I

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné)

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/45/ES

ze dne 6. května 2009

o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě

(Přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě ([3]) byla několikrát podstatně změněna ([4]). Vzhledem k novým změnám by uvedená směrnice měla být z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti přepracována.

(2) V rámci společné dopravní politiky musí být přijata opatření ke zvýšení bezpečnosti v námořní dopravě.

(3) Společenství je vážně znepokojeno nehodami lodí, do kterých byly zapojeny osobní lodě a které vedly k hromadným ztrátám na životech. Osoby, které používají ve Společenství osobní lodě a vysokorychlostní osobní plavidla mají právo očekávat a spolehnout se na odpovídající úroveň bezpečnosti na lodích.

(4) Pracovní zařízení a osobní ochranné prostředky pracovníků nejsou upraveny touto směrnicí, neboť ustanovení směrnice Rady 89/391/EHS ze dne 12. června 1989 o zavedení opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci ([5]) a příslušná ustanovení samostatných směrnic k této směrnici jsou použitelná pro tato zařízení a prostředky na osobních lodích provozujících vnitrostátní plavbu.

(5) Poskytování služeb v námořní osobní dopravě mezi členskými státy již bylo liberalizováno nařízením Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi ([6]). Uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) bylo stanoveno v nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ([7]).

([1]) Úř. věst. C 151, 17.6.2008, s. 35.
([2]) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 21. října 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 23. dubna 2009.
([3]) Úř. věst. L 144, 15.5.1998, s. 1.
([4]) Viz příloha IV část A.
([5]) Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1.
([6]) Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 1.
([7]) Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7.

(6) K dosažení vysoké úrovně bezpečnosti a odstranění překážek obchodu je nutné vytvořit harmonizované normy bezpečnosti, a to na přiměřené úrovni, pro osobní lodě a plavidla provozující vnitrostátní plavbu. Normy pro plavidla provozující mezinárodní plavbu zpracovává Mezinárodní námořní organizace (IMO). Postupy, jak požádat IMO o uvedení norem pro mezinárodní plavbu do souladu s normami této směrnice by měly být k dispozici.

(7) Vzhledem zejména k významu námořní osobní dopravy pro vnitřní trh je jediným možným způsobem, jak vytvořit společnou úroveň bezpečnosti pro lodě ve Společenství, opatření na úrovni Společenství.

(8) Vzhledem k zásadě proporcionality je směrnice odpovídajícím právním nástrojem, protože stanoví rámec pro jednotné a závazné uplatňování bezpečnostních norem členskými státy, a přitom každému členskému státu ponechává právo rozhodnout o nástrojích, které jsou nejvhodnější pro provedení v jeho vnitrostátním systému.

(9) S cílem zvýšit bezpečnost a zamezit narušování hospodářské soutěže by se měly ve Společenství uplatňovat společné bezpečnostní požadavky pro osobní lodě a vysokorychlostní osobní plavidla provozující vnitrostátní plavbu, a to nezávisle na tom, pod jakou vlajkou plují. Je však nutné vyloučit určité kategorie lodí, pro než nejsou pravidla této směrnice technicky vhodná nebo ekonomicky možná.

(10) Osobní lodě by měly být rozděleny do různých tříd v závislosti na vzdálenosti od břehu a podmínkách námořních oblastí, v nichž jsou provozovány. Vysokorychlostní osobní plavidla by měla být rozdělena do kategorií podle Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel vypracovaného IMO.

(11) Hlavním vymezujícím rámcem pro bezpečnostní normy by měla být Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (dále jen „úmluva SOLAS z roku 1974“) v platném znění, která obsahuje mezinárodně dohodnuté normy pro osobní lodě a vysokorychlostní osobní plavidla provozující mezinárodní plavbu a také odpovídající rezoluce přijaté IMO a další opatření doplňující a vykládající uvedenou úmluvu.

(12) Různé třídy jak nových, tak i stávajících osobních lodí vyžadují odlišný přístup při stanovení bezpečnostních požadavků, zaručující rovnocennou úroveň bezpečnosti s ohledem na zvláštní potřeby a omezení těchto různých tříd. Je vhodné rozlišovat mezi bezpečnostními požadavky, které se mají dodržovat na nových a na stávajících lodích, neboť zavedení pravidel platných pro nové lodě na stávajících lodích by znamenalo tak rozsáhlé konstrukční úpravy, které by způsobily ekonomickou neživotaschopnost těchto lodí.

(13) Finanční a technické důsledky vyplývající z modernizace stávajících lodí na úrovně stanovené touto směrnicí vyžadují určitá přechodná období.

(14) S ohledem na značné rozdíly v navrhování, stavbě a používání vysokorychlostních osobních plavidel ve srovnání s tradičními osobními loděmi by mělo být pro tato plavidla vyžadováno dodržování zvláštních pravidel.

(15) Zařízení námořních lodí vyhovující ustanovením směrnice Rady 96/98/ES ze dne 20. prosince 1996 o námořním zařízení [1] by nemělo podléhat při instalaci na osobní loď dodatečným zkouškám, protože se na něj již vztahují normy a postupy uvedené směrnice.

(16) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES ze dne 14. dubna 2003 o zvláštních požadavcích na stabilitu osobních lodí typu ro-ro [2] zavedla přísnější požadavky na stabilitu pro osobní plavidla typu ro-ro provozující mezinárodní plavbu do přístavů Společenství a z přístavů Společenství, přičemž toto zpřísněné opatření by mělo být rovněž použito na některé kategorie plavidel tohoto typu provozujících vnitrostátní plavbu za stejných námořních podmínek. Neuplatňování těchto požadavků na stabilitu by mělo být důvodem pro vyřazení lodí typu ro-ro po určitém počtu let provozu. Z hlediska konstrukčních úprav, kterým mohou být stávající osobní lodě typu ro-ro podrobeny s cílem vyhovět zvláštním požadavkům na stabilitu, by tyto požadavky měly být zaváděny po dobu několika let tak, aby byl dotčeným podnikům poskytnut dostatečný čas k jejich splnění. Za tímto účelem by měl být pro stávající lodě stanoven časový rozvrh zavádění těchto úprav. Tento časový rozvrh zavádění by se neměl dotýkat prosazování zvláštních požadavků na stabilitu v námořních oblastech obsažených v přílohách Stockholmské dohody ze dne 28. února 1996.

(17) Je důležité uplatňovat vhodná opatření, aby byl osobám se sníženou pohyblivostí zajištěn bezpečný přístup na osobní lodě a vysokorychlostní osobní plavidla provozující vnitrostátní pravidelnou dopravu v členských státech.

(18) S výhradou kontroly postupem projednávání ve výboru mohou členské státy přijmout další bezpečnostní požadavky, pokud je to odůvodněno místními poměry, dovolit používání rovnocenných norem nebo za určitých provozních podmínek povolit výjimky z této směrnice, nebo za zvlášť nebezpečných okolností přijmout ochranná opatření.

[1] Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 25
[2] Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 22.

(19) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) ([1]), soustředilo úkoly výborů zřízených podle příslušných právních předpisů Společenství o námořní bezpečnosti, zabránění znečištění z lodí a ochraně životních a pracovních podmínek na lodích.

(20) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata postupem podle rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ([2]).

(21) Zejména je třeba zmocnit Komisi k úpravě některých ustanovení této směrnice včetně jejích příloh s přihlédnutím k vývoji na mezinárodní úrovni, a zejména změnám a dodatkům mezinárodních úmluv. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(22) Za účelem dohledu nad účinným prováděním a vymáháním této směrnice by se měly na nových a stávajících osobních lodích a plavidlech uskutečňovat prohlídky. Shoda s touto směrnicí by měla být potvrzena správou státu vlajky nebo jejím jménem.

(23) S cílem zabezpečit plné uplatňování této směrnice by měly členské státy stanovit systém sankcí za porušování vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice a dohlížet na dodržování této směrnice na základě ustanovení vytvořených podle ustanovení směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o státní přístavní inspekci ([3]).

(24) Ustanovení nově zařazená do této směrnice se týkají pouze postupu projednávání ve výborech. Nemusí tudíž být členskými státy provedena.

(25) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení zmíněných směrnic ve vnitrostátním právu a jejich použitelnost uvedených v příloze IV části B,

([1]) Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.
([3]) Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je zavést jednotnou úroveň bezpečnosti lidského života a majetku na nových a stávajících osobních lodích a vysokorychlostních osobních plavidlech, provozují-li tyto lodě a plavidla vnitrostátní plavbu, a stanovit postupy pro projednávání harmonizace pravidel pro osobní lodě, jež provozují mezinárodní plavbu, na mezinárodní úrovni.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

a) „mezinárodními úmluvami“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (dále jen „úmluva SOLAS z roku 1974“) v platném znění a Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1996 s jejich protokoly a změnami a dodatky;

b) „předpisem o stabilitě v nepoškozeném stavu“ „Předpis o stabilitě v nepoškozeném stavu pro všechny typy lodí uváděné v dokumentech IMO“ obsažený v rezoluci IMO A.749 (18) ze dne 4. listopadu 1993 v platném znění;

c) „předpisem pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel“ „Mezinárodní předpis pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel“ obsažený v rezoluci Výboru pro námořní bezpečnost IMO MSC 36 (63) ze dne 20. května 1994 v platném znění;

d) „GMDSS“ Globální námořní tísňový a bezpečnostní systém stanovený v kapitole IV úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění;

e) „osobní lodí“ loď, která přepravuje více než 12 cestujících;

f) „lodí typu ro-ro“ loď přepravující více než 12 cestujících a mající nákladové prostory typu ro-ro nebo prostory zvláštní kategorie vymezené v pravidle II-2/A/2 obsaženém v příloze I;

g) „vysokorychlostním osobním plavidlem“ vysokorychlostní plavidlo vymezené v pravidle 1 kapitoly X úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění, které přepravuje více než 12 cestujících, s výjimkou osobních lodí tříd B, C nebo D, provozujících vnitrostátní plavbu v námořních oblastech, pokud je:

   i) jejich výtlak na hlavní vodorysce menší než 500 m^3 a

   ii) jejich maximální rychlost vymezená v bodě 1.4.30 předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel nižší než 20 uzlů;

h) „novou lodí“ loď, jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stadiu stavby 1. července 1998 nebo později; „podobným stádiem stavby“ stádium, v němž:

i) začíná stavba ztotožnitelná s konkrétním typem lodě nebo

ii) započala montáž lodě za použití nejméně 50 tun nebo 1 % odhadované hmotnosti všech konstrukčních materiálů, podle toho, která hodnota je nižší;

i) „stávající lodí“ loď, která není novou lodí;

j) „stářím“ stáří lodě vyjádřené v počtech roků ode dne jejího dodání;

k) „cestujícím“ každá osoba jiná než:

i) velitel lodi a členové posádky nebo jiné osoby zaměstnané nebo působící na lodi v jakékoli funkci pro potřeby této lodi a

ii) dítě mladší jednoho roku;

l) „délkou lodě“, není-li výslovně stanoveno jinak, 96 % celkové délky na vodorysce při boční výšce nejméně 85 % měřeno od vrchní strany kýlu, nebo délky od přední strany přídě k ose kormidelního pně na této vodorysce, pokud je tato hodnota větší. U plavidel postavených se sklonem kýlu musí být vodoryska, na které se délka měří, souběžná s projektovanou vodoryskou;

m) „výškou přídě“ výška přídě definovaná v pravidle 39 Mezinárodní úmluvy o nákladové značce z roku 1966 jako svislá vzdálenost na přední svislici mezi vodoryskou odpovídající povolenému volnému okraji lodi při letním ponoru a při povoleném konstrukčním náklonu a horní hranou otevřené paluby na boku lodi;

n) „lodí s přepážkovou palubou“ loď s celou palubou vystavenou nepřízni počasí a moři, která má stálé prostředky pro uzávěr všech otvorů v části vystavené nepřízni počasí a pod níž jsou všechny otvory po stranách lodě vybaveny minimálně stálými prostředky vodotěsných uzávěrů;

celá paluba může být vodotěsná nebo rovnocenné konstrukce pozůstávající z paluby, která není vodotěsná, ale je úplně zakrytá vodotěsnou konstrukcí odpovídající pevnosti, aby se zachovala vodotěsná odolnost, a která je vybavená prostředky s vodotěsnými uzávěry;

o) „mezinárodní plavbou“ plavba po moři z přístavu členského státu do přístavu mimo tento členský stát nebo opačně;

p) „vnitrostátní plavbou“ plavba v námořních oblastech z přístavu členského státu do stejného přístavu nebo jiného přístavu tohoto členského státu;

q) „námořní oblastí“ oblast stanovená podle čl. 4 odst. 2;

pro účely uplatňování ustanovení o radiokomunikacích se však použije definice námořní oblasti obsažená v pravidle 2 kapitole IV úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění;

r) „oblastí přístavu“ jakákoli jiná oblast než námořní oblast, jak ji vymezují členské státy, jež dosahuje k nejvzdálenějším trvalým přístavním hrázím, které tvoří součást přístavu, nebo k hranicím vymezeným přírodními zeměpisnými objekty, které chrání ústí řeky nebo podobnou odcloněnou oblast;

s) „útočištěm“ jakákoli přirozeně nebo uměle chráněná oblast, kterou loď nebo plavidlo mohu v podmínkách ohrožujících jejich bezpečnost použít jako útočiště;

t) „správou státu vlajky“ příslušné orgány státu, pod jehož vlajkou je loď nebo plavidlo oprávněno plout;

u) „hostitelským státem“ členský stát, do nebo z jehož přístavu nebo přístavů loď nebo plavidlo plující pod jinou vlajkou, než je vlajka tohoto členského státu, uskutečňuje vnitrostátní plavbu;

v) „uznaným subjektem“ subjekt uznaný v souladu s článkem 4 směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy [1];

w) „mílí“ 1 852 metrů;

x) „významnou výškou vln“ průměrná výška nejvyšší třetiny vln zaznamenaných během určitého období;

y) „osobami se sníženou pohyblivostí“ osoby, které trpí při používání veřejné dopravy zvláštními obtížemi, včetně starších osob, zdravotně postižených osob, osob se smyslovou poruchou a osob na kolečkových křeslech, těhotných žen a osob doprovázejících malé děti.

[1] Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 20.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na následující osobní lodě a plavidla bez ohledu na jejich vlajku, provozují-li vnitrostátní plavbu:

a) nové osobní lodě;

b) stávající osobní lodě o délce nejméně 24 metrů;

c) vysokorychlostní osobní plavidla.

Každý členský stát v postavení hostitelského státu zabezpečí, aby osobní lodě a vysokorychlostní osobní plavidla plující pod vlajkou státu, který není členským státem, plně vyhověly požadavkům této směrnice, než budou moci provozovat vnitrostátní plavbu tohoto členského státu.

2. Tato směrnice se nevztahuje na:

a) tyto osobní lodě:

i) válečné lodě a lodě pro dopravu vojsk,

ii) plavidla nepoháněná mechanickými prostředky,

iii) plavidla postavená z jiného materiálu, než je ocel nebo rovnocenný materiál, na která se nevztahují normy týkající se vysokorychlostních plavidel (rezoluce MSC 36(63)) nebo dynamicky poháněných plavidel (rezoluce A.373 (X)),

iv) dřevěná plavidla primitivní konstrukce,

v) původní historické osobní lodě navržené před rokem 1965 a postavené převážně z původních materiálů nebo jejich napodobeniny,

vi) rekreační jachty, pokud nejsou obsazeny posádkou a nepřepravují pro obchodní účely více než 12 cestujících, nebo

vii) plavidla provozovaná výlučně v oblastech přístavů;

b) tato vysokorychlostní osobní plavidla:

i) válečné lodě a lodě pro dopravu vojsk,

ii) rekreační plavidla, pokud nejsou obsazena posádkou a nepřepravují pro obchodní účely více než 12 cestujících, nebo

iii) plavidla provozovaná výlučně v oblastech přístavů.

Článek 4

Třídy osobních lodí

1. Osobní lodě jsou rozděleny do následujících tříd podle námořních oblastí, v nichž jsou provozovány:

„Třída A“	osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, kromě plavby zajišťované loděmi tříd B, C a D.
„Třída B“	osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, během které není při průměrné výšce přílivu vzdálená nikdy více než 20 mil od pobřežní linie, kam se mohou osoby při ztroskotání dostat.
„Třída C“	osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, během které není při průměrné výšce přílivu vzdálená nikdy více než 15 mil od útočiště ani více než 5 mil od pobřežní linie, kam se mohou osoby při ztroskotání dostat, a to v námořních oblastech, kde je pravděpodobnost významné výšky vln překračující 2,5 metru nižší než 10 % za období jednoho roku při celoročním provozu nebo za konkrétní vymezené období při provozu výlučně v tomto období (např. při letním provozu).
„Třída D“	osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, během které není při průměrné výšce přílivu vzdálená nikdy více než 6 mil od útočiště ani více než 3 míle od pobřežní linie, kam se mohou osoby při ztroskotání dostat, a to v námořních oblastech, kde je pravděpodobnost významné výšky vln překračující 1,5 metru nižší než 10 % za období jednoho roku při celoročním provozu nebo za konkrétní vymezené období při provozu výlučně v tomto období (např. při letním provozu).

2. Každý členský stát

a) zřídí a podle potřeby aktualizuje seznam námořních oblastí spadajících do jeho výsostných vod s vymezením zón, v nichž mohou být lodě jednotlivých tříd v provozu celoročně nebo případně s omezením na určitou část roku podle kritérií uvedených v odstavci 1;

b) zveřejní tento seznam v rámci veřejné databáze přístupné na internetové stránce příslušného námořního orgánu;

c) oznámí Komisi umístění těchto informací a případné změny provedené v seznamu.

3. U vysokorychlostních plavidel se použijí třídy vymezené v kapitole 1 bodech 1.4.10 a 1.4.11 předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel.

Článek 5

Použití

1. Nové i stávající osobní lodě a vysokorychlostní osobní plavidla musí při provozování vnitrostátní plavby vyhovovat odpovídajícím bezpečnostním pravidlům a normám stanoveným v této směrnici.

2. Členské státy na základě této směrnice nebrání v provozování vnitrostátní plavby osobním lodím nebo vysokorychlostním osobním plavidlům, která vyhovují požadavkům této směrnice včetně případných doplňujících požadavků stanovených členským státem v souladu s čl. 9 odst. 1.

Každý členský stát v postavení hostitelského státu uzná osvědčení o bezpečnosti vysokorychlostního plavidla a povolení k provozu vydané jiným členským státem pro vysokorychlostní osobní plavidla provozující vnitrostátní plavbu nebo osvědčení o bezpečnosti osobní lodě uvedené v článku 13 vydané jiným členským státem pro osobní lodě provozující vnitrostátní plavbu.

3. Hostitelský stát může provádět inspekce osobních lodí nebo vysokorychlostních osobních plavidel provozujících vnitrostátní plavbu a prověřovat jejich doklady v souladu se směrnicí 95/21/ES.

4. U veškerého námořního zařízení lodě, které je uvedeno v příloze A.1 směrnice 96/98/ES a vyhovuje jejím ustanovením, se má za to, že vyhovuje této směrnici, bez ohledu na to, zda příloha I této směrnice požaduje, aby zařízení bylo schváleno a bylo podrobeno zkouškám, aby vyhovělo správě státu vlajky.

Článek 6

Bezpečnostní požadavky

1. Pokud jde o nové a stávajících osobní lodě tříd A, B, C a D:

a) stavba a údržba trupu lodě, hlavního a pomocného strojního zařízení, elektrických a automatických zařízení musí vyhovovat normám stanoveným pro klasifikaci podle pravidel uznaného subjektu nebo rovnocenných pravidel uplatňovaných správou podle čl. 14 odst. 2 směrnice 94/57/ES;

b) použije se kapitola IV, včetně změn týkajících se GMDSS z roku 1988, a kapitoly V a VI úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění;

c) pro ustanovení o navigačním zařízení na námořních lodích se použije pravidlo 12, kapitola V úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění. U navigačního zařízení na námořních lodích uvedeného v příloze A bodě 1 směrnice 96/98/ES vyhovujícího ustanovením uvedené směrnice se má za to, že je v souladu s požadavky na schválení typu obsažené v pravidle 12 písm. r) kapitoly V úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění.

2. Pokud jde o nové osobní lodě:

a) obecné požadavky:

i) nové osobní lodě třídy A musí plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění a odpovídajícím zvláštním požadavkům stanoveným v této směrnici. U pravidel, u nichž úmluva SOLAS z roku 1974 v platném znění ponechává výklad na uvážení správy, použije správa státu vlajky výklad obsažený v příloze I této směrnice;

ii) nové osobní lodě tříd B, C a D musí vyhovovat odpovídajícím zvláštním požadavkům stanoveným v této směrnici;

b) požadavky na nákladovou značku:

i) všechny osobní lodě o délce nejméně 24 m musí vyhovovat Mezinárodní úmluvě o nákladové značce z roku 1966;

ii) kritéria zajišťující úroveň bezpečnosti rovnocennou úrovni podle Úmluvy o nákladové značce z roku 1966 se použijí, pokud jde o délku a třídu, u nových osobních lodí o délce menší než 24 m;

iii) bez ohledu na body i) a ii) jsou osobní lodě třídy D osvobozeny od požadavku na minimální výšku přídě stanovenou v Úmluvě o nákladové značce z roku 1966;

iv) nové osobní lodě tříd A, B, C a D musí mít přepážkovou palubu.

3. Pokud jde o stávající osobní lodě:

a) stávající osobní lodě třídy A musí vyhovovat pravidlům pro stávající lodě stanoveným v úmluvě SOLAS z roku 1974 v platném znění a odpovídajícím zvláštním požadavkům stanoveným v této směrnici. U pravidel, u nichž úmluva SOLAS z roku 1974 v platném znění ponechává výklad na uvážení správy, použije správa státu vlajky výklad obsažený v příloze I této směrnice;

b) stávající osobní lodě třídy B musí vyhovovat odpovídajícím zvláštním požadavkům stanoveným v této směrnici;

c) stávající osobní lodě tříd C a D musí vyhovovat odpovídajícím požadavkům stanoveným v této směrnici a v případě záležitostí nezahrnutých do těchto požadavků musí vyhovovat pravidlům správy státu vlajky; taková pravidla musí zajišťovat úroveň bezpečnosti rovnocennou úrovni bezpečnosti podle kapitol II-1 a II-2 přílohy I a přitom přihlížet ke zvláštním místním provozním podmínkám v námořních oblastech, v nichž mohou být lodě této třídy provozovány;

správa státu vlajky musí obdržet souhlas hostitelského státu s těmito pravidly, než budou moci stávající lodě tříd C a D provozovat pravidelnou vnitrostátní plavbu v hostitelském státě.

d) domnívá-li se členský stát, že pravidla vyžadovaná správou hostitelského státu podle písmene c) nejsou přiměřená, oznámí to neprodleně Komisi; Komise přijme opatření nezbytná k rozhodnutí postupem stanoveným v čl. 11 odst. 2;

e) opravy, změny a úpravy většího rozsahu a s tím související úpravy musí vyhovovat požadavkům na nové lodě stanoveným v odst. 2 písm. a); změny uskutečněné na stávající lodi, jejichž jediným záměrem je dosáhnout vyšší schopnosti přežití, nejsou považovány za změny většího rozsahu;

f) písmeno a), pokud úmluva SOLAS z roku 1974 v platném znění nestanoví kratší lhůty, a písmena b) a c), pokud příloha I této směrnice nestanoví kratší lhůty, se nepoužijí na loď, jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stádiu stavby

i) v období před 1. lednem 1940: do 1. července 2006;

ii) od 1. ledna 1940 do 31. prosince 1962: do 1. července 2007;

iii) od 1. ledna 1963 do 31. prosince 1974: do 1. července 2008;

iv) od 1. ledna 1975 do 31. prosince 1984: do 1. července 2009;

v) od 1. ledna 1985 do 1. července 1998: do 1. července 2010.

4. Pokud jde o vysokorychlostní osobní plavidla:

a) vysokorychlostní osobní plavidla postavená 1. ledna 1996 nebo později, nebo na nichž byly k tomuto dni nebo později uskutečněny opravy, změny nebo úpravy většího rozsahu, musí vyhovět požadavkům pravidla X/3 úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění, s výjimkou těch,

i) jejichž kýl byl položen nebo loď byla v podobném stádiu stavby nejpozději 4. června 1998,

ii) dodání a uvedení do provozu se uskutečnilo nejpozději 4. prosince 1998 a

iii) která plně vyhovují požadavkům Předpisu o bezpečnosti pro dynamicky poháněná plavidla (předpis DSC) obsaženého v rezoluci shromáždění IMO A.373(X) ze dne 14. listopadu 1977, ve znění rezoluce Výboru pro námořní bezpečnost (MSC) 37(63) ze dne 19. května 1994;

b) vysokorychlostní osobní plavidla postavená před 1. lednem 1996 vyhovující požadavkům předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel jsou dále v provozu na základě osvědčení podle uvedeného předpisu;

vysokorychlostní osobní plavidla postavená před 1. lednem 1996 nevyhovující požadavkům předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel nesmějí provozovat vnitrostátní plavbu, pokud k 4. červnu 1998 již neprovozovala vnitrostátní plavbu v členském státě, v takovém případě mohou být dále oprávněna provozovat vnitrostátní plavbu v tomto členském státě; tato plavidla musí vyhovět požadavkům předpisu DSC;

c) stavba a údržba vysokorychlostních osobních plavidel a jejich vybavení musí vyhovovat pravidlům pro klasifikaci vysokorychlostního plavidla uznaného subjektu nebo rovnocenným pravidlům uplatňovaným správou v souladu s čl. 14 odst. 2 směrnice 94/57/ES.

Článek 7

Požadavky na stabilitu a vyřazování osobních lodí typu ro-ro

1. Všechny osobní lodě typu ro-ro tříd A, B a C, jejichž kýl byl položen nebo které byly v podobném stádiu stavby dne 1. října 2004 nebo později, musí vyhovovat článkům 6, 8 a 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES.

2. Všechny osobní lodě typu ro-ro tříd A a B, jejichž kýl byl položen nebo které byly v podobném stádiu stavby před 1. říjnem 2004, musí do 1. října 2010 vyhovovat článkům 6, 8 a 9 směrnice 2003/25/ES, pokud nejsou k tomuto dni nebo k pozdějšímu dni, kdy dosáhnou stáří 30 let, vyřazeny, avšak v každém případě nejpozději do 1. října 2015.

Článek 8

Bezpečnostní požadavky pro osoby se sníženou pohyblivostí

1. Členské státy zajistí přijetí vhodných opatření založených, je-li to proveditelné, na obecných zásadách v příloze III s cílem umožnit osobám se sníženou pohyblivostí bezpečný přístup na všechny osobní lodě tříd A, B, C a D a na všechna vysokorychlostní osobní plavidla používané ve veřejné dopravě, jejichž kýl byl položen nebo které byly v podobném stádiu stavby dne 1. října 2004 nebo později.

2. Členské státy spolupracují s organizacemi zastupujícími osoby se sníženou pohyblivostí a konzultují s nimi provádění obecných zásad obsažených v příloze III.

3. Za účelem úpravy osobních lodí tříd A, B, C a D a vysokorychlostních osobních plavidel používaných ve veřejné dopravě, jejichž kýl byl položen nebo která byla v podobném stádiu stavby před 1. říjnem 2004, uplatňují členské státy obecné zásady v příloze III v míře, ve které je to z hospodářského hlediska přiměřené a proveditelné.

Členské státy vypracují svůj akční plán o způsobu, jakým mají být na tyto lodě a plavidla obecné zásady uplatňovány. Sdělí tento plán Komisi do 17. května 2005.

4. Do 17. května 2006 členské státy podají Komisi zprávu o provádění tohoto článku, pokud jde o všechny osobní lodě uvedené v odstavci 1, osobní lodě uvedené v odstavci 3 s osvědčením pro přepravu více než 400 cestujících a všechna vysokorychlostní osobní plavidla.

Článek 9

Dodatečné bezpečnostní požadavky, rovnocenné požadavky, výjimky a ochranná opatření

1. Domnívá-li se členský stát nebo skupina členských států, že použitelné bezpečnostní požadavky by měly být za určitých situací kvůli zvláštním místním podmínkám zpřísněny a prokáže-li takovou nutnost, může přijmout opatření pro zpřísnění bezpečnostních požadavků postupem podle odstavce 4.

2. Členský stát může postupem podle odstavce 4 přijmout opatření připouštějící rovnocenné požadavky namísto pravidel obsažených v příloze I, pokud jsou alespoň tak účinné jako uvedená pravidla.

3. Nesníží-li se úroveň bezpečnosti, může členský stát postupem podle odstavce 4 přijmout opatření, aby byla plavidla osvobozena od některých zvláštních požadavků této směrnice ve vnitrostátní plavbě uskutečňované v tomto státě, včetně jeho oblastí ostrovního moře chráněných před vlivy otevřeného moře, za určitých provozních podmínek plavby, jako je menší významná výška vln, omezené období roku, plavba pouze za denního světla nebo za vhodných klimatických nebo povětrnostních podmínek, omezené trvání cesty nebo blízkost záchranných služeb.

4. Členský stát, který využije odstavce 1, 2 nebo 3, postupuje v souladu s druhým až šestým pododstavcem tohoto odstavce.

Tento členský stát oznámí Komisi opatření, které zamýšlí přijmout, včetně údajů nutných k potvrzení, že bezpečnost je zachována na dostatečné úrovni.

Je-li do šesti měsíců od oznámení rozhodnuto postupem stanoveným v čl. 11 odst. 2, že navržená opatření nejsou odůvodněná, je uvedený členský stát vyzván, aby navržená opatření změnil nebo je nepřijal.

Přijatá opatření musí být vymezena v odpovídajících vnitrostátních právních předpisech a sdělena Komisi, která informuje ostatní členské státy o jejich podrobnostech.

Všechna tato opatření se uplatňují na všechny osobní lodě stejné třídy nebo plavidla provozovaná za stejných stanovených podmínek bez rozlišování na základě vlajky, státní příslušnosti nebo místa usazení provozovatele.

Opatření uvedená v odstavci 3 se použijí, pouze pokud je loď nebo plavidlo provozováno za stanovených podmínek.

5. Domnívá-li se členský stát, že osobní loď nebo plavidlo provozující vnitrostátní plavbu v tomto státě sice vyhovuje této směrnici, ale vytváří riziko vážného ohrožení bezpečnosti života nebo majetku nebo životního prostředí, může provoz této lodě nebo plavidla pozastavit nebo mohou být nařízena další opatření pro bezpečnost do doby, než je toto nebezpečí odstraněno.

V tom případě se použije tento postup:

a) členský stát neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o svém rozhodnutí a řádně je odůvodní;

b) Komise prošetří, zda je pozastavení provozu nebo jiné opatření oprávněné z důvodu vážného ohrožení bezpečnosti a životního prostředí;

c) postupem stanoveným v čl. 11 odst. 2 se rozhodne, zda je rozhodnutí členského státu pozastavit provoz této lodě nebo plavidla nebo uložení dalších opatření odůvodněné vážným ohrožením bezpečnosti života nebo majetku nebo životního prostředí či nikoliv, a jestliže je pozastavení nebo opatření neodůvodněné, je dotyčný členský stát vyzván, aby odvolal toto pozastavení provozu nebo opatření.

Článek 10

Úpravy

1. Následující ustanovení mohou být upravena s cílem zohlednit vývoj na mezinárodní úrovni a zejména v IMO:

a) definice v čl. 2 písm. a), b), c) d) a v)

b) ustanovení týkající se postupu a pokynů pro prohlídky uvedené v článku 12;

c) ustanovení o úmluvě SOLAS z roku 1974 v platném znění a předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel, včetně jejich následných změn, uvedená v čl. 4 odst. 3, 6 odst. 4, 12 odst. 3 a 13 odst. 3;

d) zvláštní odkazy na mezinárodní úmluvy a rezoluce IMO obsažené v čl. 2 písm. g), m) a q), čl. 3 odst. 2 písm. a), čl. 6 odst. 1 písm. b) a c), čl. 6 odst. 2 písm. b) a čl. 13 odst. 3.

2. Přílohy mohou být změněny tak, aby

a) pro účely této směrnice zahrnuly změny provedené v mezinárodních úmluvách;

b) s ohledem na zkušenosti zdokonalily technické požadavky.

3. Opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 tohoto článku, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 11 odst. 3.

4. Změny mezinárodních právních nástrojů uvedených v článku 2 této směrnice mohou být vyjmuty z oblasti působnosti této směrnice na základě článku 5 nařízení (ES) č. 2099/2002.

Článek 11

Výbor

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) zřízený článkem 3 nařízení (ES) č. 2099/2002.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je dva měsíce.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 12

Prohlídky

1. Každá nová osobní loď podléhá prohlídkám vykonávaným správou státu vlajky uvedeným v písmenech a), b) a c):

a) prohlídka před uvedením lodě do provozu;

b) pravidelná prohlídka jednou za 12 měsíců; a

c) další prohlídky podle potřeby.

2. Každá stávající osobní loď podléhá prohlídkám vykonávaným správou státu vlajky uvedeným v písmenech a), b) a c):

a) počáteční prohlídka před uvedením lodě do provozu ve vnitrostátní plavbě v hostitelském státě, u stávajících lodí provozujících vnitrostátní plavbu v členském státě, pod jehož vlajkou jsou oprávněny plout;

b) pravidelná prohlídka jednou za 12 měsíců; a

c) další prohlídky podle potřeby.

3. Každé vysokorychlostní osobní plavidlo, které musí podle čl. 6 odst. 4 této směrnice vyhovět požadavkům předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel, podléhá prohlídkám vykonávaným správou státu vlajky vyžadovaným v uvedeném předpisu.

Vysokorychlostní osobní plavidlo, které musí podle čl. 6 odst. 4 této směrnice vyhovět požadavkům předpisu DSC, podléhá prohlídkám vykonávaným správou státu vlajky vyžadovaným v předpisu DSC.

4. U prohlídek se dodržují odpovídající postupy a pokyny pro prohlídky za účelem vydání osvědčení o bezpečnosti osobní lodě uvedeného v rezoluci IMO A.746(18) ze dne 4. listopadu 1993 o pokynech pro prohlídky podle harmonizovaného systému prohlídek a vydávání osvědčení, nebo postupy umožňující dosažení stejného cíle.

5. Prohlídky uvedené v odstavcích 1, 2 a 3 vykonávají výlučně inspektoři správy státu vlajky, uznaného subjektu nebo členského státu pověřeného státem vlajky vykonávat prohlídky s cílem zabezpečit, aby byly dodrženy všechny použitelné požadavky této směrnice.

Článek 13

Osvědčení

1. Všechny nové a stávající osobní lodě musí mít osvědčení o bezpečnosti osobní lodě v souladu s touto směrnicí. Osvědčení se vystavuje podle vzoru stanoveného v příloze II. Toto osvědčení vydává správa státu vlajky po provedení počáteční prohlídky podle čl. 12 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. a).

2. Osvědčení o bezpečnosti osobní lodě se vydává na dobu nejdéle 12 měsíců. Správa státu vlajky může prodloužit dobu platnosti osvědčení až o jeden měsíc ode dne, kdy končí platnost uvedená v osvědčení. V případě prodloužení začíná nová doba platnosti osvědčení uplynutím doby platnosti stávajícího osvědčení před jeho prodloužením.

Nové osvědčení o bezpečnosti osobní lodě se vydává po vykonání pravidelné prohlídky podle čl. 12 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. b).

3. U vysokorychlostních osobních plavidel vyhovujících požadavkům předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel vydává osvědčení o bezpečnosti vysokorychlostního plavidla a povolení k provozu vysokorychlostního plavidla správa státu vlajky v souladu s předpisem pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel.

U vysokorychlostních osobních plavidel vyhovujících požadavkům předpisu DSC vydává správa státu vlajky v souladu s předpisem DSC osvědčení DSC o bezpečnosti konstrukce a zařízení a povolení DSC k provozu vysokorychlostního plavidla.

Před vydáním povolení k provozu pro vysokorychlostní osobní plavidla ve vnitrostátní plavbě hostitelského státu dohodne správa státu vlajky s hostitelským státem všechny provozní podmínky spojené s provozem plavidla v hostitelském státě. Správa státu vlajky uvede všechny tyto podmínky v povolení k provozu.

4. Výjimky udělené lodím nebo plavidlu podle čl. 9 odst. 3 se zaznamenají do osvědčení lodi nebo plavidla.

Článek 14

Pravidla úmluvy SOLAS z roku 1974

1. Co se týče osobních lodí provozujících mezinárodní plavbu, Společenství předloží organizaci IMO žádosti, aby:

a) urychlila práce probíhající v IMO na revizi pravidel kapitoly II-1, II-2 a III úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění obsahujících otázky ponechané na uvážení správ, zpracovala jednotný výklad těchto pravidel a přijala k nim odpovídající změny a dodatky; a

b) přijala opatření pro závazné uplatňování zásad obsažených v oběžníku Výboru pro námořní bezpečnost (MSC) č. 606 o souhlasu přístavních států s výjimkami udělenými na základě úmluvy SOLAS.

2. Žádosti uvedené v odstavci 1 podá předsednictví Rady a Komise na základě harmonizovaných pravidel uvedených v příloze I.

Každý členský stát vyvine co největší úsilí s cílem zajistit, aby IMO urychleně vypracovala uvedená pravidla a opatření.

Článek 15

Sankce

Členské státy přijmou pravidla pro sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění, aby byly tyto sankce uplatňovány. Takto stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 16

Oznamování

Členské státy neprodleně sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijaly v oblasti působnosti této směrnice. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

Článek 17

Zrušení

Směrnice 98/18/ES ve znění směrnic uvedených v příloze IV části A se zrušuje, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení uvedených směrnic ve vnitrostátním právu a jejich použitelnost stanovených v příloze IV části B.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze V.

Článek 18

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 19

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 6. května 2009.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda*
H.-G. PÖTTERING	J. KOHOUT

PŘÍLOHA I

BEZPEČNOSTNÍ POŽADAVKY PRO NOVÉ A STÁVAJÍCÍ OSOBNÍ LODĚ VE VNITROSTÁTNÍ PLAVBĚ

Obsah

KAPITOLA I — VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

KAPITOLA II-1 — KONSTRUKCE — DĚLENÍ LODI NA ÚSEKY A STABILITA, STROJNÍ A ELEKTRICKÁ ZAŘÍZENÍ

ČÁST A – VŠEOBECNĚ

1. Definice vztahující se k části B (pravidlo 2)
2. Definice vztahující se k částem C, D a E (pravidlo 3)

ČÁST B — STABILITA V NEPOŠKOZENÉM STAVU, DĚLENÍ LODI NA ÚSEKY A STABILITA V POŠKOZENÉM STAVU

1. Rezoluce A.749 o stabilitě v nepoškozeném stavu (18)
2. Vodotěsné dělení
3. Zaplavitelná délka (pravidlo 4)
4. Přípustná délka oddílů (pravidlo 6)
5. Zaplavitelnost (pravidlo 5)
6. Faktor dělení
7. Zvláštní požadavky na dělení lodě (pravidlo 7)
8. Stabilita při poškození (pravidlo 8)

8-1. Stabilita osobních lodí typu ro-ro při poškození (pravidlo 8-1)

8-2. Zvláštní požadavky na osobní lodě typu ro-ro pro přepravu nejméně 400 cestujících (pravidlo 8-2)

8-3. Zvláštní požadavky na osobní lodě, jiné než osobní lodě typu ro-ro, pro přepravu nejméně 400 cestujících

9. Přepážky kolizního prostoru a prostoru strojovny (pravidlo 10)
10. Dvojitá dna (pravidlo 12)
11. Určení, značení a zaznamenávání vodorysek dělení (pravidlo 13)
12. Konstrukce a počáteční zkoušky vodotěsných přepážek atd. (pravidlo 14)
13. Otvory ve vodotěsných přepážkách (pravidlo 15)
14. Lodě pro přepravu nákladních vozidel a doprovázejících pracovníků (pravidlo 16)
15. Otvory v obšívce pod ponorovou mezí (pravidlo 17)
16. Vodotěsnost osobních lodí nad ponorovou mezí (pravidlo 20)
17. Uzávěr dveří pro nakládání lodního nákladu (pravidlo 20-1)

17-1. Vodotěsnost od paluby ro-ro (přepážková paluba) po prostory pod ní (pravidlo 20-2)

17-2. Přístup k palubám typu ro-ro (pravidlo 20-3)

17-3. Uzávěr přepážek na palubě typu ro-ro (pravidlo 20-4)

18. Údaje o stabilitě lodě (pravidlo 22)

19. Havarijní plány (pravidlo 23)

20. Celistvost trupu a nástavby, předcházení poškození a jeho kontrola (pravidlo 23-2)

21. Značení, pravidelná cvičení a prohlídky vodotěsných dveří atd. (pravidlo 24)

22. Záznamy v lodním deníku (pravidlo 25)

23. Zdvihací plošiny a rampy

24. Zábradlí

ČÁST C — STROJNÍ ZAŘÍZENÍ

1. Všeobecně (pravidlo 26)

2. Spalovací motory (pravidlo 27)

3. Uspořádání stokových čerpadel (pravidlo 21)

4. Počet a typ stokových čerpadel (pravidlo 21)

5. Prostředky pro zpětný chod (pravidlo 28)

6. Kormidelní zařízení (pravidlo 29)

7. Doplňující požadavky na elektrické a elektrohydraulické kormidelní zařízení (pravidlo 30)

8. Větrací systémy ve strojovnách (pravidlo 35)

9. Spojení mezi velitelským můstkem a strojovnou (pravidlo 37)

10. Poplachová signalizace pro strojníky (pravidlo 38)

11. Umístění nouzových zařízení (pravidlo 39)

12. Ovládání strojního zařízení (pravidlo 31)

13. Systémy parního potrubí (pravidlo 33)

14. Systémy tlakového vzduchu (pravidlo 34)

15. Ochrana proti hluku (pravidlo 36)

16. Výtahy

ČÁST D — ELEKTRICKÁ ZAŘÍZENÍ

1. Všeobecně (pravidlo 40)

2. Hlavní zdroj elektrické energie a osvětlení (pravidlo 41)

3. Nouzový zdroj elektrické energie (pravidlo 42)

4. Doplňkové nouzové osvětlení pro lodě typu ro-ro (pravidlo 42-1)

5. Prevence proti zasažení elektrickým proudem, požáru a jiným nebezpečím elektrického původu (pravidlo 45)

ČÁST E — DOPLŇUJÍCÍ POŽADAVKY NA STROJOVNY BEZ TRVALÉ OBSLUHY

Zvláštní posouzení (pravidlo 54)

1. Všeobecně (pravidlo 46)

2. Protipožární ochrana (pravidlo 47)

3. Ochrana před zaplavením (pravidlo 48)

4. Ovládání pohonu lodě z velitelského můstku (pravidlo 49)

5. Komunikace (pravidlo 50)

6. Poplašný systém (pravidlo 51)

7. Bezpečnostní systémy (pravidlo 52)

8. Zvláštní požadavky na strojní zařízení, kotle a elektrická zařízení (pravidlo 53)

9. Automatický řídicí a poplašný systém (pravidlo 53.4)

KAPITOLA II-2 — PROTIPOŽÁRNÍ OCHRANA, DETEKCE POŽÁRU A HAŠENÍ POŽÁRU

ČÁST A — VŠEOBECNĚ

1. Základní zásady (pravidlo 2)

2. Definice (pravidlo 3)

3. Požární čerpadla, požární systém, hydranty, hadice a proudnice (pravidlo 4)

4. Stabilní hasicí systémy (pravidla 5 + 8 + 9 + 10)

5. Přenosné hasicí přístroje (pravidlo 6)

6. Hasicí zařízení ve strojovnách (pravidlo 7)

7. Zvláštní uspořádání ve strojovnách (pravidlo 11)

8. Automatické postřikovací systémy, systémy detekce požáru a požárního poplachu (pravidlo 12)

9. Stabilní systémy požární detekce a požárního poplachu (pravidlo 13)

10. Opatření pro naftové palivo, mazací olej a jiné hořlavé oleje (pravidlo 15)

11. Výstroj hasičů (pravidlo 17)

12. Různá ustanovení (pravidlo 18)

13. Protipožární plány (pravidlo 20)

14. Provozní pohotovost a údržba

15. Pokyny, školení na plavidle a cvičení

16. Operace

ČÁST B — PROTIPOŽÁRNÍ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

1. Způsob konstrukce (pravidlo 23)

2. Hlavní vertikální a horizontální požární úseky (pravidlo 24)

3. Přepážky v hlavní vertikální zóně (pravidlo 25)

4. Protipožární odolnost přepážek a palub na nových lodích pro přepravu více než 36 cestujících (pravidlo 26)

5. Protipožární odolnost přepážek a palub na nových lodích pro přepravu nejvíce 36 cestujících a na stávajících lodích třídy B pro přepravu více než 36 cestujících (pravidlo 27)

6. Únikové cesty (pravidlo 28)

6-1. Únikové cesty na osobních lodích typu ro-ro (pravidlo 28-1)

7. Průniky a otvory v mezistěnách tříd A a B (pravidla 30, 31)

8. Ochrana schodišť a výtahů v obytných a obslužných prostorách (pravidlo 29)

9. Větrací systémy (pravidlo 32)

10. Okna a kruhová lodní okna (pravidlo 33)

11. Omezené používání hořlavého materiálu (pravidlo 34)

12. Podrobnosti konstrukce (pravidlo 35)

13. Stabilní systémy detekce požáru a požárního poplachu a automatický systém postřikování, detekce požáru a požárního poplachu (pravidlo 14) (pravidlo 36)

14. Ochrana prostor zvláštní kategorie (pravidlo 37)

15. Požární hlídky, systémy detekce požáru, požárního poplachu a místního rozhlasu (pravidlo 40)

16. Modernizace stávajících lodí třídy B pro přepravu více než 36 cestujících (pravidlo 41-1)

17. Zvláštní požadavky na lodě pro přepravu nebezpečného nákladu (pravidlo 41)

18. Zvláštní požadavky na přistávání vrtulníků

KAPITOLA III — ZÁCHRANNÉ PROSTŘEDKY

1. Definice (pravidlo 3)

2. Komunikace, záchranná plavidla a záchranné čluny, osobní záchranné prostředky (pravidla 6 + 7 + 18 + 21 + 22)

3. Nouzový poplach, návody k obsluze, příručka pro výcvik, shromažďovací seznamy a pokyny pro stav nouze (pravidla 6 + 8 + 9 + 19 + 20)

4. Obsazení záchranných plavidel a dozor (pravidlo 10)

5. Opatření pro shromáždění a nalodění do záchranných plavidel (pravidla 11 + 23 + 25)

5-1. Požadavky na osobní lodě typu ro-ro (pravidlo 26)

5-2. Plochy pro přistání vrtulníků a pro odvoz vrtulníkem (pravidlo 28)

5-3. Pomocný systém rozhodování pro velitele lodí (pravidlo 29)

6. Spouštěcí stanoviště (pravidlo 12)

7. Uložení záchranných plavidel (pravidla 13 + 24)

8. Uložení záchranářských člunů (pravidlo 14)

8a. Uložení systémů evakuace z lodě (pravidlo 15)

9. Zařízení pro spouštění a zpětné vytahování záchranných plavidel (pravidlo 16)

10. Zařízení pro naloďování a zpětné vytahování záchranářských člunů (pravidlo 17)

11. Pokyny pro stav nouze (pravidlo 19)

12. Pracovní pohotovost, údržba a prohlídky (pravidlo 20)

13. Výcvik a cvičení v opuštění lodě (pravidlo 19 + pravidlo 30)

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Kde je to výslovně stanoveno, používají se pravidla této přílohy na nové a stávající osobní lodě tříd A, B, C a D provozované ve vnitrostátní plavbě.

Nové lodě tříd B, C a D o délce méně než 24 metrů musí vyhovovat požadavkům pravidel II-1/B/2 až II-1/B/8 a II-1/B/10 stanoveným v této příloze, pokud správa státu vlajky, pod jehož vlajkou má loď právo plout, nezajistí, aby odpovídaly vnitrostátním pravidlům státu vlajky a aby tato pravidla zaručovala rovnocennou úroveň bezpečnosti.

Pokud se pravidla stanovená v této příloze nevztahují na nové lodě o délce méně než 24 metrů, zajistí správa státu vlajky, aby provádění vnitrostátních pravidel zajistilo pro tyto lodě rovnocennou úroveň bezpečnosti.

Stávající lodě tříd C a D nemusejí vyhovět pravidlům kapitoly II-1 a II-2 této přílohy, pokud správa státu vlajky, pod jehož vlajkou má loď právo plout, zajistí, aby odpovídaly vnitrostátním pravidlům státu vlajky a aby tato pravidla zaručovala rovnocennou úroveň bezpečnosti.

Pokud se v této příloze vyžaduje uplatňování rezoluce IMO pro stávající lodě, nemusejí lodě postavené do dvou let ode dne přijetí dané rezoluce Mezinárodní námořní organizací odpovídat dané rezoluci za předpokladu, že jsou v souladu s případnou předchozí platnou rezolucí (rezolucemi).

Opravami, změnami nebo úpravami „většího rozsahu“ se například rozumí:

— každá změna, která podstatně mění rozměry lodě,

příklad: prodloužení přidáním nového hlavního žebra,

— každá změna, která podstatně mění počet cestujících přepravovaných na lodi,

příklad: paluba se změní na obytné prostory pro cestující,

— každá změna, která podstatně zvýší životnost lodě,

příklad: modernizace obytných prostor pro cestující na celé jedné palubě.

Označení „(pravidlo…)“, které je uvedeno za několika názvy pravidel v této příloze se týká pravidel úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění, z nichž vycházejí pravidla stanovená v této příloze.

KAPITOLA II-1

KONSTRUKCE — DĚLENÍ LODI NA ÚSEKY A STABILITA, STROJNÍ A ELEKTRICKÁ ZAŘÍZENÍ

ČÁST A

VŠEOBECNĚ

1 **Definice vztahující se k části B (pravidlo 2)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 .1 *Vodoryskou dělení* se rozumí vodoryska, která se používá k určení dělení lodě.

.2 *Nejnižší vodoryskou dělení* se rozumí vodoryska odpovídající největšímu ponoru plavidla, které připouštějí příslušné požadavky na dělení.

.2 *Délkou lodě* se rozumí délka měřená mezi svislicemi branými na vnějších koncích nejnižší vodorysky dělení.

.3 *Šířkou lodě* se rozumí maximální šířka mezi vnějšími hranami žeber, měřená na nejnižší vodorysce dělení nebo pod ní.

.4 *Ponorem* se rozumí svislá vzdálenost měřená uprostřed lodě od vnitřní základní čáry do nejnižší vodorysky dělení.

.5 *Nosností* se rozumí rozdíl v tunách mezi výtlakem lodě ve vodě o měrné hmotnosti 1,025 při ponoru k nákladní vodorysce odpovídající určenému letnímu volnému boku a hmotností prázdné lodě.

.6 *Hmotností prázdné lodi* se rozumí výtlak lodě v tunách bez nákladu, pohonných hmot, mazacích olejů, balastové vody, pitné vody a napájecí vody v nádržích, zásob určených ke spotřebě a bez cestujících a posádky a jejich majetku.

.7 *Přepážkovou palubou* se rozumí nejhořejší paluba, na které jsou upevněny příčné vodotěsné přepážky.

.8 *Ponorovou mezí* se rozumí čára vedená minimálně 76 mm pod horní hranou přepážkové paluby na boku lodě.

.9 *Zaplavitelností* prostoru se rozumí procento prostoru, které může být zaplaveno vodou. Objem prostoru, který překračuje ponorovou mez, se měří jen do výše této hranice.

.10 *Prostorem strojovny* se rozumí prostor od vnitřní základní čáry k ponorové mezi a mezi vnějšími příčnými vodotěsnými přepážkami ohraničujícími prostor, kde se nachází hlavní a pomocné hnací strojní zařízení a kotle sloužící potřebám pohonu.

.11 *Prostory pro cestující* se rozumí prostory, kde jsou ubytováni a které používají cestující, kromě místností pro zavazadla, zásoby, potraviny a poštu.

.12 *Vodotěsností konstrukce* se rozumí, že voda pod hydrostatickým tlakem nemůže proniknout jakýmkoli směrem konstrukcí a to jak v nepoškozeném stavu, tak i při poškození konstrukce.

.13 *Odolností vůči povětrnostním vlivům* se rozumí, že voda nepronikne do lodě za jakýchkoli podmínek na moři.

.14 *Lodí typu ro-ro* se rozumí osobní loď s prostorem pro náklad typu ro-ro nebo prostory zvláštní kategorie podle definice v pravidle II-2/A/2.

2 **Definice vztahující se k částem C, D a E (pravidlo 3)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 .1 *Ovládacím systémem kormidelního zařízení* se rozumí zařízení, kterým se přenášejí povely z velitelského můstku na hnací jednotky kormidelního zařízení. Ovládací systém kormidelního zařízení zahrnuje vysílače, ovládače, hydraulická čerpadla a jejich motory, regulátory motorů, potrubí a kabely.

.2 *Hlavním kormidelním zařízením* se rozumí vlastní stroj, ovládač kormidla, hnací jednotky kormidelního stroje, přichází-li to v úvahu, a přídavné zařízení a prostředky přenosu točivého momentu na kormidelní peň (např. kormidelní páka nebo kvadrant), nutné pro pohyb kormidla za účelem řízení lodě za normálních provozních podmínek.

.2 *Hnací jednotkou kormidelního zařízení* se rozumí:

.1 v případě elektrického kormidelního zařízení elektrický motor a jeho elektrické vybavení;

.2 v případě elektrohydraulického kormidelního zařízení elektrický motor a jeho elektrické vybavení a připojené čerpadlo;

.3 v případě jiného hydraulického kormidelního zařízení hnací motor a připojené čerpadlo.

.3 *Pomocným kormidelním zařízením* se rozumí zařízení kromě jakékoli části hlavního kormidelního zařízení potřebné k řízení lodě v případě závady na hlavním kormidelním zařízení ale bez kormidelní páky nebo kvadrantu nebo komponentů sloužících stejnému účelu.

.4 *Normálním provozním a obyvatelným stavem* se rozumí takový stav, ve kterém loď jako celek, strojní zařízení, technické vybavení, hlavní a pomocné prostředky zajišťující pohon, schopnost kormidlovat, bezpečná navigace, ochrana proti ohni a proti zaplavení, vnitřní a vnější spojení a signály, prostředky k opuštění lodi a vrátky záchranných člunů, jakož i podmínky pohodlného ubytování jsou v pořádku a fungují normálně.

.5 *Stavem nouze* se rozumí stav, za kterého zařízení potřebná pro normální provoz a obyvatelnost nejsou v provozuschopném stavu pro závadu na hlavním zdroji elektrické energie.

.6 *Hlavním zdrojem elektrické energie* se rozumí zdroj určený k napájení hlavního rozvaděče elektrickou energií, rozváděnou do všech zařízení potřebných k udržování lodě v normálním provozním a obyvatelném stavu.

.7 *Poruchovým stavem lodě* se rozumí stav, v němž hlavní pohonné stroje, kotle a pomocná zařízení nefungují z důvodu výpadku energie.

.8 *Hlavní generátorovou stanicí* se rozumí prostor, v němž se nachází hlavní zdroj elektrické energie.

.9 *Hlavním rozvaděčem* se rozumí rozvaděč, který je přímo napájen z hlavního zdroje elektrické energie a je určen k rozvodu elektrické energie do lodních zařízení.

.10 *Nouzovým rozvaděčem* se rozumí rozvaděč, který v případě poruchy hlavního zdroje elektrické energie je napájen přímo z nouzového zdroje elektrické energie nebo přechodného nouzového zdroje elektrické energie a je určen k rozvodu elektrické energie do nouzových zařízení.

.11 *Nouzovým zdrojem elektrické energie* se rozumí zdroj elektrické energie určený k napájení nouzového rozvaděče v případě poruchy hlavního zdroje elektrické energie.

.12 *Nejvyšší provozní rychlostí vpřed* se rozumí nejvyšší návrhová rychlost, kterou je loď v plavbě na moři schopná udržet při největším ponoru.

.13 *Nejvyšší rychlostí vzad* se rozumí rychlost, kterou může loď dosáhnout s největším navrhovaným výkonem strojů při pohybu vzad při největším ponoru.

.14a) *Prostory strojovny* se rozumí všechny prostory strojovny kategorie A a všechny další prostory, kde jsou umístěna pohonná zařízení, kotle, palivové jednotky, parní stroje a spalovací motory, generátory a hlavní elektrická zařízení, zařízení pro plnění olejem, chladící, stabilizační, větrací a klimatizační zařízení a podobné prostory a šachty vedoucí k nim.

.14b) *Prostory strojovny kategorie A* se rozumí takové prostory a šachty k nim, kde jsou umístěny:

.1 spalovací motory sloužící k hlavnímu pohonu, nebo

.2 spalovací motory určené k jinému účelu než hlavnímu pohonu o celkovém výkonu nejméně 375 kW; nebo

.3 každý kotel vytápěný naftou nebo palivová jednotka.

.15 *Strojním pohonem systému řízení* se rozumí hydraulické zařízení dodávající energii pro otáčení kormidelním pněm a sestávající z hnací jednotky nebo hnacích jednotek kormidelního zařízení, včetně přívodního potrubí a armatur a ovladače kormidla. Strojní pohon systému řízení může mít společné mechanické komponenty, tj. kormidelní páku nebo kvadrant a kormidelní peň nebo komponenty sloužící stejnému účelu.

.16 *Řídící stanicí* se rozumí prostory, v nichž jsou umístěna lodní radia nebo hlavní navigační zařízení, nouzový zdroj energie nebo kde jsou soustředěna detekční a ovládací zařízení protipožárního systému.

ČÁST B

STABILITA V NEPOŠKOZENÉM STAVU, DĚLENÍ LODI NA ÚSEKY A STABILITA V POŠKOZENÉM STAVU

1 **Rezoluce A.749 o stabilitě v nepoškozeném stavu (18)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 M:

Nové lodě o délce nejméně 24 m všech tříd musí vyhovovat odpovídajícím pravidlům o stabilitě v nepoškozeném stavu pro osobní lodě, který dne 4. listopadu 1993 přijalo na 18. zasedání shromáždění IMO v rezoluci A.749(18).

Jestliže členské státy považují uplatnění kritéria bouřlivého větru a kolébání stanoveného v rezoluci IMO A.749(18) za nevhodné, lze použít alternativní přístup zajišťující uspokojivou stabilitu. Ten by měl být podložen důkazy zaslanými Komisi, která potvrdí, že bylo dosaženo odpovídající úrovně bezpečnosti.

STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD A A B O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ:

Všechny stávající lodě tříd A a B musí za všech podmínek zatížení vyhovět následujícím kritériím stability s příslušnými úpravami vlivu volné hladiny kapalných látek v nádržích v souladu s předpoklady odstavce 3.3 rezoluce IMO A.749 (18), nebo rovnocenným:

a) Plocha pod křivkou ramene stability (křivka GZ) nesmí být menší než:

   i) 0,055 metr-radiánů až do 30 % náklonu plavidla;

   ii) 0,09 metr-radiánů do 40 % náklonu plavidla nebo úhlu zaplavení, tj. náklonu plavidla, při němž by spodní hrany všech otvorů v lodním trupu, nástavbách nebo palubních přístřešcích, které nelze vodotěsně uzavřít, byly ponořeny, kdyby byl tento úhel menší než 40 %;

   iii) 0,03 metr-radiánů při náklonu mezi 30 % a 40 % nebo mezi 30 % a úhlem zaplavení, je-li tento úhel menší než 40 %.

b) Rameno stability GZ musí být nejméně 0,20 metru při náklonu plavidla na 30 % nebo více.

c) Maximální rameno stability GZ se vyskytuje u úhlu náklonu pokud možno převyšujícího 30 %, ale ne menšího než 25 %.

d) Počáteční příčná metacentrická výška nesmí být menší než 0,15 metru.

Podmínky zatížení, které je nutné vzít v úvahu, aby se ověřila shoda s výše uvedenými podmínkami stability, musí zahrnovat alespoň podmínky uvedené v odstavci 3.5.1.1 rezoluce IMO A.749 (18).

Všechny stávající lodě tříd A a B o délce nejméně 24 metrů musí rovněž vyhovět doplňujícím kritériím stanoveným v rezoluci IMO A.749 (18), odstavec 3.1.2.6 (doplňková kritéria pro osobní lodě) a odstavec 3.2 (kritérium bouřlivého větru a kolébání).

Jestliže členské státy považují uplatnění kritéria bouřlivého větru a kolébání stanoveného v rezoluci IMO A.749 (18) za nevhodné, lze použít alternativní přístup zajišťující uspokojivou stabilitu. Ten by měl být podložen důkazy zaslanými Komisi, která potvrdí, že bylo dosaženo odpovídající úrovně bezpečnosti.

2 **Vodotěsné dělení**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Každá loď musí být rozdělena přepážkami na vodotěsné oddíly, které musí být vodotěsné až do přepážkové paluby a jejichž maximální délka se vypočítá podle zvláštních požadavků stanovených níže.

Namísto těchto požadavků lze uplatnit pravidlo o dělení a stabilitě osobních lodí jako rovnocenné části B kapitoly II Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1960, jak je uvedena v rezoluci IMO A.265 (VIII), je-li použita jako celek.

Každá další část vnitřní konstrukce, která ovlivňuje dělení lodě, musí být vodotěsná.

3 **Zaplavitelná délka (pravidlo 4)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Zaplavitelná délka v daném bodě je největší část délky lodě, jejíž střed se nachází v tomto bodu, která může být zaplavena za předpokladu níže uvedené zaplavitelnosti, aniž by se loď ponořila pod ponorovou mez.

.2 V případě, že loď nemá průběžnou přepážkovou palubu, lze zaplavitelnou délku v každém bodě stanovit podle předpokládané průběžné ponorové meze, jejíž žádný bod neleží níž než 76 mm pod horní hranou paluby na boku lodě, kde jsou vodotěsně spojeny přepážky a obšívka.

.3 Je-li část předpokládané ponorové meze značně pod palubou, k níž vedou přepážky, může správa státu vlajky povolit omezené zmírnění ve vodotěsnosti u těch částí přepážek, které jsou nad ponorovou mezí a bezprostředně pod vyšší palubou.

4 **Přípustná délka oddílů (pravidlo 6)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Nejvyšší přípustná délka oddílu, jejíž střed leží v nějakém bodu délky lodě, se vypočítává vynásobením zaplavitelné délky příslušným koeficientem nazývaným faktor dělení.

5 **Zaplavitelnost (pravidlo 5)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Určité předpoklady uvedené v pravidle 3 se týkají zaplavitelnosti prostoru pod ponorovou mezí.

Při stanovení zaplavitelné délky se vychází z předpokládané průměrné zaplavitelnosti prostoru pod ponorovou mezí uvedené v tabulce pravidla 8.3.

6 **Faktor dělení**

Faktor dělení musí mít tuto hodnotu:

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ OSOBNÍ LODĚ RO-RO TŘÍDY B:

1,0 při počtu osob, které je loď oprávněna přepravovat, menším než 400, a

0,5 při počtu cestujících, které je loď oprávněna přepravovat, nejméně 400.

Stávající osobní lodě ro-ro třídy B musí vyhovět těmto požadavkům nejpozději ke dni splnění požadavků stanovených pravidlem II-1/B/8-2, odstavec 2.

PRO STÁVAJÍCÍ OSOBNÍ LODĚ JINÉ NEŽ RO-RO TŘÍDY B: 1,0

7 **Zvláštní požadavky na dělení lodě (pravidlo 7)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Vedou-li v jedné nebo více částech lodě vodotěsné přepážky k vyšší palubě, než ve zbývající části lodě, a je žádoucí, aby toto vyšší vedení přepážek bylo využito ve výpočtu zaplavitelné délky, pak lze v každé této části lodě použít zvláštní ponorové meze, pokud:

.1 boky lodě sahají po celé délce lodě až po palubu, která odpovídá nejvyšší ponorové mezi a všechny otvory v obšívce po celé délce lodi pod touto palubou se pro účely pravidla 15 pokládají za otvory pod ponorovou mezí a

.2 žádný z obou oddílů přiléhajících ke stupni v přepážkové palubě nepřesahuje přípustnou délku určenou podle jeho ponorové meze a kromě toho jejich celková délka nepřekračuje dvojnásobek přípustné délky vypočtené na základě dolní ponorové meze.

.2 Oddíl může překročit přípustnou délku stanovenou směrnicemi pravidla 4, pokud celková délka každého páru sousedních oddílů, k nimž daný oddíl patří, nepřesáhne zaplavitelnou délku, nebo dvojnásobek přípustné délky, podle toho, která hodnota je menší.

.3 Hlavní příčná přepážka může mít výstupek, pokud všechny části výstupku leží uvnitř svislých rovin vedených na obou bocích lodě ve vzdálenosti od obšívky rovnající se jedné pětině šířky lodě, měřeno kolmo k ose lodi v rovině nejnižší vodorysky dělení. Každá část výstupku, která leží vně těchto hranic, se považuje za stupeň v souladu s odstavcem 6.

.4 Má-li hlavní příčná přepážka výstupek nebo stupeň, použije se pro určení dělení odpovídající rovinná přepážka.

.5 Má-li hlavní příčný vodotěsný oddíl místní dělení a prokáže-li se správě státu vlajky, že po každém předpokládaném poškození boku lodě, které se rozprostírá na délce 3,0 m plus 3 % délky lodě nebo 11,0 metrů, nebo 10 % délky lodě, podle toho, která hodnota je menší, nebude celý objem hlavního oddílu zaplaven, lze povolit přiměřené zvětšení přípustné délky vyžadované jinak u tohoto oddílu. V tomto případě nesmí být velikost účinného vztlaku předpokládaná na nepoškozené straně větší než je velikost účinného vztlaku předpokládaná na poškozené straně.

Toto zvětšení přípustné délky lze udělat jen tehdy, není-li v rozporu s pravidlem 8.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.6 Hlavní příčná přepážka může mít stupně, pokud splňuje jednu z těchto podmínek:

.1 celková délka dvou oddílů rozdělených danou přepážkou nepřekračuje buď 90 % zaplavitelné délky nebo dvojnásobek přípustné délky, avšak u lodí, jejichž faktor dělení se rovná 1, celková délka obou oddílů nesmí překročit přípustnou délku;

.2 další dělení je provedeno v místě stupně, aby byla zachována stejná úroveň bezpečnosti jako úroveň zajištěná rovinnou přepážkou;

.3 oddíl, nad kterým se stupeň nachází, nepřekračuje přípustnou délku odpovídající ponorové mezi, vedené 76 mm pod stupněm.

.7 Na lodích o délce nejméně 100 metrů musí být jedna z hlavních příčných přepážek za předním kolizním prostorem upevněna v takové vzdálenosti od přední svislice, která není větší než přípustná délka.

.8 Je-li vzdálenost mezi dvěma sousedními hlavními příčnými přepážkami, nebo mezi jim odpovídajícími rovinnými přepážkami, nebo vzdálenost mezi příčnými rovinami procházejícími nejbližšími částmi stupňů přepážek menší než 3,0 metry plus 3 % délky lodě, nebo 11,0 metrů, nebo 10 % délky lodě, podle toho která délka je kratší, pak jen jedna z těchto přepážek bude považována za určující pro dělení lodě.

.9 Je-li požadovaný faktor dělení 0,50, pak celková délka jakýchkoli dvou sousedních oddílů nesmí překročit zaplavitelnou délku.

8 **Stabilita při poškození (pravidlo 8)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1.1 Za všech provozních podmínek musí být stabilita nepoškozené lodi taková, aby loď mohla odolat poslední fázi zaplavení kteréhokoli z hlavních oddílů, jejichž požadovaná délka musí být v rozmezí zaplavitelné délky.

.1.2 Jsou-li dva sousední hlavní oddíly rozděleny stupňovitou přepážkou za podmínek pravidla 7.6.1, musí být stabilita nepoškozené lodi taková, aby vydržela zaplavení obou těchto sousedních oddílů.

.1.3 Je-li požadovaný faktor dělení 0,50, musí být stabilita nepoškozené lodi taková, aby vydržela zaplavení kteréhokoliv ze dvou sousedních oddílů.

.2.1 Požadavky pododstavce .1 se stanoví výpočtem, který je v souladu s pododstavci .3, .4 a .6 a který bere v úvahu rozměry a konstrukční charakteristiky lodě a vybavení a rozmístění poškozených oddílů. Při tomto výpočtu se předpokládají nejhorší možné provozní podmínky, pokud jde o stabilitu.

.2.2 Navrhuje-li se vestavění palub, vnitřních stěn nebo podélných přepážek dostatečné tloušťky, aby se zamezilo dalšímu pronikání vody, musí se tato omezení vzít náležitě v úvahu ve výpočtech.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ OSOBNÍ LODĚ RO-RO TŘÍDY B A STÁVAJÍCÍ OSOBNÍ LODĚ JINÉ NEŽ RO-RO TŘÍDY B, POSTAVENÉ 29. DUBNA 1990 NEBO POZDĚJI:

.2.3 Stabilita vyžadovaná v konečném stavu po poškození, případně po vyrovnání plavidla se stanoví takto:

.2.3.1 Křivka vratného ramene stability musí mít minimální rozsah 15 stupňů za úhel rovnovážné polohy. Tento rozsah lze snížit na 10 stupňů v případě, že plocha pod křivkou vratného ramene stability odpovídá ploše stanovené v pododstavci .2.3.2 a ploše vynásobené koeficientem 15/rozsah, kde rozsah je vyjádřen ve stupních.

.2.3.2 Oblast pod křivkou vratného ramene stability musí být minimálně 0,015 metr-radiánů měřených od úhlu rovnovážné polohy k menšímu:

.1 úhlu, při němž dochází k postupnému zaplavení;

.2 úhlu 22 % (měřeno od kolmice) v případě zaplavení jednoho oddílu, nebo 27 % (měřeno od kolmice) v případě souběžného zaplavení dvou sousedních oddílů.

.2.3.3 Vratné rameno stability se vypočítává v rozsahu pozitivní stability s přihlédnutím k největšímu z následujících klopných momentů:

.1 nakupení všech cestujících na jednu stranu;

.2 spuštění všech plně naložených záchranných plavidel na vodu na jedné straně za pomoci člunových jeřábů;

.3 tlak větru:

podle vzorce:

$$\mathrm{GZ(metry)} = \frac{\text{klopný}}{\text{výtlak}} + 0,04$$

Rameno stability však nesmí být v žádném případě menší než 0,10 metru.

.2.3.4 Pro účely výpočtu klopného momentu v odstavci .2.3.3 se musí vzít v úvahu tyto předpoklady:

.1 Klopný moment způsobený nakupením cestujících:

.1.1 čtyři osoby na metr čtvereční;

.1.2 hmotnost 75 kg na každého cestujícího;

.1.3 cestující se rozdělí do palubních prostor, které jsou k dispozici na jedné straně lodě, a to na palubách, kde jsou umístěna stanoviště pro shromažďování, čímž vytváří nejméně příznivý klopný moment.

.2 Klopný moment způsobený spuštěním všech plně naložených záchranných plavidel na vodu na jedné straně lodi za pomoci člunových jeřábů:

.2.1 počítá se s tím, že všechna záchranná plavidla a čluny upevněné na té straně, na kterou se loď naklonila po poškození, budou vyklopeny ven plně naloženy a připraveny ke spuštění na vodu;

.2.2 u záchranných člunů, které jsou způsobilé k tomu, aby byly spuštěny plně naložené na vodu z místa uložení na lodi, je nutné vzít v úvahu během jejich spuštění na vodu maximální klopný moment;

.2.3 počítá se s tím, že plně naložené záchranné vory zavěšené na člunových jeřábech na té straně, na kterou se loď po poškození naklonila, budou vyklopeny ven a připraveny ke spuštění na vodu;

.2.4 osoby nenacházející se v záchranných zařízeních, která jsou zavěšena, nezpůsobí dodatečný klopný nebo vyrovnávací moment;

.2.5 u záchranných zařízení na opačné straně lodě, než na kterou se loď naklonila, se počítá s tím, že jsou v úložné poloze.

.3 Klopné momenty způsobené tlakem větru:

.3.1 třída B: použije se tlak větru 120 N/m^2;

třída C a D: použije se tlak větru 80 N/m^2;

.3.2 výpočtová plocha je boční plocha lodě nad vodoryskou odpovídající nepoškozenému stavu;

.3.3 rameno momentu je svislá vzdálenost od bodu v jedné polovině středního ponoru v nepoškozeném stavu k těžišti boční plochy.

.2.4 Vyskytne-li se postupné velké zaplavení, které způsobí rychlé snížení vratného ramena o 0,04 metru nebo více, pak se musí mít za to, že křivka vratného ramene stability je ukončena při úhlu, při kterém se vyskytuje postupné zaplavení a rozsah a oblast uvedená v odstavci .2.3.1 a .2.3.2 se měří podle tohoto úhlu.

.2.5 V případech, kdy je postupné zaplavení omezené povahy, že nadále nepokračuje a tím způsobuje přijatelně pomalé snížení vyrovnávacího ramena páky o méně než 0,04 metru, zbylá křivka se úměrně zkrátí s předpokladem, že postupně zaplavený prostor je takto zaplaven od začátku.

.2.6 Ve střední fázi zaplavení musí mít maximální rameno stability nejméně 0,05 metru a rozsah pozitivního vyrovnávacího ramena páky musí být nejméně 7 metrů. Ve všech případech je třeba počítat jen s jednou trhlinou v lodním trupu a jen jednou plochou.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.3 Pro výpočet stability v poškozeném stavu je objemová a prostorová zaplavitelnost tato:

Prostory	Zaplavitelnost (%)
Určené pro náklad nebo zásoby	60
Obsazené kabinami	95
Obsazené strojním zařízením	85
Určené pro kapalné látky	0 nebo 95 (*)

(*) Podle toho, které hodnoty vedou k přísnějším požadavkům.

Vyšší úroveň zaplavení lze předpokládat v prostorech v blízkosti poškození, není-li v nich podstatná část ubytovacích prostor nebo strojovny a nebo většina nákladu či zásob.

.4 Předpokládaný rozsah poškození je tento:

.1 podélný rozsah: 3,0 metry plus 3 % délky lodě, nebo 11,0 metrů nebo 10 % z délky lodě podle toho, která hodnota je menší;

.2 příčný rozsah (měřený ve výšce nejnižší vodorysky dělení v pravém úhlu k ose); vzdálenost jedné pětiny šířky lodě a

.3 svislý rozsah: od základní čáry nahoru bez omezení;

.4 způsobí-li jakékoli poškození menšího rozsahu, než jaký je uveden v odstavcích .4.1, .4.2 a .4.3 horší stav, pokud jde o náklon lodě na stranu nebo ztrátu metacentrické výšky, počítá se s tímto poškozením ve výpočtech.

.5 Nesouměrné zaplavení se musí vhodnými opatřeními omezit na minimum. Je-li nutné korigovat velké úhly náklonu lodě na stranu, musí opatření fungovat pokud možno sama, ale v každém případě musí být armatury pro příčné zaplavení vybaveny ovládacími prvky a musí dát ovládat z místa nad přepážkovou palubou. U nových lodí tříd B, C a D nesmí maximální úhel náklonu lodě na stranu po zaplavení, ale před vyrovnáním, přesáhnout 15 %. Vyžaduje-li se vybavení lodě potrubím pro příčné zaplavení, nesmí doba vyrovnání přesáhnout 15 minut. Veliteli lodi musí být poskytnuty vhodné údaje o zařízení příčného zaplavení, které jsou k dispozici.

.6 Konečný stav lodě po poškození a v případě nesouměrného zaplavení poté, co byla provedená opatření pro vyrovnání lodě, musí být tento:

.1 v případě souměrného zaplavení je pozitivní zbývající metacentrická výška minimálně 50 mm počítaná metodou stálého výtlaku;

.2a pokud není v odstavci 6.2b stanoveno jinak, v případě nesouměrného zaplavení nesmí u lodí třídy B (nových a stávajících) úhel náklonu lodě při zaplavení jednoho oddílu přesáhnout 7 % a u lodí tříd C a D (nových) 12 %.

U souběžného zaplavení dvou sousedních oddílů lze u stávajících a nových lodí třídy B připustit náklon lodě 12 %, pokud faktor dělení není nikde v zaplavené části lodě vyšší než 0,50;

.2b u stávajících osobních lodí jiných než ro-ro třídy B, postavených 29. dubna 1990 nebo dříve, u asymetrického zaplavení, nesmí náklon překročit 7 %, kromě výjimečných případů, kdy správa může povolit doplňkový náklon vzhledem k asymetrickému momentu, ale v žádném případě nesmí výsledný náklon překročit 15 %.

.3 ponorová mez nesmí být v žádném případě v konečném stádiu zaplavení ponořena. Má-li se za to, že ponorová mez se může na přechodnou dobu zaplavení ponořit pod vodu, může správa státu vlajky vyžadovat taková šetření a opatření, jaká bude považovat za nutná pro bezpečnost lodě.

.7 Veliteli lodi se musí poskytnout údaje nutné k udržení dostatečné stability v nepoškozeném stavu za provozních podmínek, aby měla loď možnost odolat velkému poškození. V případě lodí vyžadujících zařízení pro příčné vyrovnání musí být velitel lodi informován o podmínkách stability, z nichž vycházejí výpočty náklonu lodě na stranu, a upozorněn na to, že pokud loď utrpí poškození, může za nepříznivých podmínek stability dojít k nadměrnému náklonu lodě.

.8 Údaje uvedené v odstavci .7, které mají veliteli lodi umožnit udržet dostatečnou stabilitu v nepoškozeném stavu, musí obsahovat informace s uvedením největší přípustné výšky těžiště lodě nad kýlem (KG) nebo alternativně nejmenší přípustnou metacentrickou výšku (GM) pro rozsah ponorů nebo výtlaků dostatečných k pokrytí všech provozních podmínek. Údaje musí ukazovat vliv různých sklonů lodě přihlížejících k provozním mezním hodnotám.

.9 Každá loď musí mít na přídi a zádi jasně označené stupnice ponorů. V případě, že značky ponorů nejsou na místech, kde se dají snadno přečíst, nebo provozní omezení v dané námořní dopravě ztěžují čtení značky ponoru, musí být loď vybavena spolehlivým systémem zjišťování ponoru, který je schopen určit ponory na přídi a zádi.

.10 Když je dokončeno naložení lodě a před jejím vyplutím musí velitel lodi určit sklon a stabilitu lodě a také zjistit a zaznamenat, zda loď vyhovuje kritériím stability podle příslušných pravidel. Stabilita lodě se určuje vždy výpočtem. Za tímto účelem lze použít počítač pro elektronický výpočet zatížení a stabilitu nebo rovnocenné prostředky.

.11 Správa státu vlajky neposkytne žádné zmírnění požadavků na porušenou stabilitu, pokud se neprokáže, že metacentrická výška nepoškozené lodi nutná pro splnění těchto požadavků je za jakýchkoli provozních podmínek pro zamýšlený provoz nadměrná.

.12 Zmírnění požadavků na porušenou stabilitu při poškození se poskytne jen ve výjimečných případech a za podmínky, že bude správě státu vlajky vyhověno, aby části, uspořádání a jiné charakteristické znaky lodě byly pro stabilitu po poškození nejvhodnější, což lze za určitých okolností prakticky a důvodně přijmout.

8-1. **Stabilita osobních lodí typu ro-ro při poškození (pravidlo 8-1)**

STÁVAJÍCÍ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO TŘÍDY B:

.1 Stávající osobní lodě typu ro-ro třídy B musí vyhovovat pravidlu 8 nejpozději ke dni první pravidelné prohlídky po dni shody předepsané níže v souladu s hodnotou A/Amax definovanou v příloze k postupu výpočtu pro stanovení charakteristických veličin schopnosti přežít stávajících osobních lodí typu ro-ro s použitím zjednodušené metody vycházející z rezoluce A.265 (VIII) zpracované na 59. zasedání výboru pro námořní bezpečnost v červnu 1991 (oběžník MSC 574):

Hodnota A/Amax:	Datum shody:
méně než 85 %	1. říjen 1998
85 % nebo více, ale méně než 90 %	1. říjen 2000
90 % nebo více, ale méně než 95 %	1. říjen 2002
95 % nebo více, ale méně než 97,5 %	1. říjen 2004
97,5 % nebo více	1. říjen 2005

8-2. **Zvláštní požadavky na osobní lodě typu ro-ro pro přepravu nejméně 400 cestujících (pravidlo 8-2)**

NOVÉ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO TŘÍDY B:

Bez ohledu na pravidla II-1/B/8 a II-1/B/8-1:

.1 nové osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu nejméně 400 cestujících musí vyhovovat odstavci .2.3 pravidla II-1/B/8, pokud se poškození vztahuje na jakékoli místo délky lodě L a

.2 stávající osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu nejméně 400 cestujících musí vyhovovat požadavkům odstavce 1 nejpozději ke dni první pravidelné prohlídky po posledním datu shody stanoveném v pododstavci .2.1, .2.2 nebo .2.3, podle toho, co nastane později:

.2.1

Hodnota A/Amax:	Datum shody:
méně než 85 %	1. říjen 1998
85 % nebo více, ale méně než 90 %	1. říjen 2000
90 % nebo více, ale méně než 95 %	1. říjen 2002
95 % nebo více, ale méně než 97,5 %	1. říjen 2004
97,5 % nebo více	1. říjen 2010

.2.2 Počet osob, které je dovoleno přepravovat:

1 500 nebo více	1. říjen 2002
1 000 nebo více, ale méně než 1 500	1. říjen 2006
600 nebo více, ale méně než 1 000	1. říjen 2008
400 nebo více, ale méně než 600	1. říjen 2010

.2.3 Stáří lodí rovnající se 20 letům nebo více:

kde stářím lodě se rozumí doba počítaná ode dne, kdy byl položen kýl nebo ode dne, kdy byla loď v podobné etapě stavby nebo ode dne, kdy byla loď změněna na osobní loď typu ro-ro.

8-3. **Zvláštní požadavky na osobní lodě jiné než osobní lodě typu ro-ro pro přepravu nejméně 400 cestujících**

LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI, JINÉ NEŽ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO:

Bez ohledu na pravidlo II-1/B/8 musí osobní lodě jiné než typu ro-ro s osvědčením pro přepravu nejméně 400 cestujících vyhovovat odstavcům 2.3 a 2.6 pravidla II-1/B/8, pokud se poškození vztahuje na jakékoli místo délky lodě L.

9 **Přepážky kolizního prostoru a prostoru strojovny (pravidlo 10)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Musí být vestavěna přepážka předního kolizního prostoru nebo kolizní přepážka, která je vodotěsná a vede až po přepážkovou palubu. Tato přepážka se umístí ve vzdálenosti nejméně 5 % délky lodě a nejvýše 3 metry plus 5 % délky lodě od přední svislice.

.2 Přesahuje-li kterákoli část lodě pod vodoryskou přední svislici, např. hruškovitá příď, bude vzdálenost uvedená v odstavci 1 měřena buď od bodu:

.1 v polovině délky tohoto přesahu nebo

.2 ve vzdálenosti 1,5 % délky lodě v přední části lodě před přední svislicí nebo

.3 ve vzdálenosti 3 metry před přední svislicí

podle toho, která hodnota je nejmenší.

.3 Je-li loď vybavena dlouhou nástavbou na přídi, musí být kolizní prostor na přídi nebo kolizní přepážka vodotěsně protaženy po další plnou palubu nad přepážkovou palubou. Protažení se uspořádá tak, aby se zabránilo možnosti, že ho poškodí dveře na přídi v případě, že budou samy poškozeny nebo uvolněny.

.4 Protažení požadované v odstavci 3 se nemusí nacházet přímo nad přepážkou, pokud všechny jeho části neleží před přední hranicí specifikovanou v odstavci 1 nebo 2.

Pro stávající lodě třídy B však platí, že:

.1 je-li šikmá nakládací rampa součástí přesahu kolizní přepážky nad přepážkovou palubou, smí část rampy, která je více než 2,3 metry nad přepážkovou palubou, přesáhnout nejvýše o 1,0 metr přední hranice stanovené v odstavci .1 a .2;

.2 nevyhovuje-li stávající rampa požadavkům, aby byla schválena jako protažení kolizní přepážky, a poloha rampy zabraňuje toto protažení provést v rozmezí hranic stanovených v odstavcích .1 nebo .2, může být protažení uskutečněno v malé vzdálenosti dozadu za zadní hranici stanovenou v odstavcích .1 nebo .2. Tato vzdálenost vzad nesmí být delší, než je nutné k zajištění, aby nepřekážela rampě. Protažení kolizní přepážky musí být předsunuto dopředu, musí vyhovovat požadavkům odstavce .3 a musí být uspořádáno tak, aby se zamezilo možnosti, že ho poškodí rampa v případě, že bude sama poškozena nebo uvolněna.

.5 S rampou nesplňující výše uvedené požadavky se nebude uvažovat jako protažení kolizní přepážky.

.6 Na stávajících lodích třídy B se požadavky odstavce .3 a .4 uplatní ode dne první pravidelné prohlídky po 1. červenci 1998.

.7 Zadní kolizní přepážka a přepážky rozdělující prostor strojovny od nákladových prostor a prostor pro cestující musí být také vodotěsné až po přepážkovou palubu. Zadní kolizní přepážka však může mít stupeň pod přepážkovou palubu za předpokladu, že stupeň bezpečnosti lodě, pokud jde o dělení, nebude tímto snížen.

.8 Vazové trubky musí být ve všech případech uzavřeny ve vodotěsných prostorech. Zadní ucpávka hřídele se umístí do vodotěsného tunelu hřídelového vedení nebo do jiného vodotěsného prostoru odděleného od zóně vazových trubek v takovém množství, aby v případě zaplavení v důsledku prosakování těsněním zadního hřídele nebyla ponorová mez ponořena pod vodou.

10 **Dvojitá dna (pravidlo 12)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B A NOVÉ LODĚ POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ:

.1 U nových lodí tříd B, C a D a stávajících lodí třídy B a nových lodí postavených 1. ledna 2003 nebo později o délce nejméně 24 metrů musí být dvojité dno vestavěno od přepážky předního kolizního prostoru po přepážku zadního kolizního prostoru, je-li to možné a slučitelné s konstrukcí a náležitým fungováním lodě.

.1 Lodě o délce nejméně 50 metrů, ale méně než 61 metrů, musí být vybaveny dvojitým dnem nejméně od strojovny po přepážku předního kolizního prostoru nebo pokud možno co nejblíže k ní.

.2 Lodě o délce nejméně 61 metrů, ale méně než 76 metrů, musí být vybaveny dvojitým dnem přinejmenším mimo strojovnu, které se rozprostírá po přepážky předního a zadního kolizního prostoru nebo pokud možno co nejblíže k nim.

.3 Lodě o délce nejméně 76 metrů musí být uprostřed lodi vybaveny dvojitým dnem, které se rozprostírá po přepážky předního a zadního kolizního prostoru nebo pokud možno co nejblíže k nim.

.2 Vyžaduje-li se vybavení dvojitým dnem, musí jeho výška vyhovovat normám uznané organizace a vnitřní dno se musí rozprostírat až na boky lodě tak, aby chránilo dno lodě až po outor (po přechod lodního dna do boků lodě). Tato ochrana se bude považovat za uspokojující, když průsečnice spodní hrany okrajového plechu s vnější obšívkou neleží v jakékoli části níže než vodorovná plocha, jejíž průsečík je určován paprskem na hlavním žebru vedeným pod úhlem 25 % od středu lodě na základní čáře.

.3 Malé studny v dvojitém dnu spojené s odvodňovacím zařízením podpalubí atd. nesmějí přesahovat směrem dolů více, než je nutné. Hloubka studní nesmí být v žádném případě větší, než hloubka dvojitého dna na ose mínus 460 mm, ani nesmí studna přesahovat směrem dolů vodorovnou plochu uvedenou v odstavci .2. Studna dosahující až k vnější obšívce je však přípustná na zadním konci tunelu hřídelového vedení. Jiné studny (např. pro mazací olej pod hlavními motory) může správa státu vlajky povolit, je-li zajištěno, že uspořádání poskytuje rovnocennou ochranu jako dvojité dno v souladu s tímto pravidlem.

.4 Dvojité dno nemusí být postaveno v rozsahu vodotěsných oddílů střední velikosti používaných výhradně pro přepravu kapalných látek, pokud bezpečnost lodě není v případě poškození dna nebo boku podle názoru správy státu vlajky tímto snížena.

.5 Bez ohledu na odstavec 10.1 může správa státu vlajky povolit, aby se dvojité dno nevyžadovalo v jakékoli části lodi, která je dělena činitelem nepřekračujícím 0,5, pokud se přesvědčí, že vybavení dvojitým dnem v této části by nebylo slučitelné se stavbou a náležitou činností lodě.

11 **Určení, značení a zaznamenávání vodorysek dělení (pravidlo 13)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Aby byl dodržen požadovaný stupeň dělení, musí být stanovena vodoryska dělení odpovídající schválenému dělícímu ponoru a označena na lodním boku uprostřed lodě. Loď, která má prostor přizpůsobený zvlášť pro ubytování cestujících a přepravu nákladu, muže mít alternativně, vyžaduje-li to majitel, jednu nebo více dalších vodorysek dělení určených a označených tak, aby odpovídaly ponorům, které může schválit správa státu vlajky pro alternativní provozní podmínky.

.2 Určené a označené vodorysky dělení musí zaznamenat do Osvědčení o bezpečnosti osobní lodě a identifikovat zápisem C.1, pokud je jen jedna vodoryska dělení.

Pokud je více než jedna vodoryska dělení, označí se alternativní podmínky zápisem C.2, C.3, C.4 atd. ([1]).

.3 Volný bok odpovídající každé z těchto vodorysek dělení se měří ve stejné poloze a od stejné palubní čáry, jako volné boky stanovené v souladu s platnou Mezinárodní úmluvou o nákladové značce.

.4 Volný bok odpovídající každé schválené vodorysce dělení a provozním podmínkám, pro které je schválená, musí být v Osvědčení o bezpečnosti osobní lodě jasně uveden.

.5 Jakákoli vodoryska dělení nesmí být v žádném případě umístěna nad nejnižší nákladovou značku ve slané vodě, jak je to určeno pevností lodě nebo platnou Mezinárodní úmluvou o nákladové značce.

.6 Ať je umístění označení vodorysky dělení jakékoli, nesmí být loď v žádném případě zatížena tak, aby byla vodoryska dělení, odpovídající zóně a místu, jak je to stanoveno v souladu s Mezinárodní Úmluvou o nákladové značce v platném znění, ponořena pod vodou.

.7 Loď nesmí být v žádném případě zatížena tak, aby byla vodoryska dělení, odpovídající konkrétní námořní plavbě a provozním podmínkám, ponořena pod vodou.

12 **Konstrukce a počáteční zkoušky vodotěsných přepážek atd. (pravidlo 14)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Každá vodotěsná dělící přepážka, ať příčná nebo podélná, musí být konstruována tak, aby byla způsobilá odolat s náležitou mírou bezpečnosti náporu hydrostatického tlaku vody, což by měla vydržet v případě poškození lodě, avšak alespoň nápor hydrostatického tlaku vody po ponorovou mez. Konstrukce těchto přepážek musí být v souladu s normami uznané organizace.

.2.1 Stupně a zářezy v přepážkách musí být vodotěsné a na všech místech, kde se vyskytují, musí být tak pevné jako přepážka.

.2.2 Procházejí-li žebra nebo palubníky vodotěsnou palubou nebo přepážkou, musí být paluba nebo přepážka konstrukčně zhotovena jako vodotěsná bez použití dřeva nebo cementu.

.3 Zkoušky hlavních oddílů jejich zaplavením vodou nejsou nařízeny. Když se zkoušky zaplavením vodou neuskuteční, je nařízená zkouška postřikem; tato zkouška se musí uskutečnit ve většině etap postupu stavby lodě. Není-li zkouška postřikem proveditelná vzhledem k možnému poškození strojního zařízení, izolace elektrického zařízení nebo spojovacích prvků, může být nahrazena důkladnou vizuální kontrolou svařovaných spojů a podle potřeby podpořena takovými zkouškami, jako je test na průnik barvy nebo ultrazvukový test průsaku nebo rovnocenný test. V každém případě se musí uskutečnit důkladná kontrola vodotěsných přepážek.

.4 Přední kolizní prostor, dvojitá dna (včetně skříňového kýlu) a vnitřní obšívky musí být prozkoušeny na hydrostatický tlak vody odpovídající požadavkům odstavce .1 tohoto pravidla 14.

.5 Nádrže určené pro přepravu kapalných látek, které tvoří součást dělení lodě, musí být zkoušeny na vodotěsnost hydrostatickým tlakem vody, který odpovídá výšce nejvyšší nákladové značky nebo dvěma třetinám výšky měřené od horní hrany kýlu do ponorové meze podle toho, která hodnota je větší a to za předpokladu, že výška vodního sloupce nemůže být v žádném případě níž než 0,9 metru nad horní částí nádrže; není-li zkouška vodou proveditelná, může se akceptovat tlaková zkouška vzduchotěsnosti tak, že se nádrž vystaví tlaku vzduchu maximálně 0,14 baru.

.6 Zkoušky uvedené v odstavcích .4 a .5 mají zajistit, aby konstrukční uspořádání oddílů bylo vodotěsné a nejsou považovány za zkoušky způsobilosti jakéhokoli oddílu ke skladování pohonných hmot nebo za pro jiné účely, pro které se může vyžadovat zkouška s vyššími požadavky v závislosti na výšce, kterou má v nádrži nebo jejích trubkách dosáhnout kapalná látka.

([1]) Arabská čísla po písmeně „C“ v zápise vodorysky dělení mohou být nahrazena římskými čísly nebo písmeny, považuje-li správa státu vlajky za nutné odlišit je od zápisů mezinárodní vodorysky dělení.

13 **Otvory ve vodotěsných přepážkách (pravidlo 15)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Počet otvorů ve vodotěsných přepážkách se musí snížit na minimální počet slučitelný s konstrukcí a náležitou činností lodě; pro uzávěr těchto otvorů se musí poskytnout vyhovující prostředky.

.2.1 Procházejí-li trubky, jícny, lodní odpadové trubky, elektrické kabely atd. vodotěsnými dělícími přepážkami, musí se provést opatření zajišťující vodotěsnou odolnost přepážek.

.2.2 Ventily, které nejsou součástí potrubní sítě, nejsou ve vodotěsných dělících přepážkách přípustné.

.2.3 Olovo nebo jiné materiály citlivé na teplo se nesmí používat v systémech procházejících vodotěsnými dělícími přepážkami, kde by narušení těchto systémů v případě požáru snížilo vodotěsnou odolnost přepážek.

.3.1 Žádné dveře, průlezné otvory nebo přístupové otvory nejsou přípustné:

.1 v kolizní přepážce pod ponorovou mezí;

.2 ve vodotěsných příčných přepážkách oddělujících nákladový prostor od přilehlého nákladového prostoru pokud není v odstavci .10.1 tohoto pravidla 13 a v pravidle 14 stanoveno jinak.

.3.2 Pokud není v odstavci 3.3 stanoveno jinak, může kolizní přepážkou procházet pod ponorovou mezí nejvýše jedno potrubí pro vedení kapalných látek do nádrží v předním kolizním prostoru za předpokladu, že potrubí je vybaveno šroubovacím ventilem způsobilým k tomu, aby byl ovládán seshora z přepážkové paluby, ventilová skříň je upevněna uvnitř předního kolizního prostoru ke kolizní přepážce. Upevnění tohoto ventilu na zadní stěně kolizní přepážky však může být akceptováno, pokud je ventil snadno přístupný za všech provozních podmínek a prostor, v němž se nachází, není nákladovým prostorem.

.3.3 Je-li přední kolizní prostor rozdělen tak, aby se v něm uchovávaly dva různé druhy kapalných látek, mohou kolizní přepážkou procházet pod ponorovou mezí dvě trubky, z nichž každá je vybavena tak, jak je to požadováno v odstavci .3.1, pokud není vhodná alternativa pro umístění druhé trubky a pokud je bezpečnost lodě s ohledem na další dělení v předním kolizním prostoru zachována.

.4 V prostorách obsahujících hlavní a pomocné hnací strojní zařízení včetně kotlů sloužících potřebám pohonu mohou být v každé hlavní příčné přepážce umístěny jen jedny dveře, kromě dveří do tunelů hřídelového vedení. Kde jsou dva nebo více hřídelí, musí být jejich tunely spojeny průchodem pro vnitřní dorozumívání. Mezi strojovnou a prostory tunelu vybaveného dvěmi šachtami mohou být jen jedny dveře a tam, kde jsou více než dvě šachty, jen dvoje dveře. Všechny tyto dveře musí být posuvné a umístěné tak, aby měly své prahy co nejvýš. Ruční ovládání pro zavírání dveří z horní přepážkové paluby musí být umístěno mimo prostory obsahující strojní zařízení.

.5.1 STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B A NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D O DÉLCE MÉNĚ NEŽ 24 METRŮ:

Vodotěsné dveře musí být posuvné nebo závěsné nebo dveře rovnocenného typu. Uzávěr dveří upevněný jen šrouby a padací dveře, které se zavírají pádem nebo váhou pádu, nejsou přípustné.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ:

Vodotěsné dveře, není-li v odstavci .10.1 tohoto pravidla 13 nebo v pravidle 14 stanoveno jinak, musí být posuvné dveře s motorovým pohonem, které vyhovují požadavkům odstavce 7 a u lodě ve vzpřímené poloze se musí dát zavřít najednou z ústředního ovládacího pultu na velitelském můstku za dobu nepřekračující 60 sekund.

.5.2 STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B A NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D O DÉLCE MÉNĚ NEŽ 24 METRŮ:

Posuvné dveře mohou být buď:

— ovládány ručně, nebo

— s motorovým pohonem a rovněž s ovládáním ručně.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ:

Na lodích, kde celkový počet vodotěsných dveří není vyšší než dvoje a tyto dveře se nacházejí v prostoru strojního zařízení nebo v přepážkách spojujících tento prostor, může správa státu vlajky povolit, aby tyto dvoje dveře byly ovládány jen ručně. Jsou-li namontovány posuvné dveře, musí se na plavidlech v osobní námořní plavbě zavřít dřív, než plavidlo opustí své úvaziště a během plavby musí zůstat zavřeny.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.5.3 Prostředky ovládání jakýchkoli posuvných vodotěsných dveří, ať s motorovým pohonem nebo ručně, musí být u lodí, nakloněných na stranu o 15 % v každém směru, schopny dveře uzavřít. Musí se také vzít v úvahu síly, které mohou působit na každé straně dveří, k čemuž může dojít, když voda proudí otvorem vystaveným hydrostatickému tlaku vody rovnajícímu se výšce vody nejméně 1 metr nad prahem na ose dveří.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ:

.5.4 Ovládání vodotěsných dveří včetně hydraulického potrubí a elektrických kabelů musí být co nejblíže k přepážce, ve které jsou dveře zasazeny, aby se minimalizovala pravděpodobnost, že se poškodí, když bude poškozena loď. Umístění vodotěsných dveří a jejich ovládání musí být takové, aby v případě, že loď utrpí poškození v rozmezí jedné pětiny šířky lodě měřené v pravém úhlu k ose na úrovni nejnižší vodorysky dělení, nebyla činnost vodotěsných dveří vzdálených od poškozené části lodi snížena.

.5.5 Všechny posuvné vodotěsné dveře poháněné motorem nebo ovládané ručně musí být vybaveny signalizačními prostředky, které na všech stanovištích s dálkovým ovládáním ukazují, jsou-li dveře otevřené nebo zavřené. Stanoviště s dálkovým ovládáním musí být jen na velitelském můstku, jak je to vyžadováno v odstavci .7.1.5 a na místě, kde se podle odstavce .7.1.4 vyžaduje ruční obsluha nad přepážkovou palubou.

STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B A NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D O DÉLCE MÉNĚ NEŽ 24 METRŮ:

.5.6 Vodotěsné dveře, které nevyhovují odstavcům .5.1 a .5.5, musí být zavřeny před zahájením plavby a během plavby musí zůstat zavřeny; doba otevření těchto dveří v přístavu a jejich zavření než loď opustí přístav musí být zaznamenána v lodním deníku.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D O DÉLCE MÉNĚ NEŽ 24 METRŮ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.6.1 Ručně ovládané posuvné dveře se mohou pohybovat horizontálním nebo vertikálním směrem. Musí být umožněno ovládat mechanizmus na samotných dveřích z každé strany a z přístupného místa nad přepážkovou palubou, a to otáčením klikou nebo jiným pohybem poskytujícím stejnou záruku bezpečnosti, který je schváleným typem. Při ručním ovládání nesmí doba potřebná k úplnému zavření dveří u lodí ve vzpřímené poloze přesáhnout 90 sekund.

STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.6.2 Posuvné dveře poháněné motorem se mohou pohybovat horizontálním nebo vertikálním směrem. Ovládají-li se dveře motorovým pohonem z ústředního řízení, musí být ozubené soukolí uspořádáno tak, aby se dveře daly ovládat motorovým pohonem na nich samotných, a to z obou stran. Místní ovládací páky motorového pohonu musí být na obou stranách přepážky a uspořádány tak, aby osoby procházející dveřmi mohly držet obě páky v otevřené poloze, aniž by bylo možné náhodně spustit zavírací mechanizmus do činnosti. Posuvné dveře poháněné motorem musí být vybaveny ručním ovládáním schopným činnosti na každé straně samotných dveří a z přístupného místa nad přepážkovou palubou, a to otáčením klikou nebo jiným pohybem poskytujícím stejnou záruku bezpečnosti, který je schváleným typem. Musí se provést opatření, aby zvukový signál upozornil, že dveře se začaly zavírat a aby zněl dokud nejsou úplně zavřené. Kromě toho v prostorách s vysokým okolním hlukem se vyžaduje akustický signál doplněný přerušovaným vizuálním signálem na dveřích.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ:

.7.1 Každé posuvné vodotěsné dveře poháněné motorem:

.1 se musí pohybovat ve vertikálním nebo horizontálním směru;

.2 musí být s výhradou odstavce .11 běžně omezeny na maximální světlou šířku 1,2 metru. Správa státu vlajky může povolit větší dveře jen v rozsahu, který se považuje za nutný pro efektivní činnost lodě, pokud se přihlíží k ostatním opatřením pro bezpečnost, včetně těchto opatření:

.2.1 zvláštní pozornost se musí věnovat pevnosti dveří a jejich zavíracímu mechanismu, aby se zamezilo prosakování;

.2.2 dveře musí být umístěny mimo úsek poškození B/5;

.2.3 když je loď na moři, musí dveře zůstat zavřené kromě omezených období, když je to naprosto nutné tak, jak to stanoví správa státu vlajky;

.3 musí být vybaveny zařízením potřebným k otevření a zavření dveří s použitím elektrického pohonu, hydraulického pohonu nebo jiných forem pohonu přijatelného pro správu státu vlajky;

.4 musí být vybaveny samostatným ručně ovládaným mechanizmem. Musí být umožněno otevřít a zavřít dveře ručně z každé strany a kromě toho z přístupného místa blízko dveří nad přepážkovou palubou, a to otáčením klikou nebo jiným pohybem poskytujícím stejný stupeň bezpečnosti přijatelný pro správu státu vlajky. Směr otáčení nebo jiného pohybu musí být přesně označen na všech ovládacích stanovištích. Při ručním ovládání nesmí doba potřebná k úplnému zavření dveří u lodí ve vzpřímené poloze přesáhnout 90 sekund;

.5 musí být opatřeny ovládacími prvky pro otevírání a zavírání dveří pohonem z obou stran a rovněž pro zavírání dveří pohonem z ústředního ovládacího pultu na velitelském můstku;

.6 musí být vybaveny akustickým signálem odlišným od každého jiného signálu v tomto prostoru, který, kdykoli se dveře s dálkovým ovládáním zavírají, bude vydávat zvuk po dobu nejméně 5 sekund ale ne déle než 10 sekund před začátkem pohybu dveří, a bude znít, pokud se dveře úplně nezavřou. V případě ručního ovládání je postačující, když bude slyšet poplašný signál jen během pohybu dveří. Navíc v lodních prostorech pro cestující a v prostorech s vysokým provozním hlukem může správa požadovat doplnění zvukového signálu přerušovaným optickým signálem u dveří a

.7 musí mít přibližně stejnou rychlost zavírání. Čas zavírání od okamžiku, kdy se dveře začnou pohybovat, do okamžiku, kdy dosáhnou úplně zavřené polohy, nesmí být v žádném případě kratší než 20 sekund a delší než 40 sekund u lodi v normální poloze.

.7.2 Elektrická energie pro posuvné vodotěsné dveře poháněné motorem se musí dodávat z nouzového rozvaděče buď přímo nebo za pomoci vyhrazené rozvodné desky umístěné nad přepážkovou palubou; jejich ovládání, indikační a poplašné obvody se musí napájet z nouzového rozvaděče buď přímo nebo za pomoci vyhrazené rozvodné desky, která je umístěná nad přepážkovou palubou a musí být zabezpečeno automatické napájení z přechodného nouzového zdroje elektrické energie v případě závady na hlavním nebo nouzovém zdroji elektrické energie.

.7.3 Posuvné vodotěsné dveře poháněné motorem musí mít buď:

.1 ústřední hydraulický systém se dvěma nezávislými zdroji energie s tím, že každý z nich se skládá z motoru a čerpadla, který je schopen souběžně zavřít všechny dveře. Kromě toho musí být u celého zařízení hydraulické zásobníky s dostatečným výkonem na ovládání všech dveří alespoň třikrát, tj. zavřít-otevřít-zavřít proti opačnému náklonu lodě na stranu o 15 %. Tento ovládací cyklus se musí dát uskutečnit, když je zásobník pod tlakem čerpadla. Použitá kapalina se musí zvolit s přihlédnutím na teplotu, která se vyskytuje při práci zařízení. Systém s motorovým pohonem musí být konstruován tak, aby se minimalizovala možnost, že jednotlivá vada v hydraulickém potrubí negativně ovlivní činnost více než jedněch dveří. Hydraulický systém musí být vybaven signálem nízké hladiny pro nádrže hydraulické kapaliny dodávané do systému s motorovým pohonem a signálem nízkého tlaku plynu nebo jinými účinnými prostředky sledování ztráty zásob energie v hydraulických zásobnících. Tyto signály musí být akustické a vizuální a umístěné na ústředním ovládacím pultu na velitelském můstku, nebo

.2 nezávislý hydraulický systém pro všechny dveře s tím, že každý zdroj energie se skládá z motoru a čerpadla schopného otevřít a zavřít dveře. Kromě toho musí mít hydraulický zásobník dostatečný výkon pro ovládání dveří alespoň třikrát, tj. zavřít-otevřít-zavřít proti opačnému náklonu lodě na stranu o 15 %. Tento ovládací cyklus se musí dát uskutečnit, když jsou hydraulické zásobníky pod tlakem čerpadla. Použitá kapalina se musí zvolit s přihlédnutím k teplotě, která se vyskytuje při práci zařízení. Skupinový signál nízkého tlaku plynu nebo jiné účinné prostředky sledování ztráty zásob energie v hydraulických zásobnících musí být k dispozici na ústředním ovládacím panelu na velitelském můstku. Rovněž musí být poskytnuty údaje o ztrátě zásob energie na každém ovládacím stanovišti nebo

.3 nezávislý elektrický systém a motor pro každé dveře s tím, že se každý zdroj energie skládá z motoru schopného dveře otevřít a zavřít. Zdroj energie se musí dát automaticky zásobovat přechodným nouzovým zdrojem elektrické energie v případě výpadku hlavního nebo nouzového zdroje elektrické energie a musí mít dostatečný výkon pro ovládání dveří nejméně třikrát, tj. zavřít-otevřít-zavřít proti opačnému náklonu lodě o 15 %.

U systému uvedených v odstavcích .7.3.1, .7.3.2 a .7.3.3 se musí provést tato opatření:

Zdroje energie pro vodotěsné posuvné dveře poháněné motorem musí být odděleny od jakéhokoli jiného zdroje energie. Jednotlivá závada na elektricky nebo hydraulicky poháněných systémech hydraulického ovladače nesmí zamezovat ruční ovládání jakýchkoli dveří.

.7.4 Ovládací páky musí být k dispozici na každé straně přepážky v minimální výšce 1,6 metru nad podlahou a musí být uspořádány tak, aby osobám procházejícím dveřmi umožnily držet obě páky v otevřené poloze, aniž by bylo možné náhodně spustit zavírací mechanizmus do činnosti. Směr pohybu pák při otevírání a zavírání dveří musí být stejný, jako pohyb dveří a musí být jasně vyznačen. Vyžaduje-li se jen jeden úkon pro zahájení pohybu uzavírání dveří, musí být hydraulické ovládací páky pro vodotěsné dveře v obytných prostorách umístěny tak, aby je děti nemohly uvádět v činnost, např. za výplňová dveřní křídla se zástrčkami nejméně 170 cm nad úrovní paluby.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ:

Na obou stranách dveří musí být tabule s pokyny, jak se systém dveří obsluhuje. Na obou stranách každých dveří musí být také tabule s textem nebo obrázkem upozorňujícím na nebezpečí setrvání v otvoru dveří, když se dveře začínají zavírat. Tabule musí být vyrobeny z trvanlivého materiálu a dobře upevněny. Text pokynu nebo varovná tabule musí zahrnovat informace o době zavírání daných dveří.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ:

.7.5 Je-li to vhodné, umístí se elektrické zařízení a komponenty vodotěsných dveří nad přepážkovou palubou a mimo nebezpečných oblastí a prostor.

.7.6 Kryty elektrických komponentů umístěné nutně pod přepážkovou palubou musí poskytovat vhodnou ochranu proti průniku vody.

.7.7 Elektrické obvody pohonu, ovládání, indikace a poplachu musí být chráněny proti poškození tak, aby závada na jednom obvodu dveří nezpůsobila závadu na jiném obvodu dveří. Krátké spojení nebo jiné vady v poplachových nebo indikačních obvodech dveří nesmí způsobit snížení motorového pohonu těchto dveří. Uspořádání musí být takové, aby prosakování vody do elektrického vybavení umístěného pod přepážkovou palubou nezpůsobilo otevření dveří.

.7.8 Jednotlivá elektrická vada na motorovém pohonu nebo ovládacím systému posuvných vodotěsných dveří poháněných motorem nesmí způsobit otevření zavřených dveří. Dostupnost dodávky energie se musí neustále sledovat v bodě elektrického obvodu co nejblíže ke každému motoru, jak je vyžadováno paragrafem .7.3. Pokles v jakýchkoli dodávkách energie by měl spustit akustický a vizuální poplach na ústředním ovládacím panelu na velitelském můstku.

.8.1 Ústřední ovládací panel na navigačním můstku musí mít hlavní vypínač „základního režimu“ se dvěma režimy řízení: režim „místního řízení“, který musí umožnit místní otevření všech dveří a po použití musí umožnit jejich zavření bez automatického zavírání a režim „zavření dveří“, který automaticky zavře každé otevřené dveře. Režim „zavření dveří“ musí umožnit místní otevření dveří a jejich automatické opětovné zavření spuštěním místního řídícího ústrojí. Hlavní vypínač „základního režimu“ musí být běžně v režimu „místního řízení“. Režim „zavření dveří“ se použije jen ve stavu nouze nebo pro účely zkoušek.

.8.2 Ústřední ovládací panel na navigačním můstku musí být opatřen schématem znázorňujícím umístění všech dveří s vizuálními signály ukazujícími, jsou-li všechny dveře otevřené nebo zavřené. Červené světlo ukazuje, že dveře jsou naplno otevřené a zelené světlo ukazuje dveře úplně zavřené. Když se dveře zavírají dálkově, ukazuje červené světlo mezilehlé postavení blikáním. Indikační obvod musí být u všech dveří nezávislý na ovládacím obvodu.

.8.3 Žádné dveře se nesmějí dát otevřít dálkově ze stanoviště ústředního ovládání.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.9.1 Všechny vodotěsné dveře musí zůstat během plavby zavřené kromě případů, kdy mohou být během plavby otevřené, jak je to stanoveno v odstavcích 9.2 a 9.3. Vodotěsné dveře o šířce více než 1,2 metru přípustné podle odstavce 11 se mohou otevřít jen za okolností podrobně uvedených v tomto odstavci. Všechny dveře otevřené v souladu s tímto odstavcem musí být připraveny k okamžitému zavření.

.9.2 Vodotěsné dveře mohou být během plavby otevřené, aby se umožnil přechod cestujících nebo posádky, nebo když si práce v nejbližším okolí dveří vyžaduje jejich otevření. Dveře se musí okamžitě zavřít po dokončení přechodu dveřmi, nebo po splnění úkolu, který si vyžádal otevření dveří.

.9.3 Některé vodotěsné dveře mohou zůstat během plavby otevřené jen když se to bude považovat za naprosto nezbytné; když je stanoveno, že otevření dveří je nutné kvůli bezpečnosti a normální činnosti strojního zařízení lodě, nebo aby se cestujícím umožnil běžný, neomezený přístup do celého prostoru pro cestující. Správa státu vlajky to může stanovit jen po důkladném zvážení důsledků pro činnost a schopnost lodě přežít. Povolení, že vodotěsné dveře mohou tedy zůstat otevřené, musí být jasně uvedeno v údajích o stabilitě lodě a dveře musí být vždy připraveny k okamžitému zavření.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.10.1 Je-li správě státu vlajky vyhověno, že takové dveře jsou důležité, mohou být vodotěsné dveře vhodné konstrukce zasazeny do vodotěsných přepážek rozdělujících náklad mezi prostorami paluby. Tyto dveře mohou být výklopné, točivé nebo posuvné, ale nesmějí být ovládány dálkově. Musí být zasazeny co nejvýš a co nejdále od obšívky, ale jejich vnější svislé hrany se nesmějí v žádném případě nacházet ve vzdálenosti od obšívky, která je menší než jedna pětina šířky lodě měřená ve výši nejnižší vodorysky dělení v pravém úhlu k osové čáře.

.10.2 Tyto dveře se musí zavřít před zahájením plavby a během plavby musí zůstat zavřené; doba otevření těchto dveří v přístavu a zavření, než loď opustí přístav, se zaznamená do lodního deníku. Budou-li kterékoli dveře během plavby přístupné, musí být vybaveny zařízením, které zamezí jejich neoprávněnému otevření. Když je navrženo tyto dveře zasadit, musí správa státu vlajky posoudit zvlášť jejich počet a uspořádání.

.11 Snímací štíty na přepážkách nejsou přípustné kromě prostor strojního zařízení. Tyto štíty musí být vždy na místě, než loď opustí přístav a nesmějí se během plavby sejmout kromě případu, kdy je to podle uvážení velitele lodi naléhavě nutné. Správa státu vlajky může povolit, aby byly maximálně jedny posuvné vodotěsné dveře poháněné motorem na každé příčné přepážce, větší než je uvedeno v odstavci .7.1.2, nahrazeny těmito snímacími štíty za předpokladu, že se tyto dveře zavřou, než loď opustí přístav a během plavby zůstanou zavřené až na případ, kdy je to podle uvážení velitele lodi naléhavě nutné. Tyto dveře nemusejí splňovat požadavky odstavce .7.1.4 týkající se úplného zavření za 90 sekund ručně ovládaným mechanizmem Doba otevření a zavření dveří, ať je loď na moři nebo v přístavu, se zaznamená do lodního deníku.

14 **Lodě pro přepravu nákladních vozidel a doprovázejících pracovníků (pravidlo 16)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Toto pravidlo se uplatňuje na osobní lodě určené nebo upravené pro přepravu nákladních vozidel a doprovázejících pracovníků.

.2 Nepřesáhne-li na těchto lodích celkový počet cestujících včetně osob doprovázejících vozidla N = 12 + A/25, kde A je celková palubní plocha (metrů čtverečních), která je k dispozici pro umístění nákladních vozidel a kde světlá výška na místě uložení a u vchodu do tohoto prostoru není menší než 4 metry, uplatňuje se u vodotěsných dveří pravidlo 13 odstavec .10 s výjimkou toho, že dveře mohou být zasazeny v jakékoliv výšce na vodotěsných přepážkách rozdělujících nákladový prostor. Kromě toho se vyžadují signály na velitelském můstku, které automaticky ukazují zavření všech dveří a zajištění jejich uzávěru.

.3 Uplatňuje-li se tato kapitoly na tuto loď, bere se N jako maximální počet cestujících, pro něž bylo lodi vydáno osvědčení v souladu s tímto pravidlem.

15 **Otvory v obšívce pod ponorovou mezí (pravidlo 17)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Počet otvorů v obšívce se musí snížit na minimum slučitelné s konstrukcí a náležitou činností lodě.

.2.1 Uspořádání a účinnost prostředků pro zavírání každého otvoru v obšívce musí odpovídat zamýšlenému účelu a místu, kde se nacházejí.

.2.2 Podle požadavků platné Mezinárodní úmluvy o nákladové značce nesmí být kruhová lodní okna zasazena na takové místo, kde je jejich spodní hrana pod čarou vedenou souběžně s přepážkovou palubou na boku a která mají nejnižší bod 2,5 % šířky lodě nad nejnižší vodoryskou dělení nebo 500 mm, podle toho, která hodnota je větší.

