szabványnak, az IACS minőségbiztosítási rendszerekre vonatkozó tanúsítási rendszerének követelményeinek értelmezése szerint.”

— **A II. rész 4. szakasza helyébe a következő szöveg lép:**

„4. Olyan hajóosztályozó társaság jóváhagyása előtt, amelyet a rajnai hajók szemleszabályzata keretében a Rajnai Hajózási Központi Bizottság nem minden tagállama fogadott el, a Bizottság konzultál a Központi Bizottság Titkárságával.”

— **A III. rész helyébe a következő szöveg lép:**

„III. rész

**Elismert hajóosztályozó társaságok jegyzéke**

Az I. és II. részben meghatározott kritériumok alapján jelenleg az irányelv 10. cikkének (1) bekezdése értelmében az alábbi hajóosztályozó társaságok elismertek:

1. Bureau Veritas
2. Germanischer Lloyd
3. Lloyd's Register of Shipping
4. Polski Rejestr Statków S.A.
5. RINA s.p.a
6. Russian Maritime Register of Shipping

Az I. és II. rész alapján történő elismerésükig a hajóosztályozó társaságok, amelyeket valamely tagállam a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerhajózási igazgatás vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 1994. november 22-i 94/57/EK tanácsi irányelv (\*) alapján elismert és engedélyezett, jelenleg ezen irányelv 10. cikke értelmében csak a kizárólag annak a tagállamnak a vízi útjain közlekedő járművek vonatkozásában elismertek.

(\*) HL L 319., 1994.12.12., 20. o.”

## III. MELLÉKLET

A IX. melléklet a következőképpen módosul:

1. A IX. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

## „IX. MELLÉKLET

**BELVÍZI HAJÓK FEDÉLZETÉN HASZNÁLT RADARBERENDEZÉSEK ÉS FORDULÁSISEBESSÉG-KIJELZŐK**

## TARTALOM

Fogalom meghatározások

- I. RÉSZ – A belvízi hajók fedélzetén használt radarberendezésekre vonatkozó minimumkövetelmények és tesztelési feltételek
- II. RÉSZ – A belvízi hajók fedélzetén használt fordulásisebesség-kijelzőkre vonatkozó minimumkövetelmények és tesztelési feltételek
- III. RÉSZ – A belvízi hajók fedélzetén használt radarberendezések és fordulásisebesség-kijelzők beszerelésére és teljesítménypróbájára vonatkozó követelmények
- IV. RÉSZ – A belvízi hajók fedélzetén használt radarberendezések és fordulásisebesség-kijelzők beszerelési és teljesítményigazolási bizonyítványa
- V. RÉSZ – Illetékes hatóságok, műszaki szolgálatok, jóváhagyott hajózási radarberendezések, fordulásisebesség-kijelzők és jóváhagyott szakosodott cégek nyilvántartása
- VI. RÉSZ – Egyenértékű berendezés

Fogalom meghatározások:

1. »típuspróba«: az I. rész 4. cikkében vagy a II. rész 1.03. cikkében említett vizsgálati eljárás, amellyel a műszaki szolgálat e melléklet előírásainak teljesítését vizsgálja. A típuspróba a típusjóváahagyás szerves részét képezi;
2. »típusjóváahagyás«: közigazgatási eljárás, amellyel a tagállam meggyőződik arról, hogy a berendezések megfelelnek e melléklet előírásainak.

Hajózási radarberendezések esetében ez az eljárás az 5–7. és a 9. pont rendelkezéseire terjed ki. Fordulásisebesség-kijelzők esetében az eljárás a II. rész 1.04–1.06. és 1.08. cikkének rendelkezéseire terjed ki;

3. »vizsgálati tanúsítvány« az a dokumentum, amely a típuspróba eredményeit tartalmazza;
4. »kérelmező« vagy »gyártó« bármilyen jogi vagy természetes személy, akinek neve, márkaneve vagy bármilyen egyéb azonosítója alatt a tesztelésre benyújtott berendezést gyártják vagy forgalmazzák, és aki a típusvizsgálati és a típusjóváahagyási eljárással kapcsolatos minden kérdésben felelősséggel tartozik a műszaki szolgálat és a jóváhagyó hatóság felé;
5. »műszaki szolgálat« az az intézmény, hatóság vagy szervezet, amely a típuspróbákat végrehajtja;
6. »gyártó nyilatkozata« az a nyilatkozat, amellyel a gyártó igazolja, hogy a berendezés megfelel az érvényes minimumkövetelményeknek, és minden tekintetben azonos a tesztelésre benyújtott berendezéssel;
7. »a rádióberendezésekről és a távközlő végberendezésekről, valamint a megfelelőségük kölcsönös elismeréséről szóló, 1999. március 9-i 1999/5/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (\*) szerinti megfelelőségi nyilatkozat« a 1999/5/EK irányelv II. mellékletének 1. szakasza szerinti nyilatkozat, amellyel a gyártó igazolja, hogy az érintett termékek megfelelnek az irányelv vonatkozó követelményeinek;
8. »illetékes hatóság« az a hivatalos szerv, amely típusjóváahagyásokat bocsát ki.

(\*) HL L 91., 1999.4.7., 10. o.

## I. RÉSZ

**A belvízi hajók fedélzetén használt radarberendezésekre vonatkozó minimumkövetelmények és tesztelési feltételek***Tartalomjegyzék*

1. cikk – Hatókör
2. cikk – A hajózási radarberendezés célja
3. cikk – Minimumkövetelmények
4. cikk – Típuspróbák
5. cikk – Típuspróba iránti kérelem
6. cikk – Típusjóváhagyás
7. cikk – A berendezés megjelölése és típus-jóváhagyási szám
8. cikk – Gyártói nyilatkozat
9. cikk – Típusjóváhagyással ellátott berendezések módosítása

## 1. cikk

**Hatókör**

Ezek a rendelkezések a belvízi hajók fedélzetén használt radarberendezésekre vonatkozó minimumkövetelményeket, valamint az e minimumkövetelményeknek való tesztelési megfelelést határozzák meg.

## 2. cikk

**A hajózási radarberendezés célja**

A hajózási radarberendezés azzal segíti a hajó kormányzását azzal, hogy érthető radarképet ad annak helyzetéről, a bójákhoz, a partvonalhoz és a hajózási építményekhez viszonyítva, valamint lehetővé teszi más hajók vagy a víz felszínére nyúló akadályok megbízható és időben történő felismerését.

## 3. cikk

**Minimumkövetelmények**

(1) A belvízi hajókon használt hajózási radarberendezéseknek teljesíteniük kell az EN 302194-1:2006 európai szabvány követelményeit, az elektromágneses kompatibilitásra vonatkozó követelmények (a 1999/5/EK irányelv 3.1.b. cikke), valamint a 1999/5/EK irányelv 3.2. cikkéből eredő, a spektrumnak a káros zavarás elkerülése érdekében történő hatékony felhasználására vonatkozó követelmények kivételével.

(2) Az 1. szakasz a navigációs üzemmódban működtethető belvízi elektronikus térkép-megjelenítő és információs rendszere (ECDIS) vonatkozik. Ennek a berendezésnek teljesítenie kell a belvízi ECDIS-szabványoknak a típusjóváhagyás kiadása napján hatályos változatában szereplő követelményeket.

## 4. cikk

**Típuspróbák**

- (1) A 3. cikk 1. szakaszában megállapított minimumkövetelmények teljesítését típuspróbával kell igazolni.
- (2) Ha a berendezés megfelel a típuspróbán, a vizsgáló szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki. Ha a berendezés nem felel meg a minimumkövetelményeknek, a kérelmezőt írásban értesítik az elutasítás indokairól.

## 5. cikk

**Típuspróba iránti kérelem**

- (1) Radarhajózási felszerelések típuspróbája iránti kérelmet egy műszaki szolgálathoz kell benyújtani.

A műszaki szolgáltatókról értesíteni kell az Európai Bizottságot.

(2) Minden kérelemhez csatolni kell az alábbi dokumentumokat:

- a) részletes műszaki leírások;
- b) a beszerelési és szervizelési dokumentáció teljes összeállításban;
- c) részletes kezelési útmutató;
- d) rövid kezelési útmutató; valamint
- e) adott esetben a korábban elvégzett próbák igazolásai.

(3) Amennyiben a kérelmezőnek nem áll szándékában a 1999/5/EK irányelv szerinti megfelelési nyilatkozatot a típusjóváhagyással egyidejűleg kiállíttatni, akkor a megfelelési nyilatkozatot a típuspróba iránti kérelemmel együtt kell benyújtani.

#### 6. cikk

### Típusjóváhagyás

(1) A típusjóváhagyást az illetékes hatóság a vizsgálati tanúsítvány alapján adja meg. Az illetékes hatóság tájékoztatja az Európai Bizottságot azokról a berendezésekről, amelyekre típusjóváhagyást adott ki. A vonatkozó értesítésben fel kell tüntetni a kiadott típus-jóváhagyási számot, továbbá a típusmegjelölést, a gyártó nevét, a típusjóváhagyás birtokosának nevét és a típusjóváhagyás napját.

(2) Minden illetékes hatóság vagy az illetékes hatóság által kijelölt műszaki szolgálat jogosult a gyártási sorozatból bármikor kiválasztani berendezést ellenőrzési célra.

Amennyiben ez az ellenőrzés a berendezésben hibát talál, a típusjóváhagyás visszavonható.

A típusjóváhagyást az a hatóság vonja be, amelyik kiadta.

#### 7. cikk

### A berendezés megjelölése és típus-jóváhagyási szám

(1) A berendezés minden alkatrészén letörölhetetlenül fel kell tüntetni a következőket:

- a) a gyártó neve;
- b) a berendezés kereskedelmi célja;
- c) a berendezések fajtái; valamint
- d) a sorozatszám.

(2) Az illetékes hatóság által kiadott típus-jóváhagyási számot a kijelzőegységre letörölhetetlenül rögzíteni kell, úgy, hogy a kijelző jól látható legyen a berendezés beszerelése után.

A típus-jóváhagyási szám összetétele: e-NN-NNN

e = Európai Unió

NN = a típusjóváhagyás szerinti ország száma, ahol

01	=	Németország	08	=	Cseh Köztársaság
02	=	Franciaország	09	=	Spanyolország
03	=	Olaszország	11	=	Egyesült Királyság
04	=	Hollandia	12	=	Ausztria
05	=	Svédország	13	=	Luxemburg
06	=	Belgium	14	=	Svájc
07	=	Magyarország	17	=	Finnország

18	=	Dánia	27	=	Szlovákia
19	=	Románia	29	=	Észtország
20	=	Lengyelország	32	=	Lettország
21	=	Portugália	34	=	Bulgária
23	=	Görögország	36	=	Litvánia
24	=	Írország	49	=	Ciprus
26	=	Szlovénia	50	=	Málta

NNN = az illetékes hatóság által meghatározott háromjegyű szám.

(3) A típus-jóváhagyási szám csak a hozzá kapcsolódó típusjóváhagyással összefüggésben használható.

A típus-jóváhagyási szám előállítása és felhelyezése a kérelmező feladata.

#### 8. cikk

### Gyártói nyilatkozat

Minden berendezéshez mellékelni kell a gyártó nyilatkozatát.

#### 9. cikk

### Típusjóváhagyással ellátott berendezések módosítása

(1) A már jóváhagyott berendezéseken végzett módosítások a típusjóváhagyás visszavonásával járnak. Módosítások tervezése esetén a részleteket írásban el kell küldeni az illetékes műszaki szolgálatnak.

(2) A műszaki szolgálattal folytatott egyeztetést követően az illetékes hatóság dönti el, hogy a típusjóváhagyás továbbra is érvényes-e, vagy ellenőrzésre, illetve új típuspróbára van-e szükség.

Amennyiben új típuspróbára kerül sor, abban az esetben új típus-jóváhagyási számot kell kiadni.

## II. RÉSZ

### A belvízi hajók fedélzetén használt fordulássebesség-kijelzőkre vonatkozó minimumkövetelmények és tesztelési feltételek

#### Tartalomjegyzék

#### 1. FEJEZET

##### Általános rendelkezések

- 1.01. cikk – Hatókör
- 1.02. cikk – A fordulássebesség-kijelző célja
- 1.03. cikk – Típuspróba
- 1.04. cikk – Típuspróba iránti kérelem
- 1.05. cikk – Típusjóváhagyás
- 1.06. cikk – A berendezés megjelölése és típus-jóváhagyási szám
- 1.07. cikk – Gyártói nyilatkozat
- 1.08. cikk – Típusjóváhagyással ellátott berendezések módosítása

#### 2. FEJEZET

##### A fordulássebesség-kijelzőkre vonatkozó általános minimumkövetelmények

- 2.01. cikk – Szerkezet, tervezés
- 2.02. cikk – Zavaró sugárzások és elektromágneses kompatibilitás
- 2.03. cikk – Működés

- 2.04. cikk – Kezelési utasítások  
2.05. cikk – Az érzékelő beszerelése

### 3. FEJEZET

#### **A fordulássebesség-kijelzők működési minimumkövetelményei**

- 3.01. cikk – A fordulássebesség-kijelző üzemkész állapota  
3.02. cikk – A fordulássebesség-kijelző jelölése  
3.03. cikk – Mérési tartományok  
3.04. cikk – A kijelzett fordulási szögsebesség pontossága  
3.05. cikk – Érzékenység  
3.06. cikk – A működés figyelése  
3.07. cikk – A hajó egyéb normál mozgásai iránti érzéketlenség  
3.08. cikk – A mágneses mezők iránti érzéketlenség  
3.09. cikk – Segédkielzők

### 4. FEJEZET

#### **A fordulássebesség-kijelzők műszaki minimumkövetelményei**

- 4.01. cikk – Működés  
4.02. cikk – Áramlásszabályozó berendezések  
4.03. cikk – Kapcsolás kiegészítő berendezéshez

### 5. FEJEZET

#### **A fordulássebesség-kijelzők tesztelési feltételei és eljárásai**

- 5.01. cikk – Biztonság, terhelési kapacitás és elektromágneses kompatibilitás  
5.02. cikk – Zavaró sugárzások  
5.03. cikk – Vizsgálati eljárás  
Függelék – A fordulássebesség-kijelzők kijelzési hibaértékeinek maximális toleranciaszintje

### 1. FEJEZET

#### **Általános rendelkezések**

##### 1.01. cikk

##### **Hatókör**

Ezek a rendelkezések a belvízi hajók fedélzetén használt fordulássebesség-kijelzőkre vonatkozó minimumkövetelményeket, valamint az e minimumkövetelményeknek való tesztelési megfelelést határozzák meg.

##### 1.02. cikk

#### **A fordulássebesség-kijelző célja**

A fordulássebesség-kijelző célja segíteni a radarhajózást és mérni a hajó fordulási szögsebességét bal vagy jobb oldali irányba.

##### 1.03. cikk

#### **Típuspróba**

(1) A 2–4. fejezet szerinti, fordulássebesség-kijelzőkre vonatkozó minimumkövetelmények teljesítését típuspróbával kell igazolni.

(2) Ha a berendezés megfelel a típuspróbán, a műszaki szolgálat típusvizsgálati tanúsítványt ad ki. Ha a berendezés nem felel meg a minimumkövetelményeknek, a kérelmezőt írásban értesítik az elutasítás indokairól.



## 1.04. cikk

**Típuspróba iránti kérelem**

- (1) Fordulássebesség-kijelzők típuspróbája iránti kérelmet műszaki szolgáltathoz kell benyújtani.

A műszaki szolgáltatókról értesíteni kell az Európai Bizottságot.

- (2) Minden kérelemhez csatolni kell az alábbi dokumentumokat:

- a) részletes műszaki leírások;
- b) a beszerelési és szervizelési dokumentáció teljes összeállításban;
- c) kezelési utasítások.

- (3) A kérelmező tesztek segítségével igazolja vagy igazoltatja, hogy a berendezés megfelel e rendelkezések minimum-követelményeinek.

A kérelemhez csatolni kell a tesztek eredményeit és a mérési jegyzőkönyveket.

Ezeket a tesztlések során nyert dokumentumokat és információkat az illetékes hatóságnak meg kell őriznie.

## 1.05. cikk

**Típusjóváhagyás**

- (1) A típusjóváhagyást az illetékes hatóság a vizsgálati tanúsítvány alapján adja meg.

Az illetékes hatóság az általa jóváhagyott berendezésekről tájékoztatja az Európai Bizottságot. A vonatkozó értesítésben fel kell tüntetni a kiadott típus-jóváhagyási számot, továbbá a típusmegjelölést, a gyártó nevét, a típusjóváhagyás birtokosának nevét és a típusjóváhagyás napját.

- (2) Minden illetékes hatóság vagy az illetékes hatóság által kijelölt műszaki szolgálat jogosult a gyártási sorozatból bármikor kiválasztani berendezést ellenőrzési célra.

Amennyiben ez az ellenőrzés a berendezésben hibát talál, a típusjóváhagyás visszavonható.

A típusjóváhagyást az a hatóság vonja be, amelyik kiadta.

## 1.06. cikk

**A berendezés megjelölése és típus-jóváhagyási szám**

- (1) A berendezés minden alkatrészén letörölhetetlenül fel kell tüntetni a következőket:

- a) a gyártó neve;
- b) a berendezés kereskedelmi célja;
- c) a berendezések fajtái; valamint
- d) a sorozatszám.

- (2) Az illetékes hatóság által kiadott típus-jóváhagyási számot a vezérlőegységre letörölhetetlenül rögzíteni kell, úgy, hogy a kijelző jól látható legyen a berendezés beszerelése után.

A típus-jóváhagyási szám összetétele: e-NN-NNN

e = Európai Unió

NN = a jóváhagyás szerinti ország kódja

01 =	Németország	18 =	Dánia
02 =	Franciaország	19 =	Románia
03 =	Olaszország	20 =	Lengyelország
04 =	Hollandia	21 =	Portugália
05 =	Svédország	23 =	Görögország
06 =	Belgium	24 =	Írország
07 =	Magyarország	26 =	Szlovénia
08 =	Cseh Köztársaság	27 =	Szlovákia
09 =	Spanyolország	29 =	Észtország
11 =	Egyesült Királyság	32 =	Lettország
12 =	Ausztria	34 =	Bulgária
13 =	Luxemburg	36 =	Litvánia
14 =	Svájc	49 =	Ciprus
17 =	Finnország	50 =	Málta

NNN = az illetékes hatóság által meghatározott háromjegyű szám.

(3) A típus-jóváhagyási szám csak a hozzá kapcsolódó típusjóváhagyással összefüggésben használható.

A típus-jóváhagyási szám előállítására és felhelyezésére a kérelmező feladata.

#### 1.07. cikk

##### **Gyártói nyilatkozat**

Minden berendezéshez mellékelni kell a gyártó nyilatkozatát.

#### 1.08. cikk

##### **Típusjóváhagyással ellátott berendezések módosítása**

(1) A már jóváhagyott berendezéseken végzett módosítások a típusjóváhagyás visszavonásával járnak.

Módosítások tervezése esetén a részleteket írásban el kell küldeni az illetékes műszaki szolgálatnak.

(2) A műszaki szolgálattal folytatott egyeztetést követően az illetékes hatóság dönti el, hogy a típusjóváhagyás továbbra is érvényes-e, vagy ellenőrzésre, illetve új típuspróbára van-e szükség.

Amennyiben új típuspróbára kerül sor, abban az esetben új típus-jóváhagyási számot kell kiadni.

#### 2. FEJEZET

##### **A fordulási sebesség-kijelzőkre vonatkozó általános minimumkövetelmények**

#### 2.01. cikk

##### **Szerkezet, tervezés**

(1) A fordulási sebesség-kijelzőknek meg kell felelniük a belvízi utakon közlekedő hajók fedélzetén való működéshöz.

(2) A berendezés szerkezetének és tervezésének mind mechanikai, mind pedig villamosági szempontból meg kell felelnie a jelenlegi helyes mérnöki gyakorlatnak.

(3) Ha az irányelv II. mellékletében vagy e mellékletben nem szerepel erre vonatkozó külön rendelkezés, a hajón levő berendezések áramforrására, biztonságára, kölcsönhatására, az iránytű biztonságos távolságára, a klimatikus hatásoknak való ellenállásra, a mechanikai szilárdságra, a környezeti hatásokra, a hallható zajkibocsátásokra és a berendezések jelölésére az EN 60945:2002 európai szabványban szereplő követelmények és tesztelési módszerek vonatkoznak.

Ezenkívül a berendezésnek 0 °C és 40 °C közötti környezeti hőmérsékleten teljesíteni kell e melléklet valamennyi követelményét.

#### 2.02. cikk

### Zavaró sugárzások és elektromágneses kompatibilitás

#### 1. Általános követelmények

A fordulási sebesség-kijelzőknek meg kell felelniük az elektromágneses összeférhetőségre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről és a 89/336/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. december 15-i 2004/108/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (\*) követelményeinek.

#### 2. Zavaró sugárzások

A 156–165 MHz, 450–470 MHz és 1,53–1,544 GHz frekvenciatartományokban a térerősség nem haladhatja meg a 15 µV/m-t. Ezek a térerősségek a tesztelt berendezéstől számított háromméteres tesztelési távolságban érvényesek.

#### 2.03. cikk

### Működés

(1) A berendezés nem rendelkezhet a megfelelő működéshez szükségesnél több kezelőszervvel.

A kezelőszervek tervezése, jelölése és mozgatása egyszerű, egyértelmű és gyors műveleteket tegyen lehetővé. Elrendezésük révén a működési hibák legyenek a lehető legjobban elkerülhetők.

A normál működéshez nem szükséges kezelőszervek nem lehetnek közvetlenül hozzáférhetők.

(2) Minden kezelőszervet és kijelzőt el kell látni jelekkel vagy angol nyelvű feliratozással. A jeleknek meg kell felelniük az EN 60417:1998 európai szabvány követelményeinek.

Minden számjegynek és betűnek legalább 4 mm magasnak kell lennie. Ha igazolható, hogy technikai okok miatt a 4 mm magas számok és betűk kivitelezése lehetetlen, és ha a működés céljára kisebb számok és betűk elfogadhatók, a 3 mm-re történő csökkentés megengedett.

(3) A berendezést úgy kell megtervezni, hogy a működési hibák ne okozhassák a leállítását.

(4) Minden, a minimumkövetelményeken kívüli funkciót, mint például másik berendezéshez történő kapcsolás, úgy kell biztosítani, hogy a berendezés mindenkor feleljen meg a minimumkövetelményeknek.

#### 2.04. cikk

### Kezelési utasítások

Minden egységhez biztosítani kell részletes kezelői kézikönyvet. A kézikönyvnek angol, holland, francia és német nyelven kell hozzáférhetőnek lennie, és az alábbi információkat kell tartalmaznia:

- a) indítás és üzemeltetés;
- b) karbantartás és szervizelés;
- c) általános biztonságtechnikai utasítások.

#### 2.05. cikk

### Az érzékelő beszerelése

A beszerelésnek a gerincvonalhoz viszonyított irányát fel kell tüntetni a fordulási sebesség-kijelző érzékelő egységén. Gondoskodni kell olyan beszerelési utasításokról, amelyek biztosítják a hajó egyéb normál mozgásai iránti maximális érzéketlenséget.

(\*) HL L 390., 2004.12.31., 24. o.

## 3. FEJEZET

**A fordulási sebesség-kijelzők működési minimumkövetelményei**

## 3.01. cikk

**A fordulási sebesség-kijelző üzemkészségi állapota**

- (1) Hidegindítás után a fordulási sebesség-kijelzőnek 4 percen belül teljesen üzemkészségi állapotban kell lennie, és a megkívánt pontossági tűréshatárokon belül kell működnie.
- (2) Figyelmeztető jelzéssel jelezni kell, hogy a jelzőberendezés be van kapcsolva. Lehetővé kell tenni a fordulási sebesség-kijelző egyidejű figyelését és kezelését.
- (3) Vezeték nélküli távirányítók nem megengedettek.

## 3.02. cikk

**A fordulási sebesség-kijelző jelölése**

- (1) A fordulási szögsebességet egy vonalakra osztott skálán kell kijelezni, amelynek nulla pontja középen helyezkedik el. Lehetővé kell tenni a fordulási szögsebesség irányának és mértékének a szükséges pontossággal való leolvasását. A mutató műszerektől és az oszlopos diagramoktól eltérő jelzőműszerek nem megengedettek.
- (2) A kijelző skálája legalább 20 cm hosszú és lehet körkörös vagy egyenes vonalú.

Az egyenes vonalú skálákat csak vízszintesen lehet elhelyezni.

- (3) Kizárólag digitális kijelzők nem megengedettek.

## 3.03. cikk

**Mérési tartományok**

A fordulási sebesség-kijelzők rendelkezhetnek egy vagy több mérési tartománnyal. Az alábbi mérési tartományok ajánlottak:

- 30 °/min
- 60 °/min
- 90 °/min
- 180 °/min
- 300 °/min.

## 3.04. cikk

**A kijelzett fordulási szögsebesség pontossága**

A kijelzett fordulási szögsebesség legfeljebb 2 %-kal térhet el a mérhető maximális értéktől, illetve legfeljebb 10 %-kal a tényleges értéktől, amelyek közül a nagyobb érték mérvadó (lásd függelék).

## 3.05. cikk

**Érzékenység**

Az üzemi küszöbértéknek egyenlőnek kell lennie a kijelzett érték 1 %-ával egyenértékű szögsebesség változásával, vagy annál alacsonyabbnak kell lennie.

## 3.06. cikk

**A működés figyelése**

- (1) Ha a fordulási sebesség-kijelző nem a megkívánt pontossági tartományban üzemel, ezt jelezni kell.
- (2) Ha giroszkópot használnak, a giroszkóp forgásának sebességében bekövetkezett bármilyen kritikus esést jelezni kell. A giroszkóp forgásának sebességében bekövetkezett kritikus esés az, amelyik a pontosságot 10 %-kal csökkenti.

## 3.07. cikk

**A hajó normál mozgásai iránti érzéketlenség**

- (1) A hajó másodpercenként  $4^\circ$ -ig terjedő fordulási szögsebességgel történő legfeljebb  $10^\circ$ -os dülöngélése nem okozhat mérési hibákat az előírt tűréshatárokon felül.
- (2) Az olyan hatások, mint amelyek például kikötéskor fordulhatnak elő, nem okozhatnak mérési hibákat az előírt tűréshatárokon felül.

## 3.08. cikk

**A mágneses mezők iránti érzéketlenség**

A fordulásisebesség-kijelzőnek nem szabad érzékelnie a hajó fedélzetén szokásosan előforduló mágneses mezőket.

## 3.09. cikk

**Segédkielzők**

A segédkielzőknek meg kell felelniük a fordulásisebesség-kijelzőkre vonatkozó valamennyi követelménynek.

## 4. FEJEZET

**A fordulásisebesség-kijelzők műszaki minimumkövetelményei**

## 4.01. cikk

**Működés**

- (1) Minden kezelőszervet úgy kell elrendezni, hogy működésük során semmilyen információ ne kerüljön takarásba, és a radarhajózást ne rontsa.
- (2) Minden kezelőszervet és kijelzőt el kell látni olyan káprázásmentes fényforrással, amely minden külső környezeti fényviszonynál megfelelő, és amely független kapcsolóval nullára állítható.
- (3) A kezelőszervek beállításának olyannak kell lennie, hogy a jobbra vagy felfelé történő mozdítás pozitív hatással legyen a változóra, míg a balra vagy lefelé történő mozdítás negatív hatást fejtson ki.
- (4) Amennyiben nyomógombokat használnak, lehetővé kell tenni érintéssel való állításukat és működtetésüket. A kapcsoláskieloldásnak jól láthatónak kell lennie. Amennyiben a nyomógombok több funkcióval rendelkeznek, egyértelműen jelezni kell, hogy melyik hierarchikus szint aktív.

## 4.02. cikk

**Áramlásszabályozó berendezések**

- (1) Az érzékelőrendszert a kritikus értékeknél csillapítani kell. A csillapítási tényező (a határérték 63 %-a) nem haladhatja meg a 0,4 másodpercet.
- (2) A kijelzőt csillapítani kell a kritikus értékeknél.

A csillapítást növelő kezelőszervek megengedettek.

A csillapítási tényező semmilyen körülmények között nem haladhatja meg az 5 másodpercet.

## 4.03. cikk

**Kapcsolás kiegészítő berendezéshez**

- (1) Ha a fordulásisebesség-kijelző segédkielzőkhöz vagy hasonló berendezésekhez kapcsolható, a fordulásisebesség-kijelzőnek használhatónak kell maradnia analóg elektromos jelzőként. A fordulásisebesség-kijelző a 2. szakasz szerint digitális interfésszel is rendelkezhet.

A fordulásisebesség-kijelzőt továbbra is galván földelészigeteléssel kell jelölni,  $20 \text{ mV}/^\circ/\text{perc} \pm 5\%$  analóg feszültséggel egyenértékűnek és maximum  $100 \Omega$ -os belső ellenállással.

A polaritásnak pozitívnak kell lennie, amikor a hajó jobbra fordul és negatívnak, amikor balra.

Az üzemi küszöbérték nem haladhatja meg a 0,3 °/percet.

A nulla hiba nem haladhatja meg az 1 °/percet 0–40 °C közötti hőmérsékleten.

A kijelző bekapcsolt állapotában, miközben az érzékelő nincs kitéve a mozgás hatásainak, az álfeszültség nem lépheti túl a 10 mV-ot a kimeneti jelnél, 10 Hz-es átviteli sáv aluláteresztő szűrővel mérve.

A fordulási szögsebességet leíró jelet minden további csillapítás nélkül kell kapni a 4.02. cikk 1. szakaszában említett határértékeken túl.

(2) A digitális interfészt az EN 61162-1:2008, az EN 61162-2:1998 és az EN 61162-3:2008 európai szabványnak megfelelően kell kialakítani.

(3) Biztosítani kell egy külső vészkapcsolót. A kapcsolót galvánszigeteléses megszakítóként kell beszerezni a kijelzőhöz.

A külső vészjelzést az alábbi érintkezészárások oldják ki:

- a) ha a fordulásisebesség-kijelzőt kikötik; vagy
- b) ha a fordulásisebesség-kijelző nem üzemel; vagy
- c) ha a működésvezérlés súlyos hiba után reagált (3.06. cikk).

#### 5. FEJEZET

### A fordulásisebesség-kijelzők tesztelési feltételei és eljárásai

#### 5.01. cikk

#### **Biztonság, terhelési kapacitás és elektromágneses kompatibilitás**

A hajón levő berendezések áramforrását, biztonságát, kölcsönhatását, az iránytű biztonságos távolságát, a klimatikus hatásoknak való ellenállást, a mechanikai szilárdságot, a környezeti hatásokat, a hallható zajkibocsátásokat és az elektromágneses kompatibilitást az EN 60945:2002 európai szabványban szereplő követelmények szerint kell tesztelni.

#### 5.02. cikk

#### **Zavaró sugárzások**

A zavaró sugárzásokat az EN 60945:2002 európai szabvány szerint kell mérni a 30–2000 MHz frekvenciatartományban.

A 2.02. cikk 2. szakaszának követelményeit be kell tartani.

#### 5.03. cikk

#### **Vizsgálati eljárás**

(1) A fordulásisebesség-kijelzőket névleges és határfelület-körülmények mellett kell vizsgálni. Ebben a tekintetben az üzemi feszültség és a környezeti hőmérséklet hatását az előírt határértékig tesztelni kell.

Ezenkívül rádióadókat kell használni a maximális mágneses mező létrehozásához a kijelzők közelében.

(2) A fenti 1. szakaszban leírt feltételek mellett a kijelzési hibáknak a mellékletben megjelölt tűréshatárokon belül kell maradnia.

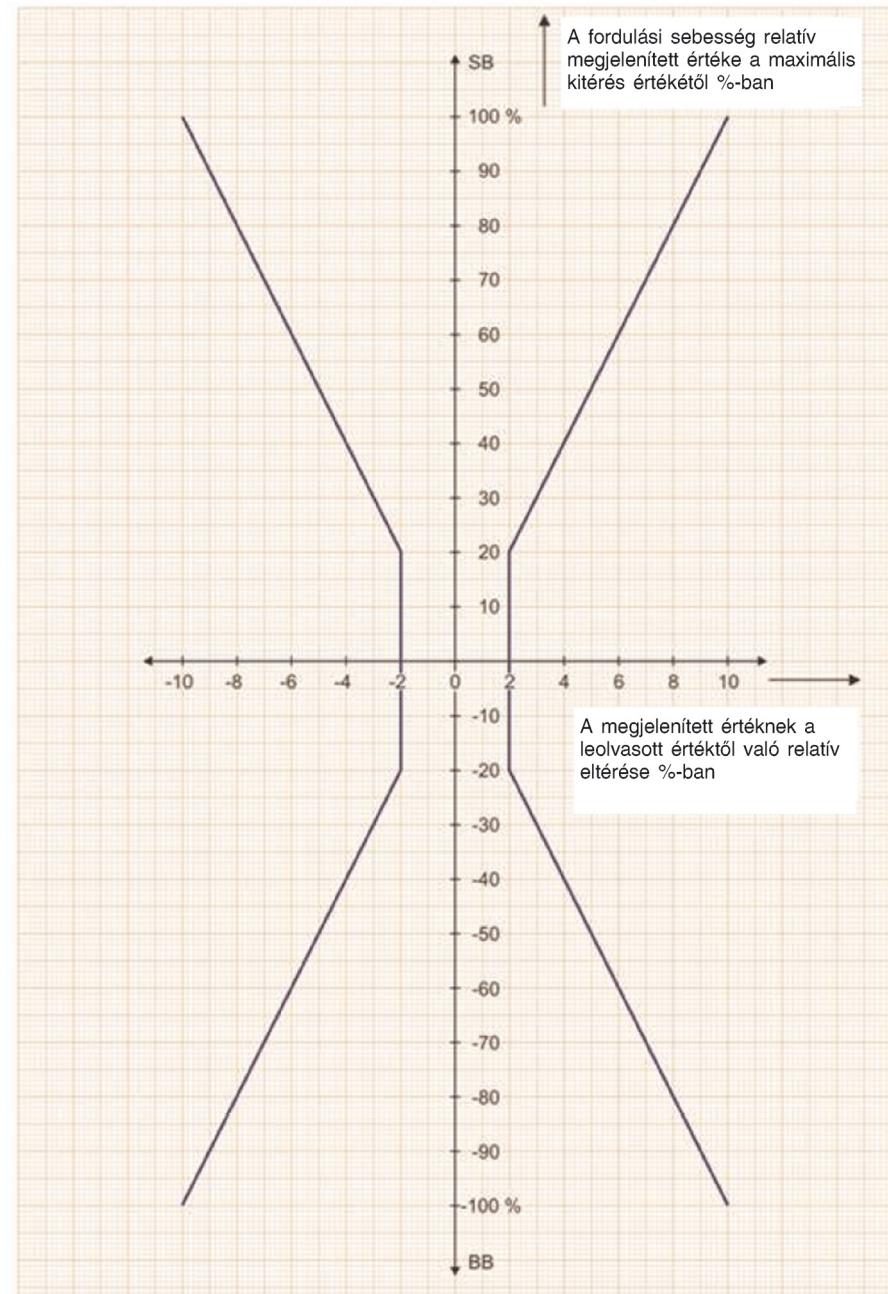
(3) A 2–4. fejezet összes minimumkövetelményét teljesíteni kell.

---

## Függelék

## 1. ábra

## A fordulási sebesség-kijelzők kijelzési hibaértékeinek maximális toleranciaszintje





## III. RÉSZ

**A belvízi hajók fedélzetén használt radarberendezések és fordulássebesség-kijelzők beszerelésére és teljesítménypróbájára vonatkozó követelmények***Tartalomjegyzék*

1. cikk – Általános rendelkezések
2. cikk – Jóváhagyott szakosodott cégek
3. cikk – A fedélzeti áramforrásra vonatkozó követelmények
4. cikk – A radarantenna felszerelése
5. cikk – A kijelzőegység és a vezérlőegység beszerelése
6. cikk – A fordulássebesség-kijelző beszerelése
7. cikk – A helyzetérzékelő beszerelése
8. cikk – Beszerelés és teljesítményteszt
9. cikk – Beszerelési és teljesítményigazolási bizonyítvány

## 1. cikk

**Általános rendelkezések**

- (1) A hajózási radarberendezések és a fordulássebesség-kijelző rendszerek beszerelését és teljesítménypróbáját a következő rendelkezéseknek megfelelően kell elvégezni.
- (2) Csak annak a berendezésnek a beszerelését lehet engedélyezni, amely
  - a) típusjóváagyást a kapott
    - aa) az I. rész 6. cikke; vagy
    - bb) a II. rész 1.05. cikke szerint;vagy
  - b) a VI. rész szerint egyenértékűként elismert típusjóváagyással rendelkezik; továbbá
  - c) megfelelő típus-jóváagyási számot visel.

## 2. cikk

**Jóváhagyott szakosodott cégek**

- (1) A hajózási radarberendezések és fordulássebesség-kijelzők beszerelését, cseréjét, javítását vagy karbantartását csak az illetékes hatóság által jóváhagyott, szakosodott cégek végezhetik.

A jóváhagyásért felelős illetékes hatóságokról értesíteni kell az Európai Bizottságot.
- (2) Az illetékes hatóság visszavonhatja a jóváhagyást.
- (3) Az illetékes hatóság haladéktalanul értesíti az általa jóváhagyott szakosodott cégekről az Európai Bizottságot.

## 3. cikk

**A fedélzeti áramforrásra vonatkozó követelmények**

A hajózási radarberendezések és fordulássebesség-kijelzők minden áramforrás-vezetékének rendelkeznie kell saját külön biztonsági berendezéssel, és lehetőleg teljesen üzembiztosnak kell lennie.

## 4. cikk

**A radarantenna felszerelése**

- (1) A radarantennát a hosszanti vonalhoz a lehető legközelebb kell felszerelni. Az antenna közelében nem lehet olyan akadály, amely hamis visszajelzéseket vagy nem kívánt árnyékokat ad; szükség esetén az antenna felállítható a hajó elő részén. A radarantenna felszerelésének és rögzítésének üzemi helyzetében elég stabilnak kell lennie, hogy a hajózási radarberendezés az előírt pontossági határértékeken belül tudjon működni.
- (2) A rögzítési szöghiba kijavítása és a berendezés bekapcsolása után a kormányvonal és a hosszanti vonal közötti különbség nem lehet nagyobb 1°-nál.



## 5. cikk

**A kijelzőegység és a vezérlőegység beszerelése**

- (1) A kijelzőegységet és a vezérlőegységet a kormányállásban kell felszerelni úgy, hogy a radarkép értékelése és a hajózási radarberendezés üzemeltetése ne okozzon nehézséget. A radarkép azimutális irányának meg kell felelnie a környezet normál helyzetének. A tartókat és a beállítható konzolokat úgy kell kialakítani, hogy bármilyen helyzetben rezgésmentesen legyenek rögzíthetők.
- (2) Radarhajózás során a mesterséges megvilágítás nem tükröződhet vissza a radarkezelő irányába.
- (3) Ha a vezérlőegység nem része a kijelzőegységnek, akkor azt burkolatban kell elhelyezni a kijelzőegységtől 1 méterre. Vezeték nélküli távirányítók nem megengedettek.
- (4) Ha segéd kijelzők vannak felszerelve, azoknak teljesíteniük kell a hajózási radarberendezésekre vonatkozó követelményeket.

## 6. cikk

**A fordulási sebesség-kijelző beszerelése**

- (1) A fordulási sebesség-kijelzőt a kormányos előtt, annak látószögében kell elhelyezni.
- (2) Az érzékelőrendszert, amennyire csak lehet, középen kell elhelyezni, és a hosszanti vonalhoz kell igazítani. A felszerelés helyének a lehető legteljesebben rezgésmentesnek kell lennie, és csak enyhe hőmérséklet-változások érhetik. A kijelzőegységet lehetőleg közvetlenül a radarkijelző felett kell felszerelni.
- (3) Ha segéd kijelzők vannak felszerelve, azoknak teljesíteniük kell a fordulási sebesség-kijelzőkre vonatkozó követelményeket.

## 7. cikk

**A helyzetérzékelő beszerelése**

A navigációs üzemmódban működtetett belföldi ECDIS berendezés esetén a helyzetérzékelőt (pl. DGPS-antenna) úgy kell felszerelni, hogy az a lehető legnagyobb pontossággal működhessen, és a hajó fedélzetén levő felépítmények és sugárzó berendezések ne gyakorolhassanak rá kedvezőtlen hatást.

## 8. cikk

**Beszerelés és teljesítményteszt**

A berendezés felszerelés vagy a közösségi hajóbizonyítvány megújítása, illetve kiterjesztése utáni első bekapcsolása előtt (kivéve az irányelv II. melléklete 2.09. cikkének 2. szakasza szerint), valamint a hajó minden olyan módosítását követően, amely hatással lehet a berendezés üzemi feltételeire, az illetékes hatóságnak, az illetékes hatóság által kijelölt műszaki szolgálatnak vagy a 2. cikk szerinti felhatalmazott cégnek beszerelési és teljesítménytesztet kell elvégeznie. E célból az alábbi követelményeknek kell teljesülnie:

- a) az áramforrásnak külön biztonsági berendezése van;
- b) az üzemi feszültség a tűréshatárokon belül van;
- c) a kábelezés és szerelése megfelel az irányelv II. mellékletében, valamint, ha alkalmazandó, az ADN-ben foglalt rendelkezéseknek;
- d) az antennafordulatok száma percenként legalább 24;
- e) az antenna közelében nincs a kormányzást rontó akadály;
- f) az antenna biztonsági kapcsolója, amennyiben rendelkezésre áll, jó üzemi állapotban van;
- g) a kijelzőegységek, a fordulási sebesség-kijelzők és a vezérlőegységek elrendezése ergonomikus és felhasználóbarát;
- h) a hajózási radarberendezés kormányvonala legfeljebb 1°-kal tér el a hajó hosszanti vonalától;

- i) a tartomány- és az azimutális kijelzők pontossága megfelel a követelményeknek (ismert célpontokat alkalmazó mérések);
- j) a linearitás a rövid tartományokban pontos (tolás és húzás);
- k) a kijelzett minimális tartomány 15 méter vagy kevesebb;
- l) a kép közepe látható, átmérője nem haladja meg az 1 mm-t;
- m) sugárvetők által keltett hamis visszajelzések és a kormányvonalon levő nem kívánt árnyékok nem fordulnak elő, vagy nem rontanak a kormányzás biztonságán;
- n) a vízhullámokról való visszaverődés és az eső miatti visszaverődés tiltásai (STC és FTC beállítás), valamint a hozzájuk kapcsolódó kezelőszervek megfelelően működnek;
- o) az erősítő beállítója megfelelő üzemi állapotban van;
- p) a fókuszt és a képmeghatározást pontos;
- q) a hajó fordulási irányát kijelzi a fordulási sebesség-kijelző, és a nulla pont pontosan elől helyez;
- r) a hajózási radarberendezés nem érzékeny a hajó rádióberendezése általi sugárzásra, illetve a fedélzeten levő egyéb források interferenciáira;
- s) a hajózási radarberendezés vagy a fordulási sebesség-kijelző nem léphet kölcsönhatásba más fedélzeti berendezésekkel.

Továbbá, belföldi ECDIS berendezés esetén:

- t) a hajózási térképet befolyásoló statisztikai pozicionálási hiba nem haladja meg a 2 métert;
- u) a hajózási térképet befolyásoló statisztikai fázisszöghiba nem haladhatja meg az 1°-ot.

#### 9. cikk

#### Beszereleési és teljesítményigazolási bizonyítvány

A 8. cikk szerinti próba sikeres teljesítése után az illetékes hatóság, a műszaki szolgálat vagy a jóváhagyott cég a IV. részben szereplő minta alapján kiadja a bizonyítványt. Ezt a bizonyítványt mindig a hajón kell tartani.

Ha a tesztelési feltételek nem teljesülnek, hiánylistát kell felvenni. Minden már meglévő bizonyítványt vissza kell vonni, és azokat a műszaki szolgálatnak vagy a jóváhagyott cégnek el kell küldenie az illetékes hatósághoz.

#### IV. RÉSZ

(MINTA)

#### Beszereleési és teljesítményigazolási bizonyítvány belvízi hajók fedélzetén használt radarberendezések és fordulási sebesség-kijelzők számára

Hajó neve/típusa: .....

Európai hajóazonosító szám: .....

Hajótulajdonos: .....

Név: .....

Cím: .....

**Hajózási radarberendezés**

Szám: .....

Tételszám	Típus	Gyártó	Típus-jóváhagyási szám	Sorozatszám

**Fordulássebesség-kijelzők**

Szám: .....

Tételszám	Típus	Gyártó	Típus-jóváhagyási szám	Sorozatszám

Igazoljuk, hogy e hajó hajózási radarberendezései és fordulássebesség-kijelzői megfelelnek a 2006/87/EK irányelv IX. mellékletének a belvízi hajókon használt radarhajózási rendszerek és fordulássebesség-kijelzők beszereléséről és teljesítménypróbájáról szóló III. részében megállapított követelményeknek.

**Jóváhagyott szakosodott cég/műszaki szolgálat/illetékes hatóság (\*)**

Név: .....

Cím: .....

Bélyegző/pecsét

Hely: .....

Kelt: .....

Aláírás

(\*) A nem kívánt rész törlendő.

## V. RÉSZ

(MINTA)

## 1. A hajózási radarberendezések és fordulássebesség-kijelzők jóváhagyásáért felelős illetékes hatóságok nyilvántartása

Ország	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím
Belgium				
Bulgária				
Dánia				
Németország				
Észtország				
Finnország				
Franciaország				
Görögország				
Olaszország				
Írország				
Lettország				
Litvánia				
Luxemburg				
Málta				
Hollandia				
Ausztria				
Lengyelország				

Ország	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím
Portugália				
Románia				
Svédország				
Svájc				
Spanyolország				
Szlovákia				
Szlovénia				
Cseh Köztársaság				
Magyarország				
Egyesült Királyság				
Ciprus				

Amennyiben nincs hatóság megadva, az érintett ország nem határozott meg illetékes hatóságot.

## 2. Jóváhagyott hajózási radarberendezések és fordulásebesség-kijelzők nyilvántartása

Tételszám	Típus	Gyártó	Típusjóváhagyás birtokosa	Típusjóváhagyás dátuma	Illetékes hatóság	Típus-jóváhagyási szám

## 3. Egyenértékű típusjóváhagyások alapján jóváhagyott hajózási radarberendezések és fordulásebesség-kijelzők nyilvántartása

Tételszám	Típus	Gyártó	Típusjóváhagyás birtokosa	Típusjóváhagyás dátuma	Illetékes hatóság	Típus-jóváhagyási szám

## 4. A hajózási radarberendezések és fordulásebesség-kijelzők beszerelésére vagy cseréjére szakosodott jóváhagyott cégek nyilvántartása

### Belgium

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

### Bulgária

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

### Dánia

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Németország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Észtország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Finnország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Franciaország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Görögország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Olaszország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Írország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Lettország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Litvánia**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Luxemburg**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Málta**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Hollandia**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Ausztria**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Lengyelország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Portugália**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Románia**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Svédország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Svájc**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Spanyolország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Szlovákia**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Szlovénia**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Cseh Köztársaság**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Magyarország**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Egyesült Királyság**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**Ciprus**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím

Amennyiben nincs meghatározva jóváhagyott cég, az ezen országban lévő cégek nem kapnak jóváhagyást.

**5. Hajózási radarberendezések és fordulásebesség-kijelzők típusvizsgálatára kijelölt vizsgáló szervezetek nyilvántartása**

Tételszám	Név	Cím	Telefonszám	E-mail cím	Állam

## VI. RÉSZ

**Egyenértékű berendezés**

- Hajózási radarberendezés: a Rajnai Hajózási Központi Bizottság 1989. május 19-én kelt és legutóbb a 2008. november 27-én kelt 2008-II-11. sz. határozatával módosított 1989-II-33. sz. határozatán alapuló típusjóvá hagyások (\*)
- Fordulásebesség-kijelzők: a Rajnai Hajózási Központi Bizottság 1989. május 19-én kelt és legutóbb a 2008. november 27-én kelt 2008-II-11. sz. határozatával módosított 1989-II-34. sz. határozatán alapuló típusjóvá hagyások (\*)
- A beszerelt és működő hajózási radarberendezések és fordulásebesség-kijelzők megfelelnek a Rajnai Hajózási Központi Bizottság 1989. május 19-én kelt és legutóbb a 2008. november 27-én kelt 2008-II-11. sz. határozatával módosított 1989-II-35. sz. határozatának (\*)

(\*) A rajnai hajózáshoz használt hajózási radarberendezések és fordulásebesség-kijelzők beszerelésére és működésére vonatkozó követelmények.”