



Brüsszel, 2019. március 26.
(OR. en)

7824/19

Intézményközi referenciaszám:
2018/0159(NLE)

MAR 77

FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Előző dok. sz.:	6930/19 MAR 41
Biz. dok. sz.:	9113/18 MAR 67 + ADD 1
Tárgy:	Tervezet – A TANÁCS AJÁNLÁSA a 24 méternél rövidebb személyhajókra vonatkozó biztonsági célkitűzésekről és fakultatív funkcionális követelményekről – Elfogadás

A JAVASLAT HÁTTERE ÉS TARTALMA

1. A Bizottság 2018. május 23-án benyújtotta a Tanácsnak a fent említett javaslatot.
2. A személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret célravezetőségi vizsgálatának – amelyet a Célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) keretében végeztek – ajánlásai alapján az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2108 irányelve¹ kizárta az acélból vagy azzal egyenértékű anyagból készült, 24 méternél rövidebb személyhajókat (a továbbiakban: kis méretű személyhajók) a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv² hatálya alól.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2108 irányelve (2017. november 15.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv módosításáról (HL L 315., 2017.11.30., 40. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve (2009. május 6.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről (HL L 163., 2009.6.25., 1. o.).

3. Mindazonáltal a társjogalkotók az (EU) 2017/2108 irányelv (8) preambulumbekzdésében felkérték a Bizottságot, hogy mielőbb fogadjon el iránymutatásokat a kis méretű személyhajókra vonatkozó biztonsági előírásokról.
4. A tanácsi ajánlásra vonatkozó, e dokumentum tárgyát képező javaslat e felkérés nyomán készült.
5. Az ajánlás ugyanakkor – elfogadása esetén – a belső piac működésére is jótékony hatást gyakorolhat.
6. Az ajánlás melléklete számos funkcionális és teljesítménykövetelményt határoz meg a kis méretű személyhajókra vonatkozóan.

A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA

7. A Bizottság 2018. júniusban ismertette a javasolt ajánlást a hajózási munkacsoporttal.
8. A hajózási munkacsoport a 2019. február 20-i és 27-i, valamint március 6-i ülésén vizsgálta a javaslatot.
9. Ezek az ülések nem eredményeztek jelentősebb tartalmi változást a javaslatban. Mindazonáltal a korlátozott számú javasolt változtatással a munkacsoport hangsúlyozni kívánta az ajánlás – többek között a funkcionális és teljesítménykövetelmények – fakultatív jellegét, valamint azt, hogy a tagállamoknak jogukban áll fenntartani a kis méretű személyhajókra vonatkozó nemzeti szabályaikat, illetve ilyen nemzeti szabályokat bevezetni.
10. Írország jelezte, hogy az ajánlás elfogadásakor nyilatkozatot kíván rögzíttetni az Állandó Képviselek Bizottsága és a Tanács jegyzőkönyvében.

KONKLÚZIÓ

11. A fentiekre tekintettel felkérjük az Állandó Képviselek Bizottságát / a Tanácsot, hogy vizsgálják meg és fogadják el a mellékletben szereplő tanácsi ajánlástervezetet.

2018/0159 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS AJÁNLÁSA

a 24 méternél rövidebb személyhajókra vonatkozó biztonsági célkitűzésekről és fakultatív funkcionális követelményekről

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 292. cikkére és 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret célravezetőségi vizsgálatának³ – amelyet a Célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) keretében végeztek – ajánlásai alapján az Európai Parlament és a Tanács 2017. november 15-én elfogadott (EU) 2017/2108 irányelve⁴ kizárta az acélból vagy azzal egyenértékű anyagból készült, 24 méternél rövidebb személyhajókat (a továbbiakban: kis méretű személyhajók) a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵ hatálya alól. Ez a módosítás 2019. december 21-től lesz alkalmazandó.

³ COM(2015) 508.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2108 irányelve (2017. november 15.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv módosításáról (HL L 315., 2017.11.30., 40. o.).

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve (2009. május 6.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről (HL L 163., 2009.6.25., 1. o.).

- (2) A célravezetőségi vizsgálat rávilágított arra, hogy a 2009/45/EK irányelv előíró követelményei, amelyek alapjául az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974-es nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: az 1974-es SOLAS-egyezmény) szolgált, nehezen alkalmazhatók a kis méretű személyhajók esetében. Mivel a 2009/45/EK irányelv – a nagysebességű utasszállító vízi járművek kivételével – nem tartalmaz kifejezetten a 24 méternél rövidebb hajókra vonatkozó biztonsági szempontokat és megfelelő előírásokat, ezeket a hajókat kizárták az említett irányelv hatálya alól.
- (3) A kis méretű személyhajókat elsősorban acéltól eltérő anyagból készítik, következésképpen ennek a flottának a jelentős része már a nemzeti jogszabályok szerinti bizonyítványt szerzett. A tagállamok eltérő megközelítéseket alkalmaznak a kis méretű személyhajók biztonságának szabályozásakor, ami eltérő biztonsági szabályokat és előírásokat eredményez. Ezek az eltérések komoly kihívást jelentenek különösen a kisebb uniós hajótulajdonosok számára, akik a használt kis méretű személyhajók piacára támaszkodnak. Ezt a nyilvános konzultáció eredményei is megerősítették, amelynek keretében a válaszadók többsége mikro- és kisvállalkozás volt. A konzultáció rávilágított arra, hogy a kis méretű személyhajók egységesebb megközelítése pozitív hatással lehetne a belső piac működésére ezen a területen.
- (4) Az Európai Parlament és a Tanács 94/25/EK irányelve⁶ létrehozta a kedvtelési célú vízi járművek belső piacát azáltal, hogy minden tagállamban harmonizálta a kedvtelési célú vízi járművek biztonsági jellemzőit, ezáltal pedig megszüntette az ilyen hajók tagállamok közötti kereskedelme előtt álló akadályokat. A kis méretű személyhajóknak azonban nincs ilyen belső piaca.
- (5) A célravezetőségi vizsgálat eredménye szerint a teljesítménynorma-keret az egyetlen olyan megoldás, amely arányos, és egyben uniós szintű hozzáadott értéket is jelent. Egy ilyen megoldás szükség esetén bizonyos fokú szabadságot biztosítana a helyi körülményekhez való hozzáigazításra, valamint elősegítené az innovatív hajószerkezeteket, feltéve hogy igazolható a megkövetelt biztonsági szint elérése. Az előíró szabályozási kerethez képest jobban figyelembe venné a kis méretű személyhajók szerkezetének, anyagainak és működésének sokféleségét, valamint azt a tényt, hogy a tagállamok jobban meg tudják ítélni, hogy az említett hajók esetében melyek azok a tényezők, amelyek helyi szinten befolyásolják a hajózást a part vagy kikötő távolsága, valamint az időjárási körülmények tekintetében.

⁶ Amelyet a kedvtelési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló 2013/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 354., 2013.12.28., 90. o.) hatályon kívül helyezett és felváltott.