.2.3 Všechna kruhová lodní okna, jejichž spodní okraje jsou pod ponorovou mezí, musí být takové konstrukce, aby je bez souhlasu velitele lodi nemohla jakákoliv osoba otevřít.

.2.4 Jsou-li v mezipalubí spodní okraje jakéhokoli z kruhových lodních oken uvedených v odstavci .2.3 níž než čára vedená souběžně s přepážkovou palubou na boku a mají nejnižší bod 1,4 metru plus 2,5 % šířky lodě nad vodou, když loď vyplouvá z jakéhokoli přístavu, musí být všechna kruhová lodní okna v mezipalubí vodotěsně zavřena a zamčena než loď opustí přístav a nesmí se otevřít než loď dopluje do dalšího přístavu. Při uplatňování tohoto odstavce lze případně udělat příslušnou odchylku u sladké vody.

.2.5 Kruhová lodní okna a jejich pevně zasklené části, které nejsou během plavby přístupné, musí být zavřená a zajištěná, než loď opustí přístav.

.3 Počet palubních odtoků, sanitárních výpustí a jiných podobných otvorů v obšívce se musí snížit na minimum buď tak, že každý odpadový otvor bude sloužit pro co nejvíc odpadových a jiných trubek, nebo jakýmkoli jiným uspokojivým způsobem.

.4 Všechny vpusti a výpusti v obšívce musí být nainstalovány s účelným a přístupným uspořádáním, aby se zamezilo náhodnému proniknutí vody do lodě.

.4.1 S výhradou požadavků platné Mezinárodní úmluvy o nákladové značce a není-li v odstavci .5 stanoveno jinak, musí být každá jednotlivá výpust vedoucí obšívkou z prostor pod ponorovou mezí vybavená buď automatickou zpětnou klapkou s bezpečnými prostředky jejího zavírání z horní přepážkové paluby, nebo dvěma automatickými zpětnými klapkami bez bezpečných prostředků zavírání, pokud se vnitřní ventil nachází nad nejnižší vodoryskou dělení a je vždy přístupný pro zkoušení za provozních podmínek.

Tam, kde je namontován ventil s bezpečnými prostředky zavírání, musí být ovládací stanoviště nad přepážkovou palubou vždy pohotově přístupná a musí být poskytnuty prostředky signalizující, je-li ventil otevřen nebo zavřen.

.4.2 Požadavky platné Mezinárodní úmluvy o nákladové značce se uplatňují na výpusti vedoucí přes obšívku z prostor pod ponorovou mezí.

.5 Hlavní a pomocné přívody a odtoky vody v prostorách strojního zařízení související s jeho činností musí být vybaveny snadno dostupnými ventily mezi trubkami a obšívkou nebo mezi trubkami a uzavíracími prostory dna připevněnými na obšívku. Ventily se mohou ovládat z místa a musí být vybaveny indikátory uvádějícími, jsou-li otevřené nebo zavřené.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Ruční kolečka nebo páky výpustných kohoutů musí být snadno dostupné pro ovládání. Všechny ventily používané jako výpustné se musí zavírat ručními kolečky ve směru hodinových ručiček.

.2 Vypouštěcí kohouty nebo ventily na boku lodě pro odčerpání vody z kotlů se musí nacházet na snadno přístupných místech a ne pod palubní obšívkou. Kohouty a ventily musí být zkonstruovány tak, aby byly snadno viditelné, ať jsou otevřené nebo zavřené. Kohouty musí být vybaveny ochranným štítem zkonstruovaným tak, aby se klíč nedal vytáhnout, když je kohout otevřen.

.3 Všechny ventily a kohouty v systému trubek, jako jsou systémy ve sběrném prostoru a systémy balastní, systémy motorové nafty a mazacích olejů, hasicí a kropící systémy, systémy chladících kapalin a sanitární systémy atd. musí být zřetelně označeny, co se týče jejich funkcí.

.4 Ostatní odpadní trubky nacházející se pod nejnižší vodoryskou dělení musí být vybaveny rovnocennými prostředky pro uzavírání na boku lodě; nacházejí-li se nad nejnižší vodoryskou dělení, musí být opatřeny běžným bouřkovým ventilem. V obou případech mohou být ventily vynechány, používají-li se trubky stejné tloušťky, jako je kryt nepřímých odpadů ze záchodů a umyvadel a podlahové výpusti z umyváren atd., které jsou opatřeny neotvíratelnými okny, nebo jinak chráněny proti vodním rázům. Síla stěn těchto trubek však nemusí být větší než 14 mm.

.5 Je-li namontován ventil s přímým uzavíracím mechanizmem, musí být místo, z něhož se dá obsluhovat, vždy snadno přístupné a musí být k dispozici prostředky ukazující, zda je ventil otevřen nebo zavřen.

.6 Jsou-li ventily s přímými uzavíracími mechanismy umístěny ve strojovnách, je postačující, když jsou ovladatelné z místa, kde se nacházejí, pokud je toto místo za všech podmínek snadno přístupné.

.6 Všechny armatury na obšívce a ventily vyžadované tímto pravidlem musí být z oceli, bronzu nebo jiného schváleného houževnatého materiálu. Ventily z běžné litiny nebo podobného materiálu nejsou přijatelné. Všechny trubky, kterých se toto pravidlo týká, musí být z ocele nebo jiného rovnocenného materiálu, aby vyhověly správě státu vlajky.

.7 Lodní můstek a nákladová postranní vrata pod ponorovou mezí musí být dostatečně silné. Musí být bezpečně zavřené a vodotěsně zajištěné, než loď opustí přístav a během plavby musí zůstat zavřené.

.8 Tato vrata nesmějí být v žádném případě umístěna tak, aby byl jejich nejnižší bod pod nejnižší vodoryskou dělení.

16 **Vodotěsnost osobních lodí nad ponorovou mezí (pravidlo 20)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Musí být provedena všechna účelná a schůdná opatření, aby se omezil přístup a protažení vody nad přepážkovou palubou. Tato opatření mohou zahrnovat částečné přepážky nebo rámová žebra. Jsou-li částečné přepážky a rámová žebra umístěny na přepážkové palubě nad hlavními dělícími přepážkami nebo v jejich bezprostřední blízkosti, musí být vodotěsně spojeny s obšívkou a přepážkovou palubou, aby se omezilo protékání vody podél paluby, když je loď nakloněná na stranu a poškozená. Není-li částečná vodotěsná přepážka vyrovnaná se spodní přepážkou, musí být mezilehlá přepážková paluba provedena jako spolehlivě vodotěsná.

.2 Přepážková paluba nebo paluba nad ní musí být vodotěsná. Všechny otvory v otevřené palubě musí být dostatečně vysoké a pevné a musí být vybaveny spolehlivými prostředky pro jejich rychlé vodotěsné uzavření. Musí být připraveny bouřkové otvory, otevřená zábradlí a palubní odtoky, aby se voda z otevřené paluby rychle odstranila za všech povětrnostních podmínek.

.3 Na stávajících lodích třídy B musí otevřené konce vzduchových potrubí ukončených v nástavbě být nejméně 1 metr nad vodoryskou, když se loď naklání na stranu v úhlu 15 %, nebo v maximálním úhlu náklonu lodě na stranu během přechodných etap zaplavení určeného přímým výpočtem, podle toho, který z hodnot je větší. Vzduchová potrubí z jiných nádrží než nádrží na naftu mohou vést přes bok nástavby. Tímto odstavcem nejsou dotčena ustanovení Mezinárodní úmluvy o nákladové značce v platném znění.

.4 Kruhová lodní okna, průchody, nákladová vrata a jiné prostředky zavírání otvorů v obšívce nad ponorovou mezí musí být účelně zkonstruovány a postaveny a musí být dostatečně pevné s ohledem na prostory, v nichž jsou umístěny a jejich polohu ve vztahu k nejnižší vodorysce dělení.

.5 Všechna kruhová lodní okna pod první palubou nad přepážkovou palubou musí být vybavena bezpečným vnitřním pevným zasklením uspořádaným tak, aby se dala snadno a spolehlivě zavřít a vodotěsně zajistit.

17 **Uzávěr dveří pro nakládání lodního nákladu (pravidlo 20-1)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Následující dveře umístěné nad ponorovou mezí musí být zavřené a zamčené, než loď zahájí jakoukoli plavbu, a musí zůstat zavřené a zamčené, dokud se loď nedostane na další úvaziště:

.1 dveře pro nakládání lodního nákladu v obšívce nebo na obvodě uzavřených nástaveb;

.2 sklopné průzory umístěné v poloze, jak je to uvedeno v odstavci .1.1;

.3 dveře pro nakládání lodního nákladu v kolizní přepážce;

.4 vodotěsné rampy tvořící alternativní uzávěr dveří definovaných v odstavcích .1.1 až .1.3 včetně. Za předpokladu, že dveře nemohou být otevřeny nebo zavřeny, dokud je loď v úvazišti, mohou se tyto dveře otevřít nebo nechat otevřeny, když loď připlouvá do úvaziště, nebo z něj odplouvá, ale jen pokud je to nutné, aby se umožnilo okamžité ovládání dveří. Vnitřní dveře na přídi musí zůstat v každém případě zavřené.

.2 Bez ohledu na požadavky odstavců .1.1 a .1.4 může správa státu vlajky připustit, aby konkrétní dveře zůstaly dle uvážení velitele lodi otevřené, je-li to nutné pro činnost lodě nebo naloďování a vyloďování cestujících, když je loď bezpečně zakotvena a pokud není narušena bezpečnost lodě.

.3 Velitel lodi musí zajistit, aby se používal účinný systém kontroly a hlášení o zavírání a otevírání dveří uvedené v odstavci .1.

.4 Než loď zahájí jakoukoli plavbu, musí velitel lodi zajistit, aby byl udělán zápis do palubního deníku, jak je to vyžadováno pravidlem 22, a to o době posledního zavření dveří uvedeného v odstavci .1 a o době otevření jednotlivých dveří podle odstavce .2.

17-1 **Vodotěsnost od paluby typu ro-ro (přepážková paluba) po prostory pod ní (pravidlo 20-2)**

NOVÉ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO TŘÍD B, C A D:

.1.1 S výhradou pododstavců 1.2 a 1.3 musí všechny přístupy vedoucí do prostor pod přepážkovou palubou mít nejnižší bod nejméně 2,5 metru nad přepážkovou palubou;

.1.2 jsou-li zabudovány rampy pro vozidla umožňující přístup do prostor pod přepážkovou palubou, musí se jejich otvory dát vodotěsně zavřít, aby se zamezilo průniku vody dospod a musí mít poplašné a signalizační zařízení spojené s velitelským můstkem;

.1.3 správa státu vlajky může povolit zabudování jednotlivých přístupů do prostor pod přepážkovou palubou, pokud jsou nutné pro náležitou činnost lodě, např. pohyb strojů a zásob s výhradou, že tyto přístupy musí být vodotěsné a musí mít poplašné a signalizační zařízení spojené s velitelským můstkem;

.1.4 přístupy uvedené v pododstavcích .1.2 a .1.3 musí být zavřené, než loď opustí úvaziště v jakékoli plavbě a musí zůstat zavřené, dokud loď nedopluje na další úvaziště;

.1.5 velitel lodi musí zabezpečit, aby se používal účinný systém kontroly a hlášení o zavření a otevření přístupů uvedených v pododstavcích .1.2 a .1.3 a;

.1.6 než loď opustí úvaziště během jakékoli plavby, musí velitel lodi zabezpečit, aby byl do palubního deníku udělán zápis o době posledního zavření přístupů uvedených v pododstavcích .1.2 a .1.3, jak je to vyžadováno pravidlem II-1/B/22;

.1.7 nové osobní lodě typu ro-ro třídy C o délce méně než 40 metrů a nové osobní lodě typu ro-ro třídy D mohou namísto odstavců .1.1 až .1.6 vyhovovat odstavcům .2.1 až .2.4, pokud výška jícnového silu je přinejmenším 600 mm na otevřených nákladních palubách typu ro-ro a přinejmenším 380 mm na uzavřených nákladních palubách typu ro-ro.

STÁVAJÍCÍ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO TŘÍDY B:

.2.1 všechny přístupy z paluby typu ro-ro, které vedou do prostor pod přepážkovou palubou, musí být vodotěsné a na velitelském můstku musí být prostředky ukazující, je-li přístup otevřen nebo zavřen;

.2.2 všechny tyto přístupy musí být zavřeny, než loď opustí úvaziště k jakékoli plavbě, a musí zůstat zavřené, dokud loď nedopluje do dalšího úvaziště;

.2.3 bez ohledu na požadavky pododstavce .2.2 může správa státu vlajky povolit, aby některé přístupy byly během plavby otevřené, ale jen po dobu dostatečnou k umožnění přechodu, a případně pro základní provoz lodě; a

.2.4 požadavky pododstavce .2.1 se uplatní ode dne první pravidelné prohlídky po 1. červenci 1998.

17-2 **Přístup k palubám typu ro-ro (pravidlo 20-3)**

VŠECHNY OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO:

Velitel lodi nebo určený důstojník musí zabezpečit, aby bez výslovného souhlasu velitele lodi nebo pověřeného důstojníka nebyl nikomu z cestujících dovolen přístup na uzavřenou palubu typu ro-ro, když je loď na cestě.

17-3 **Uzávěr přepážek na palubě typu ro-ro (pravidlo 20-4)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO TŘÍD B, C A D:

.1 Všechny příčné a podélné přepážky, které přicházejí v úvahu, že spolehlivě zamezí, aby se mořská voda nahromadila na palubě typu ro-ro, musí být zasazeny a zajištěny, než loď opustí úvaziště a zůstat na místě a zajištěny, dokud loď nedopluje do dalšího úvaziště.

.2 Bez ohledu na požadavky odstavce .1 může správa státu vlajky povolit, aby některé přístupy na těchto přepážkách byly během plavby otevřené, ale jen po dobu dostatečnou k umožnění přechodu a případně pro základní práci lodě.

18 **Údaje o stabilitě lodě (pravidlo 22)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Každá osobní loď musí být po dostavbě přezkoušená na náklon a musí být stanoveny hodnoty její stability. Velitel lodi musí obdržet takové údaje schválené správou státu vlajky, které jsou nutné k tomu, aby na základě rychlého a jednoduchého postupu získal přesný návod, co se týče stability lodě za různých provozních podmínek.

.2 Jsou-li na lodi provedeny jakékoli změny, které se věcně dotýkají údajů o stabilitě poskytnutých veliteli, musí být poskytnuty doplňující údaje o stabilitě. Je-li třeba, musí se udělat nová zkouška lodě na náklon.

.3 V pravidelných intervalech nepřekračujících pět let se musí uskutečnit kontrola stavu prázdné lodě, aby se ověřily všechny změny hmotnostního výtlaku prázdné lodě a její podélné těžiště hmotnosti. Loď musí být přezkoušená na náklon vždy, když se ve srovnání se schválenými údaji o stabilitě zjistí nebo předpokládá odchylka od hmotnostního výtlaku lodě překračující 2 % nebo odchylka podélného těžiště překračující 1 % délky lodě.

.4 Správa státu vlajky může povolit, aby se upustilo od zkoušky jednotlivé lodě na náklon, pokud budou k dispozici základní údaje o stabilitě ze zkoušky sesterské lodě na náklon a správě státu vlajky bude vyhověno v tom, že z těchto základních údajů lze získat spolehlivé údaje o stabilitě lodě, u níž bylo od zkoušky upuštěno.

19 **Havarijní plány (pravidlo 23)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Jako vodítko pro odpovědného důstojníka musí být trvale vystaveny plány, které na každé palubě a v každém podpalubí názorně zobrazují hranice vodotěsných oddílů, otvory v nich s prostředky zavírání, polohu všech jejich ovládání a uspořádání pro úpravu jakéhokoli nahnutí lodě na bok v důsledku zaplavení. Kromě toho musí mít lodní důstojníci k dispozici brožury obsahující výše uvedené informace.

20 **Celistvost trupu a nástavby, předcházení poškození a jeho kontrola (pravidlo 23-2)**

Toto pravidlo se uplatňuje na všech osobních lodích typu ro-ro kromě toho, že na stávajících lodích se použije odstavec 20.2 ode dne první pravidelné prohlídky po 1. červenci 1998.

.1 Na velitelském můstku musí být indikátory pro všechny dveře obšívky, nákladové dveře a jiné uzávěry, které když zůstanou otevřené nebo nejsou náležitě zajištěné, mohou vést k zaplavení prostoru zvláštní kategorie nebo nákladového prostoru typu ro-ro. Signalizační systém musí být konstruován na základě zásady, že musí být bezpečný proti výpadku a vizuálním signálem musí upozorňovat, že dveře nebo uzavírací mechanizmy nejsou úplně zavřené, nebo že jakékoli ze zajišťovacích zařízení není na místě a úplně zamčené a akustickým signálem musí upozorňovat, že se tyto dveře nebo uzávěry otevřely, nebo že zajišťovací zařízení není zajištěno. Indikační panel na velitelském můstku musí být vybaven režimem volby funkce „přístav/plavba na moři“ uspořádanou tak, aby na velitelském můstku zněl akustický signál, opouští-li loď přístav s nezavřenými dveřmi na přídi, vnitřními dveřmi, rampou na zádi nebo jakýmikoli jinými dveřmi obšívky, nebo když jakékoli zavírací zařízení není ve správné poloze. Dodávka energie do signalizačního systému musí být nezávislá na dodávce pro ovládání a zajištění dveří. Signalizační systémy schválené správou státu vlajky instalované na palubě stávajících lodí, se nemusejí měnit.

.2 Musí být zabudován dohled prostřednictvím televize a systém hlášení prosakování vody, aby velitelskému můstku a řídící stanici strojního zařízení poskytnul údaje o každém prosakování přes vnitřní a vnější dveře na přídi, dveře na zádi nebo jakékoli jiné dveře obšívky, které může vést k zaplavení prostor zvláštní kategorie nebo nákladových prostor typu ro-ro.

.3 Prostory zvláštní kategorie nebo nákladové prostory typu ro-ro se musí nepřetržitě hlídat nebo sledovat účinnými prostředky, jako je dohled za pomoci televize tak, aby mohl být zjištěn každý pohyb vozidel za nepříznivých povětrnostních podmínek a neoprávněný přístup cestujících k nim během plavby lodě.

.4 Na palubě musí být vedeny a vyvěšeny na příslušných místech dokumentované provozní postupy pro zavírání a zajištění všech dveří v obšívce, nákladových dveří a jiných uzavíracích zařízení, které mohou vést k zaplavení prostor zvláštní kategorie nebo nákladových prostor typu ro-ro, zůstanou-li otevřené, nebo nejsou-li náležitě zajištěny.

21 **Značení, pravidelná cvičení a prohlídky vodotěsných dveří atd. (pravidlo 24)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Každý týden se koná výcvik v ovládání vodotěsných dveří, kruhových lodních oken, ventilů a uzavíracích mechanizmů palubních odtoků.

.2 Všechny vodotěsné dveře v příčných přepážkách používané na moři musí být denně v činnosti.

.3 Vodotěsné dveře a jejich mechanizmy a indikátory, všechny ventily, jejichž uzavření je nutné, aby byl oddíl vodotěsný, a všechny ventily, jejichž činnost je nezbytná na zařízení pro příčné vyrovnání v případě poškození lodě, se musí na moři pravidelně nejméně jednou týdně kontrolovat.

.4 Tyto ventily, dveře a mechanismy musí být vhodně označeny, aby byly náležitě používány a poskytovaly maximální bezpečnost.

22 **Záznamy v lodním deníku (pravidlo 25)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Závěsné dveře, snímací štíty, kruhová lodní okna, lodní můstky, nákladové a jiné otvory, u nichž tato pravidla vyžadují, aby během plavby zůstaly zavřené, se musí zavřít než loď opustí přístav. Doba zavření a doba otevření těchto otvorů (je-li to přípustné podle těchto pravidel) se zaznamená do lodního deníku.

.2 V lodním deníku se zaznamená výcvik a kontrola vyžadovaná pravidlem 21 s výslovným zápisem všech závad, které mohou být zjištěny.

23 **Zdvihací plošiny a rampy**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Na lodích vybavených zavěšenými palubami pro přepravu osobních automobilů se musí konstrukce, instalace a provoz dělat v souladu s opatřeními, které vyžaduje správa státu vlajky. Co se týče konstrukce, musí se použít příslušná pravidla uznané organizace.

24 **Zábradlí**

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.1 Vnější paluby, na něž mají přístup cestující a na nichž není hrazení paluby odpovídající výšky, musí být opatřeny zábradlím o výšce minimálně 1 100 mm nad palubou takového provedení a konstrukce, které by zabránily cestujícím na ně šplhat a spadnout z paluby.

.2 Schody a podesty na takových vnějších palubách musí být opatřeny zábradlím odpovídající konstrukce.

ČÁST C

STROJNÍ ZAŘÍZENÍ

1 **Všeobecně (pravidlo 26)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Strojní zařízení, kotle a jiné tlakové nádrže, jejich potrubní síť a vybavení musí být nainstalovány a chráněny tak, aby se snížilo na minimum jakékoli nebezpečí pro osoby na palubě, náležitou pozornost je nutné věnovat pohyblivým částem, horkým povrchům a jiným rizikům.

.2 Musí být poskytnuty prostředky zajišťující udržení nebo obnovení normální činnosti hnacího strojního zařízení, a to i když jedno základní pomocné zařízení bude vyřazeno z provozu.

.3 Musí být poskytnuty prostředky zajišťující, že strojní zařízení se bude dát na úplně havarované lodi uvést do provozu bez vnější pomoci.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B A C:

.4 Hlavní pohonné stroje a všechna pomocná strojní zařízení důležitá pro pohon a bezpečnost lodě musí být zkonstruovaná tak, aby po jejich instalaci na lodi pracovala, když je loď vzpřímená a když je nakloněná v jakémkoli úhlu náklonu do 15 % včetně na libovolnou stranu za statických podmínek a v úhlu 22,5 % na libovolnou stranu za dynamických podmínek (kolébání) a když je současně dynamicky nakloněná na bok o 7,5 % na přídi nebo na zádi (podélné kymácení).

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.5 Musí být k dispozici prostředky, které v případě nebezpečí zastaví pohonné stroje a lodní šroub z příslušných stanovišť mimo strojovnu/prostor řízení strojního zařízení, např. volná paluba nebo kormidelna.

LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.6 Umístění a uspořádání potrubí pro zásobování palivem, usazovacích nádrží a nádrží na mazací olej musí být takové, aby poškození trubky nevedlo přímo k nebezpečí proniknutí mořské vody nebo dešťové vody. Na každé lodi s kapacitou nejméně 8 hodin pro lodě třídy B a nejméně 4 hodiny pro lodě tříd C a D při maximálním trvalém výkonu hnací jednotky a normálním pracovním zařízení na moři generátorové jednotky musí být zajištěny dvě servisní palivové nádrže pro každý typ používaného paliva na palubě nezbytného pro pohon a životně důležité funkce nebo odpovídající uspořádání.

2 **Spalovací motory (pravidlo 27)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Spalovací motory s průměrem válce 200 mm nebo klikovou skříní o obsahu nejméně 0,6 m^3 musí být na klikové skříni opatřeny pojistnými ventily vhodného typu proti přetlaku s dostatečným prostorem pro odvzdušnění. Pojistné ventily musí být uspořádány, nebo vybaveny prostředky k zajištění toho, že jejich vypouštění je nasměrováno tak, aby se minimalizovala možnost zranění pracovníků.

3 **Uspořádání stokových čerpadel (pravidlo 21)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1.1 Musí být k dispozici účinný systém stokového čerpání schopný odčerpávat a odvodňovat jakékoli jiné vodotěsné oddíly kromě prostor trvale vyčleněných pro přepravu sladké vody, vodní přítěže, nafty nebo kapalného nákladu a vybavený dalšími účinnými prostředky čerpání za všech možných podmínek. Účinné prostředky musí být k dispozici pro odvodnění izolovaných podpalubí.

.1.2 Sanitární a balastová čerpadla a čerpadla pro všeobecné použití mohou být uznána jako nezávislá stoková čerpadla se strojním pohonem, jsou-li vybavena potřebným připojením na stokový čerpací systém.

.1.3 Všechny stokové trubky používané v nádržích pro skladování paliva nebo pod nimi, v kotlích nebo prostorách strojního zařízení včetně prostor, v nichž se nacházejí olejové usazovací nádrže nebo palivová čerpadla, musí být z ocele nebo jiného vhodného materiálu.

.1.4 Systém stokových a balastových čerpadel musí být uspořádán tak, aby se zamezilo možnosti průniku vody z moře a prostor vodní přítěže do nákladových prostor a prostor strojního zařízení nebo z jednoho oddíl do druhého. Musí se provést opatření, aby se zamezilo tomu, aby kterýkoli hluboký zásobník propojený s outorem a přítěží nebyl neúmyslně zatopen z moře, když obsahuje náklad, nebo aby nebyl vyprázdněn stokovým čerpadlem, když obsahuje vodní přítěž.

.1.5 Všechny rozvodné skříně a ručně ovládané ventily stokových čerpadel lodi musí být v poloze, která je za normálních okolností přístupná.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1.6 Musí se provést opatření pro odvodnění uzavřených nákladových prostor umístěných na přepážkové palubě.

.1.6.1 Je-li volný bok k přepážkové palubě takový, že hrana paluby je ponořená, když se loď nakloní na stranu o více než 5 %, musí se uskutečnit odvodnění přes dostatečný počet palubních odtoků vhodné velkosti přímo přes palubu uspořádaných v souladu s požadavky pravidla 15.

.1.6.2 Je-li volný bok takový, že hrana paluby je ponořená, když se loď nakloní na stranu o 5 % nebo méně, musí se odvodnění uzavřeného nákladového prostoru na přepážkové palubě odvést do vhodného prostoru nebo prostor odpovídající jímavosti, který má signál vysokého stavu vody a je vybaven vhodným zařízením pro odvodnění přes palubu. Kromě toto se musí zabezpečit, aby:

.1 počet, rozměr a rozmístění palubních odtoků byl takový, že zamezí zbytečnému hromadění volné vody;

.2 čerpací zařízení vyžadované tímto pravidlem přihlíželo k požadavkům na každou stabilní hasicí soustavu s kropením tlakovou vodou;

.3 voda znečištěná benzínem nebo jinými nebezpečnými látkami se neodváděla do prostor strojovny nebo jiných prostor, kde se mohou nacházet zdroje vznícení a

.4 je-li uzavřený nákladový prostor chráněn hasicí soustavou na oxid uhličitý, byly palubní odtoky vybaveny prostředky, které zamezí unikání hasicí látky z hasicích prostředků.

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D:

.1.6.3 Odvodnění z paluby typu ro-ro a palub s vozidly musí mít dostatečnou kapacitu, aby byly palubní odtoky, mycí otvory atd. na pravé a levé straně lodi schopné zvládnout množství vody z deště a požárních stříkaček s přihlédnutím ke stavu náklonu a vyvažování lodě.

.1.6.4 Jsou-li k dispozici automatický postřikovací systém a hydranty, musí mít haly pro cestující a posádku odpovídající počet palubních odtoků schopných zvládnout množství vody z hašení požáru pokojovými sprchovými hlavicemi a proud vody ze dvou požárních hadic. Palubní odtoky musí být umístěny na místech s největším účinkem, např. v každém rohu.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.2.1 Systém stokového čerpání vyžadovaný pododstavcem .1.1 musí být schopen pracovat za všech možných podmínek po nehodě, ať je loď vzpřímená nebo nakloněná. Za tímto účelem musí být obecně nainstalována sací potrubí v stokovém prostoru lodi kromě oddílů blízkých konci lodě, kde jedno sací potrubí je dostačující. V oddílech neobvyklého tvaru se může vyžadovat doplňující sací potrubí. Opatření se musí udělat tam, kde by si voda v oddílech našla cestu k odsávacím potrubím.

.2.2 Je-li to možné, musí být stoková čerpadla se strojním pohonem umístěna ve zvláštních vodotěsných oddílech a uspořádaná nebo situovaná tak, aby tyto oddíly nebyly zaplaveny při stejném poškození. Je-li hlavní hnací strojní zařízení, pomocné strojní zařízení a kotle ve dvou nebo více vodotěsných oddílech, čerpadla, která jsou k dispozici pro čerpání z prostoru dna lodi, musí být rozdělena podle možnosti po všech těchto oddílech.

.2.3 S výjimkou doplňujících čerpadel, která se mohou dát jen pro oddíl kolizního prostoru, musí být každé požadované stokové čerpadlo uspořádáno tak, aby odčerpalo vodu z každého prostoru, u něhož se podle odstavce .1.1 vyžaduje odvodnění.

.2.4 Každé stokové čerpadlo se strojním pohonem musí být schopné čerpat vodu o rychlosti minimálně 2 m/s přes předepsané hlavní stokové potrubí. Nezávislá stoková čerpadla se strojním pohonem umístěna v prostorách strojovny musí mít přímé odsávání z těchto prostor, v každém jednotlivém prostoru se však vyžadují jen dvě sací potrubí. Jsou-li dvě nebo více sacích potrubí, musí být alespoň jedno na každém boku lodě. Přímá sací potrubí musí být vhodně rozmístěna a v prostorech strojovny nesmí mít průměr menší než se vyžaduje pro hlavní odvodňovací potrubí.

.2.5 Kromě toho musí k přímému stokovému sacímu potrubí nebo sacímu potrubí vyžadovanému pododstavcem 2.4 vést přímé nouzové stokové sací potrubí se zpětnou klapkou od největšího nezávislého čerpadla se strojním pohonem k odvodňovací úrovni prostor strojního zařízení; sací potrubí musí mít stejný průměr jako hlavní vpusť do používaných čerpadel.

.2.6 Vřetena vtoků mořské vody a přímé sací ventily musí být dostatečně vysoko nad podlahou strojovny.

.2.7 Všechna stoková sací potrubí až do napojení na čerpadla musí být nezávislá na jiných potrubích.

.2.8 Průměr „d“ hlavních a vedlejších sacích trubek se počítá podle následujících vzorců. Skutečný vnitřní průměr se však může zaokrouhlit k nejbližšímu standardnímu rozměru přijatelnému pro správu státu vlajky: hlavní odvodňovací potrubí:

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

vedlejší odvodňovací potrubí mezi sběrači a sacími potrubími:

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

kde:

D je vnitřní průměr hlavního odvodňovacího potrubí

L a B je délka a šířka lodě (v metrech),

L_1 je délka oddílu a

D je boční výška lodě k přepážkové palubě (v metrech), pokud na lodi s uzavřeným nákladovým prostorem na přepážkové palubě, která se vnitřně odvodňuje v souladu s požadavky odstavce 1.6.2 a která se rozprostírá po celé délce lodě, se D měří k další palubě nad přepážkovou palubou. Pokrývá-li uzavřený nákladový prostor menší délku, bere se D jako boční výška k přepážkové palubě plus lh/L, kde l a h je příslušná celková délka a výška uzavřeného nákladového prostoru.

.2.9 Musí být provedena opatření, aby se zamezilo zaplavení oddílu, kterým vede sací trubka v případě, že je trubka přerušená nebo jinak poškozená kolizí nebo praskla v jiném oddíle. Za tímto účelem tam, kde se trubka v jakékoli části nachází blíž k boku lodě než je jedna pětina šířky lodě (měřeno v pravém úhlu k osové čáře ve výšce nejnižší vodorysky dělení), nebo je ve skříňovém kýlu, musí být v příslušném oddíle na trubce s volným koncem namontována zpětná klapka.

.2.10 Rozdělovače, kohouty a ventily stokového čerpacího systému musí být uspořádány tak, aby jedno ze stokových čerpadel mohlo v případě zaplavení čerpat vodu z kteréhokoli oddílu; kromě toho poškození čerpadla nebo jeho trubky napojené na hlavní potrubí v prostoru dna, když se obě nachází ve vzdálenosti jedné pětiny šířky lodě od obšívky, nesmí vyřadit systém stokového čerpání z provozu. Je-li jen jedna síť trubek společná pro všechna čerpadla, musí se potřebné ventily pro obsluhu odvodňovacího potrubí dát ovládat z horní přepážkové paluby. Je-li kromě hlavního stokového čerpacího systému k dispozici nouzový stokový čerpací systém, musí být nezávislý na hlavním systému a uspořádán tak, aby čerpadlo bylo schopné pracovat na každém oddíle při zaplavení, jak je to uvedeno v odstavci .2.1; v tomto případě je jen jeden ventil nutný pro práci nouzového systému, který se dá ovládat z horní přepážkové paluby.

.2.11 Všechny kohouty a ventily uvedené v odstavci .2.10, které lze ovládat z horní přepážkové paluby, musí mít ovládací prvky na místě jejich činnosti zřetelně označeny a musí mít k dispozici prostředky pro signalizaci zda jsou otevřené nebo zavřené.

4 **Počet a typ stokových čerpadel (pravidlo 21)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

do 250 cestujících: jedno hlavní motorové čerpadlo a jedno nezávislé čerpadlo se strojním pohonem umístěné a napájené mimo strojovny,

nad 250 cestujících: jedno hlavní motorové čerpadlo a dvě nezávislá čerpadla se strojním pohonem umístěná a napájená mimo strojovny.

Hlavní motorové čerpadlo může být nahrazeno jedním nezávislým čerpadlem se strojním pohonem.

Odvodnění malých oddílů lze provést s přenosným ručním čerpadlem.

5 **Prostředky pro zpětný chod (pravidlo 28)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Musí se zajistit dostatečný výkon pro zpětný chod, aby bylo zabezpečeno náležité řízení loď za všech normálních okolností.

.2 Musí být prokázána a zaznamenaná schopnost strojního zařízení obrátit směr náporu šroubu za přiměřeně krátkou dobu a uvést loď do klidu z nejvyšší provozní rychlosti při ujetí rozumné vzdálenosti.

.3 Brzdné doby, kurzy a vzdálenosti zaznamenané na zkouškách a výsledky zkoušek s cílem stanovit schopnost lodě s více šrouby plout a manévrovat s jedním nebo více šrouby neschopnými provozu, musí být na palubě k dispozici, aby je mohl použít velitel lodi nebo pověřený pracovník.

6 **Kormidelní zařízení (pravidlo 29)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Každá loď musí být vybavena účinným hlavním a vedlejším kormidelním zařízením. Hlavní kormidelní zařízení a pomocné kormidelní zařízení musí být uspořádáno tak, aby závada na jednom z nich nezpůsobila, že druhé nebude schopné provozu.

.2 Je-li namontováno hlavní kormidelní zařízení a kormidelní peň, musí:

.2.1 být dostatečně pevné a schopné řídit loď při maximální provozní rychlosti směrem vpřed a zkonstruováno tak, aby nemohlo být při nejvyšší rychlosti zpětného chodu poškozené;

.2.2 být schopné přesunout kormidlo z 35 % na jedné straně na 35 % na druhé straně, když loď s nejnižším provozním ponorem pluje dopředu o maximální provozní rychlosti a za stejných podmínek z 35 % na jedné straně na 30 % na druhé straně za nejdéle 28 sekund;

.2.3 mít motorový pohon tam, kde je to nutné pro splnění požadavků odstavce .2.2.2 a všude, kde se podle odstavce .2.2.1 vyžaduje kormidelní peň, jehož průměr ve výšce kormidelní páky je 120 mm, s výjimkou jeho zpevnění pro plavbu v ledu.

.3 Je-li namontováno pomocné kormidelní zařízení, musí:

.1 být dostatečně pevné a schopné řídit loď při normální provozní rychlosti a za nouzového stavu se musí dát uvést rychle do provozu;

.2 být schopné přesunout kormidlo z 15 % na jedné straně na 15 % na druhé straně za nejdéle 60 sekund, když loď s nejnižším provozním ponorem pluje dopředu o poloviční maximální komerční rychlosti nebo o rychlosti 7 uzlů, podle toho, která je vyšší a

.3 mít motorový pohon, kde je to nutné pro splnění požadavků odstavce .3.2 a vždy, když se vyžaduje kormidelní peň, jehož průměr ve výšce kormidelní páky je více než 230 mm, přičemž se nepřihlíží k jeho zpevnění pro plavbu v ledu.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.4 Kormidelní pohonné jednotky musí být:

.1 uspořádány tak, aby se automaticky znovu nastartovaly, když se dodávka energie po výpadku obnoví a

.2 schopné uvedení do provozu z místa na velitelském můstku. V případě přerušení dodávky energie do jakýchkoli kormidelních pohonných jednotek musí velitelský můstek dostat akustický a vizuální signál.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.5 Obsahuje-li hlavní kormidelní zařízení dvě nebo více hnacích jednotek, nemusí být vybaveno pomocným kormidelním zařízením, pokud:

.1 hlavní kormidelní zařízení je způsobilé ovládat kormidlo, jak je to vyžadováno odstavcem .2.2.2, když je kterákoli pohonná jednotka vyřazena z provozu; a

.2 hlavní kormidelní zařízení je uspořádáno tak, aby po jednotlivé závadě v jeho potrubní síti nebo na jedné z hnacích jednotek bylo možné závadu izolovat s cílem udržet způsobilost řízení nebo jí rychle znovu získat.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.6 Ovládání kormidelního zařízení se uskutečňuje:

.1 u hlavního kormidelního zařízení jak na velitelském můstku, tak i v prostoru kormidelního stroje;

.2 dvěma nezávislými systémy řízení ovladatelnými z velitelského můstku, je-li hlavní kormidelní zařízení vybaveno v souladu s odstavcem .4. Nevyžaduje to zdvojení kormidelního kola nebo páky. Skládá-li se kormidelní zařízení z hydraulického servomotoru, nemusí být k dispozici druhý nezávislý systém;

.3 u pomocného kormidelního zařízení v prostoru kormidelního stroje a je-li poháněno motorem, musí se dát ovládat také z velitelského můstku a musí být nezávislé na systému řízení hlavního kormidelního zařízení.

.7 Každý ovládací systém hlavního a pomocného kormidelního zařízení operující z velitelského můstku musí splňovat tyto podmínky:

.1 je-li elektrický, musí být napájen vlastním odděleným elektrickým obvodem zásobovaným ze silového obvodu kormidelního zařízení z místa v prostoru kormidelního stroje nebo přímo z přípojnic rozvaděče napájejících tento silový obvod kormidelního zařízení na místě rozvaděče, které je vedle napájení silového obvodu kormidelního zařízení;

.2 v prostoru kormidelního stroje musí být k dispozici prostředky pro odpojení každého řídícího sytému ovladatelného z velitelského můstku od kormidelního zařízení, kterému slouží;

.3 systém se musí dát uvést do provozu z místa na velitelském můstku;

.4 v případě přerušení dodávky elektrické energie do ovládacího systému musí velitelský můstek dostat akustický a vizuální signál a

.5 jištění proti zkratu se poskytuje jen u napájecího obvodu řízení kormidelního zařízení.

.8 Elektrické silové obvody a ovládací systémy kormidelního zařízení s jejich komponenty, kabely a trubky vyžadované tímto pravidlem a pravidlem 7, musí být pokud možno oddělené po celé jejich délce.

.9 Mezi velitelským můstkem a prostorem kormidelního stroje musí být k dispozici prostředky komunikace.

.10 Vychýlení kormidla (kormidel) musí:

.1 být ukazováno na velitelském můstku, je-li hlavní kormidelní zařízení poháněno motorem. Ukazatel výchylky kormidla musí být nezávislý na ovládacím systému kormidelního zařízení;

.2 být v prostoru kormidelního stroje rozpoznatelné.

.11 Hydraulicky ovládané kormidelní zařízení musí být vybaveno takto:

.1 zařízení pro udržení čistoty hydraulické kapaliny s přihlédnutím k typu a konstrukci hydraulického systému;

.2 varovným signálem nízké hladiny u každé nádrže s hydraulickou kapalinou, aby co nejdříve spolehlivě ukázal prosakování hydraulické kapaliny. Akustický a vizuální signál musí být vyslán na velitelský můstek a do prostor strojního zařízení, kde se dá ihned zpozorovat a

.3 stabilní zásobní nádrž s dostatečnou kapacitou k tomu, aby znovu naplnila nejméně jeden spouštěcí systém energetické systému včetně zásobníku, u něhož se vyžaduje, aby hlavní kormidelní zařízení bylo strojně ovládáno. Zásobní nádrž musí být trvale napojena na potrubí tak, aby hydraulické systémy mohly být znovu pohotově naplněny z místa v prostoru kormidelního stroje a musí být vybaveny olejoznakem.

.12 Prostory kormidelního stroje musí být

.1 snadno přístupné a pokud možno oddělené od strojovny a

.2 vybaveny vhodnými zařízeními k zajištění přístupu během provozu ke strojům a ovládání kormidelního zařízení. Tato zařízení musí zahrnovat zábradlí a mříže nebo jiné neklouzavé plochy, aby v případě úniku hydraulické kapaliny byly zajištěné vhodné provozní podmínky.

7 **Doplňující požadavky na elektrické a elektrohydraulické kormidelní zařízení (pravidlo 30)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Na velitelském můstku a na vhodném místě ovládání strojovny musí být namontovány prostředky ukazující, že motory elektrického a elektrohydraulického kormidelního zařízení jsou v činnosti.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.2 Každé elektrické nebo elektrohydraulické kormidelní zařízení, které sestává z jedné nebo více pohonných jednotek, musí být zásobováno nejméně dvěma uzavřenými obvody napájenými přímo z hlavního rozvaděče; jeden z těchto obvodu však může být napájen z nouzového rozvaděče. Pomocné elektrické nebo elektrohydraulické kormidelní zařízení, které je hlavním elektrickým nebo elektrohydraulickým kormidelním zařízením může být napojeno na jeden z obvodů zásobujících toto hlavní kormidelní zařízení. Obvody napájející elektrické nebo elektrohydraulické kormidelní zařízení musí mít přiměřený jmenovitý výkon pro napájení všech motorů, které mohou být na něj souběžně napojeny a u nichž se vyžaduje, aby pracovaly souběžně.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.3 Elektrické a elektrohydraulické obvody a motory kormidelního zařízení musí být opatřeny jištěním proti zkratu a signálem přetížení. Ochrana proti nadproudu včetně rozběhového proudu, je-li nainstalována, musí být nejméně dvojnásobná, než je proud při plném zatížení takto chráněného motoru nebo obvodu a musí umožnit průchod příslušného rozběhového proudu.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

Signály vyžadované tímto odstavcem musí být jak akustické, tak i vizuální a musí se nacházet na nápadném místě v prostorách hlavního strojního zařízení nebo kontrolní místnosti, odkud se hlavní strojní zařízení běžně ovládá a jak je vyžadováno pravidlem 6 část E této kapitoly.

.4 Není-li pomocné kormidelní zařízení, které musí mít podle pravidla 6.3.3 motorový pohon, poháněno elektrickou energií, nebo je poháněno elektrickým motorem určeným především pro jiné účely, lze hlavní kormidelní zařízení napájet jedním obvodem z hlavního rozváděče. Je-li tento elektrický motor, který je určen především pro jiné účely, k dispozici pro pohon tohoto pomocného kormidelního zařízení, může správa státu vlajky upustit od požadavků odstavce .3, bude-li zařízení spolu s požadavky pravidla 6.4.1 a 6.4.2 platné pro pomocné kormidelní zařízení považovat za dostačující.

8 **Větrací systémy ve strojovnách (pravidlo 35)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Prostory strojoven kategorie A se musí náležitě odvětrávat, aby se zajistilo, že se v případě plného výkonu strojního zařízení nebo kotle v těchto prostorách a za všech povětrnostních podmínek včetně špatného počasí udrží odpovídající přívod vzduchu do těchto prostor kvůli bezpečnosti a pohodlí pracovníků a činnosti strojního zařízení.

9 **Spojení mezi velitelským můstkem a strojovnou (pravidlo 37)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Pro sdělování příkazů z velitelského můstku na místo ve strojovně nebo v kontrolní místnosti, odkud se běžně ovládá rychlost a směr náporu šroubů, musí být k dispozici nejméně dva nezávislé sdělovací prostředky: jeden z nich musí být strojní telegraf, který poskytuje vizuální signalizaci příkazů a odpovědí jak v prostoru strojovny, tak i na velitelském můstku. Odpovídající sdělovací prostředky musí být k dispozici na každém místě, odkud se může ovládat rychlost nebo směr náporu šroubů.

10 **Poplachová signalizace pro strojníky (pravidlo 38)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Pro strojníky musí být k dispozici poplašné zařízení ovládané ze strojovny, případně na manévrové plošině a musí být zřetelně vidět z místa ubytování strojníků a/nebo z velitelského můstku.

11 **Umístění nouzových zařízení (pravidlo 39)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Nouzové zdroje elektrické energie, požární čerpadla, stoková čerpadla lodě, kromě čerpadel určených zvlášť pro prostory před kolizní přepážkou, a stabilní hasicí systém vyžadované kapitolou II-2 a jiná nouzová zařízení důležitá pro bezpečnost lodě, kromě kotevních vrátků, nesmějí být namontovány před kolizní přepážkou.

12 **Ovládání strojního zařízení (pravidlo 31)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Hlavní a pomocné strojní zařízení důležité pro pohon a bezpečnost lodě musí být vybaveno účinnými prostředky pro jeho provoz a ovládání.

.2 Je-li k dispozici dálkové ovládání pohonných strojů z velitelského můstku a prostory strojovny mají být obsazeny pracovníky, uplatňuje se toto:

.1 rychlost, směr náporu a případně stoupání šroubu musí být plně ovladatelné z velitelského můstku za všech plavebních podmínek včetně manévrování;

.2 dálkové ovládání musí u každého nezávislého šroubu fungovat za pomoci ovládacího zařízení zkonstruovaného a postaveného tak, aby si jeho činnost nevyžadovala zvláštní pozornost, co se týče provozních podrobností strojního zařízení. Počítá-li se s tím, že několik šroubů bude pracovat souběžně, mohou být ovládány jedním ovládacím zařízením.

.3 hlavní pohonné stroje musí být vybaveny nouzovým aretačním zařízením na velitelském můstku, které musí být nezávislé na řídícím systému velitelského můstku;

.4 povely pro pohonné stroje z velitelského můstku musí být signalizovány ve velínu strojovny nebo případně na ovládacím stanovišti;

.5 dálkové ovládání pohonných strojů musí být umožněno současně jen z jednoho místa. Na každém místě musí být signál ukazující, ze kterého místa jsou pohonné stroje ovládány. Ovládání lze mezi velitelským můstkem a prostory strojního zařízení přepnout jen v prostorách hlavního strojního zařízení nebo kontrolní místnosti hlavního strojního zařízení. Systém musí zahrnovat prostředky, které zamezí, aby se nápor lodního šroubu podstatně změnil, když se ovládání přepíná z jednoho místa na druhé;

.6 pohonné stroje se musí dát ovládat na místě, a to i v případě závady na kterékoli části dálkového ovládacího systému;

.7 dálkový ovládací systém musí být zkonstruován tak, aby v případě jeho závady byl vydáván signál. Stávající rychlost a směr náporu šroubů musí být zachovány, dokud je místní ovládání v činnosti;

.8 velitelský můstek musí být vybaven signálem ukazujícím:

.1 počet a směr otáček šroubů u pevných šroubů;

.2 počet otáček a stoupání u nastavitelných šroubů;

.9 velitelský můstek a strojovna musí dostat signál označující nízký startovací tlak vzduchu, který musí být nastaven na takové úrovni, aby umožnil dalšímu hlavnímu motoru zahájit činnost. Je-li systém dálkového ovládání pohonných strojů konstruován na automatický rozběh, musí být počet automatických následných pokusů, u nichž se rozběh nezdařil, omezený, aby se uchoval dostatečný startovací tlak vzduchu pro místní rozběh.

.3 Je-li hlavní hnací a související strojní zařízení, včetně hlavního zdroje dodávky elektrické energie, vybaveno různými stupni automatického a dálkového ovládání a trvale se ručně řídí z kontrolní místnosti, musí být zařízení a ovládání zkonstruováno, vybaveno a namontováno tak, aby činnost strojů byla stejně bezpečná a účinná, jako kdyby bylo řízeno přímo; pro tento účel se musí uplatnit příslušné pravidlo II-1/E/1 až II-1/E/5. Zvláštní pozornost se musí věnovat ochraně těchto prostor před požárem a zaplavením.

.4 Automatické startovací, provozní a ovládací systémy musí obecně zahrnovat zařízení pro ruční přepínání automatického ovládání. Závada na kterékoli části těchto systémů nesmí bránit použití ručního přepínání.

LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.5 Lodě musí vyhovět požadavkům odstavců .1 až .4

.1 Hlavní a pomocné strojní zařízení důležité pro pohon, řízení a bezpečnost lodě musí být vybaveno účinnými prostředky pro jeho provoz a řízení. Všechny ovládací systémy nezbytné pro pohon, řízení a bezpečnost lodě musí být nezávislé nebo konstruované tak, aby porucha jednoho systému nesnížila výkon jiného systému.

.2 Je-li k dispozici dálkové ovládání pohonných strojů z velitelského můstku a prostory strojovny mají být obsazeny pracovníky, uplatňuje se toto:

.1 rychlost, směr náporu a případně stoupání šroubu musí být plně ovladatelné z velitelského můstku za všech plavebních podmínek včetně manévrování;

.2 ovládání musí být prováděnou jediným ovládacím zařízením pro každý nezávislý šroub s automatickým prováděním všech závislých funkcí včetně, v případě potřeby, prostředků zabraňujících přetížení hnacího zařízení; počítá-li se s tím, že několik šroubů bude pracovat souběžně, mohou být ovládány jedním ovládacím zařízením;

.3 hlavní pohonné stroje musí být vybaveny nouzovým aretačním zařízením na velitelském můstku, které musí být nezávislé na řídícím systému velitelského můstku;

.4 povely vydávané hnacímu zařízení z velitelského můstku se musí znázornit na hlavním řídícím stanovišti strojovny a na ovládacím stanovišti;

.5 dálkové ovládání pohonných strojů musí být umožněno současně jen z jednoho místa. Na každém místě musí být signál ukazující, ze kterého místa jsou pohonné stroje ovládány. Ovládání lze mezi velitelským můstkem a prostory strojního zařízení přepnout jen v prostorách hlavního strojního zařízení nebo kontrolní místnosti hlavního strojního zařízení. Systém musí zahrnovat prostředky, které zamezí, aby se nápor lodního šroubu podstatně změnil, když se ovládání přepíná z jednoho místa na druhé;

.6 pohonné stroje se musí dát ovládat na místě, a to i v případě závady na kterékoli části dálkového ovládacího systému;

Také musí být umožněno ovládat pomocné strojní zařízení nezbytné pro pohon a bezpečnost lodě v dotyčném strojním zařízení nebo v jeho blízkosti a;

.7 dálkový ovládací systém musí být zkonstruován tak, aby v případě jeho závady byl vydáván signál. Stávající rychlost a směr náporu šroubů musí být zachovány, dokud je místní ovládání v činnosti;

.8 velitelský můstek, hlavní řídící stanoviště strojovny a ovládací stanoviště musí být vybaveny signálem ukazujícím:

.1 rychlost šroubu a směru otáček u pevných šroubů a

.2 rychlost šroubu a stoupání u nastavitelných šroubů.

.9 velitelský můstek a strojovna musí dostat signál označující nízký startovací tlak vzduchu, který musí být nastaven na takové úrovni, aby umožnil dalšímu hlavnímu motoru zahájit činnost. Je-li systém dálkového ovládání pohonných strojů konstruován na automatický rozběh, musí být počet automatických následných pokusů, u nichž se rozběh nezdařil, omezený, aby se uchoval dostatečný startovací tlak vzduchu pro místní rozběh.

.3 Je-li hlavní hnací a související strojní zařízení, včetně hlavního zdroje dodávky elektrické energie, vybaveno různými stupni automatického a dálkového ovládání a trvale se ručně řídí z kontrolní místnosti, musí být zařízení a ovládání zkonstruováno, vybaveno a namontováno tak, aby činnost strojů byla stejně bezpečná a účinná, jako kdyby bylo řízeno přímo; pro tento účel se musí uplatnit příslušné pravidlo II-1/E/1 až II-1/E/5. Zvláštní pozornost se musí věnovat ochraně těchto prostor před požárem a zaplavením.

.4 Automatické startovací, provozní a ovládací systémy musí obecně zahrnovat zařízení pro ruční přepínání automatického ovládání. Závada na kterékoli části těchto systémů nesmí bránit použití ručního přepínání.

13 **Systémy parního potrubí (pravidlo 33)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Každá parní trubka a na ní napojené zařízení, kterým může procházet pára, musí být zkonstruováno, postaveno a namontováno tak, aby odolalo maximálním provozním zatížením, kterým může být vystaveno.

.2 Musí být k dispozici prostředky pro odvodnění každé parní trubky, v níž se může jinak vyskytnout působení nebezpečného vodního rázu.

.3 Může-li parní trubka nebo zařízení dostávat páru z kteréhokoli zdroje o vyšším tlaku, než pro který je konstruována, musí být vybavena vhodným redukčním ventilem, pojistným ventilem a tlakoměrem.

14 **Systémy tlakového vzduchu (pravidlo 34)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Musí být k dispozici prostředky pro zamezení nadměrného tlaku v jakékoli části systému tlakového vzduchu a kdekoli mohou být pláště válce s vodním chlazením nebo skříně vzduchového kompresoru a chladiče vystaveny nebezpečnému přetlaku, protože se k nim dostává tlakový vzduch z jeho netěsnících částí. Všechny systémy musí být vybaveny vhodnými pojistnými ventily.

.2 Hlavní startovací vzduchová zařízení pro hlavní hnací motory s vnitřním spalováním musí být náležitě chráněny před účinky zpětného zážehu a vnitřního výbuchu ve startovacích vzduchových trubkách.

.3 Všechny výstupní trubky ze startovacích vzduchových kompresorů musí vést přímo do startovacích zásobníků na stlačený vzduch a všechny rozběhové trubky ze všech zásobníků stlačeného vzduchu k hlavním a pomocným motorům musí být úplně odděleny od systému výstupních trubek kompresoru.

.4 Musí se provést opatření, aby se vnikání oleje do systémů tlakového vzduchu snížilo na minimum a tyto systémy bylo možné vypouštět.

15 **Ochrana proti hluku (pravidlo 36)** ([1])

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

Musí se provést opatření, aby se hluk vydávaný strojním zařízením snížil v jeho prostorech na přijatelnou úroveň. Nelze-li hluk dostatečně snížit, musí být zdroj nadměrného hluku vhodně odizolován nebo utěsněn, nebo musí být k dispozici prostor na ochranu před hlukem, má-li být obsazen pracovníky. Pracovníci, kteří musí do těchto prostor vstupovat, musí být vybaveni chrániči sluchu.

16 **Výtahy**

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D:

.1 Osobní a nákladní výtahy musí z hlediska rozměrů, prostorového uspořádání, počtu cestujících a/nebo množství zboží vyhovovat předpisům, které stanoví správa státu vlajky v každém jednotlivém případě nebo pro každý typ zařízení.

.2 Montážní výkresy a pokyny pro údržbu včetně předpisů pro pravidelné prohlídky musí schválit správa státu vlajky, která zkontroluje a schválí zařízení před jeho uvedením do provozu.

.3 Správa státu vlajky vydá po schválení osvědčení, které musí být uloženo na palubě.

.4 Správa státu vlajky může povolit, aby pravidelné prohlídky uskutečňoval odborník pověřený správou nebo uznaná organizace.

ČÁST D

ELEKTRICKÁ ZAŘÍZENÍ

1 **Všeobecně (pravidlo 40)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Elektrická zařízení musí být taková, aby

.1 všechna elektrická pomocná zařízení potřebná pro udržení běžných provozních podmínek a podmínek pobytu na lodi byla zajištěna bez pomoci nouzového zdroje elektrické energie;

.2 elektrická zařízení důležitá pro bezpečnost byla zajištěna za různých havarijních stavů a

.3 byla zajištěna bezpečnost cestujících, posádky a lodě před ohrožením elektrickým proudem.

([1]) Viz předpisy o úrovni hluku na palubách lodí schválených na Shromáždění IMO v usnesení A.468(XII).

.2 Správa státu vlajky musí provést příslušné kroky, aby zajistila jednotnost v zavádění a uplatňování této části, co se týče elektrických zařízení ([1]).

2 **Hlavní zdroj elektrické energie a osvětlení (pravidlo 41)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Nové lodě tříd C a D, na nichž je elektrická energie pouze pro udržování pomocných zařízení nutných pro bezpečnost lodě a nové lodě tříd B, na nichž je elektrická energie pouze pro udržování pomocných zařízení nutných pro bezpečnost a pohon lodě, musí být vybaveny dvěma nebo více generátorovými soustrojími s takovým výkonem, aby výše uvedená zařízení mohla pracovat, když kterékoliv jedno soustrojí bude vyřazeno z provozu.

Na palubě nových lodí tříd C a D o délce menší než 24 metrů může být jedno z hlavních generátorových soustrojí poháněno hlavním pohonným strojem za podmínky, že jeho výkon dovoluje, aby výše uvedená zařízení mohla nadále pracovat, když je kterékoliv z ostatních generátorových soustrojí vyřazeno z provozu.

.2.1 Hlavní osvětlovací systém zajišťující osvětlení běžně přístupných částí lodě a používaných cestujícími a posádkou musí být zásobován z hlavního zdroje elektrické energie.

.2.2 Uspořádání hlavní elektrické osvětlovací soustavy musí být takové, aby požár nebo jiná nehoda v prostorech zahrnujících hlavní zdroj elektrické energie, jeho transformační zařízení, přichází-li to v úvahu, hlavní rozvaděč a hlavní rozvaděč osvětlení, nevyřadily z provozu nouzovou osvětlovací soustavu vyžadovanou pravidlem 3.

.2.3 Uspořádání nouzové elektrické osvětlovací soustavy musí být takové, aby požár nebo jiná nehoda v prostorech zahrnujících nouzový zdroj elektrické energie, jeho transformační zařízení, přichází-li to v úvahu, nouzový rozvaděč a nouzový rozvaděč osvětlení, nevyřadily z provozu hlavní osvětlovací soustavu vyžadovanou tímto pravidlem.

.3 Hlavní rozvaděč se musí nacházet v takové vzdálenosti od jedné hlavní generátorové stanice, aby souvislá běžná dodávka elektrické energie mohla být narušena jen požárem nebo jinou nehodou v prostoru, kde je namontováno generátorové soustrojí a rozvaděč.

3 **Nouzový zdroj elektrické energie (pravidlo 42)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Každá loď musí být vybavena soběstačným nouzovým zdrojem elektrické energie s nouzovým rozvaděčem umístěným nad přepážkovou palubou v dobře dostupném prostoru nepřiléhajícím ke strojovně kategorie A nebo ke strojovně a obsahujícím hlavní zdroj elektrické energie nebo hlavní rozvaděč.

