

# IRÁNYELVEK

## A BIZOTTSÁG (EU) 2016/844 IRÁNYELVE

(2016. május 27.)

a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 2009. május 6-i 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(1)</sup> és különösen annak 10. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2009/45/EK irányelv 2. cikkének a) pontjában meghatározott nemzetközi egyezmények némelyike módosult.
- (2) A 2009/45/EK irányelv 10. cikkének (2) bekezdésével összhangban az említett irányelv mellékletei módosíthatók a nemzetközi egyezmények módosításainak figyelembevétele érdekében.
- (3) A 2009/45/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (4) Az ezen irányelvben előírt intézkedések összhangban vannak a 2009/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel <sup>(2)</sup> létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

### 1. cikk

A 2009/45/EK irányelv I. melléklete ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

### 2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2017. július 1-jéig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

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.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

### 3. cikk

Ez az irányelv az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

<sup>(1)</sup> HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002. november 5-i 2009/2002/EK rendelete a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról, valamint a tengeri közlekedés biztonságáról és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló rendeletek módosításáról (HL L 324., 2002.11.29., 1. o.).

*4. cikk*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2016. május 27-én.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## MELLÉKLET

A 2009/45/EK irányelv I. melléklete a következőképpen módosul:

1. A II-1. fejezetben:

a) a szöveg a következő II-1/A-1/4. szabállyal egészül ki.

**„4. Zajvédelem**

2018. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. OSZTÁLYÚ HAJÓK

1. Az 1 600 tonna bruttó űrtartalmú vagy annál nagyobb hajókat a fedélzeti zaj csökkentését szem előtt tartva kell megépíteni úgy, hogy a személyzet védve legyen a zajtól, összhangban a hajók fedélzetén engedélyezhető zajszintekről szóló, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság által az MSC.337(91) határozattal elfogadott, az IMO által módosított IMO-szabállyal.”;

b) a II-1/C/6.2.2.2. szabály helyébe a következő szöveg lép:

„2.2. alkalmas arra, hogy a legnagyobb üzemi merülés mellett kihajtsa a kormánylapátot az egyik oldalon 35°-ról a másik oldalon 35°-ra, miközben a hajó a legnagyobb előremeneti sebességgel halad, továbbá ugyanilyen körülmények között bármelyik oldalon 35°-ról a másik oldalon 30°-ig legfeljebb 28 másodperc alatt. Ha kivitelezhetetlen az e követelménynek való megfelelés igazolása olyan tengeri próbaút során, amikor a hajó legnagyobb üzemi merülés mellett a főgép maximális folyamatos fordulatszámának és a csavarszárny maximális tervezési emelkedésének megfelelő előremeneti sebességgel halad, akkor a hajók építésük időpontjától függetlenül az alábbi módszerek egyikével is igazolhatják az említett követelménynek való megfelelést:

1. a tengeri próbaút során a hajó úszáshelyzete egyenes, és kormánylapátja teljesen víz alá merült, miközben a hajó a főgép maximális folyamatos fordulatszámának és a csavarszárny maximális tervezési emelkedésének megfelelő előremeneti sebességgel halad; vagy
2. amennyiben a tengeri próbaút során a kormánylapát nem merül teljesen víz alá, a megfelelő előremeneti sebességet a tengeri próbaút tekintetében javasolt terhelési körülmények között a kormánylapát alámerült felületének nagysága alapján kell kiszámítani. A számított előremeneti sebességnek olyan erő és forgatónyomatékot kell kifejeznie a főkormányberendezésre, amelyek legalább akkorák, mintha a hajót legnagyobb üzemi merülés mellett vizsgálnák, miközben a hajó a főgép maximális folyamatos fordulatszámának és a csavarszárny maximális tervezési emelkedésének megfelelő előremeneti sebességgel halad; vagy
3. a tengeri próbaút során alkalmazott terhelési körülmények alapján megbízhatóan előre jelezték és extrapolálták a kormánylapáttra a teljes terhelésnek megfelelő körülmények között kifejtett erő és forgatónyomatékot. A hajó sebességének meg kell felelnie a főgép maximális folyamatos fordulatszámának és a csavarszárny maximális tervezési emelkedésének megfelelő sebességnek.”;

c) a II-1/C/6.3.2. szabály helyébe a következő szöveg lép:

„2. alkalmas arra, hogy legfeljebb 60 másodperc alatt az egyik oldalon 15°-ról a másik oldalon 15°-ra kihajtsa a kormánylapátot a hajó legnagyobb üzemi merülése mellett, miközben a hajó a legnagyobb előremeneti sebesség felével vagy 7 csomóval halad, attól függően, melyik érték a nagyobb. Ha kivitelezhetetlen az e követelménynek való megfelelés igazolása olyan tengeri próbaút során, amikor a hajó legnagyobb üzemi merülés mellett a főgép maximális folyamatos fordulatszámának és a csavarszárny maximális tervezési emelkedésének megfelelő előremeneti sebesség felével vagy 7 csomóval halad – attól függően, melyik érték a nagyobb –, akkor a hajók építésük időpontjától függetlenül az alábbi módszerek egyikével is igazolhatják az említett követelménynek való megfelelést:

1. a tengeri próbaút során a hajó úszáshelyzete egyenes és kormánylapátja teljesen víz alá merült, miközben a hajó a főgép maximális folyamatos fordulatszámának és a csavarszárny maximális tervezési emelkedésének megfelelő előremeneti sebesség felével vagy 7 csomóval halad, attól függően, melyik érték a nagyobb; vagy

2. amennyiben a tengeri próbautak során a kormánylapát nem merül teljesen víz alá, a megfelelő előremeneti sebességet a tengeri próbaút tekintetében javasolt terhelési körülmények között a kormánylapát alámerült felületének nagysága alapján kell kiszámítani. A számított előremeneti sebességnek olyan erőt és forgatónyomatékot kell kifejtenie a segéd kormányberendezésre, amely legalább akkora, mintha a hajót legnagyobb üzemi merülés mellett vizsgálnák, miközben a hajó a főgép maximális folyamatos fordulatszámának és a csavarszárny maximális tervezési emelkedésének megfelelő előremeneti sebesség felével vagy 7 csomóval halad, attól függően, melyik érték a nagyobb; vagy
3. a tengeri próbaút során a terhelési állapot elérésekor a kormánylapátra kifejtett erőt és forgatónyomatékot megbízhatóan előre jelezték és extrapolálták a teljes terhelésre.”;

d) a II-1/C/15. szabályban az alcím helyébe a következő szöveg lép:

„B., C. ÉS D. OSZTÁLYÚ ÚJ, A II-1/A-1/4. SZABÁLY HATÁLYA ALÁ NEM TARTOZÓ HAJÓK”.

2. A II-2. fejezetben:

a) a szöveg a következő II-2/A/2.28. és II-2/A/2.29. szabállyal egészül ki:

„28. A II-2/B/9a. szabály alkalmazása céljából a tűzvédelmi csappantyú a szellőzőcsatornába szerelt olyan eszköz, amely rendes körülmények között nyitva marad lehetővé téve a csatorna szellőzését, tűz esetén azonban a tűz terjedésének megfékezése érdekében megakadályozza a csatorna szellőzését. A fenti meghatározás alkalmazásához a következő kifejezések is kapcsolódhatnak:

1. az automatikus tűzvédelmi csappantyú olyan tűzvédelmi csappantyú, amely égéstermékeknek való kitettség esetén magától bezárul;
2. a manuális tűzvédelmi csappantyú olyan tűzvédelmi csappantyú, amelyet a személyzet kézzel nyit ki vagy zár be magánál a csappantyúnál; és
3. a távvezérléssel működtetett tűzvédelmi csappantyú olyan tűzvédelmi csappantyú, amelyet a személyzet a vezérelt csappantyútól bizonyos távolságra található vezérlőberendezés segítségével zár be.

29. A II-2/B/9a. szabály végrehajtása céljából a füstelzáró csappantyú a szellőzőcsatornába szerelt olyan eszköz, amely rendes körülmények között nyitva marad, lehetővé téve a csatorna szellőzését, tűz esetén azonban a füst és a forró gázok terjedésének megfékezése érdekében megakadályozza a csatorna szellőzését. A füstelzáró csappantyúk várhatóan nem javítják a szellőzőcsatorna által áttört, tűzvédtet térelválasztók tűzállóságát. A fenti meghatározás alkalmazásához a következő kifejezések is kapcsolódhatnak:

1. az automatikus füstelzáró csappantyú olyan füstelzáró csappantyú, amely füstnek és forró gázoknak való kitettség esetén magától bezárul;
2. a manuális füstelzáró csappantyú olyan füstelzáró csappantyú, amelyet a személyzet kézzel nyit ki vagy zár be magánál a csappantyúnál; és
3. a távvezérléssel működtetett füstelzáró csappantyú olyan füstelzáró csappantyú, amelyet a személyzet a vezérelt csappantyútól bizonyos távolságra található vezérlőberendezés segítségével zár be.”;

b) a II-2/A/6.8.2.1. szabály helyébe a következő szöveg lép:

„1. a hajó főüzemi meghajtására és az áramfejlesztésre szolgáló belsőégésű erőgépek tűzveszélyes részei, 2018. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében pedig a hajó minden belsőégésű erőgépének tűzveszélyes részei;”;

c) a II-2/A/11.1. szabály bevezető szövegének helyébe a következő szöveg lép:

„1. A 2019. július 1-je előtt épített hajók esetében a tűzoltó felszerelés a következőkből áll:”;

d) a szöveg a következő II-2/A/11.1.1.3 és II-2/A/11.1a szabállyal egészül ki:

„1.3. A tűzoltó felszerelés részét képező zárt rendszerű, sűrített levegős légzőkészüléknek 2019. július 1-jére meg kell felelnie a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata 3. fejezete 2.1.2.2. bekezdésének.

1a. A 2019. július 1-jén vagy azt követően épített B., C. és D. osztályú új hajókon a tűzoltó felszerelésnek meg kell felelnie a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzatában foglalt előírásoknak;”;

e) a szöveg a következő II-2/A/11.4a. szabállyal egészül ki:

„4a. A tűzoltók kommunikációja:

Azokon a 2018. január 1-jén vagy azt követően épített hajókon, amelyek kötelesek legalább egy tűzoltó felszerelést szállítani, tűzoltásért felelős csoportonként legalább két hordozható kétirányú rádiótelefon-készüléket kell a fedélzeten tartani a tűzoltók kommunikációjának biztosítására. A cseppfolyósított földgázzal (LNG) hajtott hajók vagy a zárt ro-ro raktérrel vagy speciális kategóriájú terekkel rendelkező ro-ro személyhajók esetében az említett hordozható kétirányú rádiótelefon-készülékeknek robbanásbiztosnak vagy gyújtószikramenteseknek kell lenniük. A 2018. január 1-je előtt épített hajóknak legkésőbb a 2019. július 1-jét követő első szemlétől meg kell felelniük e szabály követelményeinek.”;

f) a szöveg a következő II-2/A/15.2.6. szabállyal egészül ki:

„6. A II-2/A/11. szabály hatálya alá tartozó hajók esetében a gyakorlatok során használt légzőkészülékek tartályait indulás előtt újra kell tölteni vagy ki kell cserélni.”;

g) a II-2/B/5.1. szabály helyébe a következő szöveg lép:

„1. A válaszfalak és fedélzetek tűzállóságának nemcsak az e részben egyéb helyeken előírt különleges rendelkezéseknek kell megfelelnie, hanem adott esetben az 5.1. vagy 5.1.a) táblázatban, illetve az 5.2. vagy 5.2.a) táblázatban foglaltaknak is.

Az új hajók tűzvédelmével kapcsolatos szerkezeti óvintézkedések jóváhagyásakor figyelembe kell venni a csatlakozásoknál és a hőszigetelő határvonalak végződéseinél kialakuló hőhidak közötti hőátadás kockázatát.”;

h) a II-2/B/5.4. szabály 5.1. táblázata után a szöveg a következő 5.1.a) táblázattal egészül ki:

„Az alábbi táblázat MINDEN 2018. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. OSZTÁLYÚ HAJÓRA vonatkozik:

5.1.a) táblázat

**A szomszédos tereket elválasztó válaszfalak tűzállósága**

| Terek                                         |     | (1)              | (2)            | (3)              | (4)                                  | (5)                                  | (6)  | (7)  | (8)  | (9)                      | (10) | (11)                     |
|-----------------------------------------------|-----|------------------|----------------|------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|------|------|------|--------------------------|------|--------------------------|
| Vezérlőállások                                | (1) | A-0 <sup>e</sup> | A-0            | 60               | A-0                                  | A-15                                 | A-60 | A-15 | A-60 | A-60                     | *    | A-60                     |
| Folyosók                                      | (2) |                  | C <sup>e</sup> | B-0 <sup>e</sup> | A-0 <sup>e</sup><br>B-0 <sup>e</sup> | B-0 <sup>e</sup>                     | A-60 | A-15 | A-60 | A-15<br>A-0 <sup>d</sup> | *    | A-30                     |
| Lakóterek                                     | (3) |                  |                | C <sup>e</sup>   | A-0 <sup>e</sup><br>B-0 <sup>e</sup> | B-0 <sup>e</sup>                     | A-60 | A-0  | A-0  | A-15<br>A-0 <sup>d</sup> | *    | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> |
| Lépcsőházak                                   | (4) |                  |                |                  | A-0 <sup>e</sup><br>B-0 <sup>e</sup> | A-0 <sup>e</sup><br>B-0 <sup>e</sup> | A-60 | A-0  | A-0  | A-15<br>A-0 <sup>d</sup> | *    | A-30                     |
| Kiszolgálóhelyiségek<br>(kis tűzveszélyesség) | (5) |                  |                |                  |                                      | C <sup>e</sup>                       | A-60 | A-0  | A-0  | A-0                      | *    | A-0                      |
| A. kategóriájú gépterek                       | (6) |                  |                |                  |                                      |                                      | *    | A-0  | A-0  | A-60                     | *    | A-60                     |

| Terek                                          |      | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7)              | (8) | (9)              | (10) | (11)              |
|------------------------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------------|-----|------------------|------|-------------------|
| Egyéb gépterek                                 | (7)  |     |     |     |     |     |     | A-0 <sup>b</sup> | A-0 | A-0              | *    | A-0               |
| Rakterek                                       | (8)  |     |     |     |     |     |     |                  | *   | A-0              | *    | A-0               |
| Kiszolgálóhelyiségek<br>(nagy tűzveszélyesség) | (9)  |     |     |     |     |     |     |                  |     | A-0 <sup>b</sup> | *    | A-30              |
| Szabad fedélzeti terek                         | (10) |     |     |     |     |     |     |                  |     |                  |      | A-0               |
| Speciális kategóriájú<br>és ro-ro terek        | (11) |     |     |     |     |     |     |                  |     |                  |      | A-30 <sup>r</sup> |

i) a II-2/B/5.4. szabály 5.2. táblázata után a szöveg a következő 5.2.a) táblázattal egészül ki:

„Az alábbi táblázat MINDEN 2018. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. OSZTÁLYÚ HAJÓRA vonatkozik:

5.2.a) táblázat

**A szomszédos tereket elválasztó fedélzetek tűzállósága**

| Terek lent ↓                                   | Terek →<br>fent | (1)  | (2)                      | (3)                      | (4)                      | (5)  | (6)  | (7)               | (8)  | (9)  | (10) | (11)                     |
|------------------------------------------------|-----------------|------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------|------|-------------------|------|------|------|--------------------------|
| Vezérlőállások                                 | (1)             | A-0  | A-0                      | A-0                      | A-0                      | A-0  | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-60                     |
| Folyosók                                       | (2)             | A-0  | *                        | *                        | A-0                      | *    | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-30                     |
| Lakóterek                                      | (3)             | A-60 | A-0                      | *                        | A-0                      | *    | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> |
| Lépcsőházak                                    | (4)             | A-0  | A-0                      | A-0                      | *                        | A-0  | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-30                     |
| Kiszolgálóhelyiségek<br>(kis tűzveszélyesség)  | (5)             | A-15 | A-0                      | A-0                      | A-0                      | *    | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-0                      |
| A. kategóriájú gépterek                        | (6)             | A-60 | A-60                     | A-60                     | A-60                     | A-60 | *    | A-60 <sup>f</sup> | A-30 | A-60 | *    | A-60                     |
| Egyéb gépterek                                 | (7)             | A-15 | A-0                      | A-0                      | A-0                      | A-0  | A-0  | *                 | A-0  | A-0  | *    | A-0                      |
| Rakterek                                       | (8)             | A-60 | A-0                      | A-0                      | A-0                      | A-0  | A-0  | A-0               | *    | A-0  | *    | A-0                      |
| Kiszolgálóhelyiségek<br>(nagy tűzveszélyesség) | (9)             | A-60 | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> | A-0  | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-30                     |
| Szabad fedélzeti terek                         | (10)            | *    | *                        | *                        | *                        | *    | *    | *                 | *    | *    | —    | A-0                      |
| Speciális kategóriájú<br>és ro-ro terek        | (11)            | A-60 | A-30                     | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> | A-30                     | A-0  | A-60 | A-0               | A-0  | A-30 | A-0  | A-30                     |

Az 5.1., 5.1.a), 5.2. és 5.2.a) táblázatra vonatkozó megjegyzések:

- (a) Annak tisztázására, hogy melyik alkalmazandó, lásd a II-2/B/3. és 8. szabályt.
  - (b) Ahol a terek ugyanabba a kategóriába esnek és a »b« felső index szerepel, a táblázatban megadott válaszfal vagy fedélzet szerinti besorolás csak akkor kötelező, ha a szomszédos terek különböző célokat szolgálnak, mint például a (9) kategória. Ha egy konyha mellett konyha van, nincs szükség válaszfalra, de ha a konyha mellett festéktároló van, akkor »A-0« válaszfalat kell alkalmazni.
  - (c) A kormányállást és a térképszobát egymástól elválasztó térelválasztók lehetnek »B-0« besorolásúak.
  - (d) Lásd e szabály 2.3. és 2.4. bekezdését.
  - (e) A 2.1.2. bekezdés alkalmazásában az 5.1. és az 5.1.a) táblázatban szereplő »B-0« és »C« besorolás helyett »A-0« besorolást kell alkalmazni.
  - (f) Nincs szükség tűzszigetelésre, amennyiben a (7) kategóriában a géptérben kicsi vagy egyáltalán nem áll fenn a tűzveszély.
  - (\*) Ahol a táblázatban csillag szerepel, a térelválasztónak acélból vagy egyéb egyenértékű anyagból kell készülnie, de nem kell »A« osztályúnak lennie. A 2003. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében azonban, amennyiben a fedélzetet – a (10) kategóriájú terek kivételével – villamos kábelek, csővezetékek és szellőzőcsatornák átvezetése miatt megbontják, a megbontás jól záró legyen, hogy megakadályozza a tűz vagy a füst terjedését. A vezérlőállások (vérszűzemi áramfejlesztők) és a szabad fedélzetek közötti térelválasztók bemeneti nyílásain nem szükséges zárószerkezetnek lennie, kivéve, ha rögzített, gázzal oltó rendszert szerelnek fel. A II-2/B/2.1.2. szabály alkalmazásában az 5.2. and 5.2.a) táblázatban szereplő csillag helyett a (8) és (10) kategóriák kivételével »A-0« besorolást kell alkalmazni.”;
- j) a szöveg a következő II-2/B/6.3.4. szabállyal egészül ki:

„2018. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. OSZTÁLYÚ HAJÓK

3.4. Gépterekben a fő műhelyekből két menekülési útvonalat kell biztosítani. E menekülési útvonalak egyikének folyamatos tűzvédelmet kell biztosítania a géptéren kívül elhelyezkedő biztonságos helyig.”;

- k) a II-2/B/9. szabály címének helyébe a következő cím lép:

**„9. A 2018. január 1-je előtt épített hajók szellőzőrendszerei (R 32)”;**

- l) a szöveg a következő II-2/B/9a. szabállyal egészül ki:

**„9a. Hajók szellőzőrendszerei**

2018. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. OSZTÁLYÚ HAJÓK

#### 1. Általános

1. A szellőzőcsatornáknak – a szimpla és a duplafalú csatornákat egyaránt beleértve – acélból vagy azzal egyenértékű anyagból kell készülniük, kivéve a legfeljebb 600 mm hosszú hajlékony csőidomokat, amelyek a légkondicionált helyiségekben lévő ventilátorokat a szellőzőcsatornákkal kötik össze. Amennyiben az 1.6. bekezdés erről másként nem rendelkezik, a csatornák építéséhez – a szigetelésüket is beleértve – használt bármilyen más anyagnak is éghetetlennek kell lennie. A rövid, legfeljebb 2 m hosszú és a 0,02 m<sup>2</sup>-nél kisebb szabad keresztmetszetű csatornáknak (a »szabad keresztmetszetű terület« terminus még az előszigetelt csatornák esetében is a magának a csatornának és nem a szigetelésnek a belső méretei alapján számított területet jelenti) azonban nem szükséges acélból vagy azzal egyenértékű anyagból készülniük, amennyiben teljesülnek az alábbi feltételek:

1. a csatornáknak olyan éghetetlen anyagból kell készülniük, amely belül és kívül alacsony lángterjedési jellemzőkkel bíró membránokkal fedhető be, amelyek felületén az égéshő az alkalmazott

anyagvastagság mellett egyetlen esetben sem haladhatja meg a 45 MJ/m<sup>2</sup> értéket. Az égéshő értékét a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet által kiadott ajánlásoknak és különösen az ISO 1716:2002 (»Építési termékek tűzveszélyességi vizsgálatai – A bruttó égéshő (fűtőérték) meghatározása«) szabványnak megfelelően kell kiszámítani;

2. a csatornákat csak a szellőzőrendszer végeinél alkalmazzák; és
  3. a csatornák a hosszúságuk mentén mért 600 mm-nél nincsenek közelebb az »A« vagy »B« osztályú térelválasztók megbontásához, ideértve a »B« osztályú egybefüggő mennyezetet is.
2. A következő berendezéseket a Tűzvizsgálati eljárások szabályzatának megfelelően meg kell vizsgálni:
1. a tűzvédelmi csappantyúk, ideértve a megfelelő működtető berendezéseiket, noha ilyen kipróbálásra nincs szükség a csatorna alsó végében elhelyezkedő, konyhai tűzhelyek elszívócsatornáiban lévő tűzvédelmi csappantyúk esetében, amelyeknek acélból kell készülniük és képesnek kell lenniük arra, hogy a csatornában meggátolják a huzatot; és
  2. az »A« osztályú térelválasztók szellőzőcsatorna-átvezetései, habár a próba nem szükséges, amennyiben az acélhüvelyeket szegecselt vagy csavarozott csatlakozásokkal vagy hegesztéssel közvetlenül a szellőzőcsatornához kötik.
  3. A tűzvédelmi csappantyúkat könnyen hozzáférhetően kell elhelyezni. Amennyiben a mennyezeti vagy falburkolatok mögé helyezik őket, ezeket a mennyezeti vagy falburkolatokat ellenőrző nyílással kell ellátni, amelynél meg kell jelölni a tűzvédelmi csappantyú azonosító számát. A tűzvédelmi csappantyú azonosító számát az esetleges távvezérlőkön is fel kell tüntetni.
  4. A szellőzőcsatornákat ellenőrzés és tisztítás céljából nyílásokkal kell ellátni. A nyílásokat a tűzvédelmi csappantyúk közelében kell elhelyezni.
  5. A szellőzőrendszerek fő bemeneti és kimeneti nyílásait úgy kell kialakítani, hogy a szellőztetett tereken kívüli terekből is be lehessen őket zárni. A zárószervezetnek könnyen hozzáférhetőnek kell lennie, jól látható és állandó jelöléssel kell ellátni, és annak jeleznie kell tüntetni a zárószervezet működési állását.
  6. Az »A« vagy »B« osztályú térelválasztók nyílásaitól számított 600 mm távolságon belül, valamint az »A« osztályú építési követelmények szerint építendő csatornák esetében a peremes szellőzőcsatorna illesztéseibe nem helyezhetők éghető tömítések.
  7. Két zárt tér között nem alakíthatók ki szellőzőnyílások vagy légkiegyenlítő csatornák, kivéve, ha a II-2/B/7.7. szabály azt lehetővé teszi.
2. A csatornák elrendezése
1. Az A. kategóriájú gépterek, a járműterek, ro-ro terek, konyhák, speciális kategóriájú terek és rakterek szellőzőrendszereit el kell különíteni egymástól és az egyéb tereket ellátó szellőzőrendszerektől. A 36-nál kevesebb utast szállító személyhajókon a konyhai szellőzőrendszereket azonban nem szükséges teljesen elkülöníteni más szellőzőrendszerektől, hanem külön csatornákon keresztül más tereket ellátó szellőzőberendezés is kiszolgálhatja azokat. Ilyen esetben a szellőzőberendezés közelében automatikus tűzvédelmi csappantyút kell felszerelni a konyha szellőzőcsatornájában.
  2. Az A. kategóriájú gépterek, illetve konyhák, gépjárműfedélzetek, ro-ro rakterek vagy speciális kategóriájú terek szellőzőcsatornái nem haladhatnak át lakótereken, kiszolgálóhelyiségeken vagy vezérlőállásokon, amennyiben nem felelnek meg 2.4. bekezdés feltételeinek.
  3. A lakóterek, kiszolgálóhelyiségek vagy vezérlőállások szellőzését szolgáló csatornák nem haladhatnak át A. kategóriájú géptereken, illetve konyhák, gépjárműfedélzeteken, ro-ro raktereken vagy speciális kategóriájú tereken, amennyiben nem felelnek meg a 2.4. bekezdésben meghatározott feltételeknek.
  4. A 2.2. és a 2.3. bekezdésben foglaltak szerint a csatornáknak meg kell felelniük az alábbi feltételcsoportok egyikének:
    - 1.1. a 0,075 m<sup>2</sup>-nél kisebb szabad keresztmetszetű csatornáknak legalább 3 mm vastag acélból, a 0,075 és 0,45 m<sup>2</sup> közötti szabad keresztmetszetű csatornáknak legalább 4 mm vastag acélból, a 0,45 m<sup>2</sup>-nél nagyobb szabad keresztmetszetű csatornáknak pedig legalább 5 mm vastag acélból kell készülniük;

- 1.2. a csatornákat megfelelő módon alá kell támasztani és ki kell merevíteni;
- 1.3. a csatornákat automatikus tűzvédelmi csappantyúval kell ellátni a megbontott határolófalaknál; és
- 1.4. a csatornákat az általuk kiszolgált terektől legalább a tűzvédelmi csappantyúkon 5 méterrel túl lévő pontig az »A-60« normának megfelelően kell szigetelni;

vagy

- 2.1. a csatornáknak acélból kell készülniük a 2.4.1.1. és 2.4.1.2. bekezdésnek megfelelően; és
  - 2.2. a csatornákat minden olyan térben, amelyen áthaladnak, az »A-60« normának megfelelően kell szigetelni, kivéve azokat a csatornákat, amelyek a II-2/B/4.2.2. szabályban meghatározott (9) vagy (10) kategóriájú tereken haladnak át.
5. A 2.4.1.4. és a 2.4.2.2. bekezdés alkalmazásában a csatornák teljes keresztmetszeti külső felületét szigetelni kell. Azokat a csatornákat, amelyek egy meghatározott téren kívül, de azzal szomszédos helyen találhatók, és az említett térrel egy vagy több közös felületen osztoznak, úgy kell tekinteni, mint amelyek áthaladnak a meghatározott téren, valamint az adott térrel közös felület felett a csatornán 450 mm-re túlnyúló távolságig szigetelni kell (az ilyen megoldások vázlatait a SOLAS-egyezmény II-2. fejezete egységes értelmezései tartalmazzák (MSC.1/Circ.1276)).
6. Ahol szükség van arra, hogy egy szellőzőcsatorna függőleges főzónán haladjon keresztül, a térelválasztó mellett automatikus tűzvédelmi csappantyút kell felszerelni. A csappantyúnak a térelválasztó mindkét oldaláról kézzel is zárhatóan kell lennie. A vezérlőeszköz könnyen megközelíthető legyen, és azt jól láthatóan meg kell jelölni. A térelválasztó és a csappantyú közötti csatornát a 2.4.1.1. és 2.4.1.2. szabálynak megfelelően acélból kell készíteni, és úgy kell szigetelni, hogy a megbontott térelválasztóval legalább azonos tűzállósági jellemzőkkel rendelkezzen. A csappantyút legalább a térelválasztó egyik oldalán jól látható jelzőkészülékkel kell felszerelni, amely mutatja a csappantyú működési állapotát.

### 3. A tűzvédelmi csappantyúk és a szellőzőcsatorna-átvezetések részletei

1. Az »A« osztályú térelválasztókon áthaladó csatornáknak meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
  1. amennyiben egy 0,02 m<sup>2</sup> vagy annál kisebb keresztmetszetű vékonyan lemezelt csatorna bontja meg az »A« osztályú térelválasztókat vagy fedélzeteket, a nyílást legalább 3 mm vastag és legalább 200 mm hosszú acélhüvellyel kell ellátni, lehetőleg 100-100 mm elosztással a válaszfal mindkét oldalán, illetve a fedélzet esetében a megbontott fedélzet teljes alsó oldalán;
  2. amennyiben egy 0,02 m<sup>2</sup>-nél nagyobb, de legfeljebb 0,075 m<sup>2</sup> szabad keresztmetszetű szellőzőcsatorna halad át »A« osztályú térelválasztókon, a nyílásokat acéllemez hüvellyel kell ellátni. A csatornák és hüvelyek lemezvastagsága legalább 3 mm, hosszúsága legalább 900 mm. Amikor válaszfalon haladnak át, ez a hosszúság lehetőleg a válaszfal mindkét oldalán 450 mm legyen. E csatornák vagy az e csatornákat körülvevő hüvelyek tűzszigetelést kapnak. A szigetelésnek legalább annyira tűzállónak kell lennie, mint annak a térelválasztónak, amelyen a csatorna áthalad; és
  3. a 0,075 m<sup>2</sup>-nél nagyobb szabad keresztmetszetű, »A« osztályú térelválasztókon áthaladó csatornákat automatikus tűzvédelmi csappantyúval kell felszerelni. Minden egyes csappantyút a megbontott térelválasztó közelében kell elhelyezni, valamint a csappantyú és a megbontott térelválasztó közötti csatornát a 2.4.2.1. és 2.4.2.2. szabálynak megfelelően acélból kell készíteni. A tűzvédelmi csappantyú automatikusan működik, de a térelválasztó mindkét oldaláról kézzel is zárható. A csappantyút jól látható jelzőkészülékkel kell felszerelni, amely mutatja a csappantyú működési állapotát. A tűzvédelmi csappantyú alkalmazása nem szükséges ott, ahol a csatornák »A« osztályú térelválasztóval körülvett tereken haladnak át, de nem e tereket látják el, feltéve, hogy a csatornák tűzállósága megegyezik a megbontott térelválasztókéval. A 0,075 m<sup>2</sup>-nél nagyobb szabad keresztmetszetű csatornák az »A« osztályú térelválasztó megbontásánál nem oszthatók fel kisebb csatornákra, és a térelválasztón való átvezetésük után nem egyesíthetők újra az eredeti csatornává annak érdekében, hogy ne legyen szükséges az e rendelkezésben előírt tűzvédelmi csappantyú felszerelése.

2. A »B« osztályú válaszfalakon áthaladó, 0,02 m<sup>2</sup>-t meghaladó szabad keresztmetszetű szellőzőcsatornát acéllemez hüvellyel kell kibélelni, amely 900 mm hosszú, és lehetőleg a válaszfalak mindkét oldalára 450 mm-re nyúlik át, amennyiben a csatorna megfelelő szakasza nem acélból készült.
  3. Minden tűzvédelmi csappantyú legyen kézzel is működtethető. A csappantyúknak rendelkezniük kell közvetlen mechanikus kioldózárral, vagy alternatív lehetőségként elektromos, hidraulikus vagy pneumatikus úton kell zárhatónak lenniük. Minden tűzvédelmi csappantyúnak a térelválasztó mindkét oldaláról kézzel is működtethetőnek kell lennie. Az automatikus tűzvédelmi csappantyúkat, ideértve a távvezérléssel működtethető csappantyúkat is, olyan üzembiztonsági mechanizmussal kell ellátni, amely tűz esetén még az áramellátás, illetve a hidraulikus vagy pneumatikus nyomás megszűnésekor is bezárja a csappantyút. A távvezérléssel működtetett tűzvédelmi csappantyúk legyenek kézzel is újraindíthatók a csappantyúnál.
4. *A több mint 36 utast szállító személyhajók szellőzőrendszerei*
1. Az 1., a 2. és a 3. szakaszban meghatározott követelmények mellett a több mint 36 utast szállító személyhajók szellőzőrendszereinek a következő követelményeknek is meg kell felelniük:
    1. A szellőzőventilátorokat úgy kell elhelyezni, hogy a különböző terekbe vezető csatornák a függőleges főzónában maradjanak.
    2. A zárt lépcsőházak szellőzését egy önálló ventilátor- és csatornarendszerrel (elszívó- és ellátórendszer) kell biztosítani, amely a szellőzőrendszeren belül csak e teret szolgálja ki.
    3. Az egynél több fedélközi lakóteret, kiszolgálóhelyiséget vagy vezérlőállást kiszolgáló csatornát – keresztmetszetétől függetlenül – az egyes fedélzetek ezek miatti megbontásának közelében olyan automatikus füstelzáró csappantyúval kell felszerelni, amely a csappantyú feletti védett fedélzetről kézzel is zárható. Amennyiben a függőleges főzónán áthaladó, egy-egy fedélközi teret kiszolgáló különálló csatornák révén egy ventilátor egynél több fedélközi teret szolgál ki, minden egyes csatornát kézi működtetésű füstelzáró csappantyúval kell felszerelni a ventilátor közelében.
    4. A függőleges csatornákat szükség esetén a 4.1. és 4.2. táblázatban foglaltak szerint kell szigetelni. A csatornákat az általuk kiszolgált terek és adott esetben a mérlegelés tárgyát képező tér közötti fedélzetek vonatkozásában előírt szigeteléssel kell ellátni.
5. *A konyhai tűzhelyek elszívócsatornái*
1. A több mint 36 utast szállító személyhajókra vonatkozó követelmények
    1. Az 1., 2. és 3. szakaszban meghatározott követelmények kiegészítéseként a konyhai tűzhelyek elszívócsatornáit a 2.4.2.1. és 2.4.2.2. bekezdésben foglaltaknak megfelelően kell megépíteni és az »A-60« normának megfelelően kell őket szigetelni minden olyan lakóterben, kiszolgálóhelyiségben vagy vezérlőállásban, amelyen áthaladnak. Az elszívócsatornákat ezenkívül a következőkkel is fel kell szerelni:
      1. a tisztítás céljából könnyen elmozdítható zsírfogó, amennyiben nem alkalmaznak más, jóváhagyott zsírtalanító rendszert;
      2. a csatorna alsó végében, a csatorna és a konyhai tűzhely elszívóernyője között elhelyezkedő, automatikusan és távvezérléssel működtethető tűzvédelmi csappantyú, továbbá egy távvezérléssel működtethető tűzvédelmi csappantyú, amelyet a csatorna felső végében, a kimeneti nyílás közelében helyeznek el;
      3. a csatornán belüli tűz eloltására szolgáló beépített tűzoltó készülék. A tűzoltórendszereknek meg kell felelniük a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet által kiadott ajánlásoknak és különösen az ISO 15371:2009 („Hajók és tengerészeti technológia – A konyhai főzőeszközök védelmére szolgáló tűzoltó rendszerek”) szabványnak;
      4. távvezérlő berendezések az elszívó- és ellátóventilátorok lezárása, a 5.1.1.2. bekezdésben említett tűzvédelmi csappantyúk működtetése és a tűzoltó rendszerek működtetése érdekében, amelyeket a konyhán kívül, annak bejáratához közel kell elhelyezni. Amennyiben többcsatornás

rendszert építenek be, a fenti vezérlőeszközökkel azonos helyen lévő távvezérlésű szerkezettel biztosítani kell, hogy lezárják azokat a csatornaágakat, amelyek ugyanazon a főjáraton keresztül szívznak, mielőtt oltószer kerülne a rendszerbe; és

5. ellenőrzés és tisztítás céljára szolgáló, megfelelően elhelyezett nyílások, ideértve egy, az elszívó-ventilátor közelében lévő nyílást és egy olyan nyílást, amely a csatorna alsó végében található, ahol zsiradék halmozódik fel.

2. A szabad fedélzeteken felszerelt tűzhelyek elszívócsatornáinak adott esetben meg kell felelniük az 5.1.1. bekezdésben foglaltaknak, amennyiben lakótereken vagy éghető anyagokat magukban foglaló tereken haladnak át.

2. A legfeljebb 36 utast szállító személyhajókra vonatkozó követelmények

A konyhai tűzhelyek elszívócsatornáit a 2.4.1.1 és a 2.4.1.2. bekezdésnek megfelelően kell megépíteni, amennyiben lakótereken vagy éghető anyagokat magukban foglaló tereken haladnak át. Minden elszívócsatornát fel kell szerelni a következőkkel:

1. egy tisztítás céljából könnyen elmozdítható zsírfogó;
2. a csatorna alsó végében, a csatorna és a konyhai tűzhely elszívóernyője között elhelyezkedő, automatikusan és távvezérléssel működtethető tűzvédelmi csappantyú, továbbá egy távvezérléssel működtethető tűzvédelmi csappantyú, amelyet a csatorna felső végében, a kimeneti nyílás közelében helyeznek el;
3. az elszívó- és ellátóventilátorok lezárására a konyhából működtethető berendezés; és
4. a csatornán belüli tűz eloltására szolgáló beépített tűzoltó készülék.

6. Az A. kategóriájú, belsőégésű erőgépeket magukban foglaló géptereket kiszolgáló, szellőzőtermek

1. Ha egy szellőzőterem csak egy ilyen szomszédos gépteret szolgál ki, valamint a szellőzőterem és a géptér között nincs tűzálló térelválasztó, a gépteret kiszolgáló szellőzőcsatorna vagy -csatornák elzárására szolgáló eszköznek a szellőzőteremben és a géptéren kívül kell elhelyezkednie.
2. Ha egy szellőzőterem ilyen gépteret és más tereket is kiszolgál, valamint nem érintkezik az »A-0« osztályú géptérrel és annak megbontásaival, a gépteret kiszolgáló szellőzőcsatorna vagy -csatornák elzárására szolgáló eszköz a szellőzőteremben is elhelyezkedhet.

7. A több mint 36 utast szállító személyhajók mosodáinak szellőzőrendszerei

A (13) kategória alá eső mosodák és szárítóhelyiségek elszívócsatornáit a II-2/B/2.2. szabályban meghatározottak szerint fel kell szerelni a következőkkel:

1. egy tisztítás céljából könnyen elmozdítható szűrő;
2. a csatorna alsó végén elhelyezkedő, automatikusan és távvezérléssel is működtethető tűzvédelmi csappantyú;
3. távvezérlő berendezések az elszívó- és ellátóventilátorok adott téren belüli lezárására és a 7.2. bekezdésben említett tűzvédelmi csappantyúk működtetésére; és
4. szemrevételezés és tisztítás céljából megfelelően elhelyezett nyílások.”;

m) a szöveg a következő II-2/B/13.4., II-2/B/13.5. és II-2/B/13.6. szabállyal egészül ki:

„2018. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. OSZTÁLYÚ HAJÓK

4. A II-2/A/9. szabály megfelelő rendelkezései szerint jóváhagyott típusú beépített tűzérzékelő és tűzjelző rendszert kell felszerelni olyan gépterekben, ahol:

- 4.1. jóváhagyták automatikus távvezérlő rendszerek és berendezések beépítését az adott tér felügyeletének kiváltására; és

- 4.2. a főgépek és a kapcsolódó gépi berendezések, beleértve a központi áramforrást is, különböző szintű automatizált és távvezérelt rendszerekkel vannak ellátva, és azokat a vezérlőteremből állandóan személyzet felügyeli.
5. A II-2/A/9. szabály megfelelő rendelkezései szerint jóváhagyott típusú beépített tűzérvékelő és tűzjelző rendszert kell felszerelni a hulladékégetőt magukban foglaló zárt terekben.
6. A II-2/B/13.4. és 13.5. szabály által előírt, beépített tűzérvékelő és tűzjelző rendszerre az alábbi szabályok vonatkoznak:

A tűzérvékelő rendszert úgy kell megtervezni, az érvékelőket pedig úgy kell elhelyezni, hogy a gépek rendes üzemi körülményei és a környezeti hőmérséklet által megkívánt szellőztési változások mellett is gyorsan érvékeljék az adott tér bármelyik részében kialakuló tüzet. A csak hőérvékelőkkel működő érvékelő rendszerek nem engedélyezettek, csak a korlátozott magasságú terekben és ott, ahol a használatuk különösen megfelelő. Az érvékelő rendszernek hallható és látható jelzéseket kell adnia, amelyek eltérnek a többi nem tűzjelző riasztórendszer jelzésétől, és elegendő helyen érvékelhetőnek kell lennie ahhoz, hogy a riasztás a parancsnoki hídon és a felelős géptiszt számára is egyértelmű legyen.

Amennyiben a parancsnoki hídon nincs személyzet, a riasztásnak olyan helyen kell jeleznie, ahol a személyzet egy felelős tagja szolgálatban van.

A rendszert a felszerelést követően a motorok működése és a szellőztetés tekintetében változó körülmények között is ki kell próbálni.”;

- n) a II-2/B/14.1.1.2. szabály helyébe a következő szöveg lép:

„2. A II-2/A/12., II-2/B/7., II-2/B/9. és II-2/B/9a. szabálynak a függőleges zónák sértetlenségére vonatkozó követelményeit kell alkalmazni azokra a fedélzetekre és válaszfalakra is, amelyek a vízszintes zónákat egymástól és a hajó fennmaradó részétől elválasztó határokat képezik.”;

- o) a II-2/B/14.1.2.2. szabály helyébe a következő szöveg lép:

„2. A 2018. január 1-je előtt épített, legfeljebb 36 utast szállító új hajókon és a több mint 36 utast szállító, B osztályú meglévő hajókon a különleges kategóriájú tereket határoló válaszfalakat a II-2/B/5. szabály 5.1. táblázata (11) kategóriájában előírt szigeteléssel, a vízszintes térhatárolókat pedig a II-2/B/5. szabály 5.2. táblázata (11) kategóriájában előírt szigeteléssel kell ellátni. A 2018. január 1-jén vagy azt követően épített, legfeljebb 36 utast szállító új hajókon a különleges kategóriájú tereket határoló válaszfalakat a II-2/B/5. szabály 5.1.a) táblázata (11) kategóriájában előírt szigeteléssel, a vízszintes térhatárolókat pedig a II-2/B/5. szabály 5.2.a) táblázata (11) kategóriájában előírt szigeteléssel kell ellátni.”

### 3. A III. fejezetben:

- a) a III/2.6. szabály táblázata helyébe a következő táblázat lép:

| „Terek                                                                                        | B      |        | C      |        | D      |        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Személyek száma (N)<br>Utassok száma (P)                                                      | > 250  | ≤ 250  | > 250  | ≤ 250  | > 250  | ≤ 250  |
| Túrlési jármű befogadóképessége <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup> : |        |        |        |        |        |        |
| — meglévő hajók                                                                               | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N |
| — új hajók                                                                                    | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N |
| Készletlenti mentőcsónakok <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup>                                      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      |

| Terek                                                                        | B       |         | C       |         | D       |         |
|------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Személyek száma (N)<br>Utassók száma (P)                                     | > 250   | ≤ 250   | > 250   | ≤ 250   | > 250   | ≤ 250   |
| Mentőgyűrűk <sup>(6)</sup>                                                   | 8       | 8       | 8       | 4       | 8       | 4       |
| Mentőmellények <sup>(8)</sup> <sup>(9)</sup> <sup>(12)</sup> <sup>(13)</sup> | 1,05 N  | 1,05 N  | 1,05 N  | 1,05 N  | 1,05 N  | 1,05 N  |
| Gyermekekmellények <sup>(9)</sup> <sup>(13)</sup>                            | 0,10 P  | 0,10 P  | 0,10 P  | 0,10 P  | 0,10 P  | 0,10 P  |
| Mentőmellények csecsemőknek <sup>(10)</sup> <sup>(13)</sup>                  | 0 025 P | 0 025 P | 0 025 P | 0 025 P | 0 025 P | 0 025 P |
| Vészfáklyák <sup>(7)</sup>                                                   | 12      | 12      | 12      | 12      | 6       | 6       |
| Kötélkilövő készülékek <sup>(14)</sup>                                       | 1       | 1       | 1       | 1       | —       | —       |
| Radartranszponder                                                            | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       |
| Kétirányú URH rádiótelefon készülék                                          | 3       | 3       | 3       | 3       | 3       | 2       |

(<sup>1</sup>) A túlélési járművek lehetnek mentőcsónakok, mentőtutajok, vagy ezek vegyesen, a III/2.2. szabálynak megfelelően. Amennyiben azt az utak védett természete és/vagy a működési terület kedvező klimatikus feltételei indokolják, tekintettel az IMO MSC 1046. körlevélben megfogalmazott ajánlásokra, és azt a fogadó tagállam nem utasítja vissza, a lobogó szerinti állam hatóságai elfogadhatják:

- a) az LSA szabályzat 4.2. vagy 4.3. szakaszának meg nem felelő nyitott, megfordítható, felfújható mentőtutajokat, amennyiben a mentőtutajok teljes mértékben megfelelnek a nagy sebességű utasszállító vízi járművekre vonatkozó 1994. évi szabályzat 10. melléklete, a 2012. január 1-jén vagy azt követően épített hajók esetében pedig a nagy sebességű utasszállító vízi járművekre vonatkozó 2000. évi szabályzat 11. melléklete követelményeinek;

- b) azokat a mentőtutajokat, amelyek a mentőtutajok fenekének a hideg elleni szigetelése tekintetében nem felelnek meg az LSA szabályzat 4.2.2.2.1. és 4.2.2.2.2. bekezdésének.

A B., C. és D. osztályú meglévő hajók túlélési járművei megfelelnek az 1998. március 17-én módosított, 1974. évi SOLAS-egyezmény vonatkozó szabályainak. A ro-ro személyhajóknak meg kell felelniük a III/5-1. szabály rendelkezéseinek.

A táblázatban előírt mentőtutaj-kapacitást egyenes arányban ki lehet pótolni az LSA szabályzat 6.2. szakaszának megfelelő tengeri evakuálási rendszer vagy rendszerek használatával, beleértve ezek esetleges vízre bocsátó berendezéseit is.

(<sup>2</sup>) Amennyire megvalósítható, a túlélési járművek elosztása legyen egyenletes a hajó mindkét oldalán.

- (<sup>3</sup>) A túlélési járművek – a kiegészítő mentőtutajokat is tartalmazó – összesített számának meg kell felelnie a fenti táblázatban említett követelményeknek, így például a hajóbizonyítvány szerint szállítható személyek számának (N)  $1,10N = 110\%$  és  $1,25N = 125\%$ . A hajón megfelelő számú túlélési járműnek kell lennie, hogy amennyiben egy túlélési jármű elvész vagy üzemképtelenné válik, a fennmaradó túlélési járművekben helyet foglalhasson annyi személy, amennyinek a szállítására a hajót hitelesítették. Amennyiben a III/7.5. szabály mentőtutajok tárolására vonatkozó követelményei nem teljesülnek, további mentőtutajokra lehet szükség.

- (<sup>4</sup>) A mentőcsónakok és/vagy a készenléti mentőcsónakok számának elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy amikor a hajó jóváhagyott befogadóképességének megfelelő számú utas elhagyja a hajót, minden mentőcsónak vagy készenléti mentőcsónak legfeljebb kilenc mentőtutajt irányítson.

- (<sup>5</sup>) A készenléti mentőcsónakok vízre bocsátó berendezéseinek meg kell felelniük a III/10. szabály követelményeinek.

Amennyiben egy készenléti mentőcsónak megfelel az LSA szabályzat 4.5. és 4.6. szakasza követelményeinek, akkor beleszámítható a fenti táblázatban meghatározott mentőjárművek befogadóképességébe.

Egy mentőcsónak elfogadható készenléti mentőcsónaknak, amennyiben mind a mentőcsónak, mind annak vízrebocsátási és visszahelyezési berendezései megfelelnek a készenléti mentőcsónakokra vonatkozó követelményeknek.

Amennyiben kötelező készenléti mentőcsónakot szállítaniuk, a ro-ro személyhajókon lévő készenléti mentőcsónakok közül legalább egy olyan gyors mentőjármű legyen, amely megfelel a III/5-1.3. szabály rendelkezéseinek.

Amennyiben a lobogó szerinti állam hatóságai úgy vélik, hogy fizikailag lehetetlen egy készenléti mentőcsónak vagy egy gyors mentőjármű felszerelése a hajó fedélzetén, a hajót mentesíthetik e kötelezettség alól, amennyiben megfelel a következő követelményeknek:

- a) hajót úgy alakítják ki, hogy egy magatehetetlen személyt kimenthessenek a vízből;
- b) a magatehetetlen személy mentését a parancsnoki hídról figyelemmel lehet kísérni; és
- c) hajó a lehető legrosszabb körülmények között is kielégítően irányítható a személy megközelítése és kimentése során.

- (6) Minden oldalon legalább egy mentőgyűrűt kell elhelyezni, amelyet egy úszóképés életmentő kötéllal kell felszerelni, amelynek hossza legalább kétszer akkora, mint az a legkisebb tengeri merülésnek megfelelő merülésvonal fölötti magasság, amelyen azt felszerelték, vagy legalább 30 méter, attól függően, melyik a hosszabb.  
Két mentőgyűrűt kell felszerelni automatikusan beinduló füstjelzővel és jelzőfényrel; ezeknek a parancsnoki hídról gyorsan kioldhatónak kell lenniük. A többi mentőgyűrűt öngyulladás fényekkel kell felszerelni az LSA szabályzat 2.1.2. bekezdése rendelkezéseinek megfelelően.
- (7) A parancsnoki hídon vagy a kormányállásban az LSA szabályzat 3.1. szakasza követelményeinek megfelelő vészjelző fáklyákat kell elhelyezni.
- (8) Felfújható mentőmellényt kell biztosítani minden olyan személy számára, akinek a fedélzet szabad részein kell munkát végeznie. E felfújható mentőmellények beleszámíthatók az ezen irányelvben előírt felfújható mentőmellények teljes számába.
- (9) Gyermekeknek való mentőmellényt kell biztosítani a fedélzeti utaslétszám legalább 10 %-ának megfelelő számban, illetve – ha szükséges – ennél nagyobb számban is annak érdekében, hogy minden gyermeknek jusson mentőmellény.
- (10) Csecsemőknek való mentőmellényt kell biztosítani a fedélzeti utaslétszám legalább 2,5 %-ának megfelelő számban, illetve – ha szükséges – ennél nagyobb számban is annak érdekében, hogy minden csecsemőnek jusson mentőmellény.
- (11) Minden hajónak megfelelő mennyiségű mentőmellényt kell biztosítania az őrszolgálatot teljesítő, illetve a nehezen megközelíthető túlélési járművekhez beosztott személyek részére is. Az őrszolgálatot teljesítő személyek részére fenntartott mentőmellényeket a hídon, a géptér vezérlőtermében és a többi felügyelt őrhelyen kell elhelyezni.  
Legkésőbb a 2012. január 1-je után esedékes első időszakos szemléig minden személyszállító hajónak meg kell felelnie a 12. és 13. lábjegyzet rendelkezéseinek.
- (12) Ha a rendelkezésre álló, felnőtt méretű mentőmellények nem alkalmasak 140 kg-ig terjedő testsúlyú és 1 750 mm-ig terjedő mellkasi kerületű személyek általi használatra, megfelelő számú olyan kiegészítőket kell a fedélzeten tartani, amelyek lehetővé teszik a mentőmellények ilyen személyekhez történő rögzítését.
- (13) Minden személyhajón minden egyes mentőmellényt fel kell szerelni az LSA szabályzat 2.2.3. bekezdése követelményeinek megfelelő fényforrással. Minden ro-ro személyhajónak meg kell felelnie a III/5.5.2. szabály rendelkezéseinek.
- (14) A 24 m-nél rövidebb hajók nem kötelesek kötélkilövő készülékeket szállítani fedélzetükön.”;

b) a szöveg a következő III/9/2a. szabállyal egészül ki:

„2a. Legkésőbb a 2018. január 1-je utáni első tervezett szárazdokkolás idejére, de 2019. július 1-jén el semmi esetre sem később azokat az LSA szabályzat 4.4.7.6.4–4.4.7.6.6 bekezdéseinek nem megfelelő kioldó mechanizmusokat, amelyekkel személyekkel terhelt mentőcsónakok bocsáthatók vízre, ki kell cserélni a szabályzatnak megfelelő felszerelésre (\*).

(\*) Lásd a mentőcsónakok kioldó- és bevonórendszereinek értékelésére és cseréjére vonatkozó iránymutatásokat (MSC.1/Circ.1392).”;

c) a szöveg a következő III/10a. szabállyal egészül ki:

#### „10a. Személyek vízből való mentése

2018. JANUÁR 1-JÉN VAGY AZT KÖVETŐEN ÉPÍTETT B., C. ÉS D. OSZTÁLYÚ HAJÓK

1. A személyek vízből való mentésére vonatkozóan minden hajónak hajóspecifikus, az IMO által kidolgozott iránymutatásokat (\*) figyelembe vevő tervekkel és eljárásokkal kell rendelkeznie. A terveknek és eljárásoknak azonosítaniuk kell a mentési célokra szánt felszerelést és a hajón tartózkodó, a mentési műveletekben részt vevő személyzetet fenyegető kockázatok minimalizálására meghozandó intézkedéseket. A 2018. január 1-je előtt épített hajóknak a biztonsági felszerelések első időszakos vagy megújítási célú szemléjére meg kell felelniük e szabály követelményeinek.

2. A III/5-1.4. szabálynak megfelelő ro-ro személyhajókat úgy kell tekinteni, mint amelyek megfelelnek e szabálynak.

(\*) A személyek vízből való mentésére vonatkozó tervek és eljárások kidolgozását szolgáló iránymutatások (MSC.1/Circ.1447).”;

d) a szöveg a következő III/13.9. szabállyal egészül ki:

„9. A személyzet azon tagjai, akik zárttéri behatolási és mentési feladatok ellátásáért felelnek, a hatóságok által megállapított időközönként, de egy évben legalább egyszer kötelesek részt venni a hajók fedélzetén tartandó, zárt terekbe való belépéssel összefüggő és mentési gyakorlatokban:

#### 1. Zárttéri behatolási és mentési gyakorlatok

1. A zárttéri behatolási és mentési gyakorlatokat biztonságos módon kell megszervezni és levezetni, értelemszerűen figyelembe véve az IMO által kidolgozott ajánlásokban foglalt iránymutatásokat (\*).

2. Minden zárttéri behatolási és mentési gyakorlatnak magában kell foglalnia az alábbiakat:

1. a behatoláshoz szükséges személyi védőfelszerelés ellenőrzése és használata;

2. a kommunikációs eszközök és eljárások ellenőrzése és használata;
3. a zárt terek levegőjének mérésére szolgáló mérőeszközök ellenőrzése és használata;
4. a mentőfelszerelések és mentési eljárások ellenőrzése és használata; és
5. az elsősegélyre és újraélesztési módszerekre vonatkozó instrukciók.

(\*) Lásd az IMO A.1050(27) határozatával elfogadott, »Átdolgozott ajánlás a hajók fedélzetén lévő zárt terekbe való behatolásról« című dokumentumot.”;

e) a szöveg a következő III/14. szabállyal egészül ki:

**„14. Feljegyzések (R 19.5)**

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

1. Szemlék végzésének napján a hajóelhagyási és tűzoltási gyakorlatok, a zárttéri behatolási és mentési gyakorlatok, más életmentő felszereléssel összefüggő gyakorlatok és fedélzeti gyakorlatok részleteit rögzíteni kell a hatóságok által előírt hajónaplóba. Ha a kijelölt időpontban nem tartják meg a teljes szemlét, gyakorlatot vagy képzést, a naplóba be kell jegyezni a megtartott szemle, gyakorlat vagy képzés körülményeit és kiterjedési körét.”
-