- (6) Az ezen ajánláshoz mellékelt biztonsági célkitűzések és fakultatív funkcionális követelmények egy ilyen teljesítménynorma-keretre, illetve a nemzetközi, uniós és nemzeti szinten szerzett tapasztalatokra alapulnak. Kidolgozásukra a tagállami szakértőkkel és érdekelt felekkel közösen került sor, és – az összes tagállam általi alkalmazásuk és továbbfejlesztésük esetén – referenciakeretet biztosítanak az uniós vizeken belföldön közlekedő ilyen hajók utasai számára. Emellett megkönnyítenék az uniós gyártók és üzemeltetők hozzáférését az uniós piachoz. A keret jövőbeli továbbfejlesztése során figyelembe kell venni az utasok érdekeit.
- (7) Ez az ajánlás olyan biztonsági célkitűzéseket és fakultatív funkcionális követelményeket tartalmaz, amelyek jobban igazodnak a kis méretű személyhajók sajátosságaihoz. Ezért fel kell kérni a tagállamokat, hogy a kis méretű személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályok egységesebb megközelítésének elérése érdekében teljesítsék az ehhez az ajánláshoz mellékelt biztonsági célkitűzéseket és fakultatív funkcionális követelményeket,

ELFOGADTA EZT AZ AJÁNLÁST:

1. A tagállamok felkérést kapnak, hogy tegyék lehetővé a biztonsági szabályok egységesebb megközelítését azoknak az uniós vizeken belüli belföldi utakat bonyolító, 24 méternél rövidebb személyhajóknak (a továbbiakban: kis méretű személyhajók) az esetében, amelyek nem minősülnek a 2013/53/EU irányelv 3. cikkének 2. pontjában meghatározott kedvtelési célú vízi járműnek, illetve nem tartoznak az (EU) 2017/2108 irányelv által módosított, 2019. december 21-től alkalmazandó 2009/45/EK irányelv 3. cikke (1) bekezdésének hatálya alá.
2. Ennek érdekében ajánlott, hogy a tagállamok 2019. december 21-től önkéntes alapon:
 - a) adott esetben teljesítsék a kis méretű személyhajókra vonatkozó, a mellékletben szereplő biztonsági célkitűzéseket és fakultatív funkcionális követelményeket;
 - b) segítsék elő az arra irányuló további elemző munkát, hogy a teljesítményalapú kereten belül meg lehessen határozni és értékelni lehessen az a) pontban említett célkitűzéseket és követelményeket, valamint hogy azonosítani és értékelni lehessen az e célkitűzések és követelmények ellenőrzésére és végrehajtására szolgáló esetleges alternatív megoldásokat. Ezen elemző munkának magában kell foglalnia a személyhajók széles körének értékelését a hajók jellegét, méretét, anyagát és működési feltételeit illetően;

c) ösztönözzék az érdekelt felek – többek között az utasokat képviselő érdekelt felek – részvételét ebben az eljárásban.

3. Ez az ajánlás nem érinti sem a 24 méternél rövidebb személyhajókra vonatkozó nemzeti biztonsági szabályokat, sem pedig a tagállamok azon jogát, hogy biztonsági szabályokat határozzanak meg ezekre – az 1. pontban említett – hajókra vonatkozóan.

Kelt Brüsszelben,

a Tanács részéről

az elnök

A kis méretű személyhajókra vonatkozó útmutató

I. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

I.1. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ellenkező rendelkezés hiányában ezen nem kötelező útmutató alkalmazása során a 2009/45/EK irányelv fogalommeghatározásai alkalmazandók.

Emellett az alábbi fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- a) „*túlélési rendszerek*”: olyan, a fő hajótól független rendszerek, amelyek képesek a fedélzeten lévő összes személy fogadására, hogy megvédjék őket az életveszélyes vagy egészséget veszélyeztető helyzetektől, amikor a hajó evakuálására van szükség;
- b) „*evakuálási idő*”: a fedélzeten lévő összes személy túlélési rendszerekben való elhelyezéséhez szükséges idő.

I.2. HATÁLY

Ez az útmutató azokra az újonnan épített, 24 méternél rövidebb teljes fedélzetű személyhajókra vonatkozik, amelyek belföldi utakat bonyolítanak.

Ez az útmutató nem vonatkozik az alábbi személyhajókra:

- i. hadihajók és csapatszállító hajók;
- ii. vitorlás hajók;
- iii. nem gépi hajtású hajók;
- iv. kedvtelési célú hajók;
- v. kizárólag kikötőterületen közlekedő hajók;
- vi. nyílt tengeri létesítményeket kiszolgáló hajók;
- vii. segédhajók;

- viii. nagy sebességű vízi járművek;
- ix. hagyományos hajók;
- x. kötélvontatású kompok, vagy
- xi. kezdetleges építésű fahajók.

I.3. CÉLOK

Az útmutató fő céljai a következők:

- (1) A biztonság szavatolása a tengeren, a személyi sérülések és a halálesetek megelőzése, illetve a környezet, különösen a tengeri környezet károsodásának, valamint a vagyoni károknak a megelőzése a hajó és rendszerei szerkezetének, felépítésének és karbantartásának köszönhetően.
- (1) A tűz megelőzése, érzékelése, megfékezése és eloltása, az alapvető biztonsági rendszerek fenntartásával a tűz kitörése közben és után.
- (2) Az életet, a hajót, a rakományt és a környezetet veszélyeztető, tűznek betudható kockázatok csökkentése.
- (3) Az emberi élet megmentése és fenntartása vészhelyzet során és azt követően, többek között a hajó esetleges evakuálása esetén.
- (4) A hatékony kommunikációnak, illetve a vészjelzések hatékony küldésének és fogadásának a biztosítása.
- (5) A biztonságos hajózás biztosítása.

I.4. ÜZEMELTETÉSI KÖRÜLMÉNYEK

- (1) Minden hajó esetében meg kell határozni a rendeltetésszerű üzemeltetési körülményeket (paramétereket és korlátozásokat), valamint a közlekedési korlátokat. Ezek a körülmények határozzák meg, hogy az egyes hajóknak milyen előírásoknak kell eleget tenniük.

- (2) Egy hajó csak a hivatalos dokumentumaiban feltüntetett rendeltetésszerű üzemeltetési körülményeinek megfelelően működhet.

I.5. BIZTONSÁGIRÁNYÍTÁSI RENDSZER

Minden hajónak az általa végzett műveleteknek megfelelő, folyamatosan működő biztonságirányítási rendszerrel kell rendelkeznie. A biztonságirányítási rendszer célja a biztonság garantálása a tengeren, a személyi sérülések és a halálesetek megelőzése, illetve a környezet, különösen a tengeri környezet szennyezésének, valamint a vagyoni károknak a megelőzése.

I.6. ÁRUFUVAROZÁS

Ha a nemzeti jogszabályok engedélyezik az ezen útmutató hatálya alá tartozó személyhajók számára áruk és veszélyes áruk szállítását, figyelembe kell venni az alábbi elveket:

- (1) A hajókon szállított áruk kezelése nem veszélyeztetheti a fedélzeten lévő személyek, a hajó és környezete biztonságát.
- (2) Az árut úgy kell elhelyezni és rögzíteni, hogy minimálisra csökkenjen az áru szállítás közbeni elmozdulásának veszélye. A raktérnek, illetve a teherhordó és áru rögzítő szerkezeteknek a kialakításuknak és karbantartásuknak köszönhetően képesnek kell lenniük a fuvarozás közbeni gyorsításból származó erők elnyelésére.
- (3) A veszélyes áruk szállítása nem veszélyeztetheti a fedélzeten lévő személyek, a hajó és környezete biztonságát, és csupán minimális hatást gyakorolhat a hajót körülvevő környezetre.

I.7. TECHNIKAI INNOVÁCIÓ

Ha egy innovatív megoldás az útmutatóban azonosítottakon kívüli további kockázatokkal jár, célzott intézkedéseket kell tenni ezeknek a kockázatoknak a kezelése érdekében.

I.8. HAJÓFEDÉLZETI TENGERÉSZETI FELSZERELÉSEK

Az uniós termékharmonizációs jogszabályok⁷ – amennyiben alkalmazhatók a hajófedélzeti tengerészeti felszerelésekre – által lefedett területek kivételével az ezen útmutató hatálya alá eső személyhajókra szerelt tengerészeti felszereléseknek eleget kell tenniük az Európai Parlament és a Tanács 2014/90/EU irányelvében⁸ meghatározott követelményeknek. Rendkívüli és kellően indokolt esetben, amikor a lobogó szerinti állam illetékes hatósága engedélyezi valamely, az említett irányelv követelményeit nem teljesítő felszerelés használatát, biztosítani kell, hogy a szóban forgó felszerelés a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között egyenértékű biztonsági szintet biztosítson.

⁷ Emlékeztetni kell arra, hogy a termékbiztonságra vonatkozó uniós harmonizációs jogszabályokat, különösen a rádióberendezések forgalmazására vonatkozó tagállami jogszabályok harmonizációjáról és az 1999/5/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 16-i 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 153., 2014.5.22., 62. o.) alkalmazni kell bizonyos hajófedélzeti tengerészeti felszerelésekre.

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/90/EU irányelve (2014. július 23.) a tengerészeti felszerelésekről és a 96/98/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 257., 2014.8.28., 146. o.).

II-1. FELÉPÍTÉS, STABILITÁS, HAJÓVEZÉRLÉS ÉS ENERGIAELLÁTÁST BIZTOSÍTÓ BERENDEZÉSEK

II-1.1. SZERKEZETI SZILÁRDSÁG

Funkcionális követelmények

Tervezéséből, felépítéséből és karbantartásából adódóan a hajószervezetnek elég szilárdnak kell lennie ahhoz, hogy ellenálljon azoknak a terheléseknek és erőknek, amelyek a hajót érik a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között.

Kezelt kockázatok

A hajót érő terheléseknek és erőknek nem megfelelő méretezés által okozott szerkezeti meghibásodások.

Teljesítménykövetelmények

A szerkezet tervezésének, felépítésének és karbantartásának meg kell felelnie azon követelményeknek, amelyeket egy elismert szervezet szabályai, vagy egy lobogó szerinti állam közigazgatása által alkalmazott egyenértékű szabályok az adott osztályra meghatároznak a 391/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁹ megfelelően.

II-1.2. HORGONYZÁS

Funkcionális követelmények

A hajónak képesnek kell lennie arra, hogy energia használata nélkül a tengerfenékhez rögzítve tartsa magát.

Kezelt kockázatok

A hajó feletti irányítás elvesztése – a hajó szabadon elsodródhat, ami összeütközést vagy zátonyra futást eredményezhet¹⁰.

Teljesítménykövetelmények

Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek energia vagy hajtás, illetve mindkettő hiányában is lehetővé teszik a hajó tengerfenékhez rögzítését.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 391/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól (HL L 131., 2009.5.28., 11. o.).

¹⁰ Kétségtelen, hogy a hajó tengerfenékhez rögzítése nem minden helyzetben garantálható. Ez számos tényezőtől függ, ideértve a tengerfenék típusát, a tenger mélységét, a környezeti feltételeket stb., a rögzítés azonban megfelelő körülmények között mérsékelheti a hajó szabad elsodródását.

II-1.3. KIKÖTÉS

Funkcionális követelmények

A hajónak képesnek kell lennie a kikötésre, valamint arra, hogy a kikötést követően energia használata nélkül a mólóhoz vagy egyéb kikötőhelyhez rögzítve maradjon.

Kezelt kockázatok

- A hajó szabad elsodródása a kikötőben.
- A kikötéshez szükséges alkotóelemek törése.
- A fel- és leszálló személyek biztonsága.

Teljesítménykövetelmények

- a) Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek energia vagy hajtás, illetve mindkettő hiányában is lehetővé teszik a hajó mólóhoz vagy egyéb kikötőhelyhez történő rögzítését.
- b) A rendszer leggyengébb alkotóelemének is képesnek kell lennie arra, hogy ellenálljon a hajó kikötött állapotában várható terheléseknek.
- c) Biztosítani kell, hogy az utasok be- és kiszállása során a hajó a megfelelő pozícióban maradjon.

II-1.4. VONTATÓRENDSZER

Funkcionális követelmények

A hajó vontatását lehetővé tevő eszközöket kell biztosítani.

Kezelt kockázatok

A hajó feletti irányítás elvesztése – a szóban forgó eszközöknek a hajtás vagy a kormányzás, illetve mindkettő meghibásodása esetén lehetővé kell tenniük a hajó vontatását.

Teljesítménykövetelmények

A rendszernek elegendő teherbírással kell rendelkeznie ahhoz, hogy a legkedvezőtlenebb üzemeltetési körülmények között is ellen tudjon állni a vontatási terheléseknek.

II-1.5. TARTÁLYOK

Funkcionális követelmények

A tartályok kialakításának és a folyadékok tárolási módjának lehetővé kell tennie a fedélzeten lévő személyek és a hajó sérülésének megelőzését.

Kezelt kockázatok

- A tartályokban tárolt veszélyes gázok koncentrációja által okozott robbanás.
- A tartályokban tárolt folyadékok kiömlése.
- A tartályokban kialakuló túlnyomásnak betudható szerkezeti sérülések.
- Teljesítményvesztés: víz behatolása a tüzelőanyag- vagy kenőolaj-tartályokba, ami a hajtás vagy az energiatermelés meghibásodását okozza.

Teljesítménykövetelmények

- a) Gondoskodni kell a tartályokban lévő gőzök meggyulladását megakadályozó berendezések rendelkezésre állásáról.
- b) Lehetővé kell tenni a tartályok és a megközelíthetetlen üres terek folyadékszintjének meghatározását.
- c) Gondoskodni kell a túl alacsony vagy túl magas nyomás kialakulását megakadályozó berendezések rendelkezésre állásáról.
- d) Meg kell akadályozni az eső- vagy tengervíz behatolását a tüzelőanyag- vagy kenőolaj-tartályokba, még akkor is, ha a túlnyomás vagy a gőzök meggyulladásának megelőzésére szolgáló eszközök meghibásodnak.
- e) Szükség esetén biztosítani kell a tartályokba való biztonságos behatolást.

II-1.6. BE- ÉS KISZÁLLÁS¹¹

Funkcionális követelmények

Biztosítani kell, hogy az utasok és a személyzet biztonságosan felszállhassanak a hajóra, illetve biztonságosan leszállhassanak arról.

Kezelt kockázatok

- Be- és kiszálláskor bekövetkező személyi sérülések.
- Járművek által okozott személyi sérülések a be- és kiszállás során.

Teljesítménykövetelmények

- a) Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek be- és kiszállás során megakadályozzák az utasok és a személyzet sérülését, különös tekintettel arra, hogy ezek a személyek ne eshessenek be a hajó és a móló vagy egyéb kikötőhely közötti részbe.
- b) A be- és kiszálláshoz használt pallónak csúszásmentesnek kell lennie, különösen nedves állapotban.
- c) A gyalogosokat külön kell választani a járműforgalomtól.
- d) A csökkent mozgásképességű személyek számára be- és kiszálláskor biztosítani kell az igényeiknek megfelelő eszközöket.

II-1.7. SZABADOLDAL

Funkcionális követelmények

- (1) A hajónak a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között olyan megfelelő szabadoldallal és orrmagassággal kell rendelkeznie, amelyek lehetővé teszik az alábbiakat:
 - 1.1. Úszóképesség-tartalékot biztosítanak.
 - 1.2. Megelőzik a túlzott mennyiségű tengervíz hajóra kerülését.
- (2) A hajónak a hozzárendelt szabadoldalnak megfelelő merüléshez elegendő szerkezeti szilárdsággal és stabilitással kell rendelkeznie.

¹¹ Ez a pont nem terjed ki a parti rendszerekre.

Kezelt kockázatok

- Elsüllyedés és felborulás.
- Túlterhelésnek betudható szerkezeti sérülés.

Teljesítménykövetelmények

- a) A hajónak a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között akkora szabadoldallal kell rendelkeznie, amely:
 - a.1. lehetővé teszi a hajó számára a lebegést, miközben úszóképesség-tartalékot biztosít;
 - a.2. megelőzi, hogy a tengervíz hajóra kerülése káros hatással legyen a hajó úszóképességére, különösen a hajó orránál.
- b) A hozzárendelt szabadoldalnak megfelelő merülést (maximális merülés) a külső megfigyelők számára látható módon kell megjelölni.
- c) Az orr- és a farrész merülését a külső megfigyelők számára látható módon kell megjelölni.
- d) Ellenőrizni kell, hogy a hajó elegendő szerkezeti szilárdsággal és stabilitással rendelkezik-e a hozzárendelt szabadoldalnak megfelelő terhelési feltételekhez (maximális merülés).

II-1.8. STABILITÁS

Funkcionális követelmények

- (1) A hajónak ellenállónak kell lennie a megdőléssel szemben, hogy rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között jelentkező zavar esetén megelőzhető legyen a felborulás, a zavar elhárítását követően pedig elegendő energiával kell rendelkeznie ahhoz, hogy visszatérjen függőleges helyzetbe.
- (2) A héjjal érintkezésben lévő vízmentes tér elárasztását követően a hajónak képesnek kell lennie arra, hogy a víz felszínén maradjon, és lehetővé tegye a fedélzeten lévő minden személy evakuálását a hajóról.

Kezelt kockázatok

- Elsüllyedés és felborulás sértetlen állapotban.
- Elsüllyedés és felborulás sérült állapotban.

Teljesítménykövetelmények

- a) Az előírányzott terhelési feltételek, valamint a rendeltetésszerű üzemeltetési körülményeknek megfelelő hullám- és szélviszonyok mellett a hajónak:
 - a.1. ellen kell állnia a zavarok által okozott hánykolódásnak vagy dőlésnek;
 - a.2. a zavar megszüntetése után képesnek kell lennie arra, hogy a zavar által okozott hánykolódásból vagy dőlésből visszatérjen függőleges helyzetbe.
- b) A héjjal érintkezésben lévő vízmentes tér elárasztását követően a hajónak a víz felszínén kell maradnia, és kellően stabilnak kell maradnia:
 - b.1. a III. fejezetben megjelölt túlélési rendszerek használatát lehetővé tevő szögben;
 - b.2. az utasok hajón való mozgását lehetővé tevő szögben.
- c) Azon állapot kiszámításakor, amely sérülést követően lehetővé teszi a hajó számára, hogy a víz felszínén maradjon és kellően stabil maradjon, szintén figyelembe kell venni az utasok tartózkodási helyének, az életmentő berendezések használatának, illetve az időjárási és tengeri viszonyoknak a vonatkozásában a helyzet nyomán jelentkező billentőnyomatékokat.

II-1.9. VÍZ- ÉS IDŐJÁRÁSÁLLÁS

Funkcionális követelmények

A hajó tervezésének olyan víz- és időjárásállási szintet kell biztosítania, amely a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között megvédi a hajót az úszóképességet és a stabilitást veszélyeztető hullámtörésekkel és vízbehatolással szemben.

Kezelt kockázatok

Elsüllyedés vagy felborulás, amelyre annak nyomán kerül sor, hogy a hajóban nem szándékos módon víz gyülemlik fel.

Teljesítménykövetelmények

- a) A hajónak olyan víz- és időjárásállási határvonalakkal kell rendelkeznie, amelyek a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között megelőzik a víz olyan mértékű felgyülemlését a terekben, amely veszélyeztetheti a tervezés szerinti stabilitási vagy úszóképességi paramétereket.
- b) Minden hajó tervezése során meg kell határozni egy szintet, amely alatt a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között vízállónak kell lennie: ez a vízállósági szint.
- c) A hajó külső szerkezetének és szerelvényeinek a vízállósági szint felett időjárásállónak kell lenniük, legalább a következő fedélzetig vagy szintig.
- d) Ütközés esetén a hajó orr-részének vízálló védelmet kell biztosítani a hajó többi része számára.
- e) A hajót olyan rendszerrel kell felszerelni, amely a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között képes a felgyülemlett folyadék eltávolítására bármelyik vízálló térből. A géptereket magas szintű riasztórendszerrel kell ellátni.
- f) Minden nyitott fedélzetről magától távoznia kell a víznek.

II-1.10. A FEDÉLZETEN LÉVŐ SZEMÉLYEK VÉDELME

Funkcionális követelmények

A hajón található minden rendszert, felszerelést és szerelvényt úgy kell megtervezni és felszerelni, hogy ne okozzon sérülést a fedélzeten lévő személyeknek.

Kezelt kockázatok

A fedélzeten lévő személyek sérülése.

Teljesítménykövetelmények

- a) A fedélzeten lévő személyeket védelemben kell részesíteni az alábbiaktól:
 - a.1. mozgó alkatrészek;
 - a.2. forró elemek;

- a.3. potenciálisan áramütést okozó alkatrészek;
 - a.4. csúszós felületek;
 - a.5. túlzott mértékű zajok és rezgések;
 - a.6. terhelés alatt lévő elemek;
 - a.7. mérgező anyagok.
- b) Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek minden személy számára védelmet nyújtanak a fedélzetről való leesés ellen.

II-1.11. HAJTÁS ÉS KORMÁNYZÁS

Funkcionális követelmények

Biztosítani kell, hogy a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között még meghibásodás esetén is lehetőség legyen a hajó sebességének és irányának vezérlésére.

Kezelt kockázatok

A manőverezés lehetőségének hiánya a hajtás vagy a kormányzás meghibásodása miatt, ami esetlegesen összeütközést vagy zátonyra futást eredményezhet.

Teljesítménykövetelmények

- a) A hajó méretének és működési területének figyelembevételével biztosítani kell a hajtó- és kormányművek, többek között minden segédüzemi szolgáltatás redundanciáját.
- b) Biztosítani kell, hogy a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között bármilyen dőlésszög vagy trimm esetén a hídról lehetőség legyen a hajtómű fő funkciónak – többek között a sebességnek és a tolóerő irányának – (mechanikus, elektromos stb.) vezérlésére.
- c) A hídon tartózkodó parancsnok számára olyan működési mutatókat kell rendelkezésre bocsátani, amelyek korai vészjelzést adnak a hajtó- vagy a kormánymű bármilyen meghibásodásáról.
- d) A hajó hajtását vagy kormányzását ellehetetlenítő meghibásodásokról látható és hallható vészjelzésnek kell tájékoztatnia a hídon, és – amennyiben ott ember tartózkodik – az érintett géptérben.

- e) Lehetővé kell tenni a sebesség és az irány helyi vezérlését.
- f) Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek lehetővé teszik a parancsok továbbítását a hídról a hajtó- és kormányművek helyi vezérlőállásaihoz.
- g) Biztosítani kell, hogy a fő hajtórendszer beindítására, leállítására és működtetésére mozgásképtelen hajóállapotban is lehetőség legyen, külső energiaforrás igénybe vétele nélkül.
- h) A hajó sebességének és irányának vezérlését lehetővé tevő főgépek és segédüzemi berendezések tervezésének, felépítésének és karbantartásának meg kell felelnie azon követelményeknek, amelyeket egy elismert szervezet szabályai, vagy egy lobogó szerinti állam közigazgatása által alkalmazott egyenértékű szabályok az adott osztályra meghatároznak a 391/2009/EK rendeletnek megfelelően.

II-1.12. VÉSZÜZEMI ÁRAMFORRÁS

Funkcionális követelmények

Az alapvető biztonsági rendszereket legalább két egymástól független áramforrásnak kell ellátnia energiával, amelyek közül a vészüzemi áramforrásnak kizárólag az alapvető biztonsági rendszerek ellátását kell biztosítania.

Kezelt kockázatok

- Az alapvető biztonsági rendszerek működésképtelensége az áramellátás hiánya miatt.
- A vészüzemi áramforrások beindításával vagy működtetésével kapcsolatos problémák a hőmérséklet, illetve megdőlés vagy trimm következtében.

Teljesítménykövetelmények

- a) A vészüzemi áramforrásnak automatikusan be kell kapcsolnia az alapvető biztonsági rendszerek ellátását biztosító egyéb áramforrások meghibásodása esetén.
- b) A vészüzemi áramforrást és a hozzá tartozó elosztórendszert úgy kell elhelyezni, hogy a rendszer tűz, vízbehatolás vagy az alapvető biztonsági rendszerek ellátását biztosító egyéb áramforrásokat érintő egyéb baleset esetén is működjön.

- c) Az alábbiak számítanak alapvető biztonsági rendszereknek, amennyiben a hajó fel van szerelve ezekkel:
- c.1. vízelvezető berendezések;
 - c.2. tűzérzékelő berendezések;
 - c.3. sürgősségi tűzoltó szivattyú, és adott esetben vízpermettel oltó berendezések;
 - c.4. a fedélzeten lévő minden személy riasztására, a felkutatási és mentési szolgálatok riasztására és a velük folytatott kommunikációra, valamint a hajó helyének meghatározására szolgáló aktív jelek továbbítására szolgáló kommunikációs berendezések;
 - c.5. vészjelző és riasztó berendezések;
 - c.6. navigációs jelzőfények és a navigációs funkciók fenntartásához szükséges berendezések;
 - c.7. vészvilágítás, beleértve a menekülési útvonalak világítását is;
 - c.8. bármilyen egyéb olyan rendszer, amely lehetővé teszi a fedélzeten lévő összes személy evakuálását a hajóról.
- d) Az alapvető biztonsági rendszereket legalább a külső támogatás vagy mentés megérkezéséig feltételezhetően szükséges ideig működésben kell tartani.
- e) A vészüzemi áramforrásoknak:
- e.1. a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között és az előrelátható sérülések mellett bármilyen dőlésszög vagy trimm esetében hatékonyan kell működniük, valamint
 - e.2. a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között bármilyen hőmérsékleten lehetővé kell tenniük az azonnali használatot.
- f) A vészüzemi áramforrás és a hozzá tartozó elosztórendszer tervezésének, felépítésének és karbantartásának meg kell felelnie azon követelményeknek, amelyeket egy elismert szervezet szabályai, vagy egy lobogó szerinti állam közigazgatása által alkalmazott egyenértékű szabályok az adott osztályra meghatároznak a 391/2009/EK rendeletnek megfelelően.

II-2. TŰZBIZTONSÁG

II-2.1. MEGGYULLADÁS

Funkcionális követelmények

- (1) Meg kell előzni az éghető anyagok és a gyúlékony folyadékok, gázok és gőzök meggyulladását.
- (2) Azonosítani kell az éghető anyagokat, gyúlékony folyadékokat, azokat a területeket, ahol gyúlékony gázok vagy gőzök halmozódhatnak fel, illetve a potenciális gyújtóforrásokat, például a hajtást szolgáló akkumulátorokat.

Kezelt kockázatok

Az éghető anyagok, illetve gyúlékony folyadékok, gázok és gőzök meggyulladása.

Teljesítménykövetelmények

- a) A gyúlékony folyadékok szivárgásának megelőzésére és megfékezésére szolgáló eszközöket kell biztosítani.
- b) A gyúlékony gázok és gőzök felgyülemelésének korlátozására szolgáló eszközöket kell biztosítani.
- c) A gyújtóforrásokat távol kell tartani az éghető anyagoktól, illetve a gyúlékony folyadékoktól és gázoktól.
- d) A gyúlékony folyadékokat és gázokat külön erre a célra kialakított területeken kell tárolni.
- e) További biztonsági intézkedéseket kell hozni, többek között 60°C alatti lobbanáspontú tüzelőanyag használata esetén alkalmazni kell a gázokat és egyéb alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzatot.

II-2.2. TŰZTERJEDÉS

Funkcionális követelmények

- (1) Minden zárt térben biztosítani kell a levegőellátás vezérlését lehetővé tevő eszközöket.
- (2) Biztosítani kell a gyúlékony folyadékok áramlásának leállítására alkalmas eszközöket.
- (3) Korlátozni kell a fedélzeti terek gyúlékonyságát.

Kezelt kockázatok

A tűz terjedése.

Teljesítménykövetelmények

- a) Biztosítani kell, hogy lehetőség legyen a fokozott tűzveszélynek kitett és a fokozott tűzvédelmet igénylő terek minden szellőzőcsatornájának lezárására az adott téren kívüli helyről.
- b) Biztosítani kell, hogy lehetőség legyen minden gépi vezérlésű szellőztető berendezés leállítására egy olyan helyről, amely kívül esik attól a tértől, ahol a szellőztető berendezés be van szerelve.
- c) A lakóterek szellőzésének függetlennek kell lennie a fokozott tűzveszélynek kitett helyek szellőzésétől.
- d) Biztosítani kell a gyúlékony folyadékokat használó rendszerek, például a tüzelőanyag-szivattyúk, a kenőolaj-szivattyúk, a termikus olajszivattyúk és az olajszeperatorok (tisztítóberendezések) leállítását lehetővé tevő vezérlőeszközöket.
- e) Az alábbi szabad felületeknek alacsony lángterjedési jellemzőkkel kell rendelkezniük:
 - e.1. a menekülési útvonalak részét képező folyosók és lépcsők;
 - e.2. a lakóterek, kiszolgálóhelyiségek és vezérlőállások mennyezete és burkolata.
- f) A felhasznált éghető anyagoknak alacsony fűtőértékkel kell rendelkezniük. A határértéknek a hajó építéséhez használt anyagtól kell függnie, azonban semmilyen esetben nem haladhatja meg a 45 MJ/m² értéket.
- g) Minden egyes tér maximális gyúlékonyságát az MSC.1/Circ. 1003 körlevélnek vagy egyéb egyenértékű szabványnak megfelelően kell korlátozni.

II-2.3. FÜSTKÉPZŐDÉS ÉS TOXICITÁS

Funkcionális követelmények

Korlátozni kell az anyagokból, többek között a felületkezelő anyagokból tűz esetén felszabaduló füst és mérgező anyagok mennyiségét.

Kezelt kockázatok

A személyek által megközelíthető terekben keletkező tűz esetén felszabaduló füst és mérgező anyagok jelentette életveszély.

Teljesítménykövetelmények

- a) A szabad belső felületeken felhasznált festékből, lakkból és egyéb hasonló anyagból nem szabadulhat fel jelentős mennyiségű füst és mérgező anyag.
- b) A lakóterekben, kiszolgálóhelyiségekben és vezérlőállásokon alkalmazott elsődleges fedélzetburkolatnak olyan jóváhagyott anyagból kell készülnie, amely megnövekedett hőmérséklet mellett sem vezet füstképződéshez, mérgezéshez vagy robbanásveszélyhez.

II-2.4. TŰZÉRZÉKELÉS ÉS TŰZJELZÉS

Funkcionális követelmények

A rögzített tűzérzékelő és tűzjelző rendszereknek meg kell felelniük a tér jellegének, a tűzterjedési potenciálnak és a füst vagy mérgező anyagok potenciális felszabadulásának.

Kezelt kockázatok

A fedélzeten kiütő tűz túl kései érzékelése ahhoz, hogy elegendő idő maradjon a tűz eloltására, a hajó biztonságos elhagyására, vagy mindkettőre.

Teljesítménykövetelmények

- a) A fokozott tűzveszélynek kitett terekben, illetve a II-2.5. pont a) alpontjának értelmében fokozott tűzvédelmet igénylő terekben tűzérzékelő eszközöket kell biztosítani.
- b) A tűzérzékelő eszközöknek tűz esetén jelzést kell adniuk a hídon. Ezeket a jelzéseket hangriasztásnak kell kísérnie.
- c) Ha a hídon hallható riasztást nem észlelik észszerű időn belül, a hangriasztásnak a hajó minden olyan terében meg kell szólalnia, amelyhez a személyzetnek hozzáférése van.
- d) A riasztás hangerejét a hajó normál üzemelés közbeni zajszintjéhez kell igazítani, hogy a személyzet meghallhassa azt.
- e) Lehetővé kell tenni annak a térnek az azonosítását, amelyben a rendszer tüzet érzékelt.

II-2.5. SZERKEZETI TŰZVÉDELEM

Funkcionális követelmények

- (1) A tüzet be kell határolni abban a térben, amelyben kitört, hogy elegendő idő maradjon a tűz eloltására, a fedélzeten lévő minden személy hajóról való evakuálására, vagy mindkettőre.
- (2) Minden hajót hőszigetelő és szerkezeti határvonalakkal kell részekre osztani.

Kezelt kockázatok

A fedélzeten lévő személyek égési sérülése a túlélési rendszer elérése előtt.

Teljesítménykövetelmények

- a) A fedélzeten található tereket az alábbiak szerint kell osztályozni:
 - a.1. Fokozott tűzveszélynek kitett terek, többek között:
 - belsőégésű gépeknek helyet adó terek;
 - ro-ro terek;
 - gyúlékony folyadékok tárolására szolgáló terek;
 - bizonyos nagyteljesítményű elektromos akkumulátoroknak helyet adó terek;
 - a.2. Fokozott tűzvédelmet igénylő terek, többek között:
 - menekülési útvonalak, beleértve a lépcsőket és a folyosókat is;
 - vezérlőállások;
 - lakóterek;
 - gyülekezési és beszállóhelyek;
 - hajtó- és kormányműveknek helyet adó terek;
 - a villamos energia átalakítására, elosztására és tárolására (akkumulátorok) szolgáló eszközöknek helyet adó terek.

- b) A fokozott tűzveszélynek kitett és a fokozott tűzvédelmet igénylő terek között szerkezeti tűzvédelmet biztosító hőszigetelő határvonalaknak kell lenniük.
- c) Általános szabályként a hőszigetelő határvonal által biztosított szerkezeti tűzvédelemnek 60 percig meg kell akadályoznia a láng és a füst áttérjedését. Ez az idő csökkenthető a II-2.6. pont szerint kiszámított evakuálási idő függvényében, azonban semmilyen esetben nem lehet 30 percnél rövidebb.
- d) Az acélból készült hőszigetelő határvonalak esetében szabványos tűzállósági vizsgálat során a védett oldal átlaghőmérséklete nem emelkedhet 140 °C-kal a kezdeti hőmérséklet fölé, a hőmérséklet pedig egyetlen ponton sem, így a csomópontoknál sem emelkedhet 180 °C-kal az eredeti hőmérséklet fölé a szerkezeti tűzvédelem ideje alatt.
- e) Amikor a hőszigetelő határvonalakhoz acéltól eltérő anyagokat használnak, a szigetelést úgy kell kialakítani, hogy a szerkezet belsejének hőmérséklete ne emelkedhessen olyan értékre, amelynek következtében a szerkezeti tűzvédelem ideje alatt elveszítené a szerkezeti jellemzőit. Alumínium esetében például a figyelembe veendő hőmérséklet 200 °C.
- f) Acéltól eltérő anyagú hajók esetében a héjjal érintkezésben lévő, fokozott tűzveszélynek kitett terek határát hőszigetelő határvonallal kell ellátni.
- g) A szellőzőcsatornáknak a nekik helyet adó térrel megegyező tűzvédelemmel kell rendelkezniük.

II-2.6. EVAKUÁLÁSI IDŐ

Funkcionális követelmények

A hajó evakuálásához szükséges időt minden hajó esetében ki kell számítani¹² vagy demonstrálni kell a fedélzeten, vagy mindkét műveletre sort kell keríteni.

Kezelt kockázatok

A hajó evakuálását szükségessé tevő vészhelyzet esetén bekövetkező halál vagy sérülések.

Teljesítménykövetelmények

- a) Az evakuálási idő meghatározásakor minden menekülési útvonalat használhatónak kell tekinteni.

¹² Az MSC.1/Circ.1533 körlevél és a módosított MSC.1/Circ.1166 körlevél referenciául szolgálhatnak a kiszámításhoz.

- b) A percben kifejezett evakuálási időnek az alábbi érték alatt kell lennie:

$$\text{Maximális idő} = (\text{SFP}-7)/3$$

Ahol az SFP a szerkezeti tűzvédelem percben kifejezett ideje.

II-2.7. TŰZOLTÁS

Funkcionális követelmények

A tűz megszüntetésére és eloltására abban a térben kell sort keríteni, amelyben kitört.

Kezelt kockázatok

A tűz terjedése.

Teljesítménykövetelmények

- a) Lehetővé kell tenni, hogy a személyek által megközelíthető minden teret és nyitott fedélzetet el lehessen érni az adott hajónak megfelelő, hatékony nyomású és kapacitású vízszugárral.
- b) A hajót legalább két tűzoltó vízszivattyúval kell felszerelni, amelyek egyikét a vészüzemi áramforrásnak kell ellátnia energiával (vészhelyzeti tűzoltó szivattyú).
- c) A vészhelyzeti tűzoltó szivattyút és annak szívócsövét az egyéb tűzoltó szivattyúknak helyet adó terektől eltérő helyiségben kell elhelyezni, és hógát segítségével el kell választani a hajtóműnek helyet adó tértől.
- d) Minden fokozott tűzveszélynek kitett teret rögzített tűzoltó rendszerrel kell ellátni.
- e) Az alvásra szolgáló lakótérket automatikus vízpermettel oltó berendezésekkel kell felszerelni.
- f) A fokozott tűzveszélynek kitett vagy fokozott tűzvédelmet igénylő terek bejárata mellett hordozható tűzoltó készülékeket kell elhelyezni.
- g) A rögzített vagy hordozható tűzoltó berendezések által használt oltóanyagok:
 - g.1. meg kell felelnie a védett térben legnagyobb valószínűséggel előforduló tűztípusnak, valamint

g.2. nem lehet káros az emberi egészségre, kivéve ha:

- rendelkezésre állnak olyan eszközök, amelyek lehetővé teszik az érintett tér teljes lezárását kívülről; valamint
- rendelkezésre állnak olyan eszközök, amelyek biztosítják, hogy a tűzoltás megkezdésekor egyetlen személy se tartózkodjon az adott helyiségben.

II-2.8. MENEKÜLÉSI ÚTVONALAK

Funkcionális követelmények

A fedélzeten lévő személyeknek képesnek kell lenniük arra, hogy egyértelműen kijelzett, akadályoktól mentes, illetve tűztől és elárasztástól védett menekülési útvonalakon keresztül elérjék a túlélési rendszert.

Kezelt kockázatok

Evakuálás esetén a fedélzeten lévő személyek nem képesek a hajó elhagyására.

Teljesítménykövetelmények

- a) A hajók összes rendszeresen használt teréből legalább két olyan különböző menekülési útvonalat kell biztosítani, amelyek a beszállási helyekhez vezetnek.
- b) A két menekülési útvonalat úgy kell kialakítani, hogy mindkét útvonal egyetlen valószínűsíthető tüzeseti forgatókönyv esetén se legyen elzárva.
- c) A menekülési útvonalakat:
 - c.1. kapaszkodókkal kell ellátni;
 - c.2. nem szabad elzárni;
 - c.3. egyértelműen ki kell jelezni, rossz látási körülmények között is látható jelzésekkel;
 - c.4. két különböző áramforrás – amelyek közül az egyik a vészüzemi áramforrás – által táplált világítással kell ellátni; valamint

- c.5. elég szélesre kell tervezni ahhoz, hogy lehetővé tegyék a fedélzeten lévő személyek, beleértve a védőeszközöket viselő személyek, a hordágyon egyéb személyeket szállítók és a fogyatékkal élő személyek szabad mozgását.
- d) A menekülési útvonalakat feltüntető tervrajzokat adott esetben minden fülkében és a közös terekben egyaránt el kell helyezni.

III. MENTŐESZKÖZÖK ÉS BERENDEZÉSEK

III.1. A MENTŐESZKÖZÖK ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSRE ÁLLÁSA

Funkcionális követelmények

A rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között minden mentőeszköznek folyamatosan rendelkezésre kell állnia, a hajó energiaellátásától függetlenül.

Kezelt kockázatok

- A fedélzeten lévő személyek sérülése normál üzemeltetés, képzés, karbantartás vagy vészhelyzetek alkalmával.
- A mentőeszközök rendellenes működése vagy a használatukkal kapcsolatos késedelmek, valós vészhelyzetben, illetve képzés vagy gyakorlatok során.

Teljesítménykövetelmények

A mentőeszközöknek:

- a) könnyen hozzáférhetőnek kell lenniük;
- b) nem szabad akadályokkal vagy egyéb módon elzárva lenniük;
- c) a hajó energiaellátásától függetlenül működőképesnek és használhatónak kell lenniük;
- d) folyamatosan rendelkezésre kell állniuk;
- e) használhatónak kell lenniük a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között; valamint

- f) a rendeltetésszerű üzemeltetési körülmények között és az előrelátható sérülések mellett bármilyen dőlésszög vagy trimm esetében használhatónak kell lenniük.

III.2. VÉSZHELYZETI TÁJÉKOZTATÁS BIZTOSÍTÁSA

Funkcionális követelmények

A fedélzeten lévő minden személyt azonnal vészhelyzeti tájékoztatásban és utasításokban kell részesíteni, a hozzájuk rendelt mentőeszközöktől függően.

Kezelt kockázatok

Az utasok nem megfelelő tájékoztatása és utasításokkal való ellátása a vészhelyzeti eljárásokra vonatkozóan, amely potenciálisan további késedelmet, illetve zűrzavart vagy pánikot okoz.

Teljesítménykövetelmények

- a) A fedélzeten lévő személyek tájékoztatását és utasításokkal való ellátását illetően figyelmet kell fordítani az alábbiakra:
- a.1. érthető módon kell történnie (pl. stílus és nyelvezet); valamint
 - a.2. jól láthatónak kell lennie az egész hajón.
- b) A vészhelyzeti eljárásokra, illetve a berendezések helyére és használatára vonatkozó tájékoztatásnak és utasításoknak legalább az alábbiakat magukban kell foglalniuk:
- b.1. a gyülekezési hely megközelíthetősége;
 - b.2. a mentőeszközök helye; valamint
 - b.3. a mentőeszközök működtetése és használata.
- c) A mentőeszközökre vonatkozó utasításoknak rossz látási körülmények között (pl. vészvilágítás) is olvashatónak és érthetőnek kell lenniük, a mentőeszközök tárolóhelyét pedig egyértelműen ki kell jelezni.

III.3. KOMMUNIKÁCIÓ

Funkcionális követelmények

- (1) Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek lehetővé teszik a felkutatási és mentési szolgálatok riasztását és tájékoztatását a hajó és a túlélési rendszerek helyzetéről.
- (2) Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek lehetővé teszik a parancsnok vagy a személyzet számára, hogy vészhelyzet esetén egyidejűleg kommunikáljanak a fedélzeten lévő minden személlyel.
- (3) Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek vészhelyzet esetén lehetővé teszik a fedélzeten lévő összes személy riasztását.

Kezelt kockázatok

- Vészhelyzet esetén a felkutatási és mentési szolgálatok nehezen találhatnak rá az áldozatokra (hajó vagy a tengeren lebegő bármilyen túlélési rendszer).
- A menekülési, evakuálási és mentési tevékenységeket megkönnyítő hatékony kétirányú kommunikáció hiánya a személyzet tagjai körében.
- A fedélzeten lévő személyeket nem látják el megfelelő időn belül a vészhelyzetre vonatkozó hatékony tájékoztatással és utasításokkal.
- A fedélzeten lévő személyeket nem riasztják időben a vészhelyzetről.
- Késedelmek és szervezési hibák.

Teljesítménykövetelmények

- a) Az alábbi eszközök biztosítása szükséges, hogy a felkutatási és mentési szolgálatok rátalálhassanak a hajóra és a túlélési rendszerekre:
 - a.1. olyan elektronikus jel, amelyet a felkutatási és mentési szolgálatok automatikusan és távolról befoghatnak (többek között műholdas navigációs rendszerek, például a Galileo által kibocsátott jelek);
 - a.2. olyan vészjelzés, amely a közelből szemmel észrevehető; valamint
 - a.3. a túlélési rendszerek, illetve a felkutatási és mentési szolgálatok közötti kommunikációra alkalmas hordozható rendszer.

- b) A belső kommunikációra szolgáló eszközöknek:
- b.1. kétirányú kommunikációt kell biztosítaniuk a személyzet tagjai között, függetlenül attól, hogy azok a hajó melyik részén tartózkodnak;
 - b.2. folyamatos hallható tájékoztatást és utasításokat kell nyújtaniuk minden olyan térben, ahol személyek tartózkodhatnak.
- c) A fedélzeten lévő összes személy riasztására szolgáló eszközöknek:
- c.1. hallhatónak kell lenniük minden olyan helyen, ahol személyek tartózkodhatnak; valamint
 - c.2. lehetővé kell tenniük a szóbeli kommunikációt a fedélzeten.

III.4. EVAKUÁLÁS

Funkcionális követelmények

- (1) Minden hajón olyan gyülekezési helyeket kell kialakítani, ahol a fedélzeten lévő összes személynek meg kell jelennie a túlélési rendszerekbe való beszállítás előtt.
- (2) Biztosítani kell, hogy a gyülekezési helyről minden személy sérülés nélkül és „száraz lábbal” – azaz úgy, hogy még rövid ideig se kelljen bemennie a vízbe – beszállítható legyen egy túlélési rendszerbe.
- (3) Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek evakuálás után biztosítják az összes személy túlélését.

Kezelt kockázatok

- Nem megfelelő túlélési rendszerek, amelyek nem elegendőek, illetve nem megfelelően vagy nem érhetők el a fedélzeten lévő összes személy számára.
- Az utasok nem megfelelő összegyűjtése, ami késedelmet és zűrzavart eredményez az evakuálás során.
- Annak lehetősége, hogy tűz, elárasztás vagy egyéb sérülések következtében egyes túlélési rendszerek nem állnak rendelkezésre.
- A túlélési rendszerek megrongálódása, személyi sérülések vagy mindkettő a vízre bocsátás alkalmával.

- Vízbe fulladás.
- Kihűlés.

Teljesítménykövetelmények

- a) A hajók különböző részein elegendő kapacitású túlélési rendszereket kell elhelyezni, hogy azokban az esetekben, amikor bármelyik túlélési rendszer elveszik vagy használhatatlanná válik, a fennmaradó túlélési rendszerek képesek legyenek a hajó jóváhagyott befogadóképességének megfelelő számú személy elhelyezésére.
- b) A túlélési rendszerek elosztásának, használatba vételi módjának és kapacitásának lehetővé kell tennie, hogy a hajó jóváhagyott befogadóképességének megfelelő számú személy a hajó bármelyik oldaláról beszállhasson ezekbe a rendszerekbe¹³.
- c) A gyülekezési helyeknek elég nagyoknak kell lenniük ahhoz, hogy a fedélzeten lévő összes személy egyszerre megjelenhessen.
- d) Egyetlen személytől sem várható el, hogy a túlélési rendszerbe való beszállás érdekében 1 méternél magasabbról ugorjon le. Nagyobb magasságok esetén a beszállást megkönnyítő eszközt kell biztosítani (pl. evakuáló csúszdát vagy beszállást lehetővé tevő létrát).
- e) Vízre bocsátás során a túlélési rendszer nem ütközhet semmilyen akadályba, illetve nem érhet egyéb szerkezetekhez, különösen a hajócsavarhoz.
- f) A hajón a fedélzeten lévő összes személy számára megfelelő egyéni lebegtető eszköznek kell rendelkezésre állnia.
- g) Az üzemeltetési körülményektől függően megfelelő kihűlés elleni védőeszközt kell biztosítani a fedélzeten lévő személyek számára.

¹³ Ez a követelmény nem feltétlenül jelenti azt, hogy a hajó mindkét oldalán 100%-os kapacitást kell biztosítani. Lehetőség van olyan túlélési rendszerek használatára, amelyek a hajó bármelyik oldaláról használatba vehetők.

III.5. MENTÉS

Funkcionális követelmények

Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek alkalmasak a személyek vízből való kimentésére.

Kezelt kockázatok

Nincs lehetőség a személyek hatékony és gyors vízből való kimentésére, ami a túlélő egészségének károsodását vagy halálát eredményezheti.

Teljesítménykövetelmények

- a) A hajón olyan lebegtető eszközöknek kell rendelkezésre állniuk, amelyek a hajóról a vízbe esett személyhez dobhatók.
- b) A személyek vízből való kimentését a hajóról vagy egy erre a célra szolgáló külön egységből kell végezni.

IV. RÁDIÓKOMMUNIKÁCIÓ

Funkcionális követelmények

- (1) A hajónak képesnek kell lennie a tengeri biztonságra vonatkozó fontos információk küldésére és fogadására.
- (2) A hajónak képesnek kell lennie vészjelzések küldésére és fogadására.
- (3) Biztosítani kell, hogy felkutatási és mentési műveletek során lehetőség legyen a tengeri vagy légi külső mentőcsapatokkal való kommunikációra.

Kezelt kockázatok

- A hajó nem képes a tengeri biztonságra vonatkozó fontos információk küldésére vagy fogadására.
- A külső mentőcsapatokkal való kommunikáció hiánya vészhelyzet esetén.
- A hajó nem képes arra, hogy a veszélyben lévő egyéb közeli hajók segítségére siessen.

Teljesítménykövetelmények

Minden hajónak képesnek kell lennie:

- a) hajó-part vészjelzések küldésére;
- b) part-hajó vészjelzések fogadására;
- c) hajó-hajó vészjelzések küldésére és fogadására (műholdas rendszereken keresztül is);
- d) felkutatási és mentési koordinációs üzenetek küldésére és fogadására;
- e) helyszíni üzenetek küldésére és fogadására;
- f) tengeri biztonsági információk küldésére és fogadására;
- g) általános rádiókommunikációs üzenetek küldésére és fogadására a parti rádiórendszerekhez vagy hálózatokhoz, illetve az ilyen rendszerektől és hálózatoktól; valamint
- h) híd-híd üzenetek küldésére és fogadására.

V. NAVIGÁCIÓ

Funkcionális követelmények

Tervezésének, felépítésének, felszerelésének és karbantartásának köszönhetően a hajónak képesnek kell lennie:

- (1) a független navigációra; valamint
- (2) a személyzetnek a rögzített vagy mozgó navigációs kockázatokkal kapcsolatos riasztására.

Kezelt kockázatok

- Összeütközés és zátonyra futás.
- A hajó pozíciójának sikertelen meghatározása.

Teljesítménykövetelmények

- a) Részletes tájékoztatást kell nyújtani a hajó üzemelése szerinti földrajzi tengeri területre vonatkozóan.

- b) Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek lehetővé teszik a hajó pozíciójának, irányának és sebességének meghatározását (például olyan műholdas navigációs rendszereket, mint a Galileo).
 - c) Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyet támogatást nyújtanak a navigáláshoz és az ütközések elkerüléséhez (például olyan műholdas navigációs rendszereket, mint a Galileo).
 - d) A híd kialakításának megfelelő körkörös kilátást kell biztosítani a navigációs őrszolgálat számára.
 - e) Olyan eszközöket kell biztosítani, amelyek segítségével meghatározható a hajócsavar forgásiránya és energiaigénye, valamint a kormánylapátnak a fő haladási irányhoz viszonyított helyzete.
 - f) A vízmélység meghatározására alkalmas eszközöket kell biztosítani.
 - g) Biztosítani kell, hogy a hajót észlelni tudják a közelben lévő egyéb hajók.
-