.2 Jako nouzový zdroj elektrické energie může sloužit buď akumulátorová baterie vyhovující požadavkům odstavce .5, aniž by musela být znovu dobíjena nebo aniž by byla vystavena nadměrnému poklesu napětí, nebo generátor vyhovující požadavkům odstavce .5, poháněný spalovacím motorem s nezávislou dodávkou paliva, který má bod vzplanutí nejméně 43 °C s automatickým startovacím zařízením u nových lodí a schváleným startovacím zařízením u stávajících lodí a je vybavený přechodným zdrojem nouzové elektrické energie podle odstavce .6, pokud, v případě nových lodí tříd C a D o délce menší než 24 metrů není zajištěna vhodně umístěná nezávislá baterie pro daného spotřebitele na časové období požadované pro tato pravidla.

.3 Nouzový zdroj elektrické energie musí být uspořádán tak, aby účinně pracoval, když se loď nakloní na bok o 22,5 % a když je sklon lodě podél lodního boku 10 %. Nouzové generátorové soustrojí musí být schopné (nouzová generátorová soustrojí musí být schopna) pohotového rozběhu za každého studeného stavu, který se může případně vyskytnout a na nových lodích musí být schopné automatického rozběhu.

.4 Nouzový rozvaděč musí být umístěn co nejblíže k nouzovému zdroji energie.

([1]) Viz doporučení publikovaná Mezinárodní elektrotechnickou komisí, a to Publikace 92 - Elektrická zařízení na lodích.

.5 Nouzový zdroj energie vyžadovaný odstavcem .1 musí:

.1 být schopen normálně pracovat po dobu:

12 hodin u lodí třídy B (nové a stávající)

6 hodin u lodí třídy C (nové)

3 hodiny u lodí třídy D (nové);

.2 být zejména schopen souběžné činnosti po dobu uvedenou níže s těmito zařízeními:

a) nouzové stokové čerpadlo lodě a jedno z požárních čerpadel;

b) nouzové osvětlení:

.1 na každém shromažďovacím nebo naloďovacím stanovišti a na bocích;

.2 ve všech chodbách, na všech schodištích a stávajících přístupech ke shromažďovacím nebo naloďovacím stanovištím;

.3 ve strojovně a na místech, kde se nachází nouzový generátor;

.4 v řídící stanici, kde je umístěna vysílačka a hlavní navigační zařízení;

.5 jak je to vyžadováno v pravidlech II-2/B/16.1.3.7 a II-2/B/6.1.7;

.6 ve všech lodních prostorech pro výzbroj protipožární ochrany;

.7 na nouzovém stokovém čerpadle a jednom z požárních čerpadel uvedených v písmenu a) a na startovacích místech jejich motorů;

c) navigační světla lodě;

d) 1. všechna sdělovací zařízení;

2. celkový poplašný systém;

3. systém hlášení požáru a

4. všechny signály, které mohou být potřebné v nouzi, jsou-li napájeny ze zdroje elektrické energie z hlavních generátorových soustrojí lodě;

e) čerpadlo požárního postřikovacího zařízení, přichází-li to v úvahu a je-li napájeno ze zdroje elektrické energie a

f) denní signální světlo lodě, je-li z hlavního zdroje elektrické energie.

.3 být schopen po dobu půl hodiny obsluhovat vodotěsné dveře na motorový pohon s jejich ovládacími, signalizačními a poplašnými obvody.

.6 Přechodný nouzový zdroj elektrické energie vyžadovaný odstavcem .2 musí pozůstávat z akumulátorové baterie umístěné vhodně k použití v případě nouze, která musí zásobovat po dobu půl hodiny bez opakovaného nabíjení a aniž by došlo k nadměrnému poklesu napětí:

a) osvětlení vyžadované odstavcem .2b)1 tohoto pravidla;

b) vodotěsné dveře vyžadované odstavci .7.2 a .7.3 pravidla II-1/B/13, ale nemusejí být všechny z nich zásobovány energií souběžně, pokud nejsou k dispozici nezávislé dočasné zdroje akumulované energie a

c) ovládací, signalizační a poplašné obvody vyžadované odstavcem .7.2 pravidla II-1/B/13.

.7 LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 A POZDĚJI:

Pokud je k obnovení pohonu nezbytná elektrická energie, její výkon musí být dostatečný k tomu, aby obnovil pohon lodi i ostatního zařízení z klidového stavu do 30 minut po výpadku proudu.

4 **Doplňkové nouzové osvětlení pro lodě typu ro-ro (pravidlo 42-1)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Kromě nouzového osvětlení požadovaného v pravidle II-1/D/3.5.2b) na každé lodi s nákladovými prostory typu ro-ro nebo prostory zvláštní kategorie:

.1 všechny společenské prostory a průchody pro cestující musí být vybaveny doplňujícím elektrickým osvětlením, které může při výpadku všech ostatních zdrojů elektrické energie a za všech podmínek náklonu lodě na bok pracovat nejméně tři hodiny. Instalované osvětlení musí být takové, aby byl snadno viditelný přístup k únikovým cestám. Zdroj energie pro doplňující osvětlení musí obsahovat akumulátorové baterie umístěné v osvětlovacích tělesech, které jsou dobíjeny pokud možno průběžně z nouzového rozvaděče. Správa státu vlajky může schválit jakékoli jiné prostředky osvětlení, které jsou nejméně stejně účinné. Doplňující osvětlení musí být takové, aby se dal výpadek světla neprodleně rozpoznat. Každá akumulátorová baterie, která je k dispozici, musí být nahrazena v intervalech přihlížejících ke specifické životnosti v okolních podmínkách, jímž je tato baterie během činnosti vystavena; a

.2 přenosné svítidlo s baterií, kterou lze znovu nabít, musí být k dispozici ve všech chodbách prostoru pro posádku, společenském prostoru a každém pracovním prostoru, v němž se běžně nachází obsluha, pokud není k dispozici doplňující nouzové osvětlení, jak je to vyžadováno pododstavcem .1.

5 **Prevence proti zasažení elektrickým proudem, požáru a jiným nebezpečím elektrického původu (pravidlo 45)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Nechráněné kovové části elektrických strojů nebo zařízení, které nejsou pod napětím, ale které jsou vystaveny napětí za poruchového stavu, musí být uzemněny, pokud nejsou stroje nebo zařízení:

.1 napájeny stejnosměrným proudem o napětí nepřesahujícím 50 V nebo napětí s efektivní hodnotou 50 V mezi vodiči; k dosažení tohoto napětí nelze použít autotransformátorů, nebo

.2 napájeny napětím, které u bezpečnostních izolačních transformátorů zásobujících jen jedno spotřební zařízení, nepřekračuje 250 V, nebo

.3 postaveny podle zásad dvojité izolace.

.2 Všechny elektrické spotřebiče musí být konstruovány a nainstalovány tak, aby při běžném používání nebo dotyku nezpůsobily zranění.

.3 Boční, zadní a případně přední stěny rozvaděčů musí být vhodně chráněny. Části vystavené napětí, které při uzemnění překračuje napětí uvedené v odstavci 1.1, nesmějí být instalovány na přední stěně těchto rozvaděčů. Kde je to nutné, musí být přední a zadní stěny rozvaděčů opatřeny nevodivými výztužnými sítěmi.

.4 Neuzemněné rozvodné systémy musí být vybaveny zařízením schopným sledovat izolační odpor proti zemi a akusticky nebo vizuálně signalizovat mimořádně nízké hodnoty izolace.

.5.1 Všechny kovové pláště a pancíře kabelů musí být průběžně elektricky propojeny a uzemněny.

.5.2 Všechny elektrické kabely a rozvody mimo zařízení musí být přinejmenším nehořlavé a instalovány tak, aby se nenarušily jejich původní nehořlavé vlastnosti. Je-li to nutné pro konkrétní použití, může správa státu vlajky povolit používání zvláštního druhu kabelů, jako jsou vysokofrekvenční kabely, které nevyhovují výše uvedenému.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.5.3 Kabely a rozvody pro důležité spotřebiče nebo dodávku nouzové energie, osvětlení, vnitřní komunikace nebo signály se pokud možno nesmějí pokládat v blízkosti kuchyní, prádelen, prostor strojního zařízení kategorie A a jejich skříní a jiných prostor s vysokým rizikem požáru. Na nových a stávajících osobních lodích typu ro-ro musí položení kabelů pro nouzové poplachy a místní rozhlas uskutečňované 1. července 1998 schválit správa státu vlajky s přihlédnutím k doporučením, které zpracovala IMO. Kabely spojující požární čerpadla s nouzovým rozvaděčem musí být žáruvzdorné, procházejí-li prostory s vysokým nebezpečím požáru. Kde je to vhodné, měly by být tyto kabely vedeny tak, aby se vyloučilo jejich vyřazení z činnosti zahříváním přepážek, k němuž může dojít v důsledku požáru v přilehlém prostoru.

.6 Kabely a rozvody musí být položeny a upevněny tak, aby se zamezilo jejich roztřepení nebo jinému poškození. Kabelové koncovky a spojky ve všech vodičích musí být zhotoveny tak, aby si uchovaly původní elektrické, mechanické, oheň zpomalující a případně žáruvzdorné vlastnosti.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.7.1 Každý jednotlivý obvod musí být chráněn proti zkratu a přetížení, pokud to pravidla II-1/C/6 a II-1/C/7 nepřipouštějí jinak.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.7.2 Svítidla musí být uspořádána tak, aby se zamezilo zvýšení teploty, která by mohla poškodit kabely a rozvody a přehřátí okolního materiálu.

.8.1 Akumulátorové baterie musí být vhodně zabudovány, oddíly používané především pro jejich umístění musí být náležitě postaveny a účinně odvětrávány.

.8.2 Elektrická a jiná zařízení, která mohou být zdrojem vzplanutí hořlavých par, nejsou v těchto oddílech přípustná.

.9 Rozvodný systém musí být uspořádán tak, aby požár v kterékoli hlavní vertikální zóně ve smyslu pravidla II-2/A/2.9 nezasáhl zařízení důležitá pro bezpečnost v kterékoliv jiné zóně. Tomuto požadavku bude vyhověno, jsou-li hlavní a nouzové napájecí vodiče procházející každým takovým úsekem odděleny jak vertikálně, tak i horizontálně, a to co nejdál od sebe.

ČÁST E

DOPLŇUJÍCÍ POŽADAVKY NA STROJOVNY BEZ TRVALÉ OBSLUHY

Zvláštní posouzení (pravidlo 54)

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Všechny nové lodě tříd B, C a D a stávající lodě skupiny B musí správa státu vlajky posoudit zvlášť z toho hlediska, zda jejich strojovny mohou být bez trvalé obsluhy, a jestliže ano, jsou-li nutné doplňující požadavky k požadavkům stanoveným v těchto pravidlech, aby se dosáhlo bezpečnosti rovnocenné s bezpečností strojoven s běžnou obsluhou.

1 **Všeobecně (pravidlo 46)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Musí být učiněna opatření zajišťující, že bezpečnost lodě za všech plavebních podmínek včetně manévrování bude stejná jako bezpečnost lodě se strojovnou obsazenými pracovníky.

.2 Musí být učiněna opatření zajišťující, že zařízení spolehlivě funguje a že byly udělány dostatečné kroky pro pravidelné kontroly a běžné zkoušky s cílem zabezpečit průběžný spolehlivý provoz.

.3 Každá loď musí být opatřena písemně doloženými důkazy, že je schopná pracovat bez trvalé obsluhy ve strojovně.

2 **Protipožární ochrana (pravidlo 47)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Musí být k dispozici prostředky, které včas zjistí a budou signalizovat požár:

.1 v šachtách přivádějících vzduch do kotlů a odčerpávajících vzduch (komínové šachty) a

.2 ve výfukovém potrubí hnacích strojů, nepovažuje-li se to v jednotlivých případech za nadbytečné.

.2 Spalovací motory o výkonu nejméně 2 250 kW nebo s válci s vrtáním větším než 300 mm musí být vybaveny čidlem olejové mlhy v klikové skříni nebo snímači teploty ložisek nebo rovnocennými zařízeními.

3 **Ochrana před zaplavení (pravidlo 48)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Stokové studny ve strojovně bez pravidelné obsluhy musí být umístěny a sledovány tak, aby se při běžných úhlech náklonu a sklonu lodě zjistilo nahromadění kapalných látek, a musí být dostatečně velké, aby snadno zvládly běžné odvodnění po dobu bez obsluhy.

.2 Jsou-li stoková čerpadla schopna automatického rozběhu, musí být k dispozici prostředky ukazující, když je přívod kapalných látek větší než kapacita čerpadel, nebo když čerpadlo pracuje častěji, než by se běžně očekávalo. V těchto případech mohou být na přiměřenou dobu povoleny menší stokové studny. Jsou-li k dispozici automaticky ovládaná stoková čerpadla, musí se věnovat zvláštní pozornost požadavkům na zamezení znečištění olejem.

.3 Umístění ovládacích prvků každého ventilu pro přívod mořské vody, výpusti pod vodoryskou nebo pro stokový vstřikovací systém musí být takové, aby po přiměřenou dobu umožnilo činnost v případě průniku vody do prostoru s přihlédnutím k době pravděpodobně potřebné k dosažení a činnosti těchto ovládacích prvků. Vyžaduje-li si to úroveň, po kterou by prostor u plně zatížené lodě mohl být zatopen, musí být provedena opatření, aby se tyto ovládací prvky daly obsluhovat z místa nad touto úrovní.

4 **Ovládání pohonu lodě z velitelského můstku (pravidlo 49)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Rychlost otáček, směr náporu a případně stoupání šroubů musí být plně ovladatelné z velitelského můstku za všech plavebních podmínek včetně manévrování.

.1 Dálkové ovládání se musí u každého jednotlivého šroubu provádět za pomoci samostatného ovládacího zařízení s automatickou činností všech jeho zařízení včetně případných prostředků pro zamezení přetížení hnacího strojního zařízení.

.2 Hlavní pohonné stroje musí být opatřeny zařízením pro nouzové zastavení z velitelského můstku, které musí být nezávislé na řídícím systému velitelského můstku.

.2 Povely pro pohonné stroje z velitelského můstku musí být signalizovány ve velínu strojovny případně na ovládacím stanovišti;

.3 Dálkové ovládání pohonných strojů musí být umožněno vždy jen z jednoho místa; na každém místě musí být signál ukazující, z kterého místa je hnací strojní zařízení ovládáno. Ovládání lze mezi velitelským můstkem a strojovnou přepnout jen v prostorách strojovny nebo velínu hlavního strojního zařízení. Systém musí zahrnovat prostředky, které zamezí, aby se nápor lodního šroubu podstatně změnil, když se ovládání přepíná z jednoho místa na druhé.

.4 Každé strojní zařízení důležité pro bezpečný provoz lodě se musí dát ovládat na místě, a to i v případě závady na kterékoli části automatického nebo dálkového ovládacího systému.

.5 Dálkový ovládací systém musí být zkonstruován tak, aby v případě jeho závady byl vydáván signál. Stávající rychlost otáček a směr náporu šroubů musí být zachovány, dokud je činné místní ovládání, není-li to považováno za neproveditelné.

.6 Velitelský můstek musí být vybaven přístroji ukazujícími:

.1 počet otáček a směr otáček šroubů u pevných šroubů, nebo

.2 počet otáček a stoupání u nastavitelných šroubů.

.7 Počet následných automatických pokusů, u nichž se rozběh nezdařil, musí být omezený, aby se uchoval dostatečný startovací tlak vzduchu. Musí být k dispozici signál ukazující nízký startovací tlak vzduchu nastavený na úrovni, která ještě umožňuje rozběhové operace hnacího strojního zařízení.

5 **Komunikace (pravidlo 50)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Musí být k dispozici spolehlivé prostředky slovní komunikace mezi velínem hlavního strojního zařízení případně ovládacím stanovištěm pohonných strojů, velitelským můstkem a ubytováním strojních důstojníků.

6 **Poplašný systém (pravidlo 51)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Musí být k dispozici poplašný systém ukazující každou závadu, která si vyžaduje pozornost, a musí:

.1 být schopen vydávat akustický signál ve velínu strojovny nebo na ovládacím stanovišti pohonných strojů a vizuálně na vhodném místě ukazovat každou jednotlivou funkci signalizace;

.2 mít spojení se společenskými místnostmi strojníků a do každé jejich kabiny za pomoci přepínače, aby se zabezpečilo spojení alespoň do jedné z těchto kabin. Alternativní uspořádání jsou přípustná, považují-li se za rovnocenná;

.3 aktivovat akustický a vizuální signál na velitelském můstku za každé situace, která si vyžaduje opatření nebo pozornost důstojníka konajícího strážní službu;

.4 být zkonstruován na zásadě zachování bezpečnosti i v případě poruchy, je-li to proveditelné a

.5 spustit poplach pro strojníky vyžadovaný pravidlem II-1/C/10, nebyl-li signál za určitou dobu na místě zpozorován.

.2.1 Poplašný systém musí být průběžně zásobován energií a musí mít automatické přepínání na záložní zdroj dodávky energie v případě výpadku normální dodávky energie.

.2.2 Výpadek normální dodávky energie do poplašného systému musí být ohlášen signálem.

.3.1 Poplašný systém musí být schopen současně ohlásit více než jednu závadu a přijetí každého signálu nesmí zamezit jiný signál.

.3.2 Přijetí poplašného stavu na místě uvedeném v odstavci .1 musí být signalizováno na stanovišti, kde se signál ukázal. Signály musí trvat, dokud nejsou přijaty a vizuální signalizace jednotlivých signálů musí zůstat zachována, dokud se závada neodstraní a kdy se poplašný systém automaticky znovu nastaví do normálního provozního stavu.

7 **Bezpečnostní systémy (pravidlo 52)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Musí být k dispozici bezpečnostní systém, aby se zajistilo, že vážná porucha činnosti strojního zařízení nebo kotle představující bezprostřední nebezpečí způsobí automatické zastavení provozu této části zařízení a že to bude signalizováno. Provoz pohonného systému nesmí být automaticky zastaven kromě případů, které by mohly vést k vážnému poškození, úplnému odstavení zařízení nebo výbuchu. Zařízení pro zastavení chodu hlavního hnacího stroje, je-li k dispozici, musí zamezit jeho náhodné spuštění. Vizuální signály musí trvat tak dlouho, dokud není závada odstraněna. Automatické bezpečnostní zastavení strojů a ovládání zpomaleného chodu musí být odděleno od poplašného zařízení.

8 **Zvláštní požadavky na strojní zařízení, kotle a elektrická zařízení (pravidlo 53)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Hlavní zdroj elektrické energie musí splňovat tyto podmínky:

.1 Je-li možné běžně dodávat elektrickou energii z jednoho generátoru, musí být k dispozici vhodná zařízení pro nouzové odpojení neprioritních obvodů, aby se zajistila plynulá dodávka do zařízení potřebných pro pohon a řízení a také pro bezpečnost lodě. V případě výpadku generátoru z provozu musí být provedena odpovídající opatření pro automatický rozběh a napojení záložního generátoru s dostatečným výkonem na hlavní rozvaděč, aby byl umožněn pohon a řízení a zajištěna bezpečnost lodě s automatickým opětovným rozběhem důležitých pomocných zařízení včetně následných úkonů, je-li to nutné.

.2 Je-li elektrická energie obvykle dodávaná souběžně z více než jednoho generátoru pracujících paralelně, musí se provést opatření například nouzovým odpojením neprioritních obvodů, aby se zajistilo, že v případě výpadku jednoho z těchto generátorových soustrojí zůstane zbývající v provozu, aniž by došlo k přetížení dovoleného pohonu a řízení a aby byla zajištěna bezpečnost lodě.

.2 Vyžaduje-li se záložní stroj pro jiné pomocné strojní zařízení důležité pro pohon, musí být k dispozici automatické přepínací zařízení.

9 **Automatický řídící a poplašný systém (pravidlo 53.4)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Řídící systém musí být takový, aby provoz hlavních hnacích strojů a jejich pomocných zařízení byl zajištěn za pomoci potřebného automatického vybavení.

.2 Automatické přepnutí musí být signalizováno.

.3 Poplašný systém vyhovující pravidlu 6 musí být k dispozici pro všechny důležité tlaky, teploty a úrovně kapalných látek a jiné důležité parametry.

.4 Ústřední kontrolní stanoviště musí být vybaveno potřebnými signálními panely a přístroji, které ohlašují jakýkoli poplach.

.5 Startují-li se spalovací motory, které jsou důležité pro hlavní pohon, stlačeným vzduchem, musí být k dispozici prostředky k udržování rozběhového tlaku vzduchu na požadované úrovni.

KAPITOLA II-2

PROTIPOŽÁRNÍ OCHRANA, DETEKCE POŽÁRU A HAŠENÍ POŽÁRU

ČÁST A

VŠEOBECNĚ

1 **Základní zásady (pravidlo 2)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Účelem této kapitoly v oblasti požární ochrany je:

.1 zabránit vzniku požáru a výbuchu;

.2 snížit ohrožení života požárem;

.3 snížit riziko poškození lodi, nákladu a životního prostředí požárem;

.4 omezit, kontrolovat a potlačit požár a výbuch v místě vniku a

.5 zajistit odpovídající a pohotově přístupné únikové prostředky cestujícím a posádce.

.2 Za účelem dosažení bezpečnostních cílů stanovených v odstavci .1 této kapitoly jsou rozhodující tyto základní zásady, které byly náležitě zahrnuty do pravidel s přihlédnutím k typu lodí a potencionálnímu nebezpečí požáru:

.1 rozdělení lodě na hlavní vertikální požární úseky za pomoci tepelných a konstrukčních hranic;

.2 oddíl obytných prostor od zbytku lodě za pomoci tepelných a konstrukčních hranic;

.3 omezené používání hořlavých materiálů;

.4 hlášení každého požáru v úseku jeho vzniku;

.5 izolování a hašení každého požáru v prostoru jeho vzniku;

.6 ochrana únikových cest nebo přístupů pro boj s požárem;

.7 pohotová disponibilita prostředků pro hašení požáru;

.8 minimalizování případného vznícení hořlavých par z nákladu.

.3 Cíle požární bezpečnosti stanovené v odstavci 1 musí být dosaženy zajištěním shody s normativními požadavky podle této kapitoly nebo alternativní konstrukcí a uspořádáním, které odpovídá části F revidované kapitoly II-2 úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění, která platí pro lodě postavené dne 1. ledna 2003 nebo později. Má se za to, že loď splňuje funkční požadavky podle odstavce .2 a splňuje cíle protipožární ochrany podle odstavce .1, jestliže:

.1 konstrukce a uspořádání lodě jako celku odpovídá příslušným normativním požadavkům této kapitoly nebo

.2 konstrukce a uspořádání lodě jako celku byly zkontrolovány a schváleny v souladu s částí F revidované kapitoly II-2 úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění, která platí pro lodě postavené 1. ledna 2003 nebo později nebo

.3 části konstrukce a uspořádání lodě byly zkontrolovány a schváleny v souladu s výše uvedenou částí F revidované kapitoly II-2 úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění a zbývající části lodě vyhovují příslušným normativním požadavkům této kapitoly.

.4 Všechny lodě, které procházejí opravami, přestavbami, úpravami a interiérovými pracemi s tím spojenými musí i nadále vyhovovat přinejmenším požadavkům do té doby platným pro tyto lodě.

Opravy, přestavby, úpravy, které podstatně mění rozměry lodě nebo prostor pro ubytování cestujících nebo podstatně prodlužují životnost lodě a s tím spojených interiérových prací, musí vyhovovat nejnovějším požadavkům na nové lodě, pokud to správa státu vlajky považuje za vhodné a proveditelné.

STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.5 Bez ohledu na odstavec .4, dělají-li se na stávajících lodích třídy B přepravujících více než 36 cestujících opravy, přestavby, úpravy a interiérové práce s tím spojené, musí vyhovovat těmto podmínkám:

.1 všechny materiály používané na těchto lodích musí vyhovovat požadavkům kladeným na materiály použitelné pro nové lodě třídy B a

.2 všechny opravy, přestavby, úpravy a interiérové práce s tím spojené, které si vyžadují výměnu jiného materiálu o 50 tunách nebo více kromě materiálu předepsaného pravidla II-2/B/16, musí vyhovovat požadavkům použitelným na nové lodě třídy B.

2 **Definice (pravidlo 3)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 *Nehořlavý materiál* je materiál, který ani nehoří, ani nevydává hořlavé páry v dostatečném množství pro samovznícení, je-li zahřát přibližně na 750 °C, což se stanoví zkouškou hořlavosti v souladu s rezolucí shromáždění IMO A.799 (19) „Revidované doporučení na zkušební postupy k určení nehořlavosti materiálů pro stavbu lodí“. Každý jiný materiál je materiál hořlavý.

.1.a PRO LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Nehořlavý materiál je materiál, který ani nehoří, ani nevydává hořlavé páry v dostatečném množství pro samovznícení, je-li zahřát přibližně na 750 °C, což se stanoví zkouškou hořlavosti v souladu s Pravidlem o postupech zkoušek hořlavosti. Každý jiný materiál je materiál hořlavý.

.2 *Standardní zkouška hořlavosti* je taková, při níž jsou vzorky příslušných přepážek nebo palub vystaveny ve zkušební laboratorní peci teplotám přibližně odpovídajícím standardní křivce v souřadnicích čas — teplota. Vzorek musí mít nekrytý povrch nejméně 4,65 mm^2 a výšku (nebo délku paluby) 2,44 metru co nejvíce podobnou zamýšlené stavbě případně včetně nejméně jednoho spoje. Standardní křivka v souřadnicích čas-teplota je definovaná rovnoměrnou křivkou vedenou přes tyto body vnitřní teploty zkušební laboratorní pece:

počáteční vnitřní teplota ve zkušební laboratorní peci:	20 °C
na konci prvních 5 minut:	576 °C
na konci 10 minut:	679 °C
na konci 15 minut:	738 °C
na konci 30 minut:	841 °C
na konci 60 minut:	945 °C

.2.a PRO LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Standardní zkouška hořlavosti je taková, při níž jsou vzorky příslušných přepážek nebo palub vystaveny ve zkušební laboratorní peci teplotám přibližně odpovídajícím standardní křivce teploty. Zkušební metody musí odpovídat Předpisu o postupech zkoušek hořlavosti.

.3 *Mezistěny třídy „A“* jsou mezistěny tvořené přepážkami a palubami, které vyhovují těmto podmínkám:

.1 musí být zkonstruovány z ocele nebo jiného rovnocenného materiálu;

.2 musí být vhodně vyztuženy;

.3 musí být postaveny tak, aby byly schopny zamezit průchodu kouře a ohně až do konce jednohodinové standardní zkoušky hořlavosti;

.4 musí být izolovány takovými schválenými nehořlavými materiály, aby průměrná teplota na nekryté straně nevystoupila na více než 140 °C nad původní teplotu a aby nebyla v žádném bodu včetně kteréhokoli spoje větší než 180 °C nad původní teplotou, a to po dobu uvedenou níže:

třída „A-60“:	60 minut
třída „A-30“:	30 minut
třída „A-15“:	15 minut
třída „A-0“:	0 minut

.5 Správa státu vlajky musí vyžadovat zkoušku prototypu přepážky nebo paluby, aby se přesvědčila, že vyhovuje výše uvedeným požadavkům na odolnost a stoupání teploty v souladu s rezolucí IMO A.754 (18).

Pro lodě tříd B, C a D postavené 1. ledna 2003 nebo později se „rezoluce IMO A.754 (18)“ nahrazuje „Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti“.

.4 *Mezistěny třídy „B“* jsou mezistěny tvořené přepážkami, palubami, stropy nebo obložením, které vyhovují těmto podmínkám:

.1 musí být postaveny tak, aby byly schopny zamezit průchodu ohně až do konce první půl hodiny standardní zkoušky hořlavosti;

.2 musí mít takovou účinnost izolace, aby průměrná teplota na nechráněné straně nevystoupila na více než 140 °C nad původní teplotu, ani aby nebyla v žádném bodě včetně kteréhokoli spoje větší než 225 °C nad původní teplotou, a to po dobu uvedenou níže:

třída „B-15“:	15 minut
třída „B-0“:	0 minut

.3 musí být postaveny ze schválených nehořlavých materiálů a všechny materiály používané na stavbu a montáž dělících ploch třídy „B“ musí být nehořlavé; mohou však být povoleny hořlavé dýhy, pokud vyhovují požadavkům této kapitoly;

.4 správa státu vlajky musí vyžadovat zkoušku prototypu mezistěny, aby se přesvědčila, že vyhovuje výše uvedeným požadavkům na odolnost a stoupání teploty v souladu s rezolucí IMO A.754 (18).

Pro lodě tříd B, C a D postavené 1. ledna 2003 nebo později se „rezoluce IMO A.754 (18)“ nahrazuje „Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti“.

.5 *Mezistěny třídy „C“* jsou mezistěny postavené ze schválených nehořlavých materiálů. Nemusejí vyhovovat požadavkům týkajícím se průchodu kouře a ohně, ani omezením ve zvyšování teploty. Hořlavé dýhy jsou povoleny, pokud vyhovují jiným požadavkům této kapitoly.

.6 *Souvislé stropy nebo obložení třídy „B“* jsou takové stropy nebo obložení třídy „B“, které jsou vymezeny jen mezistěnami tříd „A“ nebo „B“.

.7 *Ocel nebo jiný rovnocenný materiál.* Tam, kde se vyskytují se slova „ocel nebo jiný rovnocenný materiál“, se „rovnocenným materiálem“ rozumí každý nehořlavý materiál, který má jako takový, nebo díky jeho izolaci, ke konci jeho použitelného vystavení standardní zkoušce hořlavosti (např. slitina hliníku s odpovídající izolací) strukturální a kompaktní vlastnosti rovnocenné s ocelí.

.8 *Nízkou vznětlivostí* povrchu se rozumí, že povrch takto charakterizovaný přiměřeně omezí protažení ohně, což se u přepážkových, stropních a palubních dokončovacích materiálů určuje zkouškou hořlavosti v souladu s rezolucí IMO A.653 (16).

.8.a PRO LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Nízkým šířením plamene se rozumí, že povrch takto charakterizovaný přiměřeně omezí protažení ohně, což se u přepážkových, stropních a palubních obkladových materiálů určuje zkouškou hořlavosti v souladu s Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti.

.9 *Hlavní vertikální požární úseky* jsou takové úseky, na které je mezistěnami třídy „A“ rozdělen lodní trup, nástavba a palubní přístřešky a jejichž průměrná délka a šířka na každé palubě obecně nepřekračuje 40 metrů.

.10 *Obytné prostory* jsou společenské prostory, chodby, toalety, kabiny, kanceláře, nemocnice, kina, herny a místnosti pro oddech, holičství a kadeřnictví, spižírny bez kuchyňského zařízení a podobné prostory.

.11 *Společenské prostory* jsou části obytných prostor používaných jako haly, jídelny, salóny a podobné trvale uzavřené prostory.

.12 *Hospodářské prostory* jsou prostory používané pro kuchyně, spižírny s kuchyňským vybavením, odkládací prostory, místnosti pošty a banky, skladiště, dílny kromě dílen, které jsou součástí strojovny a podobné prostory a chodby k nim.

.13 *Nákladové* prostory jsou všechny prostory používané pro náklad (včetně nákladních nádrží na palivo) a chodeb k nim.

.13-1 *Prostory pro vozidla jsou nákladové* prostory určené pro přepravu motorových vozidel s palivem v nádržích pro vlastní pohon.

.14 *Nákladové* prostory typu ro-ro jsou prostory obvykle nijak nerozdělené, které se rozprostírají buď po značné nebo po celé délce lodě a v nichž mohou být motorová vozidla s palivem v nádržích k vlastnímu pohonu a/nebo náklad (kusový nebo hromadný, v nebo na železničních vozech a silničních vozidlech (včetně silničních a železničních cisternových vozů), přívěsech, kontejnerech, paletách, snímatelných skříních, nebo na podobných dopravních prostředcích nebo jiných přepravních skříních) běžně vykládána a nakládána horizontálně.

.15 *Otevřené nákladové* prostory typu ro-ro jsou nákladové prostory typu ro-ro buď otevřené na obou koncích nebo otevřené na jednom konci a vybavené příslušným přirozeným větráním účinným po celé délce přes stálé otvory v boční obšívce nebo palubě nebo seshora nebo u lodí postavených 1. ledna 2003 nebo později o celkové ploše přinejmenším 10 % celkové plochy boční obšívky.

.15-1 *Otevřené* prostory pro vozidla jsou prostory pro vozidla buď otevřené na obou koncích nebo otevřené na jednom konci a vybavené příslušným přirozeným větráním účinným po celé délce přes stálé otvory v boční obšívce nebo palubě nebo seshora, a pro lodě postavené 1. ledna 2003 nebo později o celkové ploše přinejmenším 10 % celkové plochy boční obšívky.

.16 *Zavřené nákladové* prostory typu ro-ro jsou nákladové prostory typu ro-ro, které nejsou ani otevřené nákladové prostory typu ro-ro, ani otevřené paluby.

.16-1 *Uzavřené* prostory pro vozidla typu ro-ro jsou prostory pro vozidla, které nejsou ani otevřenými nákladovými prostory typu ro-ro, ani otevřenou palubou.

.17 *Otevřená paluba je paluba, která* je seshora a nejméně ze dvou stran úplně vystavena počasí.

.18 *Prostory zvláštní kategorie* jsou takové uzavřené prostory nad nebo pod přepážkovou palubou, které jsou určené pro přepravu motorových vozidel s palivem v jejich nádržích pro jejich vlastní pohon, na které a ze kterých mohou vozidla přijet a odjet a na které mají přístup cestující. Prostory zvláštní kategorie mohou být umístěny na více než jedné palubě, pokud celková výška pro vozidla nepřekročí 10 metrů.

.19.1 *Prostory strojovny* kategorie A jsou takové prostory a chodby k nim, které zahrnují:

.1 spalovací motory používané pro hlavní pohon nebo

.2 spalovací motory používané pro jiné účely než hlavní pohon, jehož agregát má celkový výkon nejméně 375 kW nebo

.3 každý kotel vytápěný naftou nebo palivovou jednotku.

.19.2 *Prostory strojovny* jsou všechny prostory strojovny kategorie A a všechny ostatní prostory zahrnující pohonné zařízení, kotle, palivové jednotky, parní a spalovací motory, generátory a hlavní elektrické strojní zařízení, plnící stanoviště pro olej, chladící, stabilizační, větrací a klimatizační strojní zařízení a podobné prostory a chodby k nim.

.20 *Palivová jednotka* je zařízení používané na přípravu dodávek naftového paliva do kotle vytápěného naftou, nebo zařízení používané pro přípravu dodávek zahřáté nafty do spalovacích motorů a zahrnující všechna olejová čerpadla, filtry a předehřívače oleje pod vyšším tlakem než 0,18 N/mm^2.

.21 *Řídící stanice* jsou prostory, v nichž se nachází rádiové nebo hlavní navigační zařízení, nebo nouzový zdroj energie, nebo kde je soustředěna požární signalizace a ovládání protipožárních zařízení.

.21.1 *Ústřední řídící stanice* je řídící stanice, v níž jsou soustředěny tyto řídící a signalizační funkce:

.1 pevné systémy hlášení požáru a požárního poplachu;

.2 automatické systémy skrápěcích samočinných hasicích zařízení, hlášení požáru a požárního poplachu;

.3 indikační panel protipožárních dveří;

.4 uzávěr protipožárních dveří;

.5 indikační panel vodotěsných dveří;

.6 uzávěr vodotěsných dveří;

.7 ventilátory;

.8 všeobecné/požární poplachové zařízení;

.9 sdělovací systémy včetně telefonů a

.10 mikrofony k systémům místního rozhlasu.

.21.2 *Ústřední řídící stanice s trvalou obsluhou* je ústřední řídící stanice, kterou trvale obsluhují odpovědní členové posádky.

.22 *Místnosti s nábytkem a zařízením s omezeným rizikem požáru* jsou pro účely pravidla II-2/B/4 místnosti s nábytkem a zařízením s omezeným rizikem požáru (ať jsou to kabiny, společenské prostory, kanceláře nebo jiné druhy obytných prostor), v nichž:

.1 všechen skříňový nábytek, jako jsou psací stoly, šatní skříně, toaletní stolky, sekretáře, prádelníky jsou zhotoveny jen ze schválených nehořlavých materiálů kromě hořlavých dýh nepřekračujících tloušťku 2 mm, které lze použít na pracovní povrchy těchto předmětů;

.2 všechen volně stojící nábytek, jako jsou židle, pohovky, stoly je zhotoven s rámy z nehořlavých materiálů;

.3 všechny závěsy, záclony a jiné zavěšené textilní materiály mají odolnost vůči šíření ohně, která není menší, než u vlněných materiálů o hmotnosti 0,8 kg/m^2, v souladu s rezolucí IMO A.471 (XII) a změnami a dodatky přijatými rezolucí A.563 (14).

Pro lodě tříd B, C a D postavené 1. ledna 2003 nebo později se „rezoluce IMO A.471 (XII) a jeho dodatky přijaté rezolucí A.563 (14)“ nahrazuje „Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti“.

.4 všechny podlahové krytiny mají odolnost vůči šíření ohně, která není menší, než u vlněných materiálů používaných ke stejnému účelu.

Pro lodě tříd B, C a D postavené 1. ledna 2003 nebo později se tento pododstavec nahrazuje:

„všechny podlahové krytiny mají nízké šíření plamene“;

.5 všechny nekryté plochy přepážek, obložení a stropů mají nízké šíření plamene a

.6 všechen čalouněný nábytek má schopnost odolávat vzplanutí a protažení ohně v souladu s rezolucí IMO A.652 (16) o postupech zkoušek hořlavosti čalouněného nábytku.

Pro lodě tříd B, C a D postavené 1. ledna 2003 nebo později se „rezoluce IMO A.652 (16)“ nahrazuje „Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti“.

PRO LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.7 všechny lůžkoviny mají schopnost odolávat vzplanutí a protažení ohně v souladu s Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti.

.23 *Osobní lodí typu ro-ro* se rozumí osobní loď s nákladovými prostory typu ro-ro nebo prostory zvláštní kategorie ve smyslu tohoto pravidla.

.24 *Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti* se rozumí Mezinárodní předpisy pro uplatnění postupů zkoušek hořlavosti přijatý Mezinárodním výborem pro bezpečnost lidského života na moři IMO rezolucí MSC 61 (67) ve znění IMO.

.25 *Předpisem o systémech protipožární bezpečnosti* se rozumí mezinárodní předpisy o systémech protipožární bezpečnosti přijaté Výborem pro bezpečnost lidského života na moři IMO rezolucí MSC 98 (73), které mohou být pozměněny Mezinárodní námořní organizací za předpokladu, že tyto změny jsou přijaty, vstoupí v platnost a nabudou účinnosti v souladu s článkem VIII úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění o změnách postupů platných pro přílohy, s výjimkou kapitoly I této přílohy.

.26 *Teplotou vznícení* se rozumí teplota ve stupních Celsia (zkouška uzavřené nádoby), při které výrobek vydává dostatek hořlavých par pro vznícení, jak se stanoví schváleným přístrojem pro stanovení teploty vznícení.

.27 *Normativními požadavky* se rozumí stavební charakteristiky, maximální rozměry nebo systéme protipožární bezpečnosti podle této kapitoly.

3 **Požární čerpadla, požární systém, hydranty, hadice a proudnice (pravidlo 4)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1.1 Každá loď musí být vybavena požárními čerpadly, požárním systémem, hydranty, hadicemi případně proudnicemi vyhovujícími požadavkům tohoto pravidla.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003:

.1.2 Vyžaduje-li se více než jedno samostatné požární čerpadlo, musí být na snadno přístupném a chráněném místě mimo strojovnu nainstalovány uzavírací ventily pro oddíl úseku požárního systému ve strojovně, obsahující hlavní požární čerpadlo nebo ostatní čerpadla požárního systému. Požární systém musí být uspořádána tak, aby v případě, že jsou uzavírací ventily zavřeny, mohly všechny hydranty na lodi, kromě hydrantů v prostoru strojovny uvedeného výše, být zásobovány vodou z požárních čerpadel neumístěných v tomto prostoru strojovny, a to trubkami, které nevedou přes tento prostor. Krátké úseky sacího a odtokového potrubí u nouzových požárních čerpadel mohou výjimečně vést prostorem strojovny, není-li možné, aby jejich trasa vedla vnějškem, za předpokladu, že odolnost požární systému bude zachována za pomoci ocelového opláštění.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.1.3 Izolační ventily oddělující úsek požárního systému ve strojovně obsahující hlavní požární čerpadlo nebo ostatní čerpadla požárního systému musí být na snadno přístupném a chráněném místě mimo prostory strojovny. Požární systém musí být uspořádán tak, aby v případě, že jsou uzavírací ventily zavřeny, mohly všechny hydranty na lodi, kromě hydrantů v prostoru strojovny uvedeného výše, být zásobovány vodou z jiných čerpadel nebo nouzových čerpadel. Nouzové čerpadlo, jeho přívod pro mořskou vodu a sací a výtlačné potrubí musí být umístěny mimo prostory strojovny. Není-li to možné, lze vodní skříň umístit do prostor strojovny, je-li ventil dálkově ovládán z místa ve stejném oddíle jako nouzové čerpadlo a sací potrubí je co nejkratší. Krátké úseky sacího a výtlačného potrubí mohou vést prostorem strojovny, pokud jsou uzavřeny do pevného ocelového opláštění nebo jsou izolovány podle pravidla A-60. Trubky musí mít dostatečnou tloušťku stěn, ale v žádném případě ne méně než 11 mm a musí být přivařeny s výjimkou přírubových spojení k sacímu ventilu mořské vody.

VŠECHNY NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B A NOVÉ LODĚ TŘÍD C A D O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ:

.2 Objemový výkon požárních čerpadel

.1 Předepsaná požární čerpadla musí být schopna dodávat množství vody pro účely protipožární ochrany o tlaku stanoveném v odstavci 3.4.2 a ne menším, než jsou dvě třetiny objemového výkonu předepsaného pro obsluhu stokových čerpadel, jsou-li nasazena pro odčerpání vody ze dna lodi.

.2 Na každé lodi, u které pravidlo vyžaduje, aby byla vybavena více než jedním požárním čerpadlem na motorový pohon, musí mít každé z předepsaných čerpadel objemový výkon nejméně 80 % z celkového předepsaného výkonu dělený minimálním počtem předepsaných požárních čerpadel, ale v žádném případě ne menší, než 25 m^3/h a každé takové čerpadlo musí být za všech okolností schopné vydávat nejméně dva předepsané vodní proudy. Tato požární čerpadla musí být schopna zásobovat požární systém za požadovaných podmínek.

.3 U lodí postavených 1. ledna 2003 nebo později, kde je více než předepsaný počet požárních čerpadel, tato přídavná čerpadla musí mít výkon 25 m^3/h a musí být schopná vydávat nejméně dva předepsané vodní proudy požadované v odstavci .5 tohoto pravidla.

.3 Uspořádání požárních čerpadel, požární systému a okamžitá dostupnost dodávky vody

.1 Lodě musí být vybaveny požárními čerpadly na motorový pohon takto:

.1 Lodě s osvědčením pro přepravu více než 500 cestujících: nejméně tři, z nichž jedno může být čerpadlo poháněné hlavním motorem.

.2 Lodě s osvědčením pro přepravu 500 cestujících nebo méně: nejméně dvě, z nichž jedno může být čerpadlo poháněné hlavním motorem.

.2 Sanitární, balastová, stoková čerpadla nebo čerpadla pro všeobecné použití mohou být schválena jako požární čerpadla, pokud se běžně nepoužívají pro čerpání nafty a používají-li se příležitostně jako palivová nebo dopravní palivová čerpadla, pak musí být vybavena vhodným přepínacím zařízením.

.3 Stokové výpusti, požární čerpadla a jejich zdroje energie musí být uspořádány tak, aby zabezpečily, že na lodi s osvědčením přepravovat více než 250 cestujících nebudou v případě vypuknutí požáru v jednotlivém oddílu vyřazena z činnosti všechna požární čerpadla.

Pokud by vypuknutí požáru v jednom z oddílů mohlo vyřadit z činnosti všechna čerpadla, musí být na nových lodích třídy B s osvědčením pro přepravu 250 cestujících nebo méně, záložní prostředky poskytující vodu pro hašení požáru, a to nouzová požární čerpadla s nezávislým motorovým pohonem a se zdrojem energie a stokovou výpustí umístěnou mimo prostor strojovny. Takové nouzové požární čerpadlo s nezávislým motorovým pohonem a zdrojem energie musí splňovat požadavky Předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti pro lodě postavené dne 1. ledna 2003 nebo později.

.4 Na nových lodích třídy B s osvědčením pro přepravu více než 250 cestujících musí být dostupnost dodávky vody uspořádána tak, aby byl okamžitě k dispozici alespoň jeden vydatný vodní proud z každého hydrantu ve vnitřním prostoru a aby průběžná spotřeba vody byla zajištěna automatickým rozběhem předepsaného požárního čerpadla.

.5 Na lodích se strojovnou bez pravidelné obsluhy, nebo musí-li jedna osoba vykonávat strážní službu, musí být okamžitá dodávka vody ze sítě požárního systému o vhodném tlaku, a to buď dálkovým rozběhem jednoho z hlavních požárních čerpadel z velitelského můstku a protipožárního kontrolního stanoviště, přichází-li to v úvahu, nebo trvalým zvyšováním tlaku v požární soustavě za pomoci jednoho z hlavních požárních čerpadel.

.6 Tlakový ventil každého požárního čerpadla musí být vybaven zpětnou klapkou.

.4 Průměr požárního systému a tlak v něm

.1 Průměr trubek protipožárního a vodovodního potrubí musí být dostatečný pro účinnou distribuci co největšího předepsaného množství vody ze dvou požárních čerpadel pracujících souběžně.

.2 Dodávají-li dvě čerpadla souběžně vodu přes proudnice uvedené v odstavci .8 a dostatečné hydranty na dodávku vody uvedenou v odstavci .4.1, musí se ve všech hydrantech udržovat tyto tlaky:

Lodě třídy B s osvědčením na přepravu:	Nové	Stávající
více než 500 cestujících	0,4 N/mm^2	0,3 N/mm^2
nejvýše 500 cestujících	0,3 N/mm^2	0,2 N/mm^2

.3 Maximální tlak v každém hydrantu nesmí překročit tlak, při kterém lze prokázat účinnou manipulaci s požární hadicí.

.5 Počet a umístění hydrantů

.1 Počet a umístění hydrantů musí být takové, aby nejméně dva vodní proudy nepocházející ze stejného hydrantu, z nichž jeden musí mít hadici jediné délky, mohly dosáhnout do každé části lodě běžně přístupné pro cestující nebo posádku, když loď pluje a do každé části nákladového prostoru, když je prázdný a nákladového prostoru typu ro-ro nebo každého prostoru zvláštní kategorie, v němž dva vodní proudy musí dosáhnout do kterékoli části tohoto prostoru, každý hadicí jediné délky. Kromě toho musí být tyto hydranty umístěny blízko přístupů do chráněných prostor.

.2 V obytných a hospodářských prostorách a strojovně musí být počet a umístění hydrantů takové, aby vyhovělo požadavkům odstavce .5.1, když jsou všechny vodotěsné dveře a všechny vodotěsné dveře v přepážkách hlavní vertikální požární úseky zavřené.

.3 Vedou-li přístupy do prostoru strojovny nízko přes přilehlý tunel hřídelového vedení, musí být k dispozici dva hydranty vně, ale blízko vchodu do tohoto prostoru strojovny. Vede-li tento přístup přes jiné prostory, musí být v jednom z těchto prostor dva hydranty blízko vchodu do prostoru strojovny. Toto opatření nemusí být provedeno, není-li tunel nebo přilehlé prostory součástí únikové cesty.

.6 Potrubí a hydranty

.1 Materiály citlivé na teplo se nesmějí používat na protipožárních potrubích a hydrantech, nejsou-li náležitě chráněny. Tato potrubí a hydranty musí být umístěny tak, aby se požární hadice daly na ně snadno napojit. Potrubí a hydranty musí být uspořádány tak, aby se zamezilo jejich případnému zamrznutí. Na lodích, na kterých se může přepravovat palubní náklad, musí být umístění hydrantů takové, aby byly vždy snadno přístupné a potrubí musí být podle možnosti uspořádáno tak, aby se zamezilo riziku poškození tohoto nákladu.

.2 Každá požární hadice musí být opatřena ventilem, aby mohla být během provozu požárních čerpadel odpojena.

.3 U lodí postavených 1. ledna 2003 nebo později musí být na požárních čerpadlech užívaných k jiným než požárním účelům na všech otevřených palubách instalovány izolační ventily.

.7 Požární hadice

.1 Požární hadice musí být z trvanlivého materiálu schváleného správou státu vlajky a musí být dostatečně dlouhé, aby dodávaly vodní proud do každé z prostor, v nichž může být jejich používání potřebné. Každá hadice musí být vybavena proudnicí a potřebnými spojkami. Spojky a proudnice hadic musí být plně vzájemně zaměnitelné. Hadice uvedené v této kapitole jako „požární hadice“ se musí uchovávat s veškerým potřebným nářadím a nástroji na viditelných místech nedaleko vodovodních hydrantů nebo spojení tak, aby byly se daly pohotově použit. Kromě toho musí být požární hadice ve vnitřních místech lodí přepravujících více než 36 cestujících trvale napojeny na hydranty.

.2 U každého z hydrantů požadovaného odstavcem .5 musí být minimálně jedna hadice. Délku požární hadice lze omezit na nejvíce 20 metrů na palubě a nástavbě a na 15 metrů v prostorách strojovny a na malých lodích příslušně na 15 a 10 metrů.

.8 Proudnice

.1.1 Pro účely tyto kapitoly je rozměr standardní proudnice 12 mm, 16 mm a 19 mm nebo co nejblíže k těmto hodnotám. V případech, kdy se používají jiné systémy - jako jsou rozprašovací systémy - lze povolit proudnice s odlišným průměrem.

.1.2 Všechny proudnice musí být schváleného víceúčelového typu (tj. rozprašovací/proudové) a musí mít uzavírací zařízení.

.2 U obytných a hospodářských prostor nemusí být rozměr proudnic větší než 12 mm.

.3 U prostor strojovny a venkovních míst musí být rozměr proudnic takový, aby se z nejmenšího čerpadla dosáhlo ze dvou proudů co největšího množství vody při tlaku uvedeném v odstavci .4, pokud se nemusí použít rozměr proudnic větší než 19 mm.

NOVÉ LODĚ TŘÍD C A D O DÉLCE MÉNĚ NEŽ 24 METRŮ:

.9 Požární čerpadla, požární systém, hydranty, hadice, proudnice a snadno dostupná dodávka vody

.1 Vyžaduje se jedno nezávislé požární čerpadlo, které musí být schopné pro hašení požáru vydávat nejméně jeden vodní proud z každého požárního hydrantu pod tlakem uvedeným níže. Množství takto dodávané vody nesmí být menší, než jsou dvě třetiny množství předepsaného pro stoková čerpadla, když čerpají vodu ze dna lodě. Když toto požární čerpadlo vydává výše uvedené maximální množství vody za pomoci požárních hydrantů s proudnicemi 12 nebo 16 nebo 19 mm, musí být schopné udržet na každém hydrantu minimální tlak předepsaný na lodích třídy B.

.2 Každá loď přepravující přes 250 cestujících musí být vybavena doplňujícím požárním čerpadlem, které musí být trvale napojené na požární systém. Čerpadlo musí být poháněno motorem. Toto čerpadlo a jeho zdroj energie nesmí být umístěno ve stejném oddíl jako čerpadlo předepsané výše uvedeným pododstavcem .9.1 a musí být vybaveno stálým přívodem mořské vody, který se nachází mimo prostoru strojovny. Čerpadlo musí být schopné vydávat nejméně jeden vodní proud z každého požárního hydrantu, pokud je na lodi zachován tlak nejméně 0,3 N/mm^2.

.3 Sanitární, balastová a stoková čerpadla a čerpadla pro všeobecné využití mohou být akceptována jako požární čerpadla.

.4 Každá loď musí být vybavena protipožárním potrubím o dostatečném průměru pro účinný rozvod maximálního množství vody uvedeného výše. Počet a umístění hydrantů musí být takové, aby nejméně jeden vodní proud mohl dosáhnout do každé části lodě s hadicí jediné maximální délky, jak je to uvedeno výše u lodí třídy B v odstavci .7.2.

.5 Každá loď musí být vybavena nejméně jednou požární hadicí pro každý hydrant.

.6 Na lodích se strojovnou bez trvalé obsluhy, nebo když jen jedna osoba vykonává strážní službu, musí být okamžitá dodávka vody z požární systému o vhodném tlaku zajištěna buď za pomoci dálkového rozběhu jednoho z hlavních požárních čerpadel z velitelského můstku nebo z protipožárního kontrolního stanoviště, přichází-li to v úvahu, nebo neustálým zvyšováním tlaku v požární soustavě za pomoci hlavního požárního čerpadla.

.7 Tlakový ventil každého požárního čerpadla musí být vybaven zpětnou klapkou.

4 **Stabilní hasicí systémy (pravidla 5 + 8 + 9 + 10)**

.1 Stabilní plynové hasicí systémy: Všeobecně (pravidlo 5.1)

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003 A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Potřebná potrubí pro dopravu hasicí látky do chráněných prostor musí být vybavena ovládacími ventily označenými tak, aby jasně ukazovaly prostory, do nichž potrubí vede. Musí se provést vhodná opatření, aby se zamezilo neúmyslnému přístupu látky do jakéhokoli prostoru.

.2 Potrubí pro rozvod hasicí látky musí být uspořádáno a výstupní trysky umístěny tak, aby se dosáhlo rovnoměrného rozvodu látky.

.3 Musí být k dispozici prostředky, aby se zvenku uzavřely všechny otvory v chráněných prostorech, které mohou přijímat vzduch do chráněného prostoru nebo umožnit únik plynu z něj.

.4 Musí být k dispozici prostředky, aby byl automaticky vydáván akustický varovný signál o vpuštění hasicí látky do jakéhokoli prostoru, v němž běžně pracují pracovníci, nebo do kterých mají přístup. Signál se musí vydávat po vhodnou dobu před tím, než se látka začne napouštět.

.5 Prostředky pro ovládání každého stabilního plynového hasicího systému musí být snadno přístupné a musí se dát jednoduše obsluhovat; musí být seskupeny na co nejméně místech, kde není pravděpodobné, že by při požáru v chráněném prostoru byly přerušeny. Na každém místě musí být jasné pokyny o obsluze systému se zřetelem na bezpečnost pracovníků.

.6 Automatické uvolnění hasicí látky nesmí být umožněno, pokud nejde o místní zařízení ovládaná automaticky, která se kromě jakékoli předepsané stabilní hasicí systému a nezávisle na ní používají v prostorách strojovny v místě nad zařízením s vysokým rizikem požáru nebo v uzavřených prostorách s vysokým rizikem požáru v prostorách strojovny.

.7 Vyžaduje-li se množství hasicí látky pro ochranu více než jednoho prostoru, nemusí být množství látky větší, než je největší množství předepsané pro každý takto chráněný prostor.

.8 Nepřipouští-li se něco jiného, musí být tlakové nádrže předepsané pro skladování hasicí látky umístěny mimo chráněné prostory v souladu s níže uvedeným odstavcem .1.11.

.9 Posádka nebo pracovníci na pobřeží musí být vybaveni prostředky, aby mohli bezpečně kontrolovat množství látky v nádržích.

.10 Nádrže pro skladování hasicí látky a jejich komponenty tlakového systému musí být zkonstruovány podle příslušných pravidel s přihlédnutím na jejich umístění a maximální okolní teplotu očekávanou během provozu.

.11 Skladuje-li se hasicí látka mimo chráněný prostor, musí být v místnosti, která se nachází na bezpečném a snadno přístupném místě a která má účinné větrání. Každý přístup do této skladovací místnosti musí vést prioritně z otevřené paluby a v každém případě musí být nezávislý na chráněném prostoru.

Přístupové dveře se musí otvírat zvenčí a přepážky a paluby včetně dveří a jiných prostředků uzavírání každého otvoru v nich, které tvoří stěny mezi těmito místnostmi a sousedními prostory, musí být plynotěsné. Pro účely použití tabulek týkajících se odolnosti přepážek a palub proti požáru v pravidlech II-2/B/4 případně II-2/B/5 se musí s těmito skladovacími místnostmi zacházet jako s řídicími stanicemi.

.12 Na palubách nových lodí a na nových zařízeních na palubě stávajících lodí není v hasicích systémech povoleno používání hasicí látky, která buď sama, nebo za očekávaných podmínek používání vylučuje toxické plyny v takovém množství, že ohrožuje lidi, nebo vylučuje plyny, které jsou škodlivé pro životní prostředí.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.13 Stabilní hasicí systémy musí splňovat požadavky Předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti.

.14 Musí být k dispozici prostředky, aby se zvenku uzavřely všechny otvory v chráněných prostorech, které mohou přijímat vzduch do chráněného prostoru nebo umožnit únik plynu z něj.

.15 Skladuje-li se hasicí látka mimo chráněný prostor, musí být v místnosti, která se nachází za přední kolizní přepážkou a nepoužívá se pro žádný jiný účel. Každý přístup do této skladovací místnosti musí vést prioritně z otevřené paluby a v každém případě musí být nezávislý na chráněném prostoru. Je-li skladovací prostor umístěn pod palubou, nesmí být umístěn více než jednu palubu pod otevřenou palubou a musí být přímo přístupný po schodišti nebo žebříku z otevřené paluby.

Prostory, které jsou umístěny pod palubou, nebo prostory, do nichž není zajištěn přístup z otevřené paluby, musí být opatřeny mechanickým ventilačním systémem schopným vyčerpat vzduch ze dna prostoru, který musí být dimenzován tak, aby byl za hodinu schopen vyčerpat celý prostor přinejmenším šestkrát. Přístupové dveře se musí otevírat ven a přepážky a paluby včetně dveří a ostatních prostředků pro uzavírání jakýkoliv otvorů v nich, které tvoří překážky mezi takovými místnostmi a sousedními ohraničenými prostorami, musí být plynotěsné. Pro účely použití tabulek 4.1, 4.2, 5.1 a 5.2 se tyto skladovací prostory považují za protipožární stanoviště.

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.16 Musí se zajistit další množství hasicí látky, je-li objem volného vzduchu obsaženého v zásobnících vzduchu v každém prostoru takový, že když je v případě požáru uvolněn do tohoto prostoru, vážně to ovlivní účinnost stabilního hasicího systému.

.17 Dodavatelé stabilních hasicích zařízení musí poskytnout popis zařízení včetně kontrolního seznamu pro údržbu v angličtině a v oficiálním jazyce (jazycích) státu vlajky.

.18 Množství hasicí látky musí kontrolovat nejméně jednou ročně buď odborník pověřený správou státu vlajky, dodavatel zařízení nebo uznaná organizace.

.19 Pravidelná kontrola, kterou vykonává hlavní inženýr lodě nebo organizuje velení lodě, musí být zaznamenána v lodním deníku s uvedením jejího rozsahu a doby provedení.

.20 Nepředepsané hasicí zařízení, které se instaluje např. ve skladových místnostech, musí z hlediska svojí konstrukce a rozměrů platných pro daný typ zařízení vyhovovat tomuto pravidlu.

.21 Všechny dveře do prostor zajištěných zařízením CO_2/halon musí být označeny „Tento prostor je zajištěn zařízením CO_2/halon a bude vyklizen, když se spustí poplašné zařízení“.

.2 Systémy oxidu uhličitého (pravidlo 5.2)

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003 A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1.1 U nákladových prostor musí být množství dostupného CO_2, pokud není stanoveno jinak, dostatečné k tomu, aby uvolnilo minimální objem volného plynu rovnající se 30 % hrubého objemu takto jištěného největšího nákladového prostoru na lodi.

Jsou-li dva nebo více nákladových prostor spojeny ventilačními kanály, považují se za jeden prostor. Na lodích používaných pro přepravu vozidel se potřebné množství CO_2 vypočítává jako 45 % celkového objemu největšího nákladového prostoru.

.1.2 U prostor strojovny musí být množství oxidu uhličitého dostatečné k tomu, aby uvolnilo minimální objem volného plynu rovnající se větší hodnotě z těchto objemů, a to buď:

.1 40 % z hrubého objemu největšího takto zajištěného prostoru strojovny s vyloučením objemu těch částí šachet nad úrovní, na nichž vodorovná plocha šachet činí 40 % vodorovné plochy daného prostoru nebo méně měřeno v poloviční výšce mezi horní částí palivové nádrže a nejnižší částí šachty, nebo

.2 35 % hrubého objemu největšího takto chráněného prostoru strojovny včetně šachty; pokud dva nebo více prostorů strojovny nejsou úplně odděleny, považují se za jeden prostor.

.2 Pro účely tohoto odstavce se objem volného oxidu uhličitého vypočítává z hodnoty 0,56 m^3/kg.

.3 Stabilní potrubní systém musí být takový, aby 85 % plynu mohlo být uvolněno do prostoru za 2 min.

.4 Uvolňovací mechanizmus oxidu uhličitého:

.1 Pro uvolnění oxidu uhličitého do chráněného prostoru a zajištění činnosti signálu musí být k dispozici dva oddělené ovládací prvky. Jeden ovládací prvek se používá pro uvolnění plynu z jeho skladovací nádrže. Druhý ovládací prvek se používá k otevření ventilu potrubí, které dopravuje plyn do chráněného prostoru.

.2 Tyto dva ovládací prvky musí být umístěny uvnitř spouštěcí skříňky zřetelně označené pro konkrétní prostor. Musí-li být skříňka obsahující ovládací prvky zamčená, musí být klíč od ní v rozbitné skleněné schránce, která se nachází na viditelném místě vedle skříňky.

.5 Správa státu vlajky musí zabezpečit, aby prostory, v nichž se nacházejí tlakové nádoby s CO_2, byly náležitě uspořádány, pokud jde o jejich přístup a ventilační a sdělovací zařízení. Musí provést nezbytná bezpečnostní opatření týkající se konstrukce, instalace, značení, plnění a zkoušení nádob s CO_2, potrubí a zařízení a pro ovládání a signalizační zařízení těchto zařízení.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.6 Systémy oxidu uhličitého musí splňovat požadavky Předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti.

.7 Správa státu vlajky musí zabezpečit, aby prostory, v nichž se nacházejí tlakové nádoby s CO_2, byly náležitě uspořádány, pokud jde o jejich přístup a ventilační a sdělovací zařízení. Musí provést nezbytná bezpečnostní opatření týkající se konstrukce, instalace, značení, plnění a zkoušení nádob s CO_2, potrubí a zařízení a pro ovládání a signalizační zařízení těchto zařízení.

.3 Stabilní hasicí systémy s málo expanzivní pěnou ve strojovnách (pravidlo 8)

NOVÉ LODĚ B, C A D, POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003 A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Je-li navíc k požadavkům pravidla 6 v jakémkoli prostoru strojovny stabilní hasicí systém s málo expanzivní pěnou, musí být schopen přes stabilní vypouštěcí hubice vypustit za maximálně 5 minut množství pěny, které největší jednotlivou plochu, na níž se může rozšířit naftové palivo, pokryje vrstvou silnou 150 mm. Systém musí být schopen produkovat pěnu vhodnou k hašení ohně z nafty. Musí být k dispozici prostředky pro účinný rozvod pěny stálou soustavou potrubí a ovládací ventily nebo kohouty k odpovídajícím vypouštěcím hubicím a aby pěna byla stabilními rozprašovači účinně nasměrována na jiná hlavní ohniska požáru v chráněném prostoru. Míra rozpínání pěny nesmí překročit hodnotu 12 ku 1.

.2 Prostředky ovládání všech těchto systémů musí být snadno přístupné, musí se dát snadno obsluhovat a musí být seskupeny na co nejméně místech, kde není pravděpodobné, že by při požáru v chráněném prostoru byly přerušeny.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI

.3 Stabilní hasicí systémy s málo expanzivní pěnou v prostorách strojovny musí splňovat požadavky Předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti.

.4 Stabilní hasicí systémy s vysoce expanzivní pěnou ve strojovnách (pravidlo 9)

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003 A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Každý předepsaný stabilní hasicí systém s vysoce expanzivní pěnou ve strojovně musí být schopen stabilními vypouštěcími hubicemi rychle vypustit pěnu dostatečnou k zaplnění největšího chráněného prostoru do výšky nejméně 1 m za minutu. Množství dostupné kapaliny vytvářející pěnu musí postačovat k vytvoření objemu pěny rovnajícímu se pětinásobku objemu největšího chráněného prostoru. Míra rozpínání pěny nesmí překročit hodnotu 1 000 ku 1.

.2 Potrubí a kanály pro dodávku pěny, přívody vzduchu do pěnových generátorů a počet zařízení vytvářejících pěnu musí být takový, aby pěnu účinně produkovaly a rozváděly.

.3 Potrubí a kanály pěnového generátoru musí být uspořádány tak, aby se oheň v chráněném prostoru nedotknul zařízení vytvářejícího pěnu.

.4 Pěnový generátor, jeho zdroj dodávky energie, kapalina vytvářející pěnu a prostředky ovládání systému musí být snadno přístupné, musí se dát snadno ovládat a musí být seskupeny na co nejméně místech, kde není pravděpodobné, že by při požáru v chráněném prostoru byly přerušeny.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI

.5 Stabilní hasicí systémy s vysoce expanzivní pěnou ve strojovnách musí splňovat požadavky Předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti.

.5 Stabilní tlakový vodní postřikovací hasicí systém ve strojovnách (pravidlo 10)

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003 A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Každý stabilní tlakový vodní postřikovací hasicí systém ve strojovně musí být vybaven rozprašovacími tryskami schváleného typu.

.2 Počet a uspořádání trysek musí být takové, aby se v chráněných prostorách zajistil účinný průměrný rozvod vody nejméně 5 l/m^2 za minutu. U zvlášť nebezpečných prostor lze případně počítat s vyššími hodnotami. Trysky musí být upevněny nad sběrným prostorem, nad horní částí nádrží a v jiných prostorách, v kterých se může rozšířit naftové palivo a také nad jinými specifickými ohnisky požáru v prostorách strojovny.

.3 Systém může být rozdělen na úseky, jejichž rozvodné ventily se dají ovládat ze snadno přístupných míst mimo chráněný prostor a které nebudou při požáru v chráněném prostoru ihned přerušeny.

.4 Systém se musí udržovat naplněný pod potřebným tlakem a čerpadlo dodávající vodu do systému musí být automaticky uvedeno do činnosti poklesem tlaku v systému.

.5 Čerpadlo musí být schopné pod potřebným tlakem souběžně zásobovat všechny sekce systému v každém jednotlivém chráněném oddílu. Čerpadlo a jeho ovládací prvky musí být nainstalovány mimo chráněný prostor nebo chráněné prostory. Požár v prostoru nebo prostorách chráněných systémem rozstřikování tlakové vody nesmí vyřadit systém z činnosti.

.6 Je nutné provést preventivní opatření, aby se trysky nezanesly nečistotami z vody nebo koroze potrubí, proudnic, ventilů a čerpadel.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003:

.7 Čerpadlo může být poháněno nezávislým spalovacím motorem, ale je-li závislé na energii dodávané z nouzového generátoru vybaveného v souladu s částí D kapitoly II-1, musí být tento generátor uspořádán tak, aby se v případě výpadku hlavního zdroje energie rozeběhnul automaticky, aby energie pro čerpadlo předepsaná pododstavcem .5 byla okamžitě k dispozici. Je-li čerpadlo poháněno nezávislým spalovacím motorem, musí být umístěno tak, aby požár v chráněném prostoru neovlivnil přívod vzduchu do motoru.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.8 Stabilní tlakový vodní postřikovací hasicí systém ve strojovně musí splňovat požadavky Předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti.

5 **Přenosné hasicí přístroje (pravidlo 6)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003 A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Všechny hasicí přístroje musí být schváleného typu a konstrukce.

.2 Obsah předepsaných přenosných vodních hasicích přístrojů musí být nejvíce 13,5 litru a nejméně 9 litrů. Jiné hasicí přístroje musí být minimálně takové jako přenosný vodní hasicí přístroj o obsahu 13,5 litru a jejich schopnost hašení musí být přinejmenším rovnocenná s vodními hasicími přístroji o obsahu 9 litrů.

.3 Pro 50 % všech hasicích přístrojů každého typu, které se nacházejí na palubě, musí být k dispozici náhradní náplně. Jiný hasicí přístroj stejného typu se používá jako náhradní náplň pro hasicí přístroj, který nemůže být na palubě pohotově naplněn.

.4 Přenosné hasicí přístroje na CO_2 nesmějí být obecně umístěny v obytných prostorách. Jsou-li tyto hasicí přístroje v rádiových místnostech, u rozvaděčů nebo na podobných místech, musí být kapacita každého prostoru zahrnujícího jeden nebo více hasicích přístrojů taková, aby koncentraci páry, která se může vyskytnout v důsledku vylučování, omezila na maximálně 5 % čistého objemu prostoru pro účely tohoto pravidla. Objem CO_2 se vypočítává z hodnoty 0,56 m^3/kg.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.5 Hasicí přístroje musí splňovat požadavky Předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti.

.6 Hasicí přístroje s oxidem uhličitým nesmějí být umístěny v ubytovacích prostorách. Na řídících stanovištích a v ostatních prostorách obsahujících elektrická nebo elektronická zařízení nebo přístroje nezbytné pro zajištění bezpečnosti lodě musí být hasicí přístroje, jejichž hasicí látky nejsou ani elektrické vodivé, ani škodlivé pro zařízení nebo přístroje.

.7 Hasicí přístroje musí být dostupné na snadno viditelných místech, na která se lze snadno a rychle dostat kdykoliv v případě požáru a takovým způsobem, aby jejich použitelnost nebyla narušena klimatickými podmínkami, vibracemi nebo jinými vnějšími faktory. Hasicí přístroje musí být opatřeny indikátorem, který označuje, zda byly použity.

.8 Náhradní náplně musí být zajištěny pro 100 % prvních deseti hasicích přístrojů a 50 % zbývajících hasicích přístrojů, které lze znovu naplnit na palubě.

.9 U hasicích přístrojů, které nelze na palubě naplnit, musí být namísto náhradních náplní zajištěny náhradní hasicí přístroje stejného množství, typu, výkonu a počtu, jak je stanoveno v odstavci .13.

NOVÉ LODĚ TYPU B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TYPU B:

.10 Hasicí přístroje s hasicí látkou, která buď sama, nebo za očekávaných podmínek používání vylučuje toxické plyny v množství ohrožujícím osoby nebo vylučuje plyny, které jsou škodlivé pro životní prostředí, nejsou povoleny.

.11 Hasicí přístroje musí být vhodné k hašení požárů, které se mohou vyskytnout v blízkost jejich umístění.

.12 Jeden z přenosných hasicích přístrojů určený k použití v jakémkoli prostoru musí být umístěn blízko vchodu do tohoto prostoru.

.13 Minimální počet hasicích přístrojů musí být tento:

.1 v obytných a hospodářských prostorách:

hasicí přístroje musí být umístěny tak, aby žádný bod v prostoru nebyl dál než na vzdálenost 10 metrů chůze od hasicího přístroje;

.2 hasicí přístroj vhodný k použití v oblastech s vysokým napětím musí být umístěn v bezprostřední blízkosti každého hlavního a vedlejšího rozvaděče s výkonem 20 kW nebo více;

.3 hasicí přístroje v lodních kuchyních musí být umístěny tak, aby žádný bod v prostoru nebyl dál než na vzdálenost 10 metrů chůze od hasicího přístroje;

.4 jeden hasicí přístroj musí být umístěn v bezprostřední blízkosti skladu barev a skladových místností obsahujících snadno zápalné výrobky;

.5 nejméně jeden hasicí přístroj musí být umístěn na velitelském můstku a na každé řídící stanici.

.14 Přenosné hasicí přístroje, které jsou k dispozici pro použití v obytných nebo hospodářských prostorách musí mít natolik jednotný způsob obsluhy, jak je to jen možné.

.15 Periodická prohlídka hasicích přístrojů:

Správa státu vlajky musí zabezpečit, aby přenosné hasicí přístroje byly pravidelně kontrolovány a aby byly podrobeny funkční a tlakové zkoušce.

6 **Hasicí zařízení ve strojovnách (pravidlo 7)**

Strojovny kategorie A musí být vybaveny:

NA NOVÝCH LODÍCH TŘÍD B, C A D O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ:

.1 každá z nich musí mít tento stabilní hasicí systém:

.1 plynový systém vyhovující odstavcům .1 a .2 pravidla 4 nebo rovnocenný vodní systém jako alternativní zařízení k halonovému systému vyhovující oběžníku MSC 668 ze dne 30. prosince 1994 a oběžníku MSC 728 z června 1996 s ohledem na datum výstavby lodě;

.2 systém s vysoce expanzivní pěnou vyhovující odstavci .4 pravidla 4 s ohledem na datum výstavby lodě;

.3 vodní tlakový postřikovací systém vyhovující odstavci .5 pravidla 4 s ohledem na datum výstavby lodě.

.2 nejméně jedno přenosné pěnové zařízení pozůstávající ze vzduchové pěnové trysky sacího typu, která se dá požární hadicí napojit na požární soustavu, dále z přenosné nádrže obsahující nejméně 20 litrů tekutiny, z níž se dělá pěna, a jedné náhradní nádrže. Tryska musí být schopná vytvářet účinnou pěnu o obsahu nejméně 1,5 m^3 za minutu vhodnou k hašení požáru z nafty.

.3 V každém tomto prostoru se musí nacházet schválené pěnové hasicí přístroje, každý o obsahu nejméně 45 litrů nebo rovnocenné, v dostatečném počtu, aby pěna nebo rovnocenná látka byla nasměrována do každé části palivového systému a tlakového systému mazacích olejů, hnacího ústrojí a jiných míst, kde je nebezpečí požáru. Kromě toho musí být k dispozici dostatečný počet přenosných pěnových hasicích přístrojů nebo rovnocenných, které musí být umístěny tak, aby žádný bod v prostoru nebyl dál než 10 metrů chůze od hasicího přístroje a v každém takovém prostoru musí být nejméně dva tyto hasicí přístroje.

NA NOVÝCH LODÍCH TŘÍD B, C A D O DÉLCE MÉNĚ NEŽ 24 METRŮ A STÁVAJÍCÍCH LODÍCH TŘÍDY B:

.4 jeden ze stabilních hasicích systémů uvedených výše v odstavci .1 a kromě toho jeden pěnový hasicí přístroj s obsahem nejméně 45 litrů nebo jeden hasicí přístroj na oxid uhličitý s obsahem nejméně 16 kg musí být v každém prostoru se spalovacími motory nebo sedimentačními naftovými nádržemi nebo palivovými jednotkami a

.5 na každých 736 kW výkonu strojovny nebo jeho části jeden přenosný hasicí přístroj vhodný k hašení požáru z nafty; pro tyto prostory jsou však předepsané nejméně dva a nejvíce šest těchto hasicích přístrojů.

Používat stabilní hasicí systém s málo expanzivní pěnou namísto některého ze šesti přenosných hasicích přístrojů předepsaných tímto pravidlem je dovoleno.

NA NOVÝCH LODÍCH TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍCH LODÍCH TŘÍDY B PŘEPRAVUJÍCÍCH VÍCE NEŽ 36 CESTUJÍCÍCH:

.6 Každý prostor strojovny musí být vybaven dvěma vhodnými přístroji na vodní mlhu, které se skládají z kovové trubky tvaru L, hlavní rameno je kolem dvou metrů dlouhé a lze ho připojit k požární hadici a krátké rameno má délku kolem 250 mm a je vybaveno pevnou rozprašovací tryskou nebo ji lze na ní napojit.

NA NOVÝCH LODÍCH TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍCH LODÍCH TŘÍDY B:

.7 Používá-li se zahřátý olej jako palivo, může se navíc požadovat, aby kotelny byly vybaveny trvale namontovaným nebo přenosným zařízením pro lokální systémy postřikování tlakovou vodou nebo rozprašování pěny nad a pod podlahou pro účely hašení požáru.

NA NOVÝCH LODÍCH TŘÍD B, C A D POSTAVENÝCH DNE 1. LEDNA 2003 O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ:

.8 .1 Strojovny kategorie A o objemu více než 500 m^3, musí být kromě stabilních hasicích systémů podle tohoto pravidla chráněny schváleným typem stabilního lokálního vodního nebo ekvivalentního protipožárního systému na základě zásad vytvořených Mezinárodní námořní organizací, viz oběžník MSC 913 „Zásady pro schvalování stabilních lokálních vodních protipožárních systémů pro použití ve strojovnách typu A“.

V případě strojovny bez pravidelné obsluhy musí mít protipožární systém možnost automatického i manuálního spuštění. V případě strojovny s trvalou obsluhou může mít protipožární systém pouze manuální spouštění.

.2 Stabilní lokální protipožární systémy musí být schopny ochránit bez odstavení stroje, evakuace personálu nebo utěsňování tyto prostory:

.1 požárem ohrožené části spalovacích motorů používaných k hlavnímu pohonu lodě a výrobě elektřiny;

.2 přední části kotlů;

.3 požárem ohrožené části topenišť a

.4 čističe předehřívaného paliva.

.3 Aktivace jakéhokoliv lokálního hasicího systému musí být doprovázena viditelným a zřetelně slyšitelným poplachem v chráněných prostorách a na stanovištích s trvalou obsluhou. Poplach musí označovat aktivovaný systém. Systémové požadavky na poplach uvedené v tomto odstavci jsou navíc a nenahrazují poplachové protipožární systémy uvedené jinde v této kapitole.

NA NOVÝCH LODÍCH TŘÍD B, C A D POSTAVENÝCH PŘED 1. LEDNEM 2003 A STÁVAJÍCÍCH LODÍCH TŘÍDY B A NA VŠECH LODÍCH PRO PŘEPRAVU VÍCE NEŽ 400 CESTUJÍCÍCH:

.9 Stabilní lokální protipožární systémy musí být nainstalovány v souladu s odstavcem .8 tohoto pravidla nejpozději 1. října 2005.

7 **Zvláštní uspořádání ve strojovnách (pravidlo 11)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Počet světlíků, dveří, větráků, otvorů v lodních komínech kvůli umožnění podtlakového větrání a jiných otvorů do strojovny musí být omezen na minimum odpovídající potřebám větrání a řádného a bezpečného provozu lodě.

.2 Světlíky musí být z oceli a nesmějí obsahovat skleněné tabule. Musí se provést vhodná opatření, aby se v případě požáru umožnilo vypouštění kouře z chráněného prostoru.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.3 Dveře kromě vodotěsných dveří ovládaných mechanicky musí být uspořádány tak, aby v případě požáru v prostoru bylo zajištěno jejich nucené zavření uzavíracím mechanizmem na motorový pohon nebo za pomoci samočinného zavírání, které je schopno dveře zavřít proti náklonu 3,5 %. Dveře musí mít bezpečnostní západku vybavenou zařízením pro dálkové ovládání jejího uvolnění.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.4 V obvodových stěnách strojovny nesmí být zasazena okna. To nevylučuje zasklení velínů uvnitř strojovny.

.5 Musí být k dispozici prostředky ovládání umožňující:

.1 otevření a zavření světlíků, zavření otvorů v lodních komínech, které normálně umožňují podtlakové větrání a zavření větracích klapek;

.2 vypouštění kouře;

.3 zavření dveří poháněných motorem nebo ovládání uvolňovacího mechanizmu na dveřích, kromě vodotěsných dveří poháněných motorem;

.4 zastavení větráků a

.5 zastavení tlakových a sacích ventilátorů, přečerpávacích čerpadel naftového paliva, čerpadel v palivových jednotkách a jiných podobných palivových čerpadel.

.6 Ovládací prvky předepsané v odstavci .5 a pravidle II-2/A/10.2.5 musí být umístěny mimo dotčený prostor, kde nebudou přerušeny v případě požáru v prostoru, kde jsou v provozu. Tyto ovládací prvky a ovládací prvky pro každý předepsaný hasicí systém musí být umístěny na jednom z řídících stanovišť nebo seskupeny na co nejméně místech. Tato místa musí mít bezpečný přístup z otevřené paluby.

.7 Je-li k dispozici přístup do každého prostoru strojovny kategorie A z dolní oblasti přilehlého tunelu hřídelového vedení, musí být v tomto tunelu blízko vodotěsných dveří zasazeny lehké ocelové dveře tvořící protipožární stěnu, které se dají ovládat z každé strany.

8 **Automatické postřikovací systémy, systémy detekce požáru a požárního poplachu (pravidlo 12)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Každý automatický postřikovací systém, systém detekce požáru a požárního poplachu musí být schopen okamžité činnosti v každém čase a posádka nemusí provést žádné opatření, aby byl uveden do provozu. Trubky musí být trvale zaplněny vodou, ale malé nekryté úseky nemusejí být zaplněny vodou, je-li to nutné jako preventivní opatření. Všechny části systému, které mohou být ve své činnosti vystaveny teplotám pod bodem mrazu, musí být vhodně chráněny proti zamrznutí. Musí se udržovat naplněné vodou pod potřebným tlakem a musí mít zařízení pro stálou dodávku vody, jak je to předepsáno tímto pravidlem.

.2 Každý úsek automatického postřikovacího systému musí mít prostředky, které automaticky vydávají vizuální a akustický signál na jednom nebo více indikátorech, jakmile je automatický postřikovací systém uveden do chodu. Tyto indikátory musí ukazovat, v které části, kde zařízení pracuje, se vyskytl požár, musí být soustředěny na velitelském můstku a kromě toho musí být vizuální a akustické signály na jiném místě mimo velitelského můstku, aby se zajistilo, že posádka neprodleně obdrží hlášení požáru. Poplašný systém musí ukazovat, když se vyskytne jakákoliv závada v systému.

.3 Automatické postřikovače musí být soustředěny v oddělených úsecích, z nichž každý musí obsahovat nejvíce 200 kusů tohoto zařízení. Každý úsek automatických postřikovačů nesmí pracovat pro více než dvě paluby a nesmí být umístěn ve více než jedné vertikální zóně, pokud se neprokáže, že uspořádání úseků se automatickými postřikovači pracujícími pro více než dvě paluby nebo umístěnými ve více než jedné hlavní vertikální zóně nesníží ochranu lodě před požárem.

.4 Každý úsek automatických postřikovačů se musí dát oddělit jen jedním uzavíracím ventilem. Uzavírací ventil v každém úseku musí být snadno přístupný a jeho umístění musí být zřetelně a trvale označeno. Musí být k dispozici prostředky, které zamezí obsluhu uzavíracího ventilu neoprávněnou osobou.

.5 Na každém úseku uzavíracího ventilu a na ústředním stanovišti musí být manometr ukazující tlak v systému.

.6 Automatický postřikovací systém musí být odolný vůči korozi z mořského vzduchu. V obytných a hospodářských prostorách se automatický postřikovací systém musí uvést do chodu při teplotě od 68 do 79 °C, kromě míst jako je sušárna, kde se dá očekávat vysoká okolní teplota a kde provozní teplota může být zvýšená nejvíce o 30 °C nad maximální pod stropem těchto prostor.

.7 Na každém signalizačním přístroji musí být vyvěšen seznam nebo plán ukazující prostory, které pokrývá a polohu zón v každém oddílu. Musí být k dispozici vhodné pokyny pro zkoušení a údržbu.

.8 Automatický postřikovací systém musí být umístěn na stropě s vhodným odstupem, aby se udržela průměrná hodnota postřiku oblasti chráněné tímto zařízením nejméně 5 l/m^2 za minutu.

Automatický postřikovací systém musí být umístěn co nejdál od palubníků nebo jiných objektů, které by mohly být zasaženy vodou a musí být v takové poloze, aby hořlavý materiál v prostoru byl dokonale zkrápěn.

.9 Musí být k dispozici tlaková nádrž s kapacitou rovnající se nejméně dvojnásobku vodní náplně uvedené v tomto pododstavci. Nádrž musí mít stálou náplň sladké vody v množství rovnajícím se množství vody vyčerpané za jednu minutu čerpadlem uvedené v odstavci .12 a musí být provedena opatření pro udržení tlaku vzduchu v nádrži, aby se zajistilo, že použije-li se stálá náplň sladké vody v nádrži, nebude tlak nižší, než provozní tlak automatických postřikovačů plus hydrostatický tlak sloupce vody měřený od podlahy nádrže po nejvyšší postřikovač v systému. Musí být k dispozici vhodné prostředky pro doplňování vzduchu pod tlakem a doplňování náplně sladké vody v nádrži. Musí být k dispozici skleněný vodoznak, který ukazuje správnou úroveň vody v nádrži.

.10 Musí být poskytnuty prostředky pro zamezení průniku mořské vody do nádrže. Tlaková nádrž musí být vybavena účinným pojistným ventilem a tlakoměrem. Na každém místě připojení tlakoměru musí být uzavírací ventily nebo kohouty.

.11 Nezávislé čerpadlo se strojním pohonem musí být k dispozici výhradně k tomu, aby se voda z automatického postřikovacího systému průběžně pouštěla automaticky. Čerpadlo se musí uvést do chodu automaticky poklesem tlaku v systému, než se stálá náplň sladké vody v tlakové nádrži úplně vyčerpá.

.12 Čerpadlo a potrubní systém musí být schopné udržet potřebný tlak na úrovni nejvyššího automatického postřikovače v systému, aby se zajistila trvalá dodávka vody postačující k souběžnému pokrytí prostor o minimálně 280 m^2 v množství uvedeném v odstavci .8. U nových lodí tříd C a D o délce méně než 40 metrů s celkovým chráněným prostorem menším než 280 m^2 může správa státu vlajky stanovit vhodný prostor pro stanovení výkonu čerpadel a složek alternativní dodávky.

.13 Čerpadlo musí mít na výtlačné straně zkušební ventil s krátkou otevřenou vypouštěcí trubkou. Ventil a trubka musí mít přiměřený užitečný průřez, aby se umožnilo spuštění předepsaného výkonu čerpadla, přičemž v systému musí být zachován tlak uvedený v odstavci .9.

.14 Sání mořské vody do čerpadla musí podle možnosti být v prostoru, kde se čerpadlo nachází, a musí být uspořádáno tak, aby, je-li loď na vodě, nebylo nutné přerušit dodávku mořské vody do čerpadla z jakéhokoli důvodu kromě kontroly nebo opravy čerpadla.

.15 Čerpadlo a nádrž automatického postřikovacího systému musí být na místě přiměřeně vzdáleném od každého prostoru strojovny a nesmí se nacházet v žádném prostoru, u něhož se vyžaduje ochrana tímto systémem.

.16 Čerpadlo mořské vody a systém automatického poplachu a detekce musí mít nejméně dva druhy dodávky energie. Má-li čerpadlo zdroj elektrické energie, musí být k dispozici hlavní generátor a nouzový zdroj energie. Jedno napájení čerpadla musí být z hlavního rozvaděče a jedno z nouzového rozvaděče odděleným napájecím vedením vyčleněným výhradně pro tento účel. Napájecí vedení musí být uspořádána tak, aby nevedla přes kuchyně, prostory strojovny a jiné uzavřené prostory s vysokým rizikem požáru, pokud to není nutné pro dosažení na příslušné rozvaděče a musí vést k automatickému přepínači, který se nachází blízko čerpadla automatického postřikovacího systému. Přepínač musí umožnit napájení energií z hlavního rozvaděče, uskutečňuje-li se z něj dodávka a musí být postaven tak, aby byl v případě závady v dodávce automaticky přepnut na dodávku z nouzového rozvaděče. Vypínače na hlavním rozvaděči a nouzový rozvaděč musí být zřetelně označeny a stále zapnuté. Žádný jiný vypínač není na napájecích vedeních dovolen. Jedním ze zdrojů dodávky energie pro poplašný systém a systém detekce musí být nouzový zdroj. Je-li jeden ze zdrojů energie pro čerpadlo spalovací motor, musí vyhovovat odstavci .15 a kromě toho musí být umístěn tak, aby požár v každém chráněném prostoru nezasáhl přívod vzduchu do tohoto motoru.

.17 Systém automatického postřikovacího systému musí být napojen na požární systém lodě za pomoci uzamykatelného vřetenového zpětného ventilu, který zamezí zpětnému toku z automatického postřikovacího systému do požární systému.

.18 Musí být k dispozici zkušební ventil pro zkoušku automatického poplachu u každého úseku automatických postřikovačů za pomoci průtoku vody, které se rovná činnosti jednoho automatického postřikovače. Zkušební ventil pro každý úsek se musí nacházet blízko uzavíracího ventilu pro daný úsek.

.19 Musí být k dispozici prostředky pro zkoušení automatické činnosti čerpadla za sníženého tlaku v systému.

.20 Vypínače musí být na jednom z indikátorů uvedených v odstavci .2, které umožní zkoušení poplachu a indikátorů pro každý úsek automatických postřikovačů.

.21 Každý úsek musí mít nejméně šest náhradních postřikovacích hlavic.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.22 Automatické postřikovací systémy a automatické systémy detekce požáru a požárního poplachu musí odpovídat schválenému typu a splňovat požadavky Předpisu pro systém protipožární bezpečnosti.

.23 U nových lodí tříd C a D o délce méně než 40 metrů s celkovým chráněným prostorem menším než 280 m^2 může správa státu vlajky stanovit vhodný prostor pro stanovení výkonu čerpadel a složek alternativní dodávky.

9 **Stabilní systémy požární detekce a požárního poplachu (pravidlo 13)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003 A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Všeobecně

.1 Každý předepsaný stabilní systém požární detekce a požárního poplachu s ručně ovládanými hlásiči požáru musí být schopen okamžitě pracovat vždy.

.2 Dodávky energie a elektrické obvody potřebné pro činnost systému se musí sledovat z hlediska ztráty energie nebo poruchového stavu. Výskyt poruchového stavu musí spustit vizuální a akustický poruchový signál na řídícím panelu, který musí být oddělen od požárního signálu.

.3 Elektrické zařízení používané k ovládání systému detekce požáru a požárního poplachu musí mít nejméně dva zdroje dodávky energie, z nichž jeden musí být nouzový. Dodávku musí zajišťovat oddělená napájecí vedení vyčleněná výhradně pro tento účel. Napájecí vedení musí vést k automatickému přepínači umístěnému na řídícím panelu pro systém detekce požáru nebo vedle něho.

.4 Detektory a ručně ovládané hlásiče požáru musí být seskupeny do úseků. Spuštění každého samostatného detektoru nebo ručně ovládaného hlásiče musí spustit vizuální a akustický požární signál na řídícím panelu a indikátorech. Nebyla-li signálům věnována pozornost, automaticky se do dvou minut rozezní akustický signál v obytných prostorách posádky a hospodářských prostorách, na řídící stanici a v prostorách strojovny. Tento akustický poplašný signál nemusí být součástí systému detekce.

.5 Řídící panel musí být umístěný na velitelském můstku nebo na hlavním protipožárním řídícím stanovišti.

.6 Signální přístroje musí vydávat signál minimálně v úsecích, v nichž pracuje detektor nebo ručně ovládaný hlásič. Nejméně jeden přístroj musí být umístěn tak, aby byl vždy snadno přístupný pro odpovědné členy posádky ať už na moři nebo v přístavu, kromě případů, kdy je loď vyřazena z provozu. Je-li řídící panel umístěn na hlavním protipožárním řídícím stanovišti, musí být jeden signální přístroj umístěn na velitelském můstku.

.7 Na každém indikátoru nebo vedle něj musí být zobrazeny jasné údaje o hlídaných prostorách a umístění úseků.

.8 Nezahrnuje-li systém požárních detektorů prostředky dálkové identifikace každého jednotlivého detektoru, nesmí být běžně povolen žádný úsek pokrývající více než jednu palubu, na které jsou obytné a hospodářské prostory a řídící stanice, kromě úseku, který pokrývá uzavřené schodiště. Aby se zamezilo zdržení v identifikaci zdroje požáru, musí být počet uzavřených prostor včetně prostor v každém úseku omezen tak, jak to stanoví správa státu vlajky. V žádném případě nesmí být v jakémkoli úseku povoleno více než 50 uzavřených prostor. Je-li systém požárních detektorů vybaven dálkovými a jednotlivě identifikovatelnými požárními detektory, mohou úseky pokrývat několik palub a obsluhovat jakýkoli počet uzavřených prostor.

.9 Není-li žádný systém požárních detektorů schopen dálkově a jednotlivě identifikovat každý detektor, nesmí úsek detektorů pracovat pro prostory na obou stranách lodě, ani na více než jedné palubě a nesmí být umístěn ve více než jedné vertikální zóně, s výjimkou případů, kdy správa státu vlajky může povolit tyto úseky detektorů pro práci na obou stranách lodě a na více než jedné palubě, je-li jí vyhověno v tom, že ochrana lodě proti požáru tím nebude snížena. Na lodích vybavených jednotlivými identifikovatelnými požárními detektory může úsek obsluhovat prostory na obou stranách lodě a na několika palubách, ale nesmí být umístěn ve více než jedné hlavní vertikální zóně.

.10 Úsek požárních detektorů, který hlídá řídící stanici, hospodářský nebo obytný prostor, nesmí zahrnovat prostor strojovny.

.11 Detektory musí reagovat na zvýšenou teplotu, kouř nebo jiné produkty spalování, oheň nebo jakoukoli kombinaci těchto faktorů. Detektory reagující na jiné faktory ukazující na vypuknutí požáru, musí posoudit správa státu vlajky, pokud nejsou méně citlivé než tyto detektory. Detektory plamene se používají jen jako doplněk ke kouřovým nebo teplotním detektorům.

.12 Musí být k dispozici vhodné pokyny a náhradní díly pro zkoušení a údržbu.

.13 Aby se vyhovělo správě státu vlajky, musí se funkce systému požární detekce pravidelně přezkušovat za pomoci prostředků vytvářejících horký vzduch odpovídající teploty, kouř, nebo aerosolové částice s příslušnou hustotou nebo velkostí, nebo jiných úkazů spojených s vypuknutím požáru, na které má detektor reagovat.

Všechny detektory musí být takového typu, které lze přezkoušet na správnou činnost a bez výměny jakéhokoli dílu nasadit znovu na normální sledování.

.14 Systém požárních detektorů se nesmí používat pro jakýkoli jiný účel kromě detekce zavírání požárních dveří a podobných funkcí, které lze povolit na řídícím panelu.

.15 Systémy požárních detektorů se schopností signalizovat požár v určitém požárním úseku musí být uspořádány tak, aby:

— smyčka nebyla poškozená požárem na více než na jednom místě;

— byly k dispozici prostředky pro zajištění, aby jakákoli porucha (např. výpadek energie, krátké spojení, uzemnění), která vznikne ve smyčce, nezpůsobila výpadek celé smyčky;

— byla provedena veškerá opatření, aby v případě poruchy (elektrické, elektronické, poruchy informatiky) bylo možné obnovit původní uspořádání systému;

— první signalizovaný požární poplach nezamezil jinému detektoru spustit další požární poplachy.

.2 Požadavky na instalaci

1 V obytných a hospodářských prostorách a na řídících stanicích musí být nainstalovány ručně ovládané hlásiče. Jeden ručně ovládaný hlásič musí být umístěný u každého východu. Ručně ovládané hlásiče musí být snadno přístupné na chodbách každé paluby tak, aby žádná část chodby nebyla dále než 20 metrů od ručně ovládaného hlásiče.

.2 Kouřové detektory musí být v obytných prostorech nainstalovány na všech schodištích, chodbách a únikových cestách.

.3 Je-li pro ochranu prostor kromě prostor uvedených v odstavci .2.2 předepsán stabilní systém požární detekce a požárního poplachu, musí být v každém tomto prostoru nainstalováno nejméně jeden detektor vyhovující odstavci .1.11.

.4 Detektory musí být umístěny tak, aby podávaly optimální výkon. Je nutné vyhnout se umístění blízko palubníků a ventilačních kanálů nebo jinde, kde charakter proudění vzduchu může nepříznivě ovlivnit výkon, a umístění, kde je pravděpodobný vliv fyzického poškození. Detektory, které jsou umístěny na stropě, musí mít minimální vzdálenost od přepážek 0,5 m.

.5 Největší vzdálenost mezi detektory musí odpovídat níže uvedené tabulce.

Druh detektoru	Maximální podlahová plocha na detektor (m^2)	Maximální vzdálenost mezi středy (m)	Maximální vzdálenost od přepážek (m)
Teplotní	37	9	4,5
Kouřový	74	11	5,5

Správa státu vlajky může požadovat nebo povolit jinou vzdálenost na základě údajů o zkoušce, které prokazují charakteristické vlastnosti detektorů.

.6 Elektrické vedení, které je součástí systému, musí být uspořádáno tak, aby nevedlo přes kuchyně, prostory strojovny a jiné uzavřené prostory s vysokým nebezpečím požáru, pokud to v těchto prostorách není nutné pro zjištění požáru nebo požární poplach nebo kvůli napojení na příslušný zdroj energie.

.3 Požadavky na konstrukci

.1 Systém a zařízení musí být vhodně zkonstruováno, aby odolalo změnám napájecího napětí a přechodným změnám okolní teploty, vibraci, vlhkosti, úderu, nárazu a korozi, které se běžně na lodích vyskytují.

.2 Kouřové detektory, která mají být nainstalovány v obytných prostorách na schodištích, chodbách a únikových cestách, jak je to předepsáno odstavcem .2.2, musí být certifikovány a seřízeny tak, aby byly v činnosti, než hustota kouře překročí 12,5 % zatemnění na metr, ale ne dřív, než překročí 2 % zatemnění na metr.

Kouřové detektory, které mají být instalovány v ostatních prostorech, musí být v činnosti v rámci mezí citlivosti, aby bylo vyhověno správě státu vlajky, a to s přihlédnutím k zamezení necitlivosti nebo nadměrné citlivosti detektorů.

.3 Teplotní detektory musí být certifikovány a seřízeny tak, aby byly v činnosti, než teplota překročí 78 °C, ale ne dřív, než teplota překročí 54 °C, pokud se teplota zvyšuje na tyto meze v hodnotách nižších než 1 °C za minutu. Při vyšších rychlostech zvyšování teploty musí být teplotní detektor v činnosti v rámci teplotního rozsahu, aby bylo vyhověno správě státu vlajky, a to s přihlédnutím k zamezení necitlivosti nebo nadměrné citlivosti detektorů.

.4 Přípustná teplota činnosti teplotních detektorů může být zvýšena na 30 °C nad maximální teplotu pod stropem v sušárnách a podobných prostorách, které mají běžně vysokou okolní teplotu.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.4.1 Stabilní systémy detekce požáru a požárního poplachu musí odpovídat schválenému typu a splňovat požadavky Předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti.

.4.2 V obytných a hospodářských prostorách a na řídících stanicích musí být nainstalovány ručně ovládané hlásiče splňující požadavky Předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti. Jeden ručně ovládaný hlásič musí být umístěný u každého východu. Ručně ovládané hlásiče musí být snadno přístupné na chodbách každé paluby tak, aby žádná část chodby nebyla dále než 20 metrů od ručně ovládaného hlásiče.

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D:

.5 Správa státu vlajky musí kromě výše uvedených ustanovení zajistit, aby bylo vyhověno bezpečnostním předpisům o nezávislosti zařízení na jiných zařízeních nebo systémech, odolnosti jejich dílů vůči korozi, dodávce elektrické energie do jejich řídícího systému a dostupnosti pokynů pro jejich obsluhu a údržbu.

10 **Opatření pro naftové palivo, mazací olej a jiné hořlavé oleje (pravidlo 15)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Omezení v používání nafty jako paliva

Ve vztahu k používání nafty jako paliva se musí uplatňovat tato omezení:

.1 Není-li tímto odstavcem povoleno něco jiného, nesmí se použít žádné naftové palivo s bodem vzplanutí nižším než 60 °C.

.2 V nouzových generátorech se nesmí použít naftové palivo s bodem vzplanutí nižším než 43 °C.

.3 Správa státu vlajky může povolit všeobecné používání naftového paliva s bodem vzplanutí nižším než 60 °C, ale ne méně než 43 °C, s výhradou takových doplňujících preventivních opatření, které budou považované za nutné a za podmínky, že okolní teplota prostoru, v němž se naftové palivo skladuje, nebo používá, nebude zvýšena na teplotu vyšší než 10 °C pod bodem vzplanutí naftového paliva.

U lodí postavených dne 1. ledna 2003 nebo později může být povoleno naftové palivo s bodem vzplanutí nižším než 60 °C, ale ne méně než 43 °C, za těchto podmínek:

.3.1 nádrže s naftovým palivem kromě těch, které jsou umístěny v oddílech s dvojitým dnem, musí být umístěny mimo prostory strojovny kategorie A;

.3.2 na sacím potrubí palivového čerpadla je nainstalováno zařízení na měření teploty paliva;

.3.3 na vstupu a výstupu filtrů naftového paliva jsou nainstalovány uzavírací ventily a/nebo kohouty a

.3.4 co nejvíce jsou použity potrubní spoje svařované konstrukce nebo kruhovitého kuželového tvaru nebo spoje kulovitého typu.

Bod vzplanutí nafty musí být stanoven schváleným postupem za pomoci uzavřeného kelímku.

.2 Opatření pro naftové palivo

Na lodích, na kterých se používá naftové palivo, musí být provedena taková opatření pro jeho skladování, rozvod a používání, aby byla zajištěna bezpečnost lodě a osob na palubě, přitom musí být vyhověno minimálně těmto ustanovením:

1.1 Je-li to možné, nesmějí být části systému naftového paliva obsahující naftu zahřátou pod tlakem překračujícím 0,18 N/mm^2 skryty, aby se závady a prosakování daly snadno zpozorovat. Prostory strojovny v dosahu těchto částí systému naftového paliva musí být náležitě osvětleny.

.1.2 Zahřátou naftou se rozumí nafta, jejíž teplota je po zahřátí vyšší než 60 °C nebo vyšší než bod vzplanutí nafty, je-li tento nižší než 60 °C.

.2 Větrání prostor strojovny musí být dostatečné za všech běžných podmínek, aby se zamezilo nahromadění naftových pár.

.3 Je-li to možné, musí být nádrže s naftovým palivem součástí konstrukce lodě a musí být umístěny mimo prostor strojovny. Musí-li být nádrže s naftovým palivem, kromě nádrží ve dvojitém dně, umístěny vedle strojovny nebo uvnitř, musí být nejméně jedna z jejich svislých stěn přilehlá ke stěnám strojovny a musí mít prioritně společné stěny s nádržemi ve dvojitém dně; plocha stěny nádrže společné se stěnou strojovny musí být co nejmenší. Nacházejí-li se tyto nádrže ve strojovně, nesmějí obsahovat naftové palivo s bodem vzplanutí nižším než 60 °C. Je nutné se vyhnout používání volně umístěných nádrží s naftovým palivem, které jsou v prostorách strojovny zakázány.

.4 Žádná nádrž s naftovým palivem se nesmí nacházet tam, kde rozlití nafty nebo její prosakování může vytvořit nebezpečí tím, že se dostane na horké plochy. Musí být provedena preventivní opatření, aby nafta, která pod tlakem může unikat z kteréhokoli čerpadla, filtru nebo předehřívače, nepřišla do styku se zahřátými plochami.

.5 Každé potrubí na naftové palivo, které by mohlo při poškození umožnit unikání nafty ze skladovací, usazovací nebo provozní nádrže umístěné nad dvojitým dnem, musí být opatřeno kohoutem nebo ventilem přímo na nádrži, který se v případě vypuknutí požáru v prostoru, kde se tyto nádrže nacházejí, dá zavřít z bezpečného místa mimo daný prostor. Pokud jde o zvláštní případ vysokých nádrží umístěných v jakémkoli tunelu hřídelového vedení, potrubním tunelu nebo jiném podobném prostoru, musí být na nádrži ventily, ale v případě požárů se musí ovládat doplňkovým ventilem na potrubí nebo potrubích mimo tunelu nebo podobného prostoru. Je-li tento doplňkový ventil nainstalován v prostoru strojovny, musí být ovládán z místa mimo tohoto prostoru.

U lodí postavených dne 1. ledna 2003 nebo později musí být dálkové ovládání ventilu palivové nádrže nouzového generátoru na jiném místě než dálkové ovládání ostatních ventilů umístěných v prostorách strojovny.

.6 Musí být k dispozici bezpečné a účinné prostředky pro zjišťování množství naftového paliva obsaženého v každé nádrži na toto palivo.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Sondážní trubice nesmí končit v žádném prostoru, kde může vzniknout nebezpečí vzplanutí nafty rozlité z této trubice. Nesmí zejména končit v prostorách pro cestující nebo posádku. Jako obecné pravidlo nesmí sondážní trubice končit ve strojovně. Bude-li však s práva státu vlajky mít za to, že tyto požadavky nejsou schůdné, může povolit, aby sondážní trubice končily v prostorách strojovny za podmínky, že vyhovují těmto požadavkům:

.1.1 navíc musí být k dispozici olejoznak vyhovující požadavkům pod odstavcem .2.6.2;

.1.2 sondážní trubice končí na místě vzdáleném od nebezpečí vznícení, pokud se neudělají preventivní opatření, jako je umístění účinných stínících krytů, aby se zabránilo tomu, že naftové palivo na konci sondážní trubice přijde v případě vznícení do styku se zdrojem vzplanutí;

.1.3 ukončení sondážních trubic se musí vybavit samouzavíracím uzávěrem a samouzavíracím ovládacím kohoutem o malém průměru umístěným pod uzávěrem, aby se před otevřením uzávěru zjistila přítomnost naftového paliva. Musí být přijata opatření s cílem zajistit, aby každé rozlití naftového paliva přes ovládací kohout nezpůsobilo nebezpečí vzplanutí.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.2 Jiné prostředky pro zjišťování množství naftového paliva obsaženého v každé nádrži lze připustit, nemusí-li, jak je tomu u prostředků uvedených v pododstavci .2.6.1.1, vést pod stropem nádrže a pokud jejich porucha nebo přeplnění nádrže neumožní uvolnění paliva.

.3 Prostředky předepsané v pododstavci .2.6.2 se musí udržovat v dobrém stavu, aby se zajistilo jejich neustálé přesné fungování v provozu.

.7 Musí se provést opatření pro zamezení přetlaku v každé nádrži na naftu nebo v jakékoli části sytému naftového paliva včetně plnících trubek. Každý pojistný ventil a vzduch z přeplněných trubek se musí vypouštět na místě, kde není žádné nebezpečí požáru nebo výbuchu kvůli vylití nafty nebo úniku páry, které by vedlo do prostor pro posádku, cestující nebo prostor zvláštní kategorie, uzavřených prostor ro-ro, prostor strojovny nebo podobných prostor umístěných na lodích postavených dne 1. ledna 2003 nebo později.

.8 Palivové potrubí a jejich ventily a vybavení musí být z ocele a jiného schváleného materiálu, připouští se však omezené využití ohebných trubek. Tyto ohebné trubky a koncové přípojky musí být ze schválených ohnivzdorných materiálů odpovídající pevnosti.

U ventilů upevněných na palivových nádržích, které jsou pod statickým tlakem, lze povolit ocel nebo tvárnou litinu s kuličkovým grafitem. U potrubních systémů s předpokládaným tlakem nižším než 7 barů a teplotou nižší než 60 %C lze však použít ventily z běžné litiny.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.9 Všechna vnější vysokotlaká palivová přívodní vedení od vysokotlakých palivových čerpadel k palivovým vstřikovacím tryskám musí být chráněná opláštěným potrubím schopným pojmout palivo z porušených vysokotlakých vedení. Opláštěné potrubí sestává z vnějšího potrubí, ve kterém se nachází vysokotlaká palivová trubka; obě části tvoří jeden pevný celek. Opláštěná síť potrubí musí mít sběrné prostředky pro prosakující palivo a vybavení, které signalizuje poruchu na palivovém vedení.

.10 Všechny plochy s teplotou nad 220 °C, které mohou být zasaženy při poruše palivového systému, musí být náležitě izolované.

.11 Palivová vedení musí mít stínící kryt nebo musí být jinak vhodně chráněna, aby se pokud možno zamezilo rozstřiku nebo prosáknutí nafty na horké plochy, do přívodů vzduchu do strojovny nebo do jiných zdrojů vznícení. Počet spojek na této síti potrubí musí být co nejmenší.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.12 Palivová vedení nesmějí být umístěna bezprostředně nad jednotkami nebo u jednotek s vysokou teplotou včetně kotlů, parovodů, výfukových potrubí, tlumičů a podobných zařízení, která musejí být izolována. Pokud je to možné, palivové vedení musí být vedeno mimo horké povrchy, elektrické instalace nebo jiné zdroje vznícení a musí mít stínící kryt nebo musí být jinak vhodně chráněna, aby se pokud možno zamezilo rozstřiku nebo prosáknutí nafty do zdrojů vznícení. Počet spojek na této síti potrubí musí být co nejmenší.

.13 Komponenty palivového systému spalovacího motoru musí být konstruovány s ohledem na maximální tlak, který vzniká za provozu, včetně jakýchkoliv vysokotlakých pulsů, které vznikají a jsou přenášeny zpět do palivového a přepadového potrubí činnosti palivových vstřikovacích čerpadel. Spoje palivového a přepadového potrubí musí být konstruována s ohledem na jejich schopnost bránit pronikání tlakového paliva během provozu a po údržbě.

.14 V instalacích s více motory, které jsou napájeny z jediného zdroje paliva, musí být zajištěna izolace palivového a přepadového potrubí do jednotlivých motorů. Izolační prostředky nesmějí ovlivnit provoz ostatních motorů a musí být ovladatelné z místa, které není považováno za nepřístupné požárem kteréhokoliv motoru.

.15 Jestliže správa státu vlajky povolí vedení naftového potrubí nebo potrubí s hořlavými kapalinami ubytovacími nebo servisními prostory, potrubí dopravující naftu nebo hořlavé kapaliny musí být zhotovené z materiálu schváleného správnou s ohledem na nebezpečí požáru.

.16 Stávající lodě třídy B musí požadavkům odstavce .2.9 až .2.11 vyhovět s výjimkou vhodných krytů motorů s výkonem 375 kW nebo menším s palivovým vstřikovacím čerpadlem obsluhujícím více než jednu vstřikovací trysku, které lze použít jako alternativu k systému opláštěného potrubí uvedeného v odstavci .2.9.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.3 Opatření pro mazací oleje

Opatření pro skladování, rozvod a využívání oleje používaného v systému tlakového mazání musí zajistit bezpečnost lodě a osob na palubě a musí ve strojovnách vyhovovat nejméně pododstavcům .2.1, .2.4, .2.5, .2.6, .2.7, .2.8, .2.10 a .2.11 s výjimkou toho, že:

.1 to nevylučuje používání průtokových průzorů v mazacích systémech, pokud zkouškou prokázaly, že mají vhodný stupeň ohnivzdornosti. Používají-li se průtokové průzory, musí být potrubí na obou koncích opatřeno ventily. Ventil na dolním konci potrubí musí být samouzavírací.

.2 sondážní trubice lze povolit v prostorách strojovny; požadavky pododstavců .2.6.1.1 a .2.6.1.3 se nemusejí uplatňovat za podmínky, že jsou sondážní trubky vybaveny vhodnými prostředky zavírání.

U lodí postavených dne 1. ledna 2003 nebo později se odstavec 10.2.5 vztahuje také na nádrže mazacích olejů s výjimkou těch, které mají objem méně než 500 litrů, skladovací nádrže, na nichž jsou ventily během normálního provozu lodě nebo tehdy, kdy je stanoveno, že neúmyslné zavření rychlouzavíracího ventilu na nádrži s mazacím olejem by ohrozilo bezpečný provoz hlavního hnacího zařízení a pomocných strojů.

.4 Opatření pro jiné hořlavé oleje

Opatření pro skladování, rozvod a využívání jiných hořlavých olejů používaných pod tlakem v převodových systémech, ovládacích, spouštěcích a vytápěcích systémech musí zajistit bezpečnost lodě a osob na palubě. Na místech, kde se nacházejí prostředky vznícení, musí tato opatření vyhovovat alespoň pododstavcům .2.4, .2.6, .2.10 a .2.11, a co se týče pevnosti a konstrukce, pododstavcům .2.7 a .2.8.

.5 Prostory strojovny bez pravidelné obsluhy

Kromě požadavků odstavců 1 až 4 musí systémy naftového paliva a mazacích olejů vyhovět těmto podmínkám:

.1 Jsou-li provozní nádrže na naftové palivo plněny automaticky nebo dálkovým ovládáním, musí být k dispozici prostředky, které zamezí, aby se nafta rozlila kvůli přeplnění. Jiné zařízení, které hořlavé kapaliny upravuje automaticky, např. čističe naftového paliva, které musí být pokud možno instalovány ve zvláštním prostoru vyhrazeném pro čističe a jejich předehřívače, musí mít vybavení, které zamezí, aby se nafta rozlila kvůli přeplnění.

.2 Jsou-li provozní nádrže na naftové palivo nebo usazovací nádrže vybaveny ohřívacím zařízením, musí mít k dispozici poplach vysoké teploty, pokud by mohl být překročen bod vzplanutí naftového paliva.

.6 Zákaz přepravy hořlavých olejů v nádržích předního kolizního prostoru

Naftové palivo, mazací olej a jiné hořlavé oleje se nesmějí přepravovat v nádržích předního kolizního prostoru.

11 **Výstroj hasičů (pravidlo 17)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Výstroj hasičů musí sestávat z:

.1.1. Osobní výstroje zahrnující:

.1. Ochranný oděv z materiálu, který chrání pokožku před horkem vyzařovaným z ohně a před popáleninami a opařením párou. Vnější povrch musí být vodovzdorný.

.2 Boty a rukavice z gumy nebo jiného nevodivého materiálu.

.3 Pevná přilba poskytující účinnou ochranu proti nárazu.

.4 Elektrická bezpečnostní lampa (ruční svítilna) schváleného typu s minimální dobou svícení tři hodiny.

.5 Hasičská sekera.

.1.2 Dýchací přístroj schváleného typu, který sestává z dýchacího přístroje se stlačeným vzduchem, jehož obsah v tlakových láhvích je minimálně 1 200 litrů vzduchu, nebo jiný dýchací přístroj schopný funkce po dobu nejméně 30 minut. Každý dýchací přístroj se stlačeným vzduchem musí být vybaven náhradními tlakovými lahvemi s plnou náplní o obsahu nejméně 2 400 litrů volného vzduchu, kromě případů, když:

i) loď přepravuje pět nebo více dýchacích přístrojů se stlačeným vzduchem; v tom případě nemusí celkový obsah rezervního volného vzduchu překročit 9 600 litrů nebo

ii) loď je vybavena prostředky pro opětovné naplnění tlakových lahví neznečištěným vzduchem pod plným tlakem, přičemž rezervní objem plně naplněných náhradních tlakových lahví každého dýchacího přístroje se stlačeným vzduchem musí být nejméně 1 200 litrů volného vzduchu a celkový rezervní objem volného vzduchu, který je na lodi k dispozici, nemusí překročit 4 800 litrů.

Všechny tlakové lahve pro dýchací přístroje se stlačeným vzduchem musí být zaměnitelné.

.2 Každý dýchací přístroj musí být vybaven dostatečně pevným a dlouhým žáruvzdorným záchranným lanem, které lze za pomoci háku karabiny upevnit na postroj přístroje nebo na zvláštní pásy, aby se během používání záchranného lana zamezilo odepnutí dýchacího přístroje.

.3 Všechny nové lodě třídy B a stávající lodě třídy B o délce nejméně 24 metrů a všechny nové lodě tříd C a D o délce nejméně 40 m musí mít na palubě minimálně dvě výstroje pro hasiče.

.1 Je-li na lodích o délce nejméně 60 metrů celková délka všech prostor pro cestující a obslužných prostor na palubě s těmito prostorami větší než 80 metrů, nebo je-li větší než jedna taková paluba, musí být na palubě s větší celkovou délkou navíc dvě výstroje pro hasiče a dvě soupravy osobní výstroje na každých 80 metrů celkové délky nebo její části.

Na lodích přepravujících více než 36 cestujících musí být dvě doplňující výstroje pro hasiče na každou hlavní vertikální zónu, kromě uzavřených prostor schodiště tvořících samostatnou hlavní vertikální zónu a pro hlavní vertikální zónu omezené délky na konci přídě a zádě lodě, která nezahrnuje prostory strojovny nebo hlavní kuchyňské prostory.

.2 Na lodích o délce nejméně 40 metrů, ale méně než 60 metrů musí být dvě výstroje pro hasiče.

.3 Na nových lodích třídy B a stávajících lodích třídy B o délce nejméně 24 metrů, ale méně než 40 metrů, také dvě výstroje pro hasiče, ale jen s jednou vzduchovou náplní pro samostatný dýchací přístroj.

.4 Na nových a stávajících lodích třídy B o délce méně než 24 metrů a na nových lodích tříd C a D o délce méně než 40 metrů nemusí být žádná výstroj pro hasiče.

.5 Výstroje pro hasiče nebo souprava osobní výstroje se musí skladovat tak, aby byla snadno dostupná a pohotově k použití; je-li na lodi více než jedna výstroj pro hasiče nebo více než jedna souprava osobní výstroje, musí se skladovat na místech, které jsou od sebe vzdálené. Na každém z těchto míst musí být alespoň jedna výstroj pro hasiče a jedna souprava osobní výstroje.

12 **Různá ustanovení (pravidlo 18)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Procházejí-li mezistěnami třídy „A“ elektrické kabely, potrubí, šachty, kanály atd. nebo nosníky, palubníky nebo jiné konstrukční prvky, musí se provést opatření k zajištění, aby nebyla narušena požární odolnost, je-li to přiměřené a možné.

Jsou-li na lodích postavených dne 1. ledna 2003 nebo později mezistěny třídy „A“ průchozí, musí být tyto průchody vyzkoušeny v souladu s Předpisem pro systémy protipožární bezpečnosti, aby bylo zajištěno, že požární odolnost mezistěn není narušena.

U ventilačních kanálů platí pravidla II-2/B/9.2.2b a II-2/B/9.3.

Jestliže je však průchod potrubí z oceli nebo rovnocenného materiálu tloušťky 3 mm nebo více a o délce nejméně 900 mm (nejlépe 450 mm na každé straně mezistěny) bez otvorů, nejsou zkoušky požadovány.

Takové průchody musejí být vhodně izolované prodloužením izolace na stejné rovině mezistěny.

.2 Procházejí-li mezistěnami třídy „B“ elektrické kabely, potrubí, šachty, kanály atd. nebo namontované koncovky větracích kanálů, svítidel a podobných zařízení, musí se provést opatření k zajištění, aby nebyla narušena požární odolnost, je-li to přiměřené a možné. Na lodích postavených dne 1. ledna 2003 nebo později se musí u takových průchodů udělat opatření k zajištění, aby nebyla narušena požární odolnost mezistěny.

Potrubí jiná než ocelová nebo měděná, která procházejí mezistěnami třídy „B“ musí být chráněna buďto:

.1 penetračním prostředkem zkoušeným na ohnivzdornost vhodným pro požární odolnost mezistěny a typ použité trubky nebo

.2 ocelovým rukávem tloušťky ne méně než 1,8 mm a o délce nejméně 900 mm u průměru trubky nejméně 150 mm a nejméně 600 mm při průměru menším než 150 mm (nejlépe stejnoměrně rozdělené na obě strany mezistěny).

Trubky musí být připojené ke koncům rukávu přírubami nebo nátrubky nebo světlost mezi rukávem a trubkou nesmí přesáhnout 2,5 mm nebo jakákoliv světlost mezi trubkou a rukávem musí být utěsněna pomocí nehořlavého nebo jiného vhodného materiálu.

.3 Trubky, které vedou přes mezistěny tříd „A“ nebo „B“ musí být ze schváleného materiálu s přihlédnutím k teplotě, kterou musí tyto mezistěny vydržet.

Na lodích postavených dne 1. ledna 2003 nebo později musí být neizolované kovové trubky procházející mezistěnami tříd „A“ nebo „B“ z materiálů s teplotou tavení, která přesahuje 950 %C pro mezistěny třídy „A-0“ a 850 %C pro mezistěny třídy „B-0“.

.4 Potrubí v obytných a obslužných prostorech nebo řídících stanicích, určené k dopravě nafty nebo jiných hořlavých kapalin, musí být z vhodného materiálu a konstruované s přihlédnutím k nebezpečí požáru.

.5 Materiály citlivé na horko se nesmějí používat pro odpadní otvory, sanitární odpady a jiné odtoky, které jsou blízko vodorysky a u nichž by závada materiálu v případě požáru zvýšila nebezpečí zaplavení.

.6 Používají-li se elektrická topná tělesa, musí být upevněna na místě a konstruována tak, aby se nebezpečí požáru snížilo na minimum. Žádné takové topné těleso nesmí mít nezakryté ty prvky, od nichž by se mohly vznítit oděvy, záclony nebo jiné podobné materiály, nebo které by mohly způsobit požár.

.7 Všechny nádoby na odpad musí být zkonstruovány z nehořlavých materiálů bez otvorů po stranách nebo ve dně.

.8 Povrch izolace v prostorách, kde je možné pronikání naftových výrobků, musí být nepropustný pro naftu nebo naftové páry.

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C a D: V prostorách, v nichž je nebezpečí rozstříkání nafty nebo naftových par, např. ve strojovnách třídy A, nesmí izolační povrch materiálu propouštět naftu nebo naftové páry. Je-li zabudováno pokrytí z neděrovaného ocelového plechu nebo jiných nehořlavých materiálů (ne hliník), který tvoří nejvyšší plochu, může být toto pokrytí spojeno drážkami, nýty atd.

.9 Sklady barev a hořlavých kapalin musí být chráněny schváleným protipožárním zařízením umožňujícím posádce hasit požár bez vstupu do prostoru.

Na lodích postavených dne 1. ledna 2003 nebo později:

.1 Sklady barev musí být chráněny:

.1.1 systémem oxidu uhličitého vydávajícím minimální objem volného plynu rovnající se 40 % hrubého objemu chráněného prostoru;

.1.2 práškovým systémem konstruovaným na přinejmenším 0,5 kg/m^3;

.1.3 vodním nebo postřikovacím systémem konstruovaným pro 5 l/m^2 za minutu. Vodní systémy mohou být připojeny k hasicímu systému lodě nebo

.1.4 systémem poskytujícím odpovídající ochranu podle rozhodnutí správy státu vlajky.

V každém případě musí být systém ovladatelný z místa mimo chráněný prostor.

.2 Sklady hořlavin musí být chráněny vhodným hasicím zařízením schváleným správou státu vlajky.

.3 U skladů v prostorách paluby menších než 4 m^2, které nevedou do ubytovacích prostor, přenosné hasicí přístroje s oxidem uhličitým v takovém objemu, který poskytuje minimální objem volného plynu rovnající se 40 % hrubého objemu prostoru lze povolit namísto stabilního systému.

Ve skladu musí být vypouštěcí otvor, který umožňuje vypouštění hasicího média bez nutnosti vstupu do chráněného prostoru. U otvoru musí být umístěn vhodný hasicí přístroj. Pro použití vody hasicího systému lze alternativně zajistit otvor nebo přípojku hadice.

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.10 Fritovací, vařící a smažící spotřebiče:

Jsou-li fritovací, vařící a smažící spotřebiče instalovány a používají se v prostorách mimo hlavní kuchyně, musí správa státu vlajky předepsat doplňující bezpečnostní opatření s přihlédnutím ke konkrétnímu nebezpečí požáru spojenému s používáním tohoto typu zařízení.

Na lodích postavených dne 1. ledna 2003 nebo později musí být fritovací zařízení vybaveno:

.1 automatickým nebo manuálním hasicím systémem odzkoušeným podle mezinárodních norem v souladu s publikací ISO 15371:2000 o hasicích systémech na ochranu kuchyňského fritovacích zařízení;

.2 primárním a zpětným termostatem se signalizací upozorňující obsluhu o poruše kteréhokoliv termostatu;

.3 zařízením na automatické přerušení přívodu elektrické energie při aktivaci hasicího systému;

.4 signalizací spuštění hasicího systému v kuchyni, kde je zařízení instalováno a

.5 ovládacími prvky pro manuální provoz hasicího systému, které jsou jasně označeny, aby byly připraveny pro použití posádkou.

Na lodích postavených před 1. lednem 2003 musí nové instalace fritovacích zařízení splňovat požadavky tohoto odstavce.

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D:

.11 Tepelné mosty:

Při realizaci nehořlavé úpravy musí správa státu vlajky přijmout opatření, aby se zamezilo přenosu tepla tepelným mostem, např. mezi palubami a přepážkami.

Na lodích postavených dne 1. ledna 2003 nebo později izolace paluby nebo přepážky musí být provedena podél průchodu, řezu nebo koncového bodu v případě ocelových a hliníkových konstrukcí na vzdálenost přinejmenším 450 mm. Je-li prostor rozdělen palubou nebo přepážkou třídy A mající izolaci jiné hodnoty, izolace vyšší hodnoty musí pokračovat na palubě nebo přepážce s izolací nižší hodnoty do vzdálenosti přinejmenším 450 mm.

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.12 Nádrže na stlačený plyn:

Všechny přenosné nádrže pro plyny, které jsou stlačené, zkapalněné nebo rozložené a mohou podnítit případný požár, musí být neprodleně po použití postaveny na obvyklé místo nad přepážkovou palubou, ze které je přímý přístup na volnou palubu.

13 **Protipožární plány (pravidlo 20)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Na všech lodích musí být trvale vyvěšeny přehledné plány pro instruktáž lodních důstojníků, které u každé paluby jasně znázorňují řídící stanice, různé požární úseky tvořené mezistěnami třídy A, úseky tvořené mezistěnami třídy B s podrobným popisem systémů detekce požáru a požárního poplachu, instalace automatických postřikovačů, hasicích přístrojů, prostředků přístupu do různých oddílů, na různé paluby atd. a větrací systémy včetně podrobného popisu umístění ovládacích prvků ventilátorů, umístění hradítek a identifikačních čísel ventilátorů obsluhujících každý úsek. Výše uvedené podrobnosti mohou být případně shrnuty v brožuře, jejíž výtisk musí mít každý důstojník a jeden výtisk musí být vždy na přístupném místě na palubě. Plány a brožury se musí aktualizovat, všechny změny se musí do nich co nejdříve zaznamenat. Popis v těchto plánech a brožurách musí být v oficiálním jazyce státu vlajky. Není-li tímto jazykem angličtina, ani francouzština, musí být zahrnut překlad do jednoho z těchto jazyků. V případě, že loď je provozována ve vnitrostátní plavbě jiného členského státu, musí být zařazen překlad do oficiálního jazyka tohoto hostitelského státu, pokud tímto jazykem není angličtina, ani francouzština.

Na nových lodích tříd B, C a D postavených dne 1. ledna 2003 nebo později musí informace obsažené v požadovaných protipožárních plánech a brožurách a grafických symbolech používaných v protipožárních plánech odpovídat rezolucím IMO A.756 (18) a A.654 (16).

.2 Na všech lodích o délce nejméně 24 metrů musí být na pomoc pracovníkům pobřežní protipožární ochrany trvale uložena kopie protipožárních plánů nebo brožury obsahující tyto plány, a to v nápadně označeném vodotěsném pouzdře mimo palubní přístřešky.

14 **Provozní pohotovost a údržba**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Všeobecné požadavky

Vždy, když je loď v provozu, musí být protipožární systémy a hasicí systémy a zařízení udržovány tak, aby byly připraveny k použití.

Loď není v provozu, jestliže:

.1 se opravuje nebo je dočasně vyřazena z provozu (zakotvená nebo v přístavu) nebo v suchém doku;

.2 je majitelem nebo zástupcem majitele prohlášena mimo provoz a

.3 nejsou na palubě cestující.

Aby byla zajištěna požadovaná funkce v případě požáru, musí být udržovány v pořádku tyto protipožární systémy:

.1.1 Provozní pohotovost

.1 strukturální protipožární ochrana včetně ohnivzdorných přepážek a ochrana otvorů a průniků těchto přepážek;

.2 systémy detekce požáru a požárního poplachu, a

.3 únikové systémy a zařízení.

Protipožární systémy a zařízení musí být udržovány v dobrém funkčním stavu a připravené k okamžitému použití. Hasicí přístroje, které byly vyprázdněny, musí být okamžitě znovu naplněny nebo nahrazeny odpovídajícími přístroji.

.1.2 Údržba, zkoušení a prohlídky

Údržba, zkoušení a prohlídky musí být prováděny na základě směrnic vypracovaných Mezinárodní námořní organizací a způsobem zohledňujícím zajištění spolehlivosti protipožárních systémů a zařízení.

Plán údržby musí být uchováván na palubě lodi a musí být k dispozici pro prohlídky, kdykoliv o to správa státu vlajky požádá.

Plán údržby musí obsahovat přinejmenším tyto protipožární systémy a hasicí systémy, jsou-li instalovány:

.1 požární čerpadla, požární systém, hydranty, hadice a proudnice;

.2 stabilní systémy požárních detektorů a požárního poplachu;

.3 pevné hasicí systémy a ostatní hasicí zařízení;

.4 systémy automatických postřikovačů, detekce požáru a požárního poplachu;

.5 ventilační systémy včetně tlumičů ohně a kouře, ventilátorů a jejich ovládání;

.6 nouzové uzavření přívodu paliva;

.7 protipožární dveře včetně jejich ovládání;

.8 všeobecné nouzové poplachové systémy;

.9 záchranné únikové dýchací přístroje;

.10 přenosné hasicí přístroje včetně náhradních náplní a

.11 výstroje hasičů.

Program údržby může být uložen v počítači.

.2 Doplňkové požadavky

Na nových lodích tříd B, C a D postavených dne 1. ledna 2003 nebo později přepravujících více než 36 cestujících musí být kromě plánu údržby uvedeného v odstavci .1.2 vypracován plán údržby osvětlení podpalubí a systému místního rozhlasu.

15 **Pokyny, školení na plavidle a cvičení**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ:

.1 Pokyny, povinnosti a organizace

.1 Členové posádky obdrží pokyny stran protipožární bezpečnosti na palubě.

.2 Členové posádky obdrží pokyny stran svých povinností.

.3 Musí být zřízeny strany odpovědné za hašení požáru. Tyto strany musí být způsobilé plnit své povinnosti vždy, když je loď v provozu.

.2 Výcvik na palubě a cvičení

.1 Členové posádky musí projít výcvikem, aby se seznámili se zařízením lodi i umístěním a provozem všech hasicích systémů a přístrojů, které by mohli být nuceni používat.

.2 Výcvik v používání záchranných únikových dýchacích přístrojů se považuje za součást výcviku na palubě.

.3 Výkonnost členů posádky, jimž byly přiděleny povinnosti v rámci požární ochrany, musí být pravidelně kontrolována prováděním výcviků na palubě a cvičení ke stanovení oblastí, jež je nutné zlepšit, k zajištění, že protipožární dovednosti jsou zachovány, a k zajištění provozní připravenosti protipožární organizace.

.4 Výcvik na palubě v používání hasicích systémů a přístrojů na lodi musí být naplánován a proveden v souladu s pravidlem III/19.4.1 úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění.

.5 Požární cvičení se provádí a zaznamenává v souladu s pravidlem III/19.3.4, III/19.5 a III/30 úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění.

.3 Výcvikové příručky

V každé společné jídelně posádky a společenské místnosti nebo v každé kabině posádky musí být výcviková příručka. Výcviková příručka musí být napsána v pracovním jazyce lodi. Výcviková příručka, která se může skládat z více svazků, musí obsahovat pokyny a informace požadované v tomto odstavci snadno srozumitelným jazykem a podle potřeby ilustrována. Kterákoliv část takových informací může být v audiovizuální formě místo příručky. Výcviková příručka musí detailně vysvětlovat toto:

.1 obecná protipožární opatření ohledně nebezpečí kouře, úrazu elektrickým proudem, hořlavých kapalin a podobných nebezpečí hrozících na palubě lodě;

.2 obecné pokyny ohledně protipožárních činností a protipožárních postupů včetně postupů pro oznámení požáru a použití ručně ovládaných hlásičů;

.3 významy poplachů na lodi;

.4 provoz a použití protipožárních systémů a přístrojů;

.5 provoz a použití protipožárních dveří;

.6 provoz a použití požárních a kouřových tlumičů a

.7 systémy a zařízení nouzového úniku.

.4 Požární kontrolní plány

Požární kontrolní plány musejí splňovat požadavky pravidla II-2/A-13.

16 **Operace**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Pro zajištění informací a pokynů pro řádné zacházení s lodí a nákladem ve vztahu k požární bezpečnosti musí být na lodi zajištěny provozní brožury.

.2 Požadovaná provozní brožura musí obsahovat nezbytné informace a pokyny pro bezpečné nakládání s lodí a nákladem ve vztahu k požární bezpečnosti. Brožura musí obsahovat informace ohledně odpovědnosti posádky za všeobecnou protipožární bezpečnost při nakládce a vykládce nákladu a během plavby. Pro lodi převážející nebezpečné zboží protipožární brožura musí obsahovat odkaz na příslušné protipožární pokyny a pokyny pro nouzovou manipulaci s nákladem obsažené v Mezinárodním předpisu o námořní přepravě nebezpečného zboží.

.3 Protipožární provozní brožura musí být napsána v pracovním jazyce lodi.

.4 Protipožární provozní brožura může být spojena s výcvikovou příručkou požadovanou pravidlem II-/2/A/15.3.

ČÁST B

PROTIPOŽÁRNÍ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

1 **Konstrukce (pravidlo 23)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Lodní trup, nástavba, nosné přepážky, paluby a palubní přístřešky musí být postaveny z oceli nebo jiného rovnocenného materiálu. Pro účely použití definice ocele nebo jiného rovnocenného materiálu uvedené v pravidle II-2/A/2.7 se „použitelné vystavení požáru“ uvádí v souladu s normami odolnosti a izolace uvedenými v tabulce pravidel 4 a 5. Například je-li přípustné, aby mezistěny, jako jsou paluby, nebo boční a přední strany palubních přístřešků měly požární odolnost „B-0“, bude použitelné vystavení požáru půl hodiny.

.2 Avšak v případech, kdy je jakákoli část stavby z hliníkové slitiny, uplatňuje se toto:

.1 Izolace dílů mezistěn tříd „A“ nebo „B“ z hliníkové slitiny, kromě konstrukčních prvků, které nejsou nosné, musí být taková, aby teplota konstrukčního jádra během platného účinku požáru při běžné zkoušce hořlavosti nevystoupila na více než 200 °C nad okolní teplotu.

.2 Zvláštní pozornost se musí věnovat izolaci sloupů, podpěr a jiných konstrukčních prvků z komponentů hliníkové slitiny, předepsaných pro podstavce záchranných člunů a uložení záchranných vorů, oblastem spouštění na vodu a naloďování a mezistěnám tříd „A“ a „B“, s cílem zajistit, aby:

.1 se u prvků, které podpírají prostory záchranných člunů a záchranných vorů a mezistěny třídy „A“ udržela mez zvyšování teploty uvedená v odstavci .2.1 do konce jedné hodiny a

.2 u konstrukčních prvků předepsaných pro podpírání mezistěn třídy „B“, udržela mez zvyšování teploty uvedená v odstavci .2.1 do konce jedné půlhodiny.

.3 Klenby a šachty strojoven musí být z náležitě odizolovaných ocelových konstrukcí a otvory v nich, přicházíli to v úvahu, musí být vhodně uspořádané a chráněné, aby se zamezilo vypuknutí požáru.

2 **Hlavní vertikální a horizontální požární úseky (pravidlo 24)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1.1 Na lodích přepravujících více než 36 cestujících musí být lodní trup, nástavba a palubní přístřešky rozděleny mezistěnami třídy „A-60“ na hlavní vertikální požární úseky.

Schody a výklenky musí být omezeny na minimum, ale tam, kde jsou nutné, musí se skládat také z mezistěn třídy „A-60“.

Nachází-li se prostor volné paluby, sanitární nebo podobný prostor, nebo nádrž včetně nádrže na naftové palivo, prázdný prostor nebo prostor pomocného strojního zařízení s nízkým nebo žádným nebezpečím požáru na jedné straně mezistěny, může být norma snížena na „A-0“.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1.2 U nových lodí tříd B, C a D přepravujících více než 36 cestujících a u stávajících lodí třídy B přepravujících více než 36 cestujících musí být lodní trup, nástavba a palubní přístřešky v dosahu obytných a obslužných prostor rozděleny mezistěnami třídy „A“ na hlavní vertikální požární úseky. Tyto mezistěny musí mít izolační hodnoty v souladu s tabulkami v pravidle 5.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.2 Je-li to možné, musí být přepážky tvořící hranice hlavních vertikálních zón nad přepážkovou palubou v jedné rovině s vodotěsnými dělícími přepážkami nacházejícími se bezprostředně pod přepážkovou palubou. Délka a šířka hlavních vertikálních zón může být rozšířena na maximálně 48 metrů, aby se konce hlavních vertikálních zón kryly s dělícími vodotěsnými přepážkami, nebo aby se vytvořil větší společenský prostor po celé délce hlavního vertikálního požárního úseku, pokud celkový prostor hlavního vertikálního požárního úseku není na každé palubě větší než 1 600 m^2. Délka nebo šířka hlavního vertikálního požárního úseku je maximální vzdálenost mezi vnějšími body přepážek, které tyto úseky ohraničují.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B PŘEPRAVUJÍCÍ VÍCE NEŽ 36 CESTUJÍCÍCH:

.3 Tyto přepážky se musí rozprostírat od paluby k palubě a k obšívce nebo jiným hranicím.

.4 Je-li hlavní vertikální požární úsek rozdělen horizontálními mezistěnami třídy „A“ na horizontální požární úseky pro účely vytvoření příslušných bariér mezi postřikovanými a nepostřikovanými úseky lodě, musí se mezistěny rozprostírat mezi přepážkami přilehlé hlavní vertikální požární úseky a k obšívce nebo vnějším okrajům lodě a musí být izolovány v souladu s hodnotami protipožární izolace a odolnosti uvedenými v tabulce 4.2 u nových lodí přepravujících více než 36 cestujících a tabulce 5.2 u nových lodí přepravujících nejvíce 36 cestujících a u stávajících lodí třídy B přepravujících více než 36 cestujících.

.5 .1 Na lodích určených pro zvláštní účely, jako jsou trajekty pro silniční a železniční vozidla, u nichž by ustanovení o přepážkách hlavních vertikálních zón zmařily účel, pro který je loď určena, musí se rovnocenné ochrany dosáhnout rozdělením prostoru na horizontální požární úseky.

.2 Avšak na lodích s prostory zvláštní kategorie musí každý takový prostor vyhovět platnému pravidlu II-2/B/14, a pokud to nebude slučitelné s jinými požadavky této části, budou převažovat požadavky pravidla II-2/B/14.

3 **Přepážky v hlavní vertikální zóně (pravidlo 25)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D PŘEPRAVUJÍCÍ VÍCE NEŽ 36 CESTUJÍCÍCH:

.1.1 U nových lodí přepravujících více než 36 cestujících všechny přepážky, u nichž se nevyžaduje, aby byly mezistěnami třídy „A“, musí být mezistěnami nejméně tříd „B“ nebo „C“, jak je to předepsáno v tabulkách pravidla 4. Všechny tyto mezistěny mohou být natřené hořlavými materiály v souladu s pravidlem 11.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D PŘEPRAVUJÍCÍ NEJVÍCE 36 CESTUJÍCÍCH A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B PŘEPRAVUJÍCÍ VÍCE NEŽ 36 CESTUJÍCÍCH:

.1.2 U nových lodí přepravujících více než 36 cestujících a stávajících lodí třídy B přepravujících více než 36 cestujících, všechny přepážky v obytných a obslužných prostorech, u nichž se nevyžaduje, aby byly mezistěnami třídy „A“, musí být mezistěnami nejméně tříd „B“ nebo „C“, jak je to předepsáno v tabulkách pravidla 5.

Všechny tyto mezistěny mohou být natřené hořlavými materiály v souladu s pravidlem 11.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.2 Na nových lodích tříd B, C a D přepravujících nejvíce 36 cestujících a stávajících lodích třídy B přepravujících více než 36 cestujících všechny přepážky chodeb, u nichž se nevyžaduje, aby byly mezistěnami třídy „A“, musí být mezistěnami třídy „B“, které se musí rozprostírat od paluby k palubě kromě případů když:

.1 Průběžné stropy nebo obložení třídy „B“ jsou na obou stranách vybaveny přepážkou, musí být část přepážky za průběžným stropem nebo obložením z materiálu, který je svojí tloušťkou a složením přijatelný v konstrukci mezistěn třídy „B“, ale u něhož se požaduje, aby vyhověl normám odolnosti třídy „B“, jen pokud je to přijatelné a proveditelné.

.2 V případě lodě chráněné systémem automatických postřikovačů vyhovujících pravidlu II-2/A/8 mohou chodbové přepážky z materiálů třídy „B“ končit ve stropu na chodbě, pokud je tento strop z materiálu, který je svojí tloušťkou a složením přijatelný v konstrukci mezistěn třídy „B“.

Nehledě na požadavky pravidel 4 a 5 se u těchto přepážek a stropů vyžaduje, aby vyhověly normám odolnosti třídy „B“, jen pokud je to přijatelné a proveditelné. Všechny dveře a rámy v těchto přepážkách musí být z nehořlavých materiálů a zkonstruovány a namontovány tak, aby byly značně ohnivzdorné.

.3 Všechny přepážky, u nichž se vyžaduje, aby byly mezistěnami třídy „B“, kromě přepážek chodeb předepsaných v odstavci .2, se musí rozprostírat od paluby k palubě a k obšívce nebo jiným okrajům, pokud průběžné stropy nebo obložení třídy „B“ na obou stranách přepážek nemají minimálně stejnou ohnivzdornost jako přepážka; v tomto případě může přepážka končit v průběžném stropě nebo obložení.

4 **Protipožární odolnost přepážek a palub na nových lodích pro přepravu více než 36 cestujících (pravidlo 26)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Minimální protipožární odolnost přepážek a palub musí být taková, jak je předepsaná v tabulkách 4.1 a 4.2 kromě toho, že musí vyhovět specifickým ustanovením o protipožární odolnosti přepážek a palub uvedených v této části na jiném místě.

.2 Používání tabulek se řídí těmito požadavky:

.1 Tabulka 4.1 se používá pro přepážky neohraničující ani hlavní vertikální požární úseky, ani horizontální požární úseky.

Tabulka 4.2 se používá pro paluby, které netvoří stupně v hlavních vertikálních zónách, ani neohraničující horizontální požární úseky.

.2 Pro stanovení příslušných norem protipožární odolnosti, které se mají používat pro hranice mezi sousedními prostory, dělí se tyto prostory podle jejich nebezpečí požáru do kategorií 1 až 14 uvedených níže. Je-li obsah a používání prostoru takové, že jeho dělení do kategorií pro účely pravidla vyvolává pochybnosti, musí se s ním zacházet jako s prostorem, který má nejpřísnější požadavky na ohraničení. Název každé kategorie je spíše typický než omezující. Číslo v závorce před každou kategorií se vztahuje na příslušný sloupec nebo řádek v tabulce.

1) Řídící stanice:

— prostory obsahující nouzové zdroje energie a osvětlení,

— kormidelna a navigační kabina,

— prostory obsahující rádiové zařízení lodě,

— místnosti s hasičskou výbavou, stanoviště požární kontroly,

— ovládací stanoviště pro hnací strojní zařízení, je-li umístěno mimo prostor strojovny,

— prostory obsahující ústřední zařízení požárního poplachu,

— prostory obsahující ústřední stanoviště a zařízení nouzového místního rozhlasu

2) Schodiště:

— vnitřní schodiště, výtahy a pohyblivé schody (kromě těch, které se plně nacházejí v prostorách strojního zařízení) pro cestující a posádku a šachty k nim,

— v této souvislosti schodiště, které se nachází jen v jednom patře, se považuje za součást prostoru, od něhož není odděleno požárními dveřmi.

3) Chodby:

— chodby pro cestující a posádku.

4) Evakuační stanoviště a vnější únikové cesty:

— místo uložení záchranných plavidel,

— prostory volných palub a uzavřených promenádních palub, které tvoří stanoviště pro naloďování záchranných člunů a záchranných vorů a jejich spouštění,

— vnitřní a vnější shromažďovací stanoviště,

— vnější schody a volné paluby používané pro únikové cesty,

— bok lodě k vodorysce za nejsnadnějších plavebních podmínek, boční stěny nástavby a palubních přístřešků, které se nacházejí pod prostorem naloďování do záchranných vorů a kluzných drah a přiléhají k němu.

5) Prostory volných palub:

— prostory volných a promenádních palub vzdálených od záchranných člunů a vorů a spouštěcích stanovišť,

— volné prostory (prostor mimo nástavby a palubních přístřešků).

6) Obytné prostory s malým nebezpečím požáru:

— kabiny, které obsahují nábytek a zařízení s omezeným nebezpečím požáru,

— kanceláře a ošetřovny, které obsahují nábytek a zařízení s omezeným nebezpečím požáru,

— společenské prostory, které obsahují nábytek a zařízení s omezeným nebezpečím požáru a které mají palubní plochu menší než 50 m^2.

7) Obytné prostory se středním nebezpečím požáru:

— prostory jako ve výše uvedené kategorii 6, ale které obsahují nábytek a zařízení s jiným než omezeným nebezpečím požáru,

— společenské prostory, které obsahují nábytek a zařízení s omezeným nebezpečím požáru a které mají palubní plochu nejméně 50 m^2,

— samostatné skříně a malá skladiště v obytných prostorech, které mají plochu menší než 4 m^2 (v nichž se neskladují hořlavé kapaliny),

— prodejny,

— místnosti pro promítání a uložení filmů,

— dietní kuchyně (neobsahující otevřený oheň),

— skříně na úklidové prostředky (v nichž nejsou uloženy hořlavé kapaliny),

— laboratoře (v nichž nejsou uloženy hořlavé kapaliny),

— lékárny,

— malé sušárny (s palubní plochou 4 m^2 nebo méně),

— trezory,

— operační místnosti.

8) Obytné prostory s větším nebezpečím požárů:

— společenské prostory, které obsahují nábytek a zařízení s jiným než omezeným nebezpečím požáru a které mají palubní plochu 50 m^2 nebo více,

— holičství, kadeřnictví a kosmetické salony.

9) Sanitární a podobné prostory:

— společná hygienická zařízení, sprchy, koupelny, splachovací záchody atd.,

— malé prádelny,

— prostory krytých plováren,

— oddělené přípravny v obytných prostorech, které neobsahují spotřebiče na vaření,

— soukromá hygienická zařízení se považují za součást prostor, v nichž jsou umístěna.

10) Nádrže, prázdné prostory a pomocné strojovny s malým nebo žádným nebezpečím požáru:

— nádrže na vodu tvořící součást lodní konstrukce,

— prázdné prostory a koferdamy mezi lodními oddíly,

— pomocné strojovny, které neobsahují strojní zařízení se systémem tlakového mazání a v nichž je zakázáno skladování hořlavin, jako:

— ventilační a klimatizační prostory; prostor kotevního vratidla; kormidelna; prostor se stabilizačním zařízením; prostor elektrického hnacího motoru; prostory obsahující úsekové rozvaděče a výlučně elektrická zařízení kromě olejových elektrických transformátorů (nad 10 kVA); tunely hřídelového vedení a potrubní tunely; prostory pro čerpadla a chladící strojní zařízení (nedopravující ani nepoužívající hořlavé kapaliny),

— uzavřené šachty vedoucí do výše uvedených prostor,

— jiné uzavřené šachty jako potrubní a kabelové šachty.

11) Pomocné strojovny, nákladové prostory, nádrže s nákladem oleje a ostatní olejové nádrže a jiné podobné prostory se středním nebezpečím požáru:

— nádrže pro náklad oleje,

— nákladní prostory, šachty a jícny,

— chladicí komory,

— nádrže na naftové palivo (jsou-li instalovány v odděleném prostoru bez strojního zařízení),

— tunely hřídelového vedení a potrubní tunely umožňující skladování hořlavin,

— prostory pomocného strojního zařízení jako v kategorii 10, které obsahují strojní zařízení se systémem tlakového mazání, nebo v nichž je přípustné skladování hořlavin,

— čerpací stanice pohonných hmot,

— prostory obsahující olejové elektrické transformátory (přes 10 kVA),

— prostory obsahující generátory, čerpadla pro automatické postřikovací zařízení, zařízení pro rozprašování vody nebo požární čerpadla, stoková čerpadla atd. poháněná malými spalovacími motory o výkonem do 110 kW,

— uzavřené šachty vedoucí k výše uvedeným prostorům.

12) Strojovny a hlavní kuchyně:

— prostory hlavního hnacího strojního zařízení (kromě prostor elektrických hnacích motorů) a kotelny,

— prostory pomocné strojovny obsahující spalovací motory nebo jiná zařízení s olejovým vytápěním, mazutové topné zařízení nebo čerpací stanice, kromě zařízení kategorie 10 a 11,

— hlavní kuchyně a vedlejší prostory,

— šachty a skříně k výše uvedeným prostorám.

13) Sklady, dílny, přípravny atd.:

— hlavní přípravny, které nejsou vedlejšími prostory kuchyní,

— hlavní prádelna,

— velké sušárny (s palubním plochou více než 4 m^2),

— různé sklady,

— prostory na poštu a zavazadla,

— prostory na odpad,

— dílny (které nejsou součástí prostor strojního zařízení, kuchyní atd.),

— odkládací prostory a skladiště s plochou větší než 4 m^2 kromě prostor se zařízením pro skladování hořlavých kapalin.

14) Jiné prostory, v nichž jsou uskladněny hořlavé kapaliny:

— sklady nátěrových hmot,

— skladiště obsahující zápalné kapaliny (včetně barviv, léků atd.),

— laboratoře (v nichž jsou uskladněny hořlavé kapaliny).

.3 Je-li udaná jen jedna hodnota pro požární odolnost hranic mezi dvěma prostory, používá se tato hodnota ve všech případech.

.4 Je-li v tabulce uvedena jen pomlčka, nekladou se na materiál nebo odolnost hranic žádné zvláštní požadavky.

.5 U prostor kategorie 5 stanoví správa státu vlajky, platí-li hodnoty izolace v tabulce 4.1 pro koncové přepážky palubních přístřešků a nástavby a hodnoty izolace v tabulce 4.2 pro otevřené paluby. Požadavky kategorie 5 v tabulkách 4.1 a 4.2 nesmějí v žádném případě vyžadovat, aby byly uzavřeny prostory, které podle stanoviska správy státu vlajky nemusejí být uzavřené.

.3 U průběžných stropů a obložení třídy „B“ lze uznat, že spolu s odpovídajícími palubami nebo přepážkami plně nebo částečně přispívají k předepsané izolaci a odolnosti mezistěny.

.4 Správa státu vlajky musí při schvalování jednotlivých konstrukčních detailů požární ochrany přihlížet k nebezpečí přenosu tepla na dělících a koncových bodech předepsaných tepelných bariér.

Tabulka 4.1

Přepážky neohraničující hlavní vertikální požární úseky, ani horizontální požární úseky

Prostory		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Řídící stanice	(1)	B-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Schodiště	(2)		A-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 [c]	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Chodby	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Evakuační stanoviště a vnější únikové cesty	(4)					A-0	A [d]-60 [b]	A [d]-60 [b]	A [d]-60 [b]	A-0 [d]	A-0	A-60 [b]	A-60 [b]	A-60 [b]	A-60 [b]
Prostory volné paluby	(5)					—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Obytné prostory s menším nebezpečím požáru	(6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Obytné prostory s středním nebezpečím požáru	(7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Obytné prostory s větším nebezpečím požáru	(8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Sanitární a podobné prostory	(9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Nádrže, prázdné prostory a pomocné strojovny s malým nebo žádným nebezpečím požáru	(10)										A-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Pomocné strojovny, nákladové prostory, nádrže s nákladem oleje a jiné olejové nádrže a podobné prostory s středním nebezpečím požáru	(11)											A-0 [a]	A-0	A-0	A-15
Strojovny a hlavních kuchyň	(12)												A-0 [a]	A-0	A-60
Skladiště, dílny, přípravny atd.	(13)													A-0 [a]	A-0
Ostatní prostory, v nichž se skladují hořlavé kapaliny	(14)														A-30

Tabulka 4.2

Paluby, které netvoří stupně v hlavních vertikálních zónách, ani neohraničují horizontální požární úseky

Prostory		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Řídící stanice	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Schodiště	(2)	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Chodby	(3)	A-15	A-0	A-0 [a]	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Evakuační stanoviště a vnější únikové cesty	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Prostory volné paluby	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Obytné prostory s menším nebezpečím požáru	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Obytné prostory s středním nebezpečím požáru	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Obytné prostory s větším nebezpečím požáru	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Sanitární a podobné prostory	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Nádrže, prázdné prostory a pomocné strojovny s malým nebo žádným nebezpečím požáru	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Pomocné strojovny, nákladové prostory, nádrže s nákladem oleje a jiné olejové nádrže a podobné prostory s středním nebezpečím požáru	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0 [a]	A-0	A-0	A-30
Strojovny a hlavních kuchyň	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 [a]	A-0	A-60
Skladiště, dílny, přípravny atd.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ostatní prostory, v nichž se skladují hořlavé kapaliny	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

Poznámky k tabulkám 4.1 a 4.2

[a] Jsou-li přilehlé prostory ve stejné číselné kategorii a je u nich uvedeno písmeno a, nemusí být přepážka nebo paluba mezi těmito prostory zabudována, pokud to správa státu vlajky nebude považovat za nutné. Například u kategorie 12 se přepážka nemusí vyžadovat mezi kuchyní a sousedními přípravnami, pokud přepážka přípraven a paluby zachová odolnost hranic kuchyně. Přepážka se však vyžaduje mezi kuchyní a strojovnou, a to dokonce i když oba prostory patří do kategorie 12.

[b] Bok lodě k vodorysce za nejsnadnějších plavebních podmínek, boční strany nástavby a palubních přístřešků, které se nacházejí pod záchrannými vory a evakuačními kluznými dráhami a vedle nich, může být snížen na A-30.

[c] Jsou-li veřejné záchody vestavěny plně do schodiště, může mít přepážka veřejných záchodů ve schodišti odolnost třídy „B“.

[d] Jsou-li prostory kategorií 6, 7, 8 a 9 umístěny zcela mimo vnější obvod společenské místnosti, mohou mít přepážky těchto prostor odolnost třídy „B-0“. Kontrolní body pro audio, video a světelné instalace lze považovat za součást společenské místnosti.

5 **Protipožární odolnost přepážek a palub na nových lodích pro přepravu nejvíce 36 cestujících a stávajících lodí třídy B pro přepravu více než 36 cestujících (pravidlo 27)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D PŘEPRAVUJÍCÍ NEJVÍCE 36 CESTUJÍCÍCH A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B PŘEPRAVUJÍCÍ VÍCE NEŽ 36 CESTUJÍCÍCH:

.1 Minimální protipožární odolnost přepážek a palub musí být taková, jak je předepsaná v tabulce 5.1 a 5.2, kromě toho, že musí vyhovovat specifickým ustanovením o protipožární odolnosti přepážek a palub uvedených v této části na jiném místě.

Při schvalování konstrukčních protipožárních opatření na nových lodích musí být zohledněno nebezpečí tepelného přenosu mezi tepelnými mostky v místech křížení a tam, kde končí tepelná ochranná zařízení.

.2 Používání této tabulky se řídí těmito požadavky:

.1 Tabulka 5.1 a 5.2 platí příslušně pro přepážky a paluby rozdělující přilehlé prostory.

.2 Pro stanovení norem odpovídající protipožární odolnosti uplatňovaných na mezistěny mezi sousedními prostorami se tyto prostory dělí do kategorií podle jejich nebezpečí požáru tak, jak je to uvedeno v kategoriích 1 až 11 níže. Název každé kategorie je spíše typický než omezující. Číslo v závorce před každou kategorií se vztahuje na příslušný sloupec nebo řádek v tabulce.

1) Řídící stanice:

— prostory obsahující nouzové zdroje energie a osvětlení,

— kormidelna a navigační kabina,

— prostory obsahující rádiové zařízení lodě,

— místnosti s hasičskou výbavou, stanoviště detekce požáru,

— ovládací stanoviště pro hnací strojní zařízení, je-li umístěno mimo strojovnu,

— prostory obsahující centrální zařízení požárního poplachu,

2) Chodby:

— chodby pro cestující a posádku a salony.

3) Obytné prostory

— prostory definované v pravidle II-2/A/2.10 kromě chodeb.

4) Schodiště:

— vnitřní schodiště, výtahy a pohyblivé schody (kromě těch, které se plně nacházejí v prostorách strojního zařízení) a šachty k nim,

— v této souvislosti schodiště, které se nachází jen v jednom patře, se považuje za součást prostoru, od něhož není odděleno požárními dveřmi.

5) Obslužné prostory (malé nebezpečí):

— skříně a skladiště, které nemají podmínky pro skladování hořlavých kapalin a jejichž plocha je menší než 4 m^2 a sušárny a prádelny.

6) Strojovny kategorie A:

— prostory definované v pravidle II-2/A/19.1.

7) Ostatní strojovny:

— prostory definované v pravidle II-2/A/19.2 kromě strojovny kategorie A.

8) Nákladové prostory:

— všechny prostory používané pro náklad (včetně nádrží s nákladem oleje) a průduchy a jícny k těmto prostorám kromě prostor zvláštní kategorie.

9) Obslužné prostory (vysoké nebezpečí):

— kuchyně, přípravny se spotřebiči na vaření, sklady barev a lampárny, odkládací prostory a skladiště s plochou 4 m^2 nebo více, prostory pro skladování hořlavých kapalin a dílny kromě těch, které jsou součástí prostor strojního zařízení.

10) Volné paluby:

— prostory volných palub a uzavřené promenády bez nebezpečí požáru. Volné prostory (prostory mimo nástavby a palubních přístřešků).

11) Prostory zvláštní kategorie:

— prostory definované v pravidle II-2/A/2.18.

.3 Při stanovení vhodných norem protipožární odolnosti hranic mezi dvěma prostory v hlavní vertikální zóně nebo horizontální zóně, které není chráněno automatickým postřikovacím hasicím zařízením vyhovujícím pravidlu II-2/A/8 nebo mezi těmito zónami, z nichž ani jeden není takto chráněný, platí vyšší ze dvou hodnot udávaných v tabulce.

.4 Při stanovení použitelných norem protipožární odolnosti pro hranice mezi dvěma prostory v hlavní vertikální zóně nebo horizontální zóně, které jsou chráněny automatickým systémem skrápěcích samočinných hasicích zařízení vyhovujících pravidlu II-2/A/8 nebo mezi těmito zónami, z nichž jsou oba takto chráněné, platí nižší ze dvou hodnot udávaných v tabulce. Setkává-li se požární úsek s automatickým postřikovacím hasicím zařízením s požárním úsekem bez tohoto zařízení v obytných a obslužných prostorách, platí pro mezistěnu mezi zónami vyšší ze dvou hodnot udávaných v tabulce.

.3 U průběžných stropů a obložení třídy „B“ lze uznat, že spolu s odpovídajícími palubami nebo přepážkami plně nebo částečně přispívají k předepsané izolaci a odolnosti mezistěny.

.4 Vnější ohraničení vyžadovaná pravidlem 1.1, která mají být z ocele, nebo jiného rovnocenného materiálu, mohou být proraženy pro osazení oken a kruhových lodních oken, pokud žádný požadavek na jiném místě této části nepředepisuje, aby tato ohraničení měla odolnost třídy „A“. Podobně u těch ohraničení, u nichž se nevyžaduje, aby měla odolnost třídy „A“, mohou být dveře z materiálu, který vyhovuje správě státu vlajky.

Tabulka 5.1

Protipožární odolnost přepážek oddělujících přilehlé prostory

Prostory		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Řídící stanice	(1)	A-0 [c]	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	—	A-60
Chodby	(2)	C [e]	B-0 [e]	A-0 [a]	B-0 [e]	B-0 [e]	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-15
										A-0 [d]		
Obytné prostory	(3)			C [e]	A-0 [a]	B-0 [e]	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-30
					B-0 [e]					A-0 [d]		A-0 [d]
Schodiště	(4)				A-0 [a]	A-0 [a]	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-15
					B-0 [e]	B-0 [e]				A-0 [d]	(*)	
Obslužné prostory (malé nebezpečí)	(5)					C [e]	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Strojovny kategorie A	(6)						(*)	A-0	A-0	A-60	(*)	A-60
Jiné prostory strojního zařízení	(7)							A-0 [b]	A-0	A-0	(*)	A-0
Nákladové prostory	(8)								(*)	A-0	(*)	A-0
Obslužné prostory (vysoké nebezpečí)	(9)									A-0 [b]	(*)	A-30
Volné paluby	(10)											A-0
Prostory zvláštní kategorie	(11)											A-0

Tabulka 5.2

Protipožární odolnost palub oddělujících přilehlé prostory

Prostory		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Řídící stanice	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Chodby	(2)	A-0	(*)	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Obytné prostory	(3)	A-60	A-0	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
												A-0 ([d])
Schodiště	(4)	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Obslužné prostory (malé nebezpečí)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Strojovny kategorie A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	(*)	A-60 ([f])	A-30	A-60	(*)	A-60
Jiné prostory strojního zařízení	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-0	(*)	A-0
Nákladové prostory s	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	(*)	A-0
Obslužné prostory (vysoké nebezpečí)	(9)	A-60	A-30	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
			A-0 ([d])	A-0 ([d])	A-0 ([d])							
Volné paluby	(10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	—	A-0
Prostory zvláštní kategorie	(11)	A-60	A-15	A-30	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0
				A-0 ([d])								

Poznámky k tabulkám 5.1 a 5.2

([a]) Vysvětlení, která hodnota platí, viz pravidlo 3 a 8.

([b]) Jsou-li prostory stejné číselné kategorie a je u nich uvedeno písmeno b, přepážka nebo paluba typu uvedeného v tabulce se vyžaduje jen když jsou přilehlé prostory určené k jinému účelu, např. kategorie 9. Kuchyň vedle druhé kuchyně si nevyžaduje přepážku, ale kuchyň vedle skladu barev si vyžaduje přepážku „A-0“.

([c]) Přepážky oddělující kormidelnu a navigační kabinu mohou být typu „B-0“.

([d]) Viz odstavec .2.3 a .2.4 tohoto pravidla.

([e]) Pro použití pravidla 2.1.2 platí namísto typu „B-0“ a „C“ uvedených v tabulce 5.1 typ A-0.

([f]) Protipožární izolace se nemusí použít, je-li u prostoru strojního zařízení kategorie 7 malé nebo žádné nebezpečí požáru.

(*) Tam, kde je v tabulce hvězdička, se vyžaduje, aby mezistěna byla z ocele nebo jiného rovnocenného materiálu, ale nemusí být třídy „A“.
Jestliže však na lodích postavených dne 1. ledna 2003 nebo později palubou, kromě prostoru kategorie 10, procházejí elektrické kabely, potrubí nebo ventilační šachty, musí být tyto průchody utěsněny tak, aby bránily průniku ohně a kouře. Přepážky mezi řídícími stanicemi (nouzové generátory) a otevřené paluby musí mít otvory pro přívod vzduchu bez možnosti uzavření, pokud není nainstalován stálý protipožární systém.
Pro použití pravidla 2.1.2 v tabulce 5.2 platí, že symbol hvězdičky, kromě kategorií 8 a 10, považuje za typ „A-0“

6 **Únikové cesty (pravidlo 28)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Schodiště a žebříky, chodby a dveře musí být uspořádány tak, aby poskytovaly schůdné únikové cesty na paluby naloďování do záchranných člunů a vorů ze všech prostor pro cestující a posádku a ze všech prostor, v nichž posádka běžně pracuje, kromě prostor strojního zařízení. Musí být vyhověno zejména těmto ustanovením:

.1 Pod přepážkovou palubou musí být dvě únikové cesty z každého vodotěsného oddílu nebo podobně omezeného místa nebo skupin míst, z nichž nejméně jedno musí být nezávislé na vodotěsných dveřích. Výjimečně lze upustit od jedné z únikových cest, pokud se zvlášť přihlédne k povaze a uspořádání prostoru a počtu osob, které tam běžně pracují.

V tomto případě bude bezpečný únik zajišťovat pouze jedna úniková cesta.

Na lodích postavených dne 1. ledna 2003 nebo později lze výše uvedenou výjimku povolit pouze pro prostory pro posádku, do nichž se vstupuje pouze příležitostně, a v tomto případě musí být únikové cesty nezávislé na vodotěsných dveřích.

.2 Nad přepážkovou palubou musí být nejméně dvě únikové cesty z každé hlavní vertikální požární úseky nebo podobně omezeného místa nebo skupin míst, z nichž minimálně jedna musí skýtat přístup ke schodišti, které tvoří vertikální únikovou cestu.

.3 Nemá-li rádiová stanice přímý přístup na volnou palubu, musí být k dispozici dvě únikové cesty z této stanice, nebo přístupy k ní, z nichž jedna může být lodní kruhové okno nebo okno dostatečně velké nebo jiné cesty.

.4 Na stávajících lodích třídy B nesmí být chodba nebo část chodby, ze které vede jen jedna úniková cesta, delší než 5 metrů.

Na nových lodích tříd A, B, C a D o délce nejméně 24 metrů není chodba, salon nebo část chodby, ze které vede jen jedna úniková cesta, dovolena.

Slepé chodby používané v obslužných prostorách, které jsou pro praktické využití lodi nezbytné, jako palivové stanice a zásobovací chodby jdoucí napříč lodí, jsou povoleny, pokud tyto slepé chodby jsou odděleny od ubytovacích prostor posádky a nejsou přístupné z ubytovacích prostor pro cestující. Část chodby, jejíž hloubka přesahuje šířku, se považuje za výklenek nebo místní protažení a je povolena.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ, POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003:

.5 Nejméně jedna úniková cesta předepsaná v odstavci .1.1 a .1.2 musí obsahovat snadno přístupné uzavřené schodiště, které poskytuje trvalou ochranu před požárem od podlaží, kde začíná, až po příslušné paluby naloďování do záchranných člunů a vorů nebo po horní palubu, pokud se naloďovací paluba nerozprostírá po danou hlavní vertikální zónu.

V posledním případě musí být k dispozici přímý přístup na naloďovací palubu přes vnější otevřená schodiště a spojovací můstky, který musí mít nouzové osvětlení v souladu s pravidlem III/5.3 a neklouzavý povrch pro chůzi. Hranice, které jsou obrácené k vnějším otevřeným schodištím a spojovacím můstkům a jsou součástí únikové cesty, musí být chráněné tak, aby požár v kterémkoli uzavřeném prostoru za těmito hranicemi nebránil úniku na naloďovací stanoviště.

Šířka, počet a trasa únikových cest musí být těchto hodnot:

.1 Schodiště nesmí mít menší světlou šířku než 900 mm, je-li to přijatelné a proveditelné ke spokojenosti členského státu, ale v žádném případě ne menší než 600 mm. Schodiště musí být vybavena zábradlím na každé straně. Minimální světlá šířka schodišť musí být zvýšená o 10 mm na každou osobu překračující počet 90 osob. Na místech, kde je schodiště širší než 900 mm, musí být maximální světlá šířka mezi zábradlím 1 800 mm. Předpokládá se, že celkový počet osob evakuovaných těmito schodišti činí dvě třetiny posádky a plný počet cestujících z prostor, kterým tato schodiště slouží. Šířka schodišť musí být přinejmenším v souladu s normami uvedenými v rezoluci IMO A.757 (18).

.2 Všechna schodiště s rozměry pro více než 90 cestujících musí být uspořádaná podélně po celé lodi.

.3 Vchody do dveří, chodby a mezilehlá odpočívadla včetně únikových cest musí mít stejné rozměry jako schodiště.

.4 Schodiště nesmí ve vertikálním stoupání překročit 3,5 metru bez existence odpočívadel a úhel stoupání nesmí mít větší než 45 %.

.5 Odpočívadla na úrovni každé paluby nesmí mít menší plochu než 2 m^2 a musí se zvýšit o 1 m^2 na každých 10 osob překračujících počet 20 osob, ale nesmí překročit 16 m^2 kromě odpočívadel sloužících společenským prostorám s přímým přístupem na schodiště.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D O DÉLCE NEJMÉNĚ 24 METRŮ, POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.5a Nejméně jedna úniková cesta předepsaná v odstavci .1.1 a .1.2 musí obsahovat snadno přístupné uzavřené schodiště, které poskytuje trvalou ochranu před požárem od podlaží, kde začíná, až po příslušné paluby naloďování do záchranných člunů a vorů nebo po horní palubu, pokud se naloďovací paluba nerozprostírá po danou hlavní vertikální zónu.

V posledním případě musí být k dispozici přímý přístup na naloďovací palubu přes vnější otevřená schodiště a spojovací můstky, které musí mít nouzové osvětlení v souladu s pravidlem III/5.3 a neklouzavý povrch pro chůzi. Hranice, které jsou obrácené k vnějším otevřeným schodištím a spojovacím můstkům a jsou součástí únikové cesty, a hranice v takovém místě, že jejich porucha v případě požáru by bránila úniku na naloďovací stanoviště, musí mít takovou protipožární odolnost, včetně izolačních hodnot, které jsou v souladu s příslušnou tabulkou 4.1 až 5.2.

Šířka, počet a trasa únikových cest musí být v souladu s požadavky Předpisu pro systémy požární bezpečnosti.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D, POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003 A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.6 Přístup od schodišť k prostorám naloďování do záchranných člunů a vorů musí být dostatečně chráněn.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D, POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.6a Musí být zajištěna ochrana přístupu ze schodiště na stanoviště naloďování do záchranných člunů a vorů buďto přímo nebo po chráněných vnitřních trasách, které mají protipožární odolnost a izolační hodnoty pro schodiště stanovené v příslušné tabulce 4.1 až 5.2.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.7 Kromě nouzového osvětlení předepsaného pravidly II-1/D/3 a III/5.3 musí být únikové cesty včetně schodišť a východů označeny na všech místech únikové cesty včetně rohů a mezilehlých prostor světelným nebo fotoluminiscenčním ukazatelem umístěným maximálně 0,3 m nad palubou. Označení musí cestujícím umožnit, aby všechny únikové cesty našli a aby snadno našli únikové východy. Používá-li se elektrické osvětlení, musí být napájeno nouzovým zdrojem energie a uspořádáno tak, aby porucha kteréhokoli světla nebo přerušení světelného označení nezpůsobilo, že celé značení bude neúčinné. Kromě toho všechny značky únikových cest a označení místa uložení požární výzbroje musí být z fotoluminiscenčního materiálu nebo musí být označeny světelnými značkami. Správa státu vlajky musí zajistit, aby toto světelné označení nebo fotoluminiscenční zařízení bylo hodnoceno, zkoušeno a používáno v souladu se směrnicemi uvedenými v rezoluci IMO A.752 (18).

Na nových lodích tříd B, C a D, postavených dne 1. ledna 2003 nebo později, však správa státu vlajky musí zajistit, aby toto světelné označení nebo fotoluminiscenční zařízení bylo hodnoceno, zkoušeno a používáno v souladu s Předpisem pro systémy požární bezpečnosti.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D, POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

.8 Na lodích přepravujících více než 36 cestujících platí požadavky odstavce .1.7 tohoto pravidla také pro ubytovací prostory pro posádku.

.9 Normálně zamykatelné dveře, které tvoří součást únikové trasy.

.1 Dveře kabin a soukromých kajut nesmějí být opatřeny klíči k odemykání zevnitř.

Stejně tak po plánované únikové trase nesmějí být dveře, které jsou opatřeny klíči, jimiž se odemykají, aby bylo možno projít únikovou trasou.

.2 Únikové dveře ze společných prostor, které se normálně zavírají západkou, musí být vybaveny prostředky pro jejich rychlé uvolnění. Takové prostředky představují mechanismus uzavírání dveří obsahující zařízení, které uvolní západku při použití síly ve směru úniku. Mechanismus rychlého uvolnění musí být konstruován a nainstalován ke spokojenosti správy státu vlajka, a zejména:

.2.1 musí obsahovat závory nebo výplně, jejichž pohyblivá část přesahuje přinejmenším polovinu křídla dveří, přinejmenším 760 mm a ne více než 1 120 mm nad palubou;

.2.2 musí umožňovat uvolnění západky při působení síly nepřesahující 67 N a

.2.3 nesmí být vybaven jakýmkoliv zamykacím zařízením, pevným šroubem nebo jiným zařízením, které brání uvolnění západky při použití tlaku na uvolňovací zařízení.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.2 .1 V prostorách zvláštní kategorie musí počet a umístění únikových cest jak pod, tak i nad přepážkovou palubou, vyhovět správě státu vlajky a obecně musí být bezpečnost přístupů k naloďovací palubě přinejmenším rovnocenná s bezpečností stanovené v odstavcích .1.1, .1.2, .1.5 a .1.6.

Na nových lodích tříd B, C a D, postavených dne 1. ledna 2003 nebo později, musí být tyto prostory opatřeny vyznačenými průchody k únikovým prostředkům o světlosti přinejmenším 600 mm, a je-li to přijatelné a proveditelné, musí tyto vyznačené průchody být přinejmenším 150 mm nad povrchem paluby. Na parkovacích stáních pro vozidla musí zůstat tyto průchody trvalé volné.

.2 Jedna z únikových cest ze strojovny, kde běžně pracuje posádka, nesmí mít bezprostřední přístup do žádného prostoru zvláštní kategorie.

.3 Zvedací nájezdové/výjezdové rampy k mezipalubám nesmějí způsobit zablokování schválených únikových cest, když jsou spuštěné.

.3.1 Z každého prostoru strojovny musí být dvě únikové cesty. Musí být dodržena zejména tato ustanovení:

.1 Jsou-li prostory pod přepážkovou palubou, musí se únikové cesty skládat buď z:

.1 dvou souprav ocelových žebříků co nejvíce od sebe vzdálených a vedoucích ke dveřím v horní části prostoru, které jsou také tak od sebe vzdálené a z nichž je přístup na příslušné paluby pro naloďování do záchranných člunů a vorů. Na nových lodí musí jeden z těchto žebříků poskytovat trvalou ochranu proti požáru od spodní části prostoru do bezpečného místa mimo tohoto prostoru. Na nových lodích tříd B, C a D, postavených dne 1. ledna 2003 nebo později, musí být tento žebřík umístěn v chráněném prostoru, který splňuje požadavky pravidla II-2/B/4 kategorie 2 nebo II-2/B/5 kategorie 4 od spodní části, ze které vede, do bezpečného místa mimo tento prostor. Tento prostor musí být vybaven samouzavíracími protipožárními dveřmi stejné protipožární odolnosti. Žebřík musí být upevněn takovým způsobem, aby se teplo nepřenášelo do prostoru neizolovanými upevňovacími body. Chráněný prostor musí mít minimální vnitřní rozměry přinejmenším 800 mm x 800 mm a musí mít možnost nouzového osvětlení, nebo

.2 jeden ocelový žebřík vedoucí ke dveřím, které mají přístup na naloďovací palubu a kromě toho musí být ve spodní části prostoru a na místě důkladně odděleném od uvedeného žebříku ocelové dveře, které se dají ovládat z obou stran a které poskytují přístup k bezpečné únikové cestě ze spodní části prostoru na naloďovací palubu.

.2 Jsou-li prostory nad přepážkovou palubou, musí být dvě únikové cesty od sebe co nejvíce vzdálené a dveře vedoucí od těchto únikových cest musí být v takové poloze, která poskytuje přístup na příslušné paluby naloďování na záchranné čluny a vory. Vyžadují-li si tyto únikové cesty použití žebříků, musí být tyto žebříky z ocele.

NOVÉ LODĚ TŘÍD A, B, C A D:

.3 Z prostor pro sledování činnosti strojního zařízení a z pracovních prostor musí být nejméně dvě únikové cesty, z nichž jedna musí být nezávislá na prostoru strojovny a musí poskytovat přístup na naloďovací palubu.

.4 Spodní část schodů v prostoru strojovny musí být chráněná.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.3.2 Správa státu vlajky může na lodích o délce méně než 24 metrů upustit od jedné z únikových cest, pokud se náležitě přihlédne k šířce a uspořádání horní části prostoru.

Správa státu vlajky může na lodích o délce nejméně 24 metrů upustit od jedné únikové cesty z takového místa, kde buď dveře nebo ocelový žebřík poskytuje bezpečnou únikovou cestu na naloďovací palubu s přihlédnutím k povaze a umístění prostoru a k tomu, zda v tomto prostoru běžně pracují osoby. Na nových lodích tříd B, C a D, postavených dne 1. ledna 2003 nebo později, musí být zajištěna druhá úniková cesta v prostoru kormidelny, je-li v tomto prostoru umístěno nouzové ovládání kormidla, pokud odsud není přímý přístup na otevřenou palubu.

.3.3 Dvě únikové cesty musí být z řídící místnosti strojovny, která se nachází v prostoru strojního zařízení, z nichž alespoň jedna poskytuje stálou ochranu před požárem až po bezpečné místo mimo prostoru strojovny.

.4 Výtah se v žádném případě nesmí považovat za předepsanou únikovou cestu.

.5 NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B O DÉLCE NEJMÉNĚ 40 METRŮ:

.1 Záchranné únikové dýchací přístroje musejí být zajištěny v souladu s Předpisem pro systémy požární bezpečnosti.

.2 V každé hlavní vertikální zóně musí být zajištěny přinejmenším dva záchranné únikové dýchací přístroje.

.3 Na lodích přepravujících více než 36 cestujících musí být v každé hlavní vertikální zóně zajištěny dva záchranné únikové dýchací přístroje kromě těch uvedených v pododstavci .5.2.

.4 Pododstavce .5.2 a .5.3 však neplatí pro schodiště, které tvoří samostatné hlavní vertikální požární úseky a pro hlavní vertikální požární úseky na přídi a na zádi, které neobsahují prostory kategorií 6, 7, 8 a 12 definované v pravidle II-2/B/4.

.5 Ve strojovnách musí být záchranné únikové dýchací přístroje umístěny na zřetelně viditelných místech, na něž se lze v případě požáru snadno a rychle dostat, a tak, aby byly snadno použitelné. Umístění záchranných únikových dýchacích přístrojů musí přihlédnout k uspořádání strojovny a počtu osob, normálně zde pracujících.

.6 Odkaz na funkci, umístění, použití a péči o záchranné únikové dýchací přístroje je učiněn v rezoluci IMO (oběžník MSC 849).

.7 Počet a umístění těchto přístrojů musí být vyznačen v plánu protipožární ochrany podle pravidla II-2/A/13.

6-1 **Únikové cesty na osobních lodích typu ro-ro (pravidlo 28-1)**

.1 POŽADAVKY NA NOVÉ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO TŘÍDY B:

.1.1 Tento odstavec platí pro nové osobní lodě typu ro-ro tříd B, C a D a stávající osobní lodě typu ro-ro třídy B. Na stávajících lodích se musí požadavky pravidel uplatňovat nejpozději ke dni první pravidelné prohlídky po dni uvedeném v odstavci 1 pravidla II-2/B/16.

.1.2 Ve všech chodbách podél únikových cest musí být zábradlí nebo jiná držadla, aby na každém kroku na cestě k shromažďovacím a naloďovacím stanovištím bylo k dispozici pevné držadlo. Tato zábradlí musí být na obou stranách podélných chodeb širších než 1,8 metru a příčných chodeb širších než jeden metr. Zvláštní pozornost se musí věnovat tomu, aby se dalo projít salony, atrii a jinými velkými otevřenými prostory podél únikových cest. Zábradlí a jiná držadla musí být tak pevná, aby vydržela rovnoměrné horizontální zatížení o 750 N/m vyvíjené směrem do středu chodby nebo prostoru a rovnoměrné horizontální zatížení o 750 N/m vyvíjené směrem dolů. Obě zatížení nemusejí působit souběžně.

.1.3 Únikovým cestám nesmí bránit nábytek nebo jiné překážky. Kromě stolů a židlí, které lze uklidit, aby se získalo volné místo, musí být sekretáře a jiný těžký nábytek ve společenských prostorách a podél únikových cest zajištěn na místě, aby se zamezilo jeho posunutí, když se loď houpe nebo naklání. Pokrytí podlahy musí být také zajištěno na místě. Během plavby musí být z únikových cest odstraněny překážky, jako jsou čistící vozíky, ložní prádlo, zavazadla a skříně se zbožím.

.1.4 Z každého běžně obsazeného místa na lodi musí být únikové cesty až po shromažďovací stanoviště. Musí být uspořádány tak, aby poskytovaly co nejkratší trasu na shromažďovací stanoviště a musí být označeny symboly pro záchranné prostředky a zařízení, které schválila IMO v rezoluci A.760 (18).

.1.5 Přiléhají-li uzavřené prostory k volné palubě, musí být možnost otvory z uzavřených prostor na volnou palubu použít jako nouzový východ.

.1.6 Paluby musí být posloupně očíslovány od „1“, počínaje vrchní stranou nádrží nebo na nejnižší palubě. Tato čísla musí být zřetelně znázorněna na odpočívadlech schodů a ve vestibulech výtahů. Paluby se mohou také pojmenovat, ale jejich název musí být vždy znázorněn s jejich číslem.

.1.7 U všech dveří kabin zevnitř a ve společenských prostorách musí být zřetelně znázorněno jednoduché schéma ukazující šipkami místo „nacházíte se zde“ a únikové cesty. Schéma musí znázorňovat směr úniku a být náležitě uspořádáno se zřetelem na jeho polohu na lodi.

.1.8 Dveře kabin a kajut se nesmějí zevnitř odemykat klíčem. Podél jakékoli vyznačené únikové cesty nesmějí být rovněž žádné dveře, které by se při chůzi směrem k úniku musely odemykat.

.2 POŽADAVKY NA NOVÉ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO TŘÍD B, C A D

.2.1 Dolních 0,5 metru přepážek a jiných dělících prvků, které tvoří vertikální mezistěny podél únikových cest, musí vydržet zatížení 750 N/m^2, aby při velkém náklonu lodě mohly být ze strany únikové cesty použity jako plochy pro chůzi.

.2.2 Úniková cesta z kabin na schodiště musí být co nejkratší s minimálním počtem změn směru. Nemusí být nutné procházet z jedné strany lodě na druhou, aby se došlo na únikovou cestu. Dále nemusí být nutné vystoupit na více než dvě paluby nebo sestoupit z nich, aby se z jakéhokoli prostoru pro cestující došlo na shromažďovací stanoviště nebo na volnou palubu.

.2.3 Z volných palub uvedených v odstavci 2.2 musí vést vnější cesty na stanoviště naloďování do záchranných plavidel.

.3 POŽADAVKY NA NOVÉ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. ČERVENCE 1999 NEBO POZDĚJI

Únikové cesty u nových osobních lodí typu ro-ro tříd B, C a D postavené dne 1. července 1999 nebo později musí být hodnoceny evakuační analýzou v počátečním stadiu projektování. Analýza se používá ke stanovení a pokud možno k odstranění zácpy, k níž může dojít v důsledku normálního pohybu cestujících a posádky po únikových cestách během opouštění lodě včetně možnosti, že posádka bude muset jít po těchto cestách opačným směrem, než jakým se pohybují cestující. Kromě toho se analýza používá k prokázání, že opatření pro únik jsou dostatečně pružná, aby počítala s tím, že některé únikové cesty, shromažďovací stanoviště, naloďovací stanoviště nebo záchranná plavidla nemusejí být v důsledku nehody přístupná.

7 **Průniky a otvory v mezistěnách tříd A a B (pravidla 30, 31)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Všechny otvory v mezistěnách třídy A musí být vybaveny napevno namontovaným uzavíracím zařízením, které musí být stejně odolné proti ohni jako mezistěny, v nichž jsou otvory vestavěny.

.2 Konstrukce všech dveří a jejich zárubní v mezistěnách třídy A a zámky dveřních uzávěrů musí být stejně odolné proti ohni a průniku kouře a plamene jako přepážky, v nichž jsou dveře zasazeny. Tyto dveře a jejich zárubně musí mít konstrukci z ocele nebo jiného vhodného materiálu. Vodotěsné dveře nemusí být izolovány.

.3 Dveře se musí dát z každé strany přepážky otevřít a zavřít jen jednou osobou.

.4 Požární dveře v přepážce hlavní vertikální požární úseky a schodiště kromě posuvných vodotěsných dveří na motorový pohon a dveří běžně zamčených musí vyhovět těmto požadavkům:

.1 Dveře musí být samouzavírací a schopné zavření proti náklonu 3,5 %. Rychlost zavření musí být ovládaná, je-li to nutné, aby se zamezilo nepřiměřenému ohrožení osob. Na nových lodích nesmí být rovnoměrné zrychlení pohybu zavření vyšší než 0,2 m/s a nižší než 0,1 m/s, když je loď ve vzpřímené poloze.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D

.2 Dálkově ovládané posuvné dveře nebo dveře poháněné motorem musí být vybaveny signalizačním zařízením, které vydává signál po dobu nejméně 5 sekund, ale ne déle než 10 sekund, než se dveře začnou pohybovat a zní tak dlouho, dokud se dveře úplně nezavřou. Dveře, které se znovu otevřou na dotek kontaktní lišty, musí se otevřít dostatečně široce, aby byl umožněn volný průchod o nejméně 0,75 metru, ale ne více než jeden metr.

.3 Všechny dveře kromě požárních dveří, které jsou normálně zavřené, se musí dát dálkově a automaticky buď souběžně nebo ve skupinách uvést do pohybu z ústřední řídící stanice s trvalou obsluhou a také jednotlivě z polohy na obou stranách dveří. Na protipožárním ovládacím panelu v ústřední řídící stanicí s trvalou obsluhou musí mít být signální ukazatel, zda jsou všechny dálkově ovládané dveře zavřené. Spouštěcí zařízení musí být zkonstruováno tak, aby se dveře v případě poruchy ovládacího systému nebo ústřední dodávky energie automaticky zavřely. Vypínače musí být dvoupolohové pro zapnutí a vypnutí, aby se zamezilo automatickému novému zapnutí systému. Závory dveří neovládané z ústřední řídící stanice jsou zakázány.

.4 Místní akumulátory energie pro dveře poháněné motorem musí být v bezprostřední blízkosti dveří, aby se dveře daly ovládat nejméně desetkrát (s úplným otevřením a zavřením) s využitím místních ovládacích prvků.

.5 U dvoukřídlých dveří opatřených západkou zámku nutnou pro odolnost dveří vůči požáru se musí tato západka uvést automaticky do činnosti pohybem dveří, když se uvolňují systémem.

.6 Dveře s přímým přístupem do prostor zvláštní kategorie, které jsou poháněny motorem a zavírají se automaticky, nemusejí být vybaveny signálním zařízením a dálkovým spouštěcím zařízením předepsaným v odstavcích .4.2 a .4.3.

LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Namísto odstavce .4 se použije tento odstavec .4a:

.4a Požární dveře v přepážkách hlavního vertikálního požárního úseku, přepážkách kuchyní a schodišť kromě posuvných vodotěsných dveří na motorový pohon a dveří běžně zamčených, musí vyhovět těmto požadavkům:

.1 dveře musí být samouzavírací a musí se dát zavřít proti náklonu 3,5 %;

.2 přibližná doba uzavírání závěsných dveří nesmí být více než 40 sekund a ne méně než 10 sekund od počátku jejich pohybu, když je loď ve vzpřímené poloze. Přibližné rovnoměrné zrychlení pohybu zavření posuvných protipožárních dveří nesmí být vyšší než 0,2 m/s a nižší než 0,1 m/s, když je loď ve vzpřímené poloze;

.3 dveře se musí dát dálkově a automaticky buď souběžně nebo ve skupinách uvést do pohybu z ústřední řídící stanice s trvalou obsluhou a také jednotlivě z polohy na obou stranách dveří. Vypínače musí být dvoupolohové pro zapnutí a vypnutí, aby se zamezilo automatickému novému zapnutí systému;

.4 závory dveří neovládané z ústřední řídící stanice jsou zakázány;

.5 dveře uzavírané dálkově z ústřední řídící stanice se musí dát znovu otevřít s polohy na obou stranách dveří. Po takovém otevření se musí dveře znovu automaticky uzavřít;

.6 na signalizačním panelu protipožárních dveří na ústřední řídící stanici s trvalou obsluhou musí být zajištěna signalizace, zda jsou jednotlivé dálkově ovládané dveře uzavřeny;

.7 spouštěcí mechanismus musí být zkonstruován tak, aby se dveře automaticky uzavřely v případě poruchy řídícího systému nebo hlavního zdroje elektrické energie;

.8 místní akumulátory energie pro dveře poháněné motorem musí být v bezprostřední blízkosti dveří, aby se dveře daly ovládat při poruše řídícího systému nebo hlavního zdroje elektrické energie nejméně desetkrát (s úplným otevřením a zavřením) s využitím místních ovládacích prvků;

.9 porucha řídícího systému nebo hlavního zdroje elektrické energie u jedněch dveří nesmí ohrozit bezpečné fungování ostatních dveří;

.10 dálkově ovládané posuvné dveře nebo dveře poháněné motorem musí být vybaveny signalizačním zařízením, které vydává signál po dobu nejméně 5 sekund, ale ne déle než 10 sekund poté, co jsou dveře uvolněny z ústřední řídící stanice a než se začnou pohybovat, a zní tak dlouho, dokud se dveře úplně nezavřou;

.11 dveře, které jsou konstruovány tak, aby se znovu otevřely po kontaktu s předmětem v jejich dráze, se musí znovu otevřít ne více než jeden metr od místa kontaktu;

.12 u dvojkřídlových dveří opatřených západkou zámku nutnou pro odolnost dveří vůči požáru se musí tato západka uvést automaticky do činnosti, pohybem dveří, když se spouštějí systémem;

.13 dveře s přímým přístupem do prostor zvláštní kategorie, které jsou poháněny motorem a zavírají se automaticky, nemusejí být vybaveny signálním zařízením a dálkovým spouštěcím zařízením předepsaným v odstavcích .3 a .10;

.14 prvky místního řídícího systému musí být přístupné pro účely údržby a nastavení a

.15 dveře poháněné motorem musí být opatřeny řídícím systémem schváleného typu, který je schopen provozu v případě požáru, což se stanoví v souladu s Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti. Tento systém musí vyhovět těmto požadavkům:

.15.1 řídící systém musí být schopen ovládat dveře při teplotě přinejmenším 200 °C po dobu minimálně 60 minut při napájení ze zdroje energie;

.15.2 zdroj energie pro všechny ostatní dveře, které nejsou postiženy požárem, nesmí být narušen a

.15.3 při teplotách přesahujících 200 °C musí být řídící systém automaticky izolován od zdroje energie a musí být schopen udržet dveře uzavřené až do teploty přinejmenším 945 °C.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.5 Požadavky na odolnost vnějších ohraničení lodě třídy A se neuplatňují na skleněné výplně, okna a kruhová lodní okna, pokud pravidlo 10 neobsahuje požadavek, aby tato ohraničení měla odolnost třídy A. Podobně se požadavky na odolnost třídy A neuplatňují na vnější dveře v nástavbě a palubních přístřešcích.

LODĚ TŘÍD B, C, A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Namísto odstavce .5 platí tento odstavec .5a:

.5a Požadavky na odolnost vnějších ohraničení lodě třídy „A“ se neuplatňují na skleněné výplně, okna a kruhová lodní okna, pokud pravidlo 10 neobsahuje požadavek, aby tyto hranice měly odolnost třídy „A“.

Požadavky na odolnost vnějších hranic lodě třídy „A“ se neuplatňují na vnější dveře kromě dveří v nástavbě a palubách směřujících k život zachraňujícím zařízením, naloďovací a vnější shromažďovací prostory, vnější schody a otevřené paluby používané pro únikové cesty. Schodiště nemusejí těmto požadavkům vyhovět.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.6 Kromě vodotěsných dveří, dveří odolných vůči klimatickým vlivům (polovodotěsné dveře), dveří vedoucích na otevřenou palubu a dveří, které musejí být odolné vůči plynům, všechny dveře třídy „A“ umístěné ve stěnách schodišť, společenských prostorách a přepážkách hlavních vertikálních zón na únikových cestách musí být vybaveny samouzavíracím hadicovým otvorem z takového materiálu a takové konstrukce a ohnivzdornosti, která je rovnocenná s dveřmi, v nichž je zabudován, při zavřených dveřích musí mít světlost 150 mm čtverečních a musí být vsazen do dolního okraje dveří proti závěsu dveří nebo v případě posuvných dveří co nejblíže k otvoru.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.7 Dveře a zárubně dveří v mezistěnách třídy „B“ a prostředky pro jejich zajištění musí mít uzávěr se stejnou ohnivzdorností jako mezistěny; v dolní části dveří však mohou být povoleny větrací otvory. Je-li tento otvor na dveřích nebo pod nimi, nesmí celková čistá plocha otvoru nebo otvorů překročit 0,05 m^2. Nebo tam, kde průřez průchodu nepřesáhne 0,05 m^2, je povolen nehořlavý vzduchový vyrovnávací průchod vedený mezi kabinou a chodbou a umístěný pod sanitární jednotkou. Větrací otvor na dveřích musí být vybaven mřížkou z nehořlavého materiálu. Dveře musí být nehořlavé.

.7.1 Pro účely snížení hluku může správa schválit rovnocenné dveře se zabudovaným větráním opatřeným protihlukovou ochranou, jehož otvory jsou na jedné straně dveří dole a na druhé straně dveří nahoře, a to za podmínky, že budou dodržena tato ustanovení:

.1 Horní otvor musí být obrácen na chodbu, musí mít mřížku z nehořlavého materiálu a automaticky ovládanou požární klapku, která se uvádí do činnosti při teplotě nad 70 °C.

.2 Dolní otvor musí mít mřížku z nehořlavého materiálu.

.3 Dveře musí být přezkoušeny v souladu s rezolucí A.754 (18).

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.8 Dveře kabin v mezistěnách třídy „B“ musí být samouzavírací. Závory dveří nejsou povoleny.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.9 Požadavky na odolnost vnějších ohraničení lodě třídy „B“ se neuplatňují na skleněné výplně, okna a kruhová lodní okna. Podobně požadavky na odolnost třídy „B“ se neuplatňují na vnější dveře v nástavbě a palubách. Na lodích přepravujících více než 36 cestujících může správa státu vlajky povolit použití hořlavých materiálů na dveřích oddělujících kabiny od samostatných vnitřních sanitárních jednotek, jako jsou sprchy.

8 **Ochrana schodišť a výtahů v obytných a obslužných prostorách (pravidlo 29)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Všechna schodiště musí mít ocelovou konstrukci a musí být uzavřena mezistěnami třídy „A“ s účinnými prostředky uzavírání všech otvorů, kromě:

.1 schody spojující jen dvě paluby nemusejí být uzavřeny, pokud je odolnost paluby zachována za pomoci vhodných přepážek nebo dveří v prostoru jednoho mezipalubí. Je-li schodiště uzavřeno v prostoru jednoho mezipalubí, musí být schodiště chráněné v souladu s tabulkou pro paluby v pravidly 4 a 5;

.2 nacházejí-li se celé schody ve společenském prostoru, nemusejí být uzavřeny mezistěnami.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.2 Uzavřená schodiště musí mít přímý přístup na chodby a dostatečný prostor, aby se zabránilo zácpě, a to s přihlédnutím k počtu osob, které je v případě nebezpečí pravděpodobně použijí.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D: V obvodu těchto uzavřených schodišť jsou povoleny jen veřejné záchody, odkládací prostory z nehořlavého materiálu pro uložení bezpečnostního zařízení a otevřené informační přepážky.

Přímý přístup k těmto uzavřeným schodištím mohou mít jen společenské prostory, chodby, veřejné záchody, prostory zvláštní kategorie, jiné únikové schody vyžadované pravidlem 6-1.5 a vnější prostory.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.3 Výtahové šachty musí být postaveny tak, aby zamezily průniku kouře a plamene z jedné paluby na druhou a musí být vybaveny uzavíracím zařízením, aby byla možná kontrola tahu vzduchu a pronikání kouře.

9 **Větrací systémy (pravidlo 32)**

.1 Lodě přepravující více než 36 cestujících

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Větrací systém musí kromě odstavce .1 pravidla 32 vyhovovat také pododstavcům .2.2 až .2.6, .2.8 a .2.9 pravidla 32.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.2 Ventilátory musí být obecně uspořádány tak, aby kanály procházející různými prostory zůstaly v hlavní vertikální zóně.

.3 Procházejí-li větrací systémy palubami, musí se provést preventivní opatření, kromě opatření týkajících se odolnosti paluby proti požáru vyžadované pravidlem II-2/A/12.1, aby se snížila pravděpodobnost, že tímto systémem pronikne kouř a horké plyny z jednoho mezipalubního prostoru do druhého. Kromě požadavků na izolaci obsažených v tomto pravidle musí být vertikální kanály, je-li to nutné, izolovány, jak je to předepsáno v příslušných tabulkách v pravidle 4.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.4 Ventilační kanály musí být zkonstruovány z těchto materiálů:

.1 kanály o průřezu minimálně 0,075 m^2 a vertikální kanály určené pro více než jeden mezipalubní prostor musí být zkonstruovány z ocele nebo rovnocenného materiálu;

.2 kanály o průřezu menším než 0,075 m^2 kromě vertikálních kanálů uvedených výše v pododstavci .1.4.1, musí být zkonstruovány z nehořlavých materiálů. Vedou-li tyto kanály přes mezistěny tříd „A“ a „B“, musí se věnovat náležitá pozornost tomu, aby byla zajištěna odolnost mezistěny proti požáru;

.3 krátké úseky kanálu, jejichž průřez obecně nepřesahuje 0,02 m^2, ani dva metry na délku, nemusejí být nehořlavé, pokud je vyhověno všem těmto podmínkám:

.1 kanál je zkonstruován z materiálu s nízkým nebezpečím vznícení vyhovujícího správě státu vlajky;

.2 kanál se používá jen na koncovém bodě ventilačního systému a

.3 kanál, měřeno po jeho délce, neleží blíže než 600 mm k přechodu mezistěnou tříd „A“ a „B“ včetně souvislých stropů třídy „B“.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Namísto pododstavce .1 se použije tento pododstavec .1a:

.1a Kanál musí být z materiálu s nízkou schopností šíření ohně.

.5 Uzavřená schodiště musí být odvětrána jen jedním nezávislým větracím systémem a sítí kanálů, které neslouží žádnému jinému prostoru ve větracím systému.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.6 Všechny ventilátory s motorovým pohonem, kromě ventilátorů v prostoru strojovny a nákladového prostoru, a každý alternativní systém, který se může vyžadovat podle pododstavce .9.2.6, musí být vybaveny ovládacími prvky seskupenými tak, aby se daly všechny ventilátory zastavit z každého ze dvou co nejdál od sebe ležících spínacích míst. Ovládací prvky pro ventilátory s motorovým pohonem obsluhující strojovny musí být rovněž seskupeny tak, aby se daly ovládat ze dvou spínacích míst, z nichž jedno musí být mimo těchto prostor. Ventilátory větracích systémů s motorovým pohonem určené pro nákladové prostory se musí dát zastavit z bezpečného spínacího místa mimo těchto prostor.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.7 Jestliže se společné prostory rozprostírají na dvou nebo více otevřených palubách a obsahují hořlavé hmoty, jako nábytek a uzavřené prostory, jako obchody, kanceláře a restaurace, musí být prostor vybaven zařízením na odsávání kouře. Zařízení na odsávání kouře se musí uvést do chodu předepsaným detektorem kouře a musí se dát ovládat ručně. Ventilátory musí být tak velké, aby byl celý obsah vzduchu v prostoru vyčerpán za 10 minut nebo méně.

.8 Ventilační kanály musí být opatřeny vhodně umístěnými otvory pro kontrolu a čištění, je-li to vhodné a možné.

.9 Kanály pro odsávání kuchyňských sporáků, v nichž je pravděpodobnost nahromadění mastnot a tuku, musí vyhovět požadavkům pododstavce .9.2.3.2.1 a .9.2.3.2.2 a musí být vybaveny:

.1 lapačem tuků, který se dá snadno sejmout za účelem mytí, pokud se k jeho odstranění nepoužívá jiný schválený systém;

.2 požární hradítko umístěné na spodním konci kanálu ovládané automaticky a dálkově a kromě toho požární hradítko ovládané dálkově umístěné na horním konci kanálu;

.3 stabilní zařízení pro hašení ohně uvnitř kanálu;

.4 dálkově ovládané zařízení pro vypnutí ventilátorů pro odvod a přívod vzduchu, ovládání požárních hradítek uvedených v odstavci .2 a ovládání stabilního hasicího systému, které musí být umístěné nedaleko vchodu do kuchyně. Je-li nainstalován systém s více odbočkami vedení, musí být k dispozici zařízení pro uzavření všech odboček vedení odsávajících přes stejný hlavní kanál, než bude do stabilního hasicího systému dodána hasicí látka a

.5 vhodně umístěné otvory pro kontrolu a čištění.

.2 Lodě přepravující nejvíce 36 cestujících:

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Ventilační kanály musí být z nehořlavého materiálu. Krátké kanály, jejichž délka obecně nepřesahuje dva metry a průřez 0,02 m^2, nemusejí být nehořlavé, pokud vyhoví těmto podmínkám:

.1 tyto kanály musí být z materiálu, u něhož je podle názoru správy státu vlajky malé nebezpečí požáru;

.2 mohou se používat jen na konci větracího zařízení;

.3 kanály, měřeno po jejich délce, nesmějí ležet blíž než 600 mm k otvoru v mezistěně tříd „A“ a „B“ včetně souvislých stropů třídy „B“.

LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Namísto pododstavce .1 se použije pododstavec .1a:

.1a Tyto kanály musí být z materiálu, který má charakteristiky nízkého šíření plamene.

.2a Procházejí-li ventilační kanály o světlém průřezu překračujícím 0,02 m^2 přepážkami nebo palubami třídy „A“, musí být otvory obloženy manžetami z ocelového plechu, pokud kanály procházející přepážkami nebo palubami nejsou z ocele v blízkosti tohoto přechodu a kanály a manžety musí v této části splňovat tyto podmínky:

.1 Manžety musí být nejméně 3 mm silné a 900 mm dlouhé. Procházejí-li přepážkami, dělí se tato délka na každé straně přepážky na 450 mm. Tyto kanály nebo jejich manžety, kterými jsou obloženy, musí mít požární izolaci. Izolace musí mít nejméně stejnou odolnost proti požáru jako přepážka nebo paluba, kterou prochází kanál.

.2 Kanály se světlým průřezem překračujícím 0,075 m^2 musí být kromě požadavků výše uvedeného pododstavce .9.2.2.1 vybaveny požárními hradítky. Požární hradítko se musí ovládat automaticky, ale musí se dát zavřít z obou stran přepážky nebo paluby také ručně. Hradítko musí mít signalizační zařízení ukazující, zda je hradítko otevřené nebo zavřené. Požární hradítka se však nevyžadují, procházejí-li kanály prostory obklopenými mezistěnami třídy „A“, aniž by tyto prostory obsluhovaly, pokud tyto kanály mají stejnou odolnost proti požáru jako mezistěny, přes které probíhají. Na nových lodích tříd B, C a D postavených dne 1. ledna 2003 nebo později, kde jsou požární hradítka umístěna za stropy nebo obklady, musí být tyto stropy nebo obklady opatřeny kontrolními dvířky, na nichž musí být umístěna deska s identifikačním číslem požárního hradítka. Identifikační číslo požárního hradítka musí být také uvedeno na všech požadovaných dálkových řídících stanovištích.

.2b Na nových lodích tříd B, C a D postavených 1. ledna 2003 nebo později procházejí-li kanály opatřené tenkým plechem o světlém průřezu rovném nebo menším než 0,02 m^2 přepážkami nebo palubami třídy „A“, musí být otvory obloženy manžetami z ocelového plechu nejméně 3 mm silnými a 200 mm dlouhými, jejichž délka se dělí na každé straně přepážky na 100 mm, nebo v případě paluby zcela umístěné ve spodní části paluby, kudy procházejí.

.3 Kanály pro větrání prostor strojovny, kuchyní, prostor palub s vozidly, nákladových prostor typu ro-ro nebo jiných prostor zvláštní kategorie, nesmějí procházet obytnými a obslužnými prostory nebo řídícími stanicemi, pokud nevyhovují podmínkám stanoveným v níže uvedeném pododstavci .9.2.3.1.1 až .9.2.3.1.4 nebo .9.2.3.2.1 a .9.2.3.2.2:

.1.1 kanály o šířce nebo průměru do 300 mm včetně a nejméně 760 mm jsou zhotoveny z ocele o tloušťce nejméně 3 mm, resp. 5 mm; při šířce nebo průměru mezi 300 a 760 mm jsou zhotoveny z ocele o tloušťce stanovené interpolací;

.1.2 kanály jsou vhodně zajištěny a vyztuženy;

.1.3 kanály jsou vybaveny automatickými požárními hradítky blízko ohraničení, kterými procházejí a

.1.4 kanály jsou odizolovány na úroveň „A-60“ od prostor strojovny, kuchyní, prostor palub s vozidly, nákladových prostor typu ro-ro nebo jiných prostor zvláštní kategorie k místu minimálně pět metrů za každým požárním hradítkem;

nebo

.2.1 kanály jsou zhotoveny z ocele v souladu s odstavci .9.2.3.1.1 a .9.2.3.1.2 a

.2.2 kanály jsou odizolovány na úroveň „A-60“ v obytných a obslužných prostorách nebo řídících stanicích;

kromě toho musí přechody přes mezistěny hlavních zón vyhovovat rovněž požadavkům pododstavce .9.2.8.

Na nových lodích tříd B, C a D postavených 1. ledna 2003 nebo později ventilační systémy prostor strojovny kategorie A, prostor pro vozidla, ro-ro prostor, kuchyní, prostor zvláštní kategorie a nákladových prostor musí být obecně odděleny jeden od druhého a od ventilačních systémů obsluhujících ostatní prostory. Kromě toho ventilační systémy kuchyní na osobních lodích přepravujících maximálně 36 cestujících nemusejí být zcela odděleny, ale mohou být obsluhovány oddělenými kanály z ventilační jednotky obsluhující další prostory. V každém případě musí být na ventilačním kanále kuchyně v blízkosti ventilační jednotky instalováno automatické požární hradítko.

.4 Kanály pro větrání obytných a obslužných prostor nebo řídících stanic nesmějí procházet prostory strojovny, kuchyně, prostory palub s vozidly, nákladovými prostory typu ro-ro nebo prostory zvláštní kategorie, pokud nevyhovují podmínkám stanoveným v níže uvedeném pododstavci .9.2.4.1.1 až .9.2.4.1.3 nebo .9.2.4.2.1 a .9.2.4.2.2:

.1.1 procházejí-li kanály prostory strojovny, kuchyně, prostory palub s vozidly, nákladovými prostory typu ro-ro nebo prostory zvláštní kategorie, jsou zhotoveny z oceli v souladu s pododstavcem .9.2.3.1.1 a .9.2.3.1.2;

.1.2 automatická požární hradítka jsou nainstalována blízko ohraničení, kterými kanály procházejí a

.1.3 odolnost ohraničení strojovny, kuchyní, prostor palub s vozidly, nákladových prostor typu ro-ro nebo prostor zvláštní kategorie, je na přechodu zachována;

nebo

.2.1 procházejí-li kanály prostory strojovny, kuchyně, prostory palub s vozidly, nákladovými prostory typu ro-ro nebo prostory zvláštní kategorie, jsou zhotoveny z oceli v souladu s pododstavcem .9.2.3.1.1 a .9.2.3.1.2 a

.2.2 kanály jsou odizolovány na úroveň „A-60“ v prostorách strojovny, kuchyní, prostorách palub s vozidly, nákladových prostorách typu ro-ro nebo prostorách zvláštní kategorie;

kromě toho musí přechody přes mezistěny hlavních zón vyhovovat rovněž požadavkům pododstavce .9.2.8.

.5 Ventilační kanály o světlém průřezu překračujícím 0,02 m^2 procházející přepážkami třídy „B“ musí mít manžety z ocelového plechu délky 900 mm rozdělené podle možnosti na každé straně přepážek na 450 mm, pokud kanál pro tuto délku není z ocele.

.6 U řídících stanic mimo prostor strojovny musí být přijata všechna schůdná opatření, aby se zajistilo jejich větrání, viditelnost a ovzduší bez kouře tak, aby v případě požáru bylo strojní zařízení a vybavení v nich pod kontrolou a dále plynule pracovalo. Musí být k dispozici alternativní a od sebe oddělené ventilátory pro přívod vzduchu; jejich vstupní otvory musí být uspořádány tak, aby se minimalizovalo nebezpečí, že kouř pronikne přes oba vstupní otvory najednou. Tyto požadavky se nemusejí uplatňovat na řídící stanice umístěné na volné palubě a otevřené na tuto palubu, nebo tam, kde je místní uzavírací zařízení stejně účinné.

.7 Procházejí-li kanály pro odsávání z kuchyňských sporáků obytnými prostory nebo prostory obsahujícími hořlavé látky, musí být zhotoveny z mezistěn třídy „A“. Každý odsávací kanál musí být vybaven:

.1 lapačem tuků, který se dá snadno sundat za účelem mytí;

.2 požárním hradítkem umístěným na spodním konci kanálu;

.3 zařízením k vypnutí ventilátorů pro odvod vzduchu, které se dá ovládat z kuchyně a

.4 stabilními zařízeními pro hašení ohně uvnitř kanálu.

.8 Je-li nutné, aby ventilační kanál procházel mezistěnou hlavního vertikálního požárního úseku, musí být vedle mezistěny nainstalováno automaticky uzavírané požární hradítko zabezpečené proti výpadku. Hradítko se musí dát také z obou stran mezistěny zavřít ručně. Ovládací stanoviště musí být snadno přístupné a označené reflexní červenou barvou. Kanál mezi mezistěnou a hradítkem musí být z ocele nebo jiného rovnocenného materiálu a je-li to nutné, izolovaný, aby vyhověl požadavkům pravidla II-2/A/12.1. Hradítko musí být alespoň na jedné straně mezistěny opatřeno viditelným signalizačním zařízením ukazujícím, zda je hradítko v otevřené poloze.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.9 Hlavní vstupní a výstupní otvory větracích systémů se musí dát zavřít z obou stran větraného prostoru.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.10 Nucené větrání v obytných a obslužných prostorách, nákladových prostorách, řídících stanicích a prostorách strojovny se musí dát zastavit ze snadno přístupného místa vně prostoru, kde pracuje. Toto místo se v prostorách, které obsluhuje, nesmí dát v případě požáru snadno odříznout. Zařízení pro zastavení nuceného větrání, které obsluhuje prostory strojovny, musí být úplně oddělené od zařízení pro zastavení větrání obsluhujícího jiné prostory.

.3 VŠECHNY LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Následující úpravy se musí zkoušet v souladu s Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti IMO:

.1 protipožární hradítka včetně příslušných provozních prostředků a

.2 průchod kanálu mezistěnami třídy „A“. Jsou-li ocelové manžety přímo napojené na ventilační kanály pomocí přinýtovaných nebo přišroubovaných přírub nebo přivařené, není zkouška požadována.

10 **Okna a kruhová lodní okna (pravidlo 33)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.1 Všechna okna a kruhová lodní okna v přepážkách obytných a obslužných prostor a řídících stanic, kromě prostor, na které se vztahuje pravidlo 7.5, musí být konstruována tak, aby byly dodrženy požadavky na odolnost typu přepážek, do nichž jsou vestavěna.

Na nových lodích tříd B, C a D postavených 1. ledna 2003 nebo později se toto stanoví v souladu s Předpisem IMO o postupech zkoušek hořlavosti.

.2 Nehledě na požadavky tabulek v pravidlech 4 a 5 musí být všechna okna a kruhová lodní okna v přepážkách oddělujících obytné a obslužné prostory a řídící stanice od vnějšího prostředí konstruována s ocelovými rámy nebo rámy z jiného vhodného materiálu. Sklo musí přidržovat zasklívací lišta nebo uhelník z kovu.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D PŘEPRAVUJÍCÍ VÍCE NEŽ 36 CESTUJÍCÍCH:

.3 Okna obrácená na záchranná zařízení, naloďovací a shromažďovací prostory, vnější schody a volné paluby používané jako únikové cesty a okna umístěná pod prostory naloďování do záchranných vorů a skluzných drah musí mít odolnost proti požáru předepsanou v tabulkách pravidla 4. Mají-li okna zabudované samočinné okenní postřikovací hlavice, lze jako ekvivalent přijmout okna typu „A-0“.

Na nových lodích tříd B, C a D postavených 1. ledna 2003 nebo později musí být samočinné okenní postřikovací hlavice buďto:

.1 okenní hlavice umístěné nad okny a instalované kromě konvenčních stropních postřikovačů, nebo

.2 konvenční stropní postřikovací hlavice uspořádané tak, aby okno bylo chráněno průměrně přinejmenším 5 litry/m^2 za minutu a do výpočtu plochy pokrytí byla započtena doplňková plocha okna.

Okna umístěná na lodním boku pod prostorem naloďování do záchranných člunů musí mít odolnost vůči požáru nejméně rovnající se třídě „A-0“.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D PŘEPRAVUJÍCÍ NEJVÍCE 36 CESTUJÍCÍCH STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.4 Nehledě na tabulky v pravidle II-2/B/5 musí se zvláštní pozornost věnovat protipožární odolnosti oken obrácených na otevřené nebo uzavřené prostory naloďování do záchranných člunů a vorů a protipožární odolnosti oken umístěných pod těmito prostorami v takové poloze, že by jejich porucha během požáru bránila spuštění záchranných člunů nebo vorů na vodu nebo naložení do nich.

11 **Omezené používání hořlavého materiálu (pravidlo 34)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Všechna obložení, vnitřní konstrukce, protipožární těsnění, stropy a izolace musí být z nehořlavých materiálů kromě nákladových prostor, poštovních oddílů, úschovny zavazadel nebo chlazených oddílů obslužných prostor. Dílčí přepážky nebo paluby používané k účelovému prostorovému uspořádání pro umělecká vystoupení musí být také z nehořlavého materiálu.

.2 Izolace proti vlhkosti a lepidla používaná v souvislosti s izolací a také izolace potrubních armatur pro chladící systémy nemusí být nehořlavá, musí se však používat v co nejmenším množství a jejich nekryté plochy musí mít hodnoty odolnosti proti protažení ohně odpovídající postupu zkoušení v souladu s rezolucí IMO A.653 (16).

LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Namísto odstavce .2 se použije odstavec .2a:

.2a Izolace proti vlhkosti a lepidla používaná v souvislosti s izolací a také izolace potrubních armatur pro chladící systémy nemusí být nehořlavá, musí se však používat v co nejmenším množství a jejich nekryté plochy musí mít nízké šíření plamene.

.3 Nízké šíření plamene musí mít tyto plochy:

.1 nekryté plochy na chodbách a uzavřených schodištích a nekryté plochy přepážek, obložení stěn a stropů ve všech obytných a obslužných prostorách a řídících stanicích;

.2 skryté nebo nepřístupné prostory v obytných a obslužných prostorách a řídících stanicích.

.4 Celkový objem hořlavých obkladů, krycích lišt, dekorací a dýh v každém obytném a obslužném prostoru nesmí překročit objem rovnající se celkové ploše stěn a stropu obložených dýhami o tloušťce 2,5 mm. Nábytek připevněný k obložením, přepážkám nebo palubám nemusí být zahrnut do výpočtu celkového objemu hořlavých materiálů.

U lodí vybavených automatickým postřikovacím systémem vyhovujícím pravidlu II-2/A/8 může výše uvedený objem zahrnovat určitý hořlavý materiál používaný ke smontování mezistěn třídy „C“.

.5 Dýhy používané na plochy a obložení zahrnuté do požadavků odstavce .3 musí mít tepelnou hodnotu nepřekračující 45 MJ/m^2 plochy v použité tloušťce.

.6 Nábytek v uzavřených schodištích musí být určen jen k sezení. Musí být napevno zabudován, počet míst k sezení na každé palubě a uzavřeném schodišti musí být omezen na šest, s malým nebezpečím požáru a nesmí bránit cestujícím v použití únikové cesty. Správa státu vlajky může povolit další místa k sezení v hlavní recepční hale kromě uzavřeného schodiště, pokud jsou napevno zabudována, nehořlavá a neomezují únikové cesty pro cestující. Nábytek není povolen na chodbách určených pro cestující a posádku, které tvoří únikové cesty v prostorách kabin. Kromě výše uvedeného lze povolit odkládací prostory z nehořlavého materiálu pro uložení záchranného vybavení vyžadovaného pravidly. Na chodbách lze povolit zásobníky na pitnou vodu a stroje na výrobu ledu, pokud jsou napevno zabudovány a neomezují šířku únikových cest. Totéž platí pro dekorativní květinové nebo rostlinné úpravy, sochy nebo jiné umělecké předměty, jako jsou obrazy nebo tapisérie na chodbách a schodištích.

.7 Barvy, laky a jiné prostředky pro konečnou povrchovou úpravu používané na nekryté plochy interiéru nesmějí produkovat velké množství kouře a toxických látek.

LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Namísto odstavce .7 se použije odstavec .7a:

.7a Barvy, laky a jiné prostředky pro konečnou povrchovou úpravu používané na nekryté plochy interiéru nesmějí produkovat velké množství kouře a toxických látek, což se stanoví v souladu s Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti IMO.

.8 Používá-li se základní palubní obložení v obytných a obslužných prostorách a řídících stanicích, musí být ze schváleného materiálu, který se snadno nevznítí, a odpovídá postupu protipožárního zkoušení v souladu s rezolucí IMO A.687 (17), nebo který při zvýšených teplotách nevytvoří nebezpečí otravy nebo výbuchu.

LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Namísto odstavce .8 se použije odstavec .8a:

.8a Používá-li se základní palubní obložení v obytných a obslužných prostorách a řídících stanicích, musí být ze schváleného materiálu, který se snadno nevznítí, což se stanoví v souladu s Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti IMO.

12 **Podrobnosti konstrukce (pravidlo 35)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

V obytných a obslužných prostorách, řídících stanicích, na chodbách a schodištích:

.1 vzduchové prostory za stropem, obložením, nebo obklady musí být nejvíce po 14 metrech vhodně rozděleny pevně přiléhajícím protipožárním těsněním;

.2 tyto uzavřené vzduchové prostory, včetně vzduchových prostor za obložením schodišť, šachtami atd. musí být ve svislém směru uzavřeny na úrovni každé paluby.

13 **Stabilní systémy detekce požáru a požárního poplachu a automatický systém postřikování, detekce požáru a požárního poplachu (pravidlo 14) (pravidlo 36)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Na lodích přepravujících ne více než 36 cestujících musí být v každé jednotlivé zóně, ať horizontální nebo vertikální, ve všech společenských a obslužných prostorách a řídících stanicích kromě prostor, které nepředstavují podstatné nebezpečí požáru, jako jsou prázdné prostory, sanitární prostory atd. nainstalovány buď:

.1 stabilní systémy detekce požáru a požárního poplachu schváleného typu a vyhovující požadavkům pravidla II-2/A/9 a instalované a uspořádané tak, aby zjistily vypuknutí požáru v těchto prostorách, avšak na nových lodích tříd B, C a D postavených 1. ledna 2003 nebo později, aby zjistily kouř na chodbách, schodištích a únikových cestách v ubytovacích prostorách, nebo

.2 automatický systém postřikování, detekce požáru a požárního poplachu schváleného typu a vyhovující požadavkům pravidla II-2/A/8 nebo směrnicím IMO pro schválené rovnocenné skrápěcí samočinné hasicí zařízení uvedené v rezoluci IMO A.800 (19), instalovaný a uspořádaný tak, aby tyto prostory chránil a kromě toho stabilní systémy detekce požáru a požárního poplachu schváleného typu a vyhovující požadavkům pravidla II-2/A/9, instalované a uspořádané tak, aby zjistily kouř na chodbách, schodištích a únikových cestách v obytných prostorech.

.2 Lodě přepravující více než 36 cestujících, kromě lodí o délce méně než 24 metrů, musí být vybaveny:

Ve všech obslužných prostorách, řídících stanicích a obytných prostorách, včetně chodeb a schodišť, vybaveny automatickým systémem postřikování, detekce požáru a požárního poplachu schváleného typu a vyhovující požadavkům pravidla II-2/A/8 nebo směrnicím IMO pro schválené rovnocenné postřikovací hasicí zařízení uvedené v rezoluci IMO A.800 (19).

Řídící stanice, u nichž může voda způsobit škodu na důležitém zařízení, mohou být alternativně vybaveny schválenou stabilní hasicí soustavou jiného typu.

Stabilní systémy detekce požáru a požárního poplachu schváleného typu vyhovující požadavkům pravidla II-2/A/9 musí být instalovány a uspořádány tak, aby zjistily kouř v obslužných prostorách, řídících stanicích a obytných prostorách včetně chodeb a schodišť. Detektory kouře nemusejí být nainstalovány v soukromých koupelnách a kuchyních.

Prostory s malým nebo žádným nebezpečím ohně, jako jsou prázdné prostory, veřejné záchody a podobné prostory nemusejí být vybaveny automatickým postřikovacím systémem nebo stabilním systémem detekce požáru a požárního poplachu.

.3 prostorách strojovny bez trvalé obsluhy musí být nainstalován stabilní systém detekce požáru a požárního poplachu schváleného typu v souladu s příslušnými ustanoveními pravidla II-2/A/9.

Tento systém detekce požáru musí být zkonstruován a detektory požáru musí být umístěny tak, aby rychle zjistily vypuknutí požáru v jakékoli části těchto prostor a za běžných podmínek provozu strojovny a kolísání při větrání podmíněné možným rozsahem okolních teplot. Systémy detekce požáru používající jen tepelné detektory nejsou povoleny, kromě prostor omezené výšky a prostor, kde je jejich použití obzvláště účelné. Systémy detekce požáru musí spustit akustické a vizuální signály, které se odlišují jak od signálu každého jiného systému neohlašujícího požár, a to na dostatečném počtu míst s cílem zajistit, že signály budou slyšet a vidět na velitelském můstku a že je uvidí a uslyší odpovědní techničtí důstojníci.

Není-li velitelský můstek obsazen, musí signál znít na místě, kde se nachází služebukonající člen posádky.

Systém musí být po instalaci přezkoušen za různých podmínek práce motorů a větrání.

14 **Ochrana prostorů zvláštní kategorie (pravidlo 37)**

.1 Ustanovení pro prostory zvláštní kategorie, které se nacházejí nad nebo pod přepážkovou palubou

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B PŘEPRAVUJÍCÍ VÍCE NEŽ 36 CESTUJÍCÍCH:

.1 Všeobecně

.1 Toto pravidlo vychází ze základní zásady, že normální dělení na hlavní vertikální požární úseky nemusí být v prostorách zvláštní kategorie možné, takže rovnocenné ochrany se musí v těchto prostorách dosáhnout na základě koncepce horizontálních zón a ustanovení o účinném stabilním hasicím systému. Podle této koncepce může horizontální požární úsek pro účely tohoto pravidla zahrnovat prostory zvláštní kategorie na více než jedné palubě, pokud celková světlá výška pro vozidla nepřekračuje 10 metrů.

.2 Požadavky pravidel II-2/A/12, II-2/B/7 a II-2/B/9 na zachování odolnosti vertikálních zón se musí rovnou měrou uplatňovat na paluby a přepážky tvořící ohraničení, které odděluje jednu horizontální zónu od druhé a od zbytku lodě.

.2 Konstrukční ochrana

.1 Na nových lodích přepravujících více než 36 cestujících musí být přepážky a paluby, které ohraničují prostory zvláštní kategorie, izolovány na úroveň třídy A-60. Nachází-li se však prostor volné paluby (definovaný v pravidle 4.2.2 (5)), sanitární nebo podobný prostor (definovaný v pravidle 4.2.2 (9)), nebo nádrž, prázdný prostor nebo prostor pomocného strojního zařízení s malým nebo žádným nebezpečím požáru (definované v pravidle 4.2.2 (10)) na jedné straně mezistěny, může být norma snížena na „A-0“.

Nacházejí-li se nádrže na kapalná paliva pod prostory zvláštní kategorie, musí pevnost přepážky mezi těmito prostory splňovat nižší normu „A-0“.

.2 Na nových lodích přepravujících více než 36 cestujících a stávajících lodích třídy B přepravujících více než 36 cestujících musí být přepážky, které ohraničují prostory zvláštní kategorie, izolované, jak je to předepsáno u prostor kategorie 11 v tabulce 5.1 pravidlu 5, a horizontální ohraničení musí být izolovaná tak, jak je to předepsáno u prostor kategorie 11 v tabulce 5.2 pravidlo 5.

.3 Na velitelském můstku musí být indikátory, které signalizují, když jsou jakékoliv požární dveře vedoucí do nebo z prostor zvláštní kategorie zavřené.

Dveře do prostor zvláštní kategorie musí mít takovou konstrukci, aby nemohly být trvale otevřené a aby byly během plavby zavřené.

.3 Stabilní hasicí systémy

Každý prostor zvláštní kategorie musí být vybaven schváleným stabilním tlakovým vodním postřikovacím systémem ovládaným ručně, který musí chránit všechny části každé paluby a plošiny pro vozidla v těchto prostorech.

Na nových lodích tříd B, C a D postavených 1. ledna 2003 nebo později musí tento postřikovací systém mít:

.1 manometr na rozdělovacím ventilu;

.2 jasné označení na každém rozdělovacím ventilu označující obsluhované prostory;

.3 pokyny pro údržbu a provoz umístěné v místnosti, kde se nachází ventil a

.4 dostatečný počet odtokových ventilů.

Správa státu vlajky však může povolit používání jakéhokoli jiného stabilního hasicího systému, který při zkoušce v plném měřítku za podmínek simulujících požár tekoucího benzínu v prostoru zvláštní kategorie prokáže, že v hašení požáru, který se v tomto prostoru může pravděpodobně vyskytnout, není méně účinný. Tento stabilní tlakový vodní postřikovací systém nebo rovnocenný hasicí systém musí vyhovět rezoluci IMO A.123 (V) a s přihlédnutím k oběžníku IMO MSC 914 „Pokyny pro schvalování alternativních vodních protipožárních systémů pro používání v prostorách zvláštní kategorie“.

.4 Hlídky a detekce požáru

.1 V prostorách strojovny se musí udržovat účinný systém hlídek. Každý prostor, kde po celou dobu plavby nejsou hlídky ve formě trvalé strážní služby, musí být vybaven stabilním systémem detekce požáru a požárního poplachu schváleného typu vyhovujícího požadavkům pravidla II-2/A/9. Stabilní systém detekce požáru musí být schopen rychle zjistit vypuknutí požáru. Vzdálenost mezi jednotlivými požárními detektory a jejich umístění musí být stanoveno s přihlédnutím k vlivům větrání a jiných odpovídajících faktorů.

Na nových lodích tříd B, C a D postavených 1. ledna 2003 nebo později musí být systém po instalaci odzkoušen za normálních podmínek ventilace a musí vykazovat celkovou dobu odezvy ke spokojenosti správy státu vlajky.

.2 V prostorách zvláštní kategorie musí být na potřebných místech ručně ovládané hlásiče požáru a jeden musí být umístěn vedle každého východu z tohoto prostoru.

Na nových lodích tříd B, C a D postavených 1. ledna 2003 nebo později musí být ručně ovládané hlásiče požáru rozmístěny tak, aby žádná část prostoru nebyla více než 20 metrů o ručně ovládaného hlásiče požáru.

.5 Přenosné hasicí zařízení

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003 A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.5a V každém prostoru zvláštní kategorie musí být:

.1 nejméně tři rozprašovače vodní mlhy;

.2 přenosný pěnový hasicí přístroj vyhovující pravidlu II-2/A/6.2, pokud nejméně dva z nich jsou na lodi k dispozici pro použití v těchto prostorách a

.3 nejméně jeden přenosný hasicí přístroj u každého vchodu do těchto prostor.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

5a Na úrovni každé paluby v každém nákladovém prostoru nebo zóně, kde jsou převážena vozidla, musí být hasicí zařízení s rozestupy méně než 20 m a po obou stranách prostoru. Na každém přístupu do takových prostor musí být nejméně jedno hasicí zařízení.

Kromě toho musí být v prostorách zvláštní kategorie tyto hasicí prostředky:

.1 nejméně tři rozprašovače vodní mlhy a

.2 přenosný pěnový hasicí přístroj vyhovující Předpisu o postupech zkoušek hořlavosti, pokud nejméně dva z nich jsou na lodi k dispozici pro použití v těchto ro-ro prostorách.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

.6 Větrací systém

.1 Prostory zvláštní kategorie musí být vybaveny účinným systémem nuceného větrání, který umožňuje výměnu vzduchu nejméně desetkrát za hodinu. Systém pro tyto prostory musí být úplně oddělen od ostatních větracích systémů a musí být v činnosti po celou dobu, když se v něm nacházejí vozidla. Počet výměn vzduchu se musí během nakládání a vykládání vozidel zvýšit nejméně na 20.

Ventilační kanály pro prostory zvláštní kategorie, které se dají úplně uzavřít, musí být od každého tohoto prostoru oddělené. Systém se musí dát ovládat z místa mimo těchto prostor.

.2 Větrání musí zamezit vytvoření vzduchových vrstev a vzduchových kapes.

.3 Musí být k dispozici prostředky, které na velitelský můstek signalizují každou ztrátu nebo snížení požadované kapacity větrání.

.4 Musí se provést opatření, aby se větrací systém dal v případě požáru rychle zastavit a uzavřít s přihlédnutím k povětrnostním podmínkám a podmínkám plavby.

.5 Ventilační kanály včetně hradítek musí být zhotoveny z ocele a uspořádány tak, aby to vyhovělo správě státu vlajky.

Na nových lodích tříd B, C a D postavených 1. ledna 2003 nebo později větrací kanály, které procházejí horizontálními zónami nebo prostory strojovny, musí být z ocelových potrubí třídy „A-60“ sestrojených v souladu s pravidly II-2/B/9.2.3.1.1 a II-2/B/9.2.3.1.2.

.2 Doplňující ustanovení pouze pro prostory zvláštní kategorie nad přepážkovou palubou

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1.1 Palubní odtoky

Protože velké množství vody nahromaděné na palubě nebo palubách jako důsledek činnosti stabilního tlakového vodního postřikovacího systému může způsobit značnou ztrátu stability, musí být instalovány palubní odtoky, aby se zajistilo, že voda bude rychle odvedena přímo přes palubu.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ OSOBNÍ LODĚ TYPU RO-RO:

.1.2 Odtoky

.1.2.1 Vypouštěcí ventily pro palubní odtoky vybavené účinnými uzavíracími prostředky, které se dají ovládat z místa nad přepážkovou palubou v souladu s požadavky Mezinárodní úmluvy o nákladové značce v platném znění, musí být během plavby lodí na moři otevřeny.

.1.2.2 Každá činnost ventilů uvedených v pododstavci .1.2.1 musí být zaznamenána v palubním deníku.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.2 Preventivní opatření proti vznícení hořlavých par

.1 Na každé palubě nebo plošině, je-li zabudována, na které se přepravují vozidla a na které se mohou nahromadit výbušné páry, kromě plošin s dostatečně velkými otvory umožňujícími odvádění benzinových par směrem dolů, musí být zařízení, které může být zdrojem vznícení hořlavých par, a to zejména elektrické zařízení a elektrická instalace, instalováno nejméně 450 mm nad palubou nebo plošinou. Elektrické zařízení instalované více než 450 mm nad palubou nebo plošinou musí být uzavřené a chráněné, aby se zamezilo úniku jisker. Je-li však instalace elektrického zařízení a elektrické instalace ve výšce méně než 450 mm nad palubou nutná pro bezpečný provoz lodě, může být toto elektrické zařízení a elektrická instalace nainstalována, pokud je certifikované a bezpečného typu schváleného k používání ve výbušné směsi vzduchu s benzínem

.2 Elektrické zařízení a elektrická instalace ve větracím kanálu musí být typu schváleného pro používání ve výbušné směsi vzduchu a benzínu a výstupní otvory z každého větracího kanálu musí být nastaveny do bezpečné polohy s ohledem na jiné případné zdroje vznícení.

.3 Doplňující ustanovení pouze pro prostory zvláštní kategorie, které se nacházejí pod přepážkovou palubou

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Čerpání stok a odvodňování

Protože velké množství vody nahromaděné na palubě nebo povrchu nádrže jako důsledek činnosti stabilního tlakového vodního postřikovacího systému může způsobit značnou ztrátu stability, může správa státu vlajky vyžadovat, aby kromě požadavků pravidla II-1/C/3 byla k dispozici čerpací a odvodňovací zařízení.

Na nových lodích tříd B, C a D postavených 1. ledna 2003 nebo později v takovém případě musí být odvodňovací systém dimenzován tak, aby odčerpal ne méně než 125 % společného výkonu obou čerpadel postřikovacího systému a požadovaného počtu požárních trysek. Ventily odvodňovacího systému se musí dát ovládat z místa mimo chráněný prostor v blízkosti ovládacích prvků hasicího systému. Stoky v prostoru dna musí mít dostatečnou kapacitu a musí být umístěny po stranách vnější obšívky lodi ve vzdálenosti ne více než 40 metrů od sebe v každém vodotěsném zóně.

.2 Preventivní opatření proti vznícení hořlavých par

.1 Je-li nainstalováno elektrické zařízení a elektrická instalace, musí být vhodné k používání ve výbušné směsi vzduchu s benzínem. Jiné zařízení, které může být zdrojem vznícení hořlavých par, není povoleno.

.2 Elektrické zařízení a elektrická instalace ve větracím kanálu musí být typu schváleného k používání ve výbušné směsi vody s benzínem a výstupní otvory z každého větracího kanálu musí být nastaveny do bezpečné polohy s ohledem na jiné případné zdroje vznícení.

.4 Stálé otvory

LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Stálé otvory v lodní obšívce, okrajích nebo přepážkách zvláštní kategorie musí být umístěny tak, aby oheň v prostoru zvláštní kategorie neohrozil skladovací prostory a naloďovací stanoviště pro posádku a ubytovací prostory, obslužné prostory a řídící stanoviště v nástavbě a palubních přístřešcích nad prostory zvláštní kategorie.

15 **Požární hlídky, systémy detekce požáru, požárního poplachu a místního rozhlasu (pravidlo 40)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Musí být nainstalovány ručně ovládané hlásiče požáru vyhovující požadavkům pravidla II-2/A/9.

.2 Všechny lodě musí být po celou dobu plavby na moři nebo v přístavu (kromě případů, kdy jsou mimo provoz) obsazeny nebo zařízeny tak, aby bylo zajištěno, že každý počáteční požární poplach obdrží neprodleně odpovědný člen posádky.

.3 Pro svolání posádky musí být zvláštní signální zařízení ovládané z velitelského můstku nebo ze stanoviště protipožární kontroly. Toto signální zařízení může být součástí celkového signalizačního a poplašného systému lodě, ale musí vydávat signál nezávisle na poplašném zařízení k prostorám pro cestující.

.4 Systém místního rozhlasu nebo jiné účinné prostředky komunikace musí být ve všech obytných a obslužných prostorách, řídících stanicích a na volných palubách.

Na nových lodích tříd B, C a D postavených 1. ledna 2003 nebo později musí tento systém místního rozhlasu vyhovovat požadavkům pravidla III/6.5.

.5 NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Na lodích přepravujících více než 36 cestujících se musí udržovat účinný systém hlídek, aby vypuknutí požáru bylo neprodleně zjištěno. Každý člen požární hlídky musí být vyškolen, aby byl obeznámen s prostorovým uspořádáním lodě a také s umístěním a činností každého zařízení, jehož používání se může od něj vyžadovat. Každý člen požární hlídky musí být vybaven obousměrným přenosným radiotelefonním přístrojem.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.6 Na lodích přepravujících více než 36 cestujících musí být signalizace požáru u systémů předepsaných v pravidle 13.2 soustředěna v ústřední řídící stanici s trvalou obsluhou. Kromě toho musí být na stejném místě soustředěny ovládací prvky pro dálkové zavírání požárních dveří a zastavení ventilátorů. Ventilátory se musí dát znovu spustit do chodu posádkou na trvale obsazené řídící stanici. Ovládací panel v ústřední řídící stanici musí být schopen ukazovat otevřenou nebo zavřenou polohu požárních dveří, zapnutí nebo vypnutí požárních detektorů, poplašného zařízení a ventilátorů. Ovládací panel musí být trvale napájen energií a musí mít automatický přepínač k náhradní dodávce energie v případě výpadku normální dodávky. Ovládací panel musí být pokud možno napájen z hlavního zdroje elektrické energie a nouzového zdroje elektrické energie definovaného pravidlem II-1/D/3, pokud pravidla nepřipouštějí jiné uspořádání.

.7 Tento ovládací panel musí být zkonstruován na principu zabezpečení proti výpadku, např. při otevřeném obvodu signalizačního zařízení se musí spustit signál.

16 **Modernizace stávajících lodí třídy B pro přepravu více než 36 cestujících (pravidlo 41-1)**

Stávající lodě třídy B pro přepravu více než 36 cestujících musí kromě požadavků pro stávající lodě třídy B v této kapitole II-2 vyhovovat těmto požadavkům:

.1 Nejpozději do 1. října 2000:

.1 Všechny obytné a obslužné prostory, uzavřená schodiště a chodby musí být vybaveny detektory kouře a poplašným systémem schváleného typu vyhovujícího požadavkům pravidla II-2/A/9. Tyto systémy nemusejí být instalovány v soukromých koupelnách a prostorech s malým nebo žádným nebezpečím požáru, jako jsou prázdné a podobné prostory. Tepelné detektory reagující na teplo namísto na kouř musí být nainstalovány v kuchyních.

.2 Detektory kouře napojené na systém detekce a požárního poplachu musí být nainstalovány také nad stropy na schodištích a chodbách v prostorech, kde jsou stropy hořlavé konstrukce.

.3.1 Zavěšené požární dveře v uzavřených schodištích, přepážkách hlavních vertikálních zón a ohraničení kuchyní, které jsou běžně otevřené, musí být samouzavírací a musí se dát uvolnit z ústřední řídící stanice a z místa u dveří.

.3.2 Ovládací panel musí být umístěn v ústřední řídící stanici s trvalou obsluhou, aby ukazoval, zda jsou požární dveře v uzavřených schodištích, přepážkách hlavních vertikálních zón a ohraničení kuchyní zavřené.

.3.3 Kanály pro odsávání z kuchyňských sporáků, v nichž se mohou hromadit páry a které procházejí obytnými prostory nebo prostory obsahujícími hořlavé materiály, musí být zhotoveny z mezistěn třídy „A“. Každý kanál pro odsávání z kuchyňských sporáků musí být vybaven:

.1 lapačem tuků, který se dá snadno sundat za účelem mytí, pokud se k jeho odstranění nepoužívá jiný postup;

.2 požární hradítko umístěné na spodním konci kanálu;

.3 zařízení pro vypnutí odsávacích ventilátorů ovládané z kuchyně;

.4 stabilní zařízení pro hašení ohně uvnitř kanálu a

.5 vhodně umístěné otvory pro kontrolu a čištění.

.3.4 V ohraničení uzavřených schodišť mohou být umístěny jen veřejné záchody, výtahy, skříně pro nehořlavé materiály, v nichž je uloženo záchranné vybavení a otevřené informační přepážky. Ostatní stávající prostory v uzavřeném schodišti:

.1 musí být prázdné, neustále zavřené a odpojené od elektrického systému, nebo

.2 musí být odděleny od uzavřených schodišť mezistěnami třídy „A“ v souladu s pravidlem 5. Tyto prostory mohou mít přímý přístup do uzavřených schodišť dveřmi třídy „A“ v souladu s pravidlem 5, pokud se v nich nachází automatické postřikovací hasicí zařízení. Kabiny však nesmějí být otevřeny přímo do uzavřených schodišť.

.3.5 U prostor, kromě společenských prostor, chodeb, veřejných záchodů, prostor zvláštní kategorie, jiných schodišť předepsaných pravidlem 6.1.5, prostor volných palub a prostor upravených odstavcem .3.4.2 není dovoleno, aby měly přímý přístup do uzavřených schodišť.

.3.6 Stávající prostory strojovny kategorie 10 charakterizované v pravidle II-2/B/4 a obslužné oddíly informačních přepážek, které jsou otevřené přímo do uzavřených schodišť, mohou být ponechány, pokud jsou chráněny detektory kouře a pokud obslužné oddíly pro informační přepážky obsahují jen nábytek s omezeným nebezpečím ohně.

.3.7 Kromě nouzového osvětlení předepsaného pravidly II-1/D/3 a III/5.3 musí být únikové cesty včetně schodišť a východů označeny na všech místech únikové cesty včetně rohů a mezilehlých prostor, a to vodícím bezpečnostním zařízením nebo fotoluminiscenčním ukazatelem umístěným maximálně 0,3 m nad palubou. Označení musí cestujícím umožnit, aby našli všechny únikové cesty a aby snadno našli únikové východy. Používá-li se elektrické osvětlení, musí být napájeno nouzovým zdrojem energie a uspořádáno tak, aby porucha kteréhokoli světla nebo přerušení světelného označení nezpůsobilo, že celé značení bude neúčinné. Kromě toho všechny značky únikových cest a označení místa uložení požární výzbroje musí být z fotoluminiscenčního materiálu nebo musí být označeny světelnými značkami. Správa státu vlajky musí zajistit, aby toto světelné označení nebo fotoluminiscenční zařízení bylo hodnoceno, zkoušeno a používáno v souladu se směrnicemi uvedenými v rezoluci IMO A.752 (18) a normě ISO 15370-2001.

.3.8 Musí být k dispozici všeobecný poplašný systém. Signál musí být slyšet v celých obytných prostorách, běžných pracovních prostorách posádky a na volných palubách a jeho hladina akustického tlaku musí vyhovovat normě Předpisu o signálech a indikátorech, který schválila IMO v rezoluci A.686 (17).

.3.9 Systém místního rozhlasu nebo jiných účinných prostředků komunikace musí být k dispozici ve všech obytných, společenských a obslužných prostorách, řídících stanicích a na volných palubách.

.3.10 Nábytek v uzavřených schodištích musí být určen jen k sezení. Musí být napevno zabudován, počet míst k sezení na každé palubě a uzavřeném schodišti musí být omezen na šest, s malým nebezpečím požáru a nesmí bránit cestujícím v použití únikové cesty. Správa státu vlajky může povolit další místa k sezení v hlavní recepční hale kromě prostoru schodiště, pokud jsou místa k sezení napevno zabudována, nehořlavá a neomezují únikové cesty pro cestující. Nábytek není povolen na chodbách určených pro cestující a posádku, které tvoří únikové cesty v prostorách kabin. Kromě výše uvedeného lze povolit skříně z nehořlavého materiálu pro uložení záchranného vybavení vyžadovaného pravidly.

.2 Nejpozději do 1. října 2003:

.1 Všechna schodiště v obytných a obslužných prostorách musí mít ocelovou skeletovou konstrukci, pokud správa státu vlajky nepřipustí použití jiného rovnocenného materiálu, a musí být umístěny v uzavřených prostorech tvořených mezistěnami třídy „A“ s účinnými uzavíracími prostředky na všech otvorech až na tyto výjimky:

.1 schodiště spojující jen dvě paluby nemusejí být uzavřena, pokud je odolnost paluby zachována odpovídajícími přepážkami nebo dveřmi v prostoru mezipalubí. Je-li schodiště uzavřeno v prostoru jednoho mezipalubí, musí být chráněno v souladu s tabulkami pro paluby v pravidle 5;

.2 schodiště ve společenském prostoru nemusí být uzavřená, pokud se nacházejí celá v těchto společenských prostorech.

.2 Prostory strojovny musí být vybaveny stabilním hasicím systémem vyhovujícím požadavkům pravidla II-2/A/6.

.3 Ventilační kanály procházející mezistěnami mezi hlavními vertikálními zónami musí být vybaveny požárními hradítky s automatickým uzavíráním a zabezpečením proti poruchám, které se musí dát zavřít ručně z každé strany mezistěny. Všechny ventilační kanály sloužící obytným a hospodářským prostorám a uzavřeným schodištím, musí být kromě toho na místech, kde procházejí těmito prostorami, vybaveny požárními hradítky s automatickým uzavíráním a zabezpečením proti poruchám s ručním ovládáním z uzavřeného prostoru. Ventilační kanály procházející mezistěnou hlavního požárního úseku bez obslužných prostor na obou stranách, nebo procházející uzavřeným schodištěm, aniž by jí sloužily, nemusejí být opatřeny hradítky, pokud jsou kanály zkonstruovány a izolovány podle normy „A-60“ a nemají otvory v uzavřeném schodišti nebo části kanálu na straně, která není přímo obsluhována.

.4 Prostory zvláštní kategorie musí vyhovovat požadavkům pravidla II-2/B/14.

.5 Všechny požární dveře v uzavřených schodištích, přepážkách hlavních vertikálních zón a ohraničení kuchyní, které jsou běžně otevřené, se musí dát uvolnit z hlavní řídící stanice a z místa u dveří.

.6 Požadavky odstavce .1.3.7 tohoto pravidla platí i pro ubytovací prostory.

.3 Nejpozději do 1. října 2005 nebo do 15 let po stavbě lodi, podle toho, co nastane později:

.1 obytné a obslužné prostory, schodiště a chodby musí být vybaveny automatickým postřikovacím hasicím zařízením, systémem detekce požáru a požárního poplachu vyhovujícím požadavkům pravidla II-2/A/8 nebo směrnicím IMO o schváleném rovnocenném automatickém postřikovacím hasicím zařízení uvedeném v rezoluci IMO A.800 (19).

17 **Zvláštní požadavky na lodě pro přepravu nebezpečného nákladu (pravidlo 41)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003 A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍDY B:

Pro přepravu nebezpečného nákladu na osobních lodích platí podle potřeby požadavky pravidel II-2/54 úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Pro přepravu nebezpečného nákladu na osobních lodích platí podle potřeby požadavky pravidla 19 části G úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění kapitola II-2 ve zrevidovaném znění k 1. lednu 2003.

18 **Zvláštní požadavky na přistávání vrtulníků**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Lodě vybavené vrtulníkovými palubami musí vyhovět požadavkům pravidla 18 části G úmluvy SOLAS z roku 1974 kapitola II-2 v platném znění.

KAPITOLA III

ZÁCHRANNÉ PROSTŘEDKY

1 **Definice (pravidlo 3)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

Pro účely této kapitoly platí definice úmluvy SOLAS z roku 1974 pravidlo III/3 v platném znění, pokud výslovně není stanoveno jinak.

2 **Komunikace, záchranná plavidla a záchranné čluny, osobní záchranné prostředky (pravidla 6 + 7 + 18 + 21 + 22)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

Každá loď musí být vybavena nejméně radiokomunikačními záchrannými prostředky, radarovými odražeči, osobními záchrannými prostředky, záchrannými plavidly a záchrannými čluny, raketami pro stav nouze, lanovým vrhacím vybavením, které jsou uvedeny v následující tabulce a poznámkám k ní podle třídy lodě.

Všechny uvedené prostředky, případně včetně jejich zařízení pro spouštění na vodu, musí vyhovovat pravidlům kapitoly III přílohy k úmluvě SOLAS z roku 1974v platném znění, pokud v následujících odstavcích není výslovně stanoveno jinak.

Dále musí být každá loď vybavena potápěčskými obleky a tepelně ochrannými prostředky pro použití osobami umístěnými v záchranných člunech a záchranářských člunech, pokud to požaduje příslušné pravidlo kapitoly III přílohy úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění.

Lodě, které nejsou vybaveny záchrannými čluny a záchranářskými čluny musí být pro záchranné účely vybaveny nejméně jedním potápěčským oblekem. Jestliže však loď působí stále v teplém podnebí, kde podle názoru správy není zapotřebí tepelné ochrany, není nutné, aby byly lodě tímto ochranným oblečením vybaveny.

Třída lodi:	B		C		D	
Počet osob (N)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Záchranná plavidla [1] [2] [3] [4]:						
— stávající lodě	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— nové lodě	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Záchranné čluny [4] [5]	1	1	1	1	1	1
Záchranné kruhy [6]	8	8	8	4	8	4
Záchranné vesty [8] [9]	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Dětské záchranné vesty	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N
Rakety pro stav nouze [7]	12	12	12	12	6	6
Lanové vrhací vybavení	1	1	1	1	—	—
Radarový odražeč	1	1	1	1	1	1
Bezdrátová radiostanice v pásmu metrových vln VHF	3	3	3	3	3	2

[1] Záchranným plavidlem může být buď záchranný člun vyhovující Předpisu LSA nebo záchranný vor vyhovující požadavkům předpisu oddílu 4.1 Předpisu LSA a buďto oddílu 4.2 nebo 4.3 Předpisu LSA. Záchranné vory na osobních lodích typu ro-ro musí kromě toho vyhovovat požadavkům předpisu III/'5-1.2.
Je-li to zdůvodněno chráněnou povahou plavby a/nebo příznivými povětrnostními poměry v oblasti plavby a pokud to neodmítne hostitelský členský stát, může správa státu vlajky připustit toto:
a) oboustranně použitelné záchranné vory nevyhovující oddílu 4.2 nebo 4.3 Předpisu LSA, pokud plně vyhovují požadavkům přílohy 10 předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel;
b) záchranné vory nevyhovující požadavkům odstavců 4.2.2.2.1 a 4.2.2.2.2 Předpisu LSA pro izolaci podlahy člunu proti chladu.
Záchranná plavidla u stávajících lodí B, C a D musí vyhovovat příslušným pravidlům úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění pro stávající lodě v platném znění ke dni přijetí této směrnice. Systémy evakuace z lodě nebo systémy vyhovující požadavkům oddílu 6.2 Předpisu LSA lze nahradit odpovídající kapacitou záchranných vorů a lanového vrhacího zařízení podle tabulky.

[2] Záchranná plavidla musí být pokud možno rovnoměrně rozdělená na obou stranách lodě.

[3] Celkový počet záchranných plavidel musí odpovídat procentu ve výše uvedené tabulce a celková kapacita kombinace záchranných plavidel a doplňujících záchranných vorů musí být 110 % celkového počtu osob (N), které je loď oprávněná přepravovat. Dostatečný počet záchranných plavidel se musí vézt, aby se zajistilo, že v případě ztráty jakéhokoli záchranného plavidla nebo jeho nezpůsobilosti k plavbě se na zbývajících záchranných plavidlech bude moci umístit celkový počet osob, který je loď oprávněná přepravovat.

[4] Počet záchranných člunů a/nebo záchranných plavidel musí být dostačující, aby se zajistilo, že bude-li loď opouštět celkový počet osob, který je loď oprávněná přepravovat, nebude muset každý záchranný člun nebo záchranné plavidlo seřaďovat více než devět záchranných vorů.

[5] Záchranná plavidla musí mít vlastní zařízení pro spuštění na vodu, které umožňují jejich spouštění a zpětné vytažení.
Vyhovují–li záchranná plavidla požadavkům oddílu 4.5 nebo 4.6 Předpisu LSA, mohou být zařazena do kapacity záchranných plavidel uvedené v tabulce výše.
Na osobních lodích typu ro-ro musí být nejméně jeden záchranný člun rychlým záchranným člunem vyhovujícím požadavkům předpisu III/5-1.3.
Bude-li mít správa státu vlajky za to, že instalace záchranných člunů na palubě lodě je fyzicky nemožná, může být tato loď zproštěna povinnosti vézt záchranné čluny, pokud vyhovuje minimálně těmto požadavkům:
a) loď je zařízená tak, že umožňuje, aby se bezmocná osoba dala vyzvednout z vody ven;
b) záchranu bezmocné osoby lze sledovat z velitelského můstku a
c) loď je dostatečně schopná manévrování, aby za nejhorších možných podmínek osobu dostala blíž k lodi a zachránila.

[6] Nejméně jeden záchranný kruh na každém boku musí být opatřen záchranným lanem, jehož délka se rovná nejméně dvojnásobku výšce, na které je uložen nad vodoryskou za nejsnadnějších podmínek plavby nebo 30 metrů, podle toho, která hodnota je vyšší.
Dva záchranné kruhy musí být vybaveny samočinnou kouřovou signalizací a samočinným světlem; musí se dát spustit z velitelského můstku. Zbylé záchranné kruhy musí být vybaveny samozapalovacími světly v souladu s odstavcem 2.1.2 Předpisu LSA.

[7] Rakety pro stav nouze vyhovující požadavkům oddílu 3.1 Předpisu LSA musí být uloženy na velitelském můstku nebo řídícím stanovišti.

[8] Záchranné vesty na palubě lodí typu ro-ro musí vyhovovat požadavkům předpisu III/5-1.5.

[9] Nafukovací záchranné vesty musí být zajištěny pro všechny osoby, které pracují na palubě v exponovaných prostorách. Tyto nafukovací záchranné vesty lze zahrnout do celkového počtu záchranných vest požadovaných touto směrnicí.

3 **Nouzový poplach, návody k obsluze, příručka pro výcvik, shromažďovací seznamy a pokyny pro stav nouze (pravidlo 6 + 8 + 9 + 19 + 20)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

Každá loď musí být vybavena tímto:

.1 Systém všeobecného nouzového poplachu (pravidlo 6.4.2)

vyhovující požadavkům odstavce 7.2.1.1 Předpisu LSA a vhodný pro svolání cestujících a posádky na shromažďovací stanoviště a zahájení opatření zařazených do knihy bezpečnosti.

Poplašný systém musí být na všech lodích přepravujících více než 36 cestujících doplněn systémem místního rozhlasu, který se dá použít z velitelského můstku. Systém musí být uzpůsobený, uspořádaný a umístěný tak, aby osoby, jejichž sluch je normální, za chodu hlavních strojů snadno uslyšely zprávy, které vysílá, na všech místech, kde se mohou zdržovat.

PRO NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Systém všeobecného nouzového poplachu musí být slyšet na všech otevřených palubách a minimální zvukové tlakové hladiny pro nouzový poplachový tón musí odpovídat odstavcům 7.2.1.2 a 7.2.1.3 Předpisu LSA.

.2 Systém místního rozhlasu (pravidlo 6.5)

.2.1 Všechny osobní lodě přepravující více než 36 cestujících musí být kromě požadavků pravidla II-2/B/15.4 a odstavce .1 vybaveny systémem místního rozhlasu. Pokud jde o stávající lodě, uplatní se požadavky odstavců .2.2, .2.3 a .2.5 s výhradou odstavce .2.6 nejpozději ke dni první pravidelné prohlídky po 1. červenci 1998.

.2.2 Systém místního rozhlasu musí být kompletní zařízení pozůstávající z reproduktorů, které umožňují souběžné vysílání zpráv do všech prostor, v nichž se běžně zdržují členové posádky nebo cestující nebo jedni i druzí a na shromažďovacích stanovištích. Musí umožňovat vysílat zprávy z velitelského můstku a z dalších míst na palubě lodě, které bude správa státu vlajky považovat za nutné. Musí být instalován s přihlédnutím k akusticky mezním podmínkám a nesmí vyžadovat žádný zásah adresáta.

.2.3 Systém místního rozhlasu musí být chráněn proti neoprávněnému používání, musí se dát zřetelně slyšet přes okolní hluk ve všech prostorách předepsaných odstavcem .2.2 a musí být vybaven funkcí překrývání zpráv ovládanou z jednoho místa na velitelském můstku a z dalších míst na palubě, které bude správa státu vlajky považovat za nutná, tak aby byly všechny nouzové zprávy vysílány, když se vypne kterýkoliv reproduktor v dotyčném prostoru, když se jeho hlasitost sníží, nebo když se systém místního rozhlasu používá k jiným účelům.

PRO NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Minimální zvukové tlakové hladiny pro vysílání nouzových oznámení musí být v souladu s odstavem 7.2.2.2 Předpisu LSA.

.2.4 NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Systém místního rozhlasu musí mít nejméně dvě smyčky dostatečně od sebe oddělené po celé délce a dva oddělené a nezávislé zesilovače a

.2 systém místního rozhlasu a normy jeho výkonu musí schválit správa státu vlajky s přihlédnutím k doporučením, které přijala IMO.

.2.5 Systém místního rozhlasu musí být napojen na nouzový zdroj elektrické energie.

.2.6 Stávající lodě, které už jsou vybaveny systémem místního rozhlasu schváleným správou státu vlajky a v podstatě vyhovují požadavkům předepsaným v odstavci .2.2, .2.3 a .2.5, nemusejí svůj systém měnit.

.3 Shromažďovací seznam a pokyny pro stav nouze (pravidlo 8)

Každá osoba na palubě musí mít jasné pokyny, které bude dodržovat v případě stavu nouze, a to v souladu s rezolucí IMO A.691 (17).

Shromažďovací seznamy a kniha bezpečnosti vyhovující požadavkům pravidla III/37 úmluvy SOLAS musí být vyvěšeny na viditelných místech po celé lodi včetně velitelského můstku, strojovny a obytných prostor pro posádku.

Znázornění a pokyny v příslušných jazycích musí být vyvěšeny v kabinách pro cestující a zřetelně zobrazeny na shromažďovacích stanovištích a jiných prostorech pro cestující, aby je informovaly o:

i) jejich shromažďovacím stanovišti;

ii) nezbytných opatřeních, která musí provést ve stavu nouze;

iii) způsobu obléknutí záchranných vest.

Osoba, která je podle pravidla IV/16 úmluvy SOLAS určena, že nese hlavní odpovědnost za radiové spojení ve stavu nouze, nesmí mít za stavu nouze žádné další povinnosti. Musí to být uvedeno ve shromažďovacím seznamu a pokynech pro stav nouze.

.4 Návody k obsluze (pravidlo 9)

V blízkosti záchranných plavidel a jejich ovládacích prvků pro spouštění na vodu musí být vývěsky nebo značky, které

i) znázorňují účel ovládacích prvků a postup ovládání vybavení a poskytují příslušné pokyny a upozornění;

ii) za stavu nouzového osvětlení se dají snadno vidět;

iii) používají symboly v souladu s rezolucí IMO A.760 (18).

.5 Příručka pro výcvik

Příručka pro výcvik vyhovující požadavkům pravidla III/35 úmluvy SOLAS musí být v každé jídelně a společenské místnosti mužstva nebo v každé kabině pro posádku.

.6 Pokyny pro údržbu (pravidlo 20.3)

Na palubě musí být pokyny pro údržbu palubních záchranných prostředků nebo harmonogram plánované údržby, který zahrnuje údržbu palubních záchranných prostředků a údržba se musí podle nich vykonávat. Pokyny musí být v souladu s požadavky pravidla III/36 úmluvy SOLAS.

4 **Obsazení záchranných plavidel a dozor (pravidlo 10)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Na palubě musí být dostatečný počet osob vyškolených pro shromažďování lidí a pro pomoc nevyškoleným osobám.

.2 Na palubě musí být dostatečný počet členů posádky pro obsluhu záchranných plavidel a spouštěcího zařízení vyžadovaného k tomu, aby všechny osoby na palubě palubu opustily.

.3 K vedení každého záchranného člunu musí být přidělen důstojník nebo vyškolená osoba. K vedení každého záchranného voru nebo třídy těchto člunů však může být přidělen člen posádky se zkušenostmi v ovládání a provozu záchranných vorů. Na každém záchranném člunu a záchranném plavidle s motorovým pohonem musí být pověřená osoba, která je schopna motor ovládat a provést jeho menší seřízení.

.4 Velitel lodi musí zajistit rovnoměrné rozdělení osob uvedených v odstavci .1, .2 a .3 na záchranná plavidla lodě.

5 **Opatření pro shromáždění a nalodění do záchranných plavidel (pravidla 11 + 23 + 25)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Záchranná plavidla, u nichž je předepsáno schválené spouštěcí zařízení, musí být umístěny co nejblíže obytným a obslužným prostorám.

.2 Shromažďovací stanoviště musí být blízko naloďovacích stanovišť, musí být snadno dostupné z obytných a pracovních prostor a musí mít prostornou místnost pro seřazení a instruování cestujících. Na jednu osobu připadá nejméně 0,35 m^2 volného prostoru paluby.

.3 Shromažďovací a naloďovací stanoviště a k nim vedoucí chodby, schody a východy musí být náležitě osvětleny.

Toto osvětlení se musí dát zásobovat z nouzového zdroje elektrické energie předepsaného pravidly II-1/D/3 a II-1/D/4.

Kromě toho a jako součást značení požadovaného podle II-2/B 6.1.7 pro nové lodě tříd B, C a D, musí být cesty ke shromažďovacím stanovištím označeny symbolem shromažďovacího stanoviště určeným pro tento účel v souladu s rezolucí IMO A.760(18). Tento požadavek se také uplatní na stávající lodě třídy B na přepravu více než 36 cestujících.

.4 Do záchranných člunů se musí dát nastoupit buď jen přímo z místa jejich uložení nebo jen z naloďovací paluby.

.5 Do záchranných vorů spouštěných na vodu člunovými jeřáby se musí dát nastoupit z místa bezprostředně sousedícího s místem jejich uložení nebo z místa, na které je záchranný vor před spuštěním na vodu přesunut.

.6 Je-li to nutné, musí být k dispozici prostředky, které záchranná plavidla spouštěná na vodu člunovými jeřáby dostanou těsně k boku lodi a přidrží je podél ní tak, aby se osoby mohly bezpečně nalodit.

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.7 Neumožňuje-li spouštěcí zařízení záchranných plavidel nalodění do nich dřív, než se dostanou na vodu a výška z naloďovacího stanoviště do vody je větší než 4,5 metru nad vodoryskou za nejsnadnějších plavebních podmínek, musí být nainstalován schválený typ systému evakuace z lodě (MES) vyhovující požadavkům oddílu 6.2 Předpisu LSA.

Na lodích vybavených systémem evakuace z lodě musí být zajištěna komunikace mezi naloďovacím stanovištěm a plošinou pro záchranná plavidla.

.8 Na každé straně lodě musí být nejméně jeden naloďovací žebřík vyhovující požadavkům odstavce 6.1.6 Předpisu LSA; správa státu vlajky může zprostit lodě od těchto požadavků, pokud volný bok mezi předpokládaným místem nalodění a vodoryskou při každém sklonu a náklonu nepoškozené lodě a také při předepsaném sklonu a náklonu poškozené lodě není větší než 1,5 metru.

5-1 **Požadavky na osobní lodě typu ro-ro (26)**

LODĚ TYPU RO-RO TŘÍDY B, C A D POSTAVENÉ PŘED 1. LEDNEM 2003:

.1 Osobní lodě typu ro-ro postavené před 1. lednem 2003 musí vyhovět požadavkům odstavců 6.2, 6.3, 6.4, .7, .8 a .9 nejpozději ke dni první pravidelné prohlídky po 1. lednu 2006.

Před tímto dnem se odstavce .2, .3, .4 a .5 použijí pro lodě typu ro-ro postavené před 1. lednem 2003.

Jestliže jsou na těchto lodích záchranná zařízení nebo jejich uspořádání nahrazeny nebo jsou na těchto lodích provedeny opravy, změny nebo úpravy většího charakteru, které zahrnují náhradu stávajících záchranných zařízení nebo jejich úprav nebo přidání nových záchranných zařízení, musí tyto záchranné prostředky nebo jejich uspořádání bez ohledu na výše uvedené vyhovovat příslušným požadavkům odstavců .6, .7, .8 a .9.

.2 Záchranné vory

.1 Záchranné vory osobních lodí typu ro-ro se používají ve spojení se systémy evakuace z lodě vyhovujícími pravidlu III/48.5 SOLAS v platném znění nebo se spouštěcími zařízeními rovnoměrně rozdělenými na každé straně lodě a vyhovujícími pravidlu III/48.6 SOLAS v platném znění.

Musí být zajištěna komunikace mezi naloďovacím stanovištěm a plošinou.

.2 Každý záchranný vor na osobních lodích typu ro-ro musí mít příslušně umístěná zařízení pro uvolnění vyhovující požadavkům pravidla III/23 SOLAS v platném znění.

.3 Každý záchranný vor na osobních lodích typu ro-ro musí být vybaven nástupní rampou vyhovující požadavkům pravidla III/39.4.1 SOLAS v platném znění nebo případně pravidla III/40.4.1 SOLAS v platném znění.

.4 Každý záchranný vor na osobních lodích typu ro-ro musí být buď se samočinným uvedením do správné polohy, nebo oboustranně použitelný záchranný vor s ochranným přístřeškem, který je na hladině moře stabilní a schopný bezpečného provozu nezávisle na tom, na jaké straně pluje. Oboustranně použitelné záchranné vory bez ochranného přístřešku mohou být povoleny, pokud to správa státu vlajky považuje za vhodné s přihlédnutím k chráněným podmínkám plavby, příznivým povětrnostním podmínkám v oblasti plavby a v období provozu a za předpokladu, že tyto záchranné vory plně vyhovují požadavkům přílohy 10 předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidlech.

Loď musí kromě obvyklého počtu záchranných vorů vézt buď automatické záchranné vory se samočinným uvedením do správné polohy, nebo oboustranně použitelné záchranné vory s ochranným přístřeškem, které mají takovou celkovou kapacitu, aby se do nich vešlo nejméně 50 % osob neumístěných do záchranných člunů. Doplňující kapacita záchranných vorů se stanoví jako rozdíl mezi celkovým počtem cestujících na palubě a počtem cestujících umístěných na záchranných člunech. Každý záchranný vor musí schválit státní správa státu vlajky s přihlédnutím na doporučení přijatá IMO v MSC/Circ. 809.

.3 Rychlé záchranné čluny

.1 Nejméně jeden ze záchranných člunů na osobních lodích typu ro-ro musí být rychlý záchranný člun schválený státní správou státu vlajky s přihlédnutím k doporučením přijatým IMO v MSC/Circ. 809.

.2 Každý rychlý záchranný člun se musí používat ve spojení s vhodným spouštěcím zařízením, které schvaluje státní správa státu vlajky. Při schvalování tohoto zařízení musí státní správa státu vlajky vzít v úvahu, že rychlý záchranný člun je určen ke spuštění na vodu a k záchraně i za velmi nepříznivých povětrnostních podmínek a také musí přihlížet k doporučením, která přijala IMO.

.3 Na každém rychlém záchranném člunu musí být nejméně dva vyškolení a pravidelně cvičení členové posádky s přihlédnutím k oddílu A-VI/2, tabulky A-VI/2-2 „Specifikace minimálních požadavků způsobilosti na rychlých záchranných člunech“ Předpisu výcviku, osvědčení o způsobilosti a strážní služby námořníků (STCW) a s přihlédnutím k doporučením, která přijala IMO rezolucí A.771 (18). Výcvik a cvičení musí zahrnovat všechny aspekty záchrany jako je manipulace, manévrování, obsluha těchto plavidel za různých podmínek a jejich narovnání po převrhnutí.

.4 Neumožňuje-li uspořádání nebo rozměr stávající osobní lodě typu ro-ro instalaci rychlého záchranného člunu předepsaného odstavcem .3.1, může být rychlý záchranný člun instalován namísto stávajícího záchranného člunu, který je schválen jako záchranný člun nebo člun k použití ve stavu nouze, pokud vyhovuje všem těmto podmínkám:

.1 instalovaný rychlý záchranný člun je používán ve spojení se spouštěcím zařízením vyhovujícím odstavci .3.2;

.2 kapacita záchranného plavidla ztracená výše uvedenou výměnou se nahradí instalací záchranného voru schopného přepravovat minimálně stejný počet osob jako nahrazené záchranné plavidlo a

.3 tyto záchranné vory se používají ve spojení se stávajícími spouštěcími zařízeními nebo se systémy evakuace z lodě.

.4 Záchranné prostředky

.1 Každá osobní loď typu ro-ro musí být vybavena účinnými prostředky pro rychlé vytažení přeživších osob z vody a jejich přesun ze záchranných prostředků nebo záchranných člunů na loď.

.2 Prostředky přesunu přeživších osob na loď mohou být součástí systému evakuace z lodě nebo systému určeného pro záchranu.

Tyto prostředky musí být schváleny státem vlajky s ohledem na doporučení přijatá IMO v MSC/Circ. 810.

.3 Má-li jako prostředek přesunu přeživších osob na palubu lodě sloužit kluzná dráha systému evakuace z lodě, musí být kluzná dráha vybavena madly nebo žebříky usnadňujícími vyšplhání.

.5 Záchranné vesty

.1 Bez ohledu na požadavky pravidla III/7.2 a III/22.2 SOLAS v platném znění musí být dostatečný počet záchranných vest umístěn v blízkosti shromažďovacího stanoviště, aby se cestující pro ně nemuseli vracet do svých kajut.

.2 Každá záchranná vesta na osobních lodích typu ro-ro musí být opatřena světlem vyhovujícím požadavkům pravidla III/32.2 SOLAS v platném znění.

LODĚ TYPU RO-RO TŘÍDY B, C A D POSTAVENÉ 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI

.6 Záchranné vory

.1 Záchranné vory osobních lodí typu ro-ro se používají ve spojení se systémy evakuace z lodě vyhovujícími oddílu 6.2 předpisu LSA nebo ve spojení se spouštěcími zařízeními rovnoměrně rozdělenými na každé straně lodě a vyhovujícími odstavci 6.1.5 předpisu LSA.

Musí být zajištěna komunikace mezi naloďovacím stanovištěm a plošinou.

.2 Každý záchranný vor na osobních lodích typu ro-ro musí mít příslušně umístěné zařízení pro uvolnění vyhovující požadavkům pravidla III/13.4 SOLAS v platném znění.

.3 Každý záchranný vor na osobních lodích typu ro-ro musí být vybaven nástupní rampou vyhovující požadavkům odstavce 4.2.4.1 nebo případně 4.3.4.1 předpisu LSA.

.4 Každý záchranný vor na osobních lodích typu ro-ro musí být buď se samočinným uvedením do správné polohy, nebo oboustranně použitelný záchranný vor s ochranným přístřeškem, který je na hladině moře stabilní a schopný bezpečného provozu nezávisle na tom, na jaké straně pluje. Oboustranně použitelné záchranné vory bez ochranného přístřešku mohou být povoleny, pokud to správa státu vlajky považuje za vhodné s přihlédnutím k chráněným podmínkám plavby, příznivým povětrnostním podmínkám v oblasti plavby a v období provozu a za předpokladu, že tyto záchranné vory plně vyhovují požadavkům přílohy 10 předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel.

Loď musí kromě obvyklého počtu záchranných vorů vézt buď automatické záchranné vory se samočinným uvedením do správné polohy nebo oboustranně použitelné záchranné vory s ochranným přístřeškem, které mají takovou celkovou kapacitu, aby se do nich vešlo nejméně 50 % osob neumístěných do záchranných člunů. Doplňující kapacita záchranných vorů se stanoví jako rozdíl mezi celkovým počtem cestujících na palubě a počtem cestujících umístěných na záchranných člunech. Každý záchranný vor musí schválit státní správa státu vlajky s přihlédnutím na doporučení přijatá IMO v MSC/Circ. 809.

.7 Rychlé záchranné čluny

.1 Nejméně jeden ze záchranných člunů na osobních lodích typu ro-ro musí být rychlý záchranný člun schválený státní správou státu vlajky s přihlédnutím k doporučením přijatým IMO v MSC/Circ. 809.

.2 Každý rychlý záchranný člun se musí používat ve spojení s vhodným spouštěcím zařízením, které schvaluje státní správa státu vlajky. Při schvalování tohoto zařízení musí státní správa státu vlajky vzít v úvahu, že rychlý záchranný člun je určen ke spuštění na vodu a k záchraně i za velmi nepříznivých povětrnostních podmínek a také musí přihlížet k doporučením, která přijala IMO.

.3 Na každém rychlém záchranném člunu musí být nejméně dva vyškolení a pravidelně cvičení členové posádky s přihlédnutím k oddílu A-VI/2, tabulky A-VI/2-2 „Specifikace minimálních požadavků způsobilosti na rychlých záchranných člunech“ Předpisu výcviku, osvědčení o způsobilosti a strážní služby námořníků (STCW) a s přihlédnutím k doporučením, která přijala Mezinárodní námořní organizace rezolucí A.771 (18). Výcvik a cvičení musí zahrnovat všechny aspekty záchrany jako je manipulace, manévrování, obsluha těchto plavidel za různých podmínek a jejich narovnání po převrhnutí.

.4 Neumožňuje-li uspořádání nebo rozměr stávající osobní lodě typu ro-ro instalaci rychlého záchranného člunu předepsaného odstavcem .3.1, může být rychlý záchranný člun instalován namísto stávajícího záchranného člunu, který je schválen jako záchranný člun nebo člun k použití ve stavu nouze, pokud vyhovuje všem těmto podmínkám:

.1 instalovaný rychlý záchranný člun je používán ve spojení se spouštěcím zařízením vyhovujícím odstavci .3.2,

.2 kapacita záchranného plavidla ztracená výše uvedenou výměnou se nahradí instalací záchranného voru schopného přepravovat minimálně stejný počet osob jako nahrazené záchranné plavidlo a

.3 tyto záchranné vory se používají ve spojení se stávajícími spouštěcími zařízeními nebo se systémy evakuace z lodě.

.8 Záchranné prostředky

.1 Každá osobní loď typu ro-ro musí být vybavena účinnými prostředky pro rychlé vytažení přeživších osob z vody a jejich přesun ze záchranných prostředků nebo záchranných člunů na loď.

.2 Prostředky přesunu přeživších osob na loď mohou být součástí systému evakuace z lodě nebo systému určeného pro záchranu.

Tyto prostředky musí být schváleny státem vlajky s ohledem na doporučení přijatá IMO v MSC/Circ. 810.

.3 Má-li jako prostředek přesunu přeživších osob na palubu lodě sloužit kluzná dráha systému evakuace z lodě, musí být kluzná dráha vybavena madly nebo žebříky usnadňujícími vyšplhání.

.9 Záchranné vesty

.1 Bez ohledu na požadavky pravidla III/7.2 a III/22.2 SOLAS v platném znění musí být dostatečný počet záchranných vest umístěn v blízkosti shromažďovacího stanoviště, aby se cestující pro ně nemuseli vracet do svých kajut.

.2 Každá záchranná vesta na osobních lodích typu ro-ro musí být opatřena světlem vyhovujícím požadavkům odstavce 2.2.3 předpisu LSA.

5-2 **Plochy pro přistání vrtulníků a pro odvoz vrtulníkem (pravidlo 28)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TYPU RO-RO TŘÍD B, C A D:

.1 Stávající osobní loď typu ro-ro musí vyhovovat požadavkům odstavce .2 tohoto pravidla nejpozději ke dni první pravidelné prohlídky po 1. červenci 1998.

.2 Osobní lodě typu ro-ro musí být vybaveny plochou pro odvoz vrtulníkem, kterou schvaluje správa státu vlajky s přihlédnutím k doporučením přijatým Mezinárodní námořní organizací v rezoluci A.229(VII).

.3 Nové osobní lodě typu ro-ro tříd B, C a D o délce nejméně 130 metrů musí být vybaveny prostorem přistávací plochou pro vrtulníky, kterou schvaluje správa státu vlajky s přihlédnutím k doporučením přijatým Mezinárodní námořní organizací.

5-3 **Pomocný systém rozhodování pro velitele lodí (pravidlo 29)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Stávající lodě musí vyhovovat požadavkům tohoto pravidla nejpozději ke dni první pravidelné prohlídky po 1. červenci 1999.

.2 Na všech lodích musí být na velitelském můstku pomocný systém rozhodování pro řízení nouzových stavů.

.3 Systém se musí skládat minimálně z tištěného nouzového plánu nebo plánů. V nouzovém plánu nebo plánech musí být uvedeny všechny předvídatelné situace stavu nouze včetně, ale nejen, těchto hlavních skupin nebezpečí:

.1 požár;

.2 poškození lodě;

.3 znečištění;

.4 nezákonné činy ohrožující bezpečnost lodě a její cestujících a posádky;

.5 osobní nehody a

.6 nehody týkající se nákladu;

.7 pomoc jiným lodím v nouzi.

.4 Postupy pro stav nouze stanovené v nouzovém plánu nebo v nouzových plánech musí poskytovat podporu veliteli lodi při rozhodování o řešení každé situace za stavu nouze.

.5 Nouzový plán nebo nouzové plány musí mít jednotnou strukturu a musí se dát snadno používat. Kde je to účelné, použije se pro výpočet stability lodě v poškozeném stavu její skutečné zatížení.

.6 Správa státu vlajky může kromě tištěného plánu nebo plánů akceptovat také používání počítačového pomocného systému rozhodování na velitelském můstku, který poskytuje všechny informace obsažené v nouzovém plánu nebo plánech, postupech, kontrolních seznamech atd., a je schopen předložit seznam doporučených opatření, která se musí provést za předvídatelného stavu nouze.

6 **Spouštěcí stanoviště (pravidlo 12)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

Spouštěcí stanoviště musejí být v polohách, které zajistí bezpečné spouštění záchranných plavidel se zvláštním zřetelem na vzdálenost od šroubu a příkře převislé části lodního trupu a tak, aby záchranná plavidla mohla být spuštěna dolů na boku lodi. Nacházejí-li se vepředu, musí být umístěna za kolizní přepážkou v chráněné poloze.

7 **Uložení záchranných plavidel (pravidla 13 + 24)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Každé záchranné plavidlo musí být uloženo:

a) tak, aby ani záchranné plavidlo, ani uspořádání jeho uložení nebránilo jinému záchrannému plavidlo v jeho spuštění;

b) co neblíže k hladině vody, jak je to bezpečné a možné; u záchranných plavidel spouštěných člunovými jeřáby nesmí vzdálenost závěsu člunového jeřábu k vodorysce v naloďovací poloze plavidla za nejsnadnějších plavebních podmínek pokud možno překročit 15 metrů; záchranná plavidla spouštěná člunovým jeřábem musí být uložena na místě, na němž se nacházejí nad vodoryskou také tehdy, když je plně naložená loď za nepříznivých podmínek sklonu do 10 % a náklonu 20 % na každé straně u nových lodí, nebo nejméně do 15 % na každé straně u stávajících lodí, nebo v úhlu, při kterém je otevřená paluba ponořena, je-li tento úhel menší;

c) ve stavu trvalé pohotovosti tak, aby ho dva členové posádky mohli připravit pro naložení a spuštění do 5 minut;

d) podle možností co nejdále od šroubu a

e) plně vybavena, jak je to předepsáno příslušnými pravidly úmluvy SOLAS v platném znění kromě doplňujících záchranných vorů definovaných v poznámce 3 k tabulce pravidla III/2, které mohou být zproštěny některých požadavků úmluvy SOLAS na zařízení uvedené v této poznámce.

.2 Záchranné čluny musí být zavěšeny na spouštěcích zařízeních a na osobních lodích o délce nejméně 80 metrů musí být každý záchranný člun uložen tak, aby byl jeho zadní konec ve vzdálenosti minimálně 1,5násobku délky záchranného člunu od šroubu.

.3 Každý záchranný vor musí být uložen:

a) s lanem připoutaným k lodi;

b) se zařízením pro uvolnění vyhovující požadavkům odstavce 4.1.6 Předpisu LSA umožňující jeho volné plavání a je-li nafukovací, aby se nafoukl automaticky, když se loď potápí. Jedno zařízení pro uvolnění lze použít u dvou nebo více záchranných vorů, pokud vyhoví požadavkům odstavce 4.1.6 Předpisu LSA;

c) tak, aby se dal ručně uvolnit ze svého upevňujícího zařízení.

.4 Záchranné vory spouštěné člunovým jeřábem musí být uloženy v dosahu závěsného háku, pokud nejsou k dispozici jiné prostředky pro jeho přesun, které při sklonu do 10 % a náklonu do 20 % na každou stranu u nových lodí a do nejméně 15 % na každou stranu u stávajících lodí, nebo při pohybu lodi nebo výpadku energie, nebudou vyřazeny z činnosti.

.5 Záchranné vory zamýšlené pro spouštění formou shození přes palubu musí být uloženy tak, aby se na volné palubě mohly snadno přesunout z jedné strany na druhou. Není-li takové uložení možné, musí být k dispozici další záchranné vory, aby celková kapacita na každé straně lodě pojala 75 % všech osob nacházejících se na palubě.

.6 Záchranné vory, které patří k systému evakuace z lodě (MES) musí:

a) být uloženy blízko kontejnerů obsahujících součásti systému evakuace z lodě;

b) se dát uvolnit z jejich upevnění na místě uložení tak, aby je bylo možné připoutat a nafouknout podél naloďovací plošiny;

c) se dát spustit jako nezávislé záchranné plavidlo a

d) být vybaveny lanem pro upevnění k naloďovací plošině.

8 **Uložení záchranářských člunů (pravidlo 14)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

Záchranářské čluny musí být uloženy:

.1 ve stavu trvalé pohotovosti ke spuštění maximálně do 5 minut;

.2 v poloze vhodné ke spuštění a zpětnému vytažení;

.3 tak aby záchranářský člun, ani jeho uložení nebránilo činnosti jakéhokoli záchranného plavidla na jiném spouštěcím stanovišti;

.4 v souladu s požadavky pravidla 7, jsou-li také záchranným člunem.

8a **Uložení systémů evakuace z lodě (pravidlo 15)**

NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D A STÁVAJÍCÍCH LODÍ TYPU RO-RO TŘÍD B, C a D:

.1 Bok lodě nesmí mít žádné otvory mezi naloďovacím stanovištěm systému evakuace z lodě a vodoryskou za nejsnadnějších plavebních podmínek a musí být zajištěny prostředky na ochranu systému před jakýmikoliv výčnělky.

.2 Systém evakuace z lodě musí být v takovém místě, aby zajišťoval bezpečné spuštění se zvláštním zřetelem na vzdálenost od šroubu a příkře převislé části lodního trupu a tak, aby záchranná plavidla mohla být spuštěna dolů na boku lodi.

.3 Všechny systémy evakuace z lodě musí být uloženy tak, aby ani její plavba ani plošina, uložení nebo provozní uspořádání nebránily provozu kteréhokoliv jiného záchranného prostředku na kterémkoliv jiném spouštěcím stanovišti.

.4 Je-li to vhodné, musí být loď uspořádána tak, aby systémy evakuace z lodě v uložené poloze byly chráněny před silným vlnobitím.

9 **Zařízení pro spouštění a zpětné vytahování plavidel (pravidlo 16)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Na všech záchranných plavidlech musí být prostředky pro spouštění vyhovující požadavkům oddílu 6.1 Předpisu LSA s výjimkou:

.1 U STÁVAJÍCÍCH LODÍ TŘÍD B, C A D:

a) záchranných plavidel, která jsou naloďována z místa na palubě a jsou méně než 4,5 metru nad vodoryskou za nejsnadnějších plavebních podmínek a která buď

— mají hmotnost maximálně 185 kg; nebo

— jsou uložená tak, aby se mohla spustit přímo z místa uložení za nepříznivých podmínek sklonu do 10 % a náklonu nejméně 15 % na každou stranu u stávajících lodí, nebo

b) záchranných plavidel, která se vezou navíc k záchranným plavidlům pro 110 % celkového počtu osob na palubě; k záchranným plavidlům zajištěným pro používání systému evakuace z lodě (MES) vyhovujícím požadavkům oddílu 6.2 Předpisu LSA a uložených pro spuštění přímo z místa uložení za nepříznivých podmínek sklonu do 10 % a náklonu do 20 % na každou stranu.

.2 U NOVÝCH LODÍ TŘÍD B, C A D:

Je-li volný bok mezi zamýšlenou naloďovací polohou a vodoryskou za nejsnadnějších plavebních podmínek maximálně 4,5 metru, může správa státu vlajky akceptovat systém, u něhož se osoby naloďují na záchranné vory přímo, pokud zařízení pro naloďování do záchranných plavidel funguje za všech podmínek sklonu a náklonu nepoškozené lodě a předepsaného sklonu a náklonu poškozené lodě.

.2 Každý záchranný člun musí být vybaven prostředky, které jsou schopny člun spustit a znovu vytáhnout.

U NOVÝCH LODÍ TŘÍD B, C A D POSTAVENÝCH 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Kromě toho musí být zajištěno vyháknutí záchranného člunu k uvolnění spouštěcího soukolí z důvodů údržby.

.3 Zařízení pro spuštění a vytažení musí být takové, aby jeho operátor na lodi mohl záchranné plavidlo sledovat po celou dobu spouštění a u záchranných člunů též během vytahování.

.4 Pro podobné záchranné plavidlo vezené na palubě lodě se může použít jen jeden typ spouštěcího mechanizmu.

.5 Používají-li se lanové kladkostroje, musí být dostatečně dlouhé, aby záchranné plavidlo dosáhlo vodní hladiny za nejsnadnějších plavebních podmínek a při nepříznivém sklonu do 10 % a náklonu do 20 % na každé straně u nových lodí a nejméně do 15 % na každé straně u stávajících lodí.

.6 Příprava záchranného plavidla a manipulace s ním na každém spouštěcím stanovišti nesmí bránit rychlé přípravě jakéhokoli jiného záchranného plavidla nebo záchranného člunu a manipulaci s ním na každém jiném stanovišti.

.7 Musí být k dispozici prostředky, které zamezí každému natékání vody do záchranného plavidla během opouštění lodě.

.8 Během přípravy a spouštění musí být záchranné plavidlo, jeho spouštěcí prostředky a plocha vody, do níž se má spustit, náležitě osvětleny osvětlením napájeným z nouzového zdroje elektrické energie předepsaného pravidly II-1/D/3 a II-1/D/4.

10 **Zařízení pro naloďování, spouštění a zpětné vytahování záchranářských člunů (pravidlo 17)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Zařízení pro naloďování do záchranářských člunů a jejich spouštění musí být takové, aby záchranářské čluny byly naloděny a spuštěny za co možná nejkratší dobu.

.2 Musí být umožněno, aby se do záchranářského člunu přímo v místě jeho uložení nalodil počet osob určený k jeho obsazení a aby se záchranářský člun dal přímo z tohoto místa spustit na vodu.

.3 Je-li záchranářský člun zařazen do kapacity záchranných plavidel a na ostatní záchranné vory se naloďují z naloďovací paluby, musí se dát na záchranářský člun kromě výše uvedeného odstavce .2 nalodit také z naloďovací paluby.

.4 Spouštěcí zařízení musí vyhovovat požadavkům výše uvedeného pravidla 9. Na všechny záchranářské čluny se však musí dát nalodit, případně s použitím záchranných lan, při plavbě lodě vpřed o rychlosti do pěti uzlů v klidné vodě.

.5 Záchranářský člun musí být v klidné vodě při plném obsazení a s plným vybavením vytažen zpět nejpozději do pěti minut. Je-li záchranářský člun zařazen do kapacity záchranných plavidel, musí být jeho zpětné vytažení možné, když je naložen vybavením záchranného plavidla a schváleným obsazením záchranného člunu o nejméně šesti osobách.

.6 U NOVÝCH LODÍ TŘÍD B, C A D POSTAVENÝCH 1. LEDNA 2003 NEBO POZDĚJI:

Zařízení pro naloďování a zpětné vytahování musí umožňovat bezpečné a účinné zacházení s navíjecím mechanismem. V nepříznivých povětrnostních podmínkách je nutno omezit nebezpečí při spouštění těžkých hmotností zajišťovacím lanem.

11 **Pokyny pro stav nouze (pravidlo 19)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

Cestujícím se musí poskytnout instruktáž o bezpečnosti bezprostředně před odplutím nebo po něm; instruktáž musí zahrnovat minimálně pokyny vyžadované pravidlem III/3.3; musí se uskutečnit ve formě oznámení v jednom nebo více jazycích, kterým mohou cestující rozumět. Oznámení se musí uskutečnit hlášením v místním rozhlase nebo jinými vhodnými prostředky, u nichž je pravděpodobné, že je uslyší přinejmenším ti cestující, kteří ho v průběhu cesty dosud neslyšeli.

12 **Pracovní pohotovost, údržba a prohlídky (pravidlo 20)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Všechny záchranné prostředky musí být připravené a schopné okamžitého použití než loď opustí přístav a po celou dobu plavby.

.2 Údržba a prohlídky záchranných prostředků se musí provádět v souladu s požadavky pravidla III/20 úmluvy SOLAS v platném znění.

13 **Výcvik a cvičení v opuštění lodě (pravidlo 19 a pravidlo 30)**

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

.1 Každý člen posádky, který plní v případě nouze určené úkoly, musí být s těmito úkoly seznámen před vyplutím lodě.

.2 Cvičení v opuštění lodě a požární cvičení se musí konat každý týden.

Každý člen posádky se musí každý měsíc zúčastnit nejméně jednoho cvičení v opuštění lodě a jednoho požárního cvičení. Cvičení posádky se musí konat před odplutím lodě, pokud se více než 25 % posádky nezúčastnilo na cvičeních v opuštění lodě a požárního cvičení na palubě dané lodě v předchozích měsících. Jestliže je loď uváděna do provozu poprvé, po změnách výraznějšího charakteru nebo výměně posádky, se uvedená cvičení musí uskutečnit před vyplutím.

.3 Každé cvičení na opuštění lodě musí zahrnovat opatření vyžadovaná pravidlem III/19.3.3.1 úmluvy SOLAS v platném znění.

.4 Záchranné čluny a záchranářské čluny musí být spouštěny při následujících cvičeních v souladu s pravidly III/19.3.3.2, 3.3.3, 3.3.6 a 3.3.7 úmluvy SOLAS v platném znění.

Správa státu vlajky může povolit lodím, že nemusejí spouštět záchranné čluny na jedné straně, jestliže jejich způsob vyvazování v přístavu a jejich provozní řád neumožňují spouštění záchranných plavidel na této straně. Všechna tato záchranná plavidla však musí být přinejmenším jednou za tři měsíce spuštěna a jednou za rok uvedena do provozu.

.5 Je-li loď vybavena systémy opuštění lodě, musí cvičení obsahovat zákroky podle pravidla III/19.3.3.8 úmluvy SOLAS v platném znění.

.6 Při všech cvičeních na opuštění lodě se musí kontrolovat nouzové osvětlení pro shromažďování a opouštění lodě.

.7 Požární cvičení se musí provádět v souladu s pravidlem III/19.3.4 úmluvy SOLAS v platném znění.

.8 Výcvik a instruktáž musí být poskytnuty členům posádky v souladu s pravidlem III/19.4 úmluvy SOLAS v platném znění.

PŘÍLOHA II

FORMULÁŘ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI OSOBNÍ LODĚ

OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI OSOBNÍ LODĚ

(úřední razítko) (stát)

vydané podle

.....

(název pravidla státu vlajky)

a potvrzující soulad níže uvedené lodě se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě

Jménem vlády

.....

(plný úřední název státu vlajky)

vydal

.....

(úplné úřední označení příslušného uznaného subjektu podle směrnice (Rady 94/57/ES))

Jméno lodě	Rozlišovací čísla nebo písmena	Rejstříkový přístav	Počet cestujících

Číslo IMO ([1]): .....

Délka: .....

Datum, kdy byl položen kýl nebo kdy byla loď v podobném stádiu stavby: .....

Datum počáteční prohlídky: .....

Třída lodě podle námořní oblasti, v níž je loď oprávněna plout: A / B / C / D ([2])

s následujícími omezeními nebo doplňujícími požadavky ([3]): .....

.....

([1]) Identifikační číslo IMO v souladu s rezolucí A.600 (15), pokud existuje.
([2]) Nehodící se škrtněte.
([3]) Uveďte všechna omezení týkající se trasy, oblasti použití nebo omezené doby použití nebo jakékoli doplňující požadavky kvůli zvláštním místním poměrům.

(Rub osvědčení)

Počáteční prohlídka

Potvrzuje se, že

1. na lodi byla provedena prohlídka v souladu s článkem 12 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES,

2. prohlídka ukázala, že loď plně vyhovuje požadavkům směrnice 2009/45/ES, a

3. loď je v souladu s čl. 9 odst. 3 směrnice 2009/45/ES osvobozena od následujících požadavků směrnice:

.....

.....

.....

Loď se osvobozuje za těchto podmínek:

.....

.....

.....

4. určují se tyto dělicí nákladové značky:

Určené dělicí nákladové značky, které jsou označeny na lodním boku na ose symetrie lodi (pravidlo II-/B/11)	Volný bok (v mm)	Poznámky týkající se alternativních provozních podmínek:
C.1 ([1])		
C.2		
C.3		

Toto osvědčení v souladu s článkem 12 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES platí do ..... (datum příští pravidelné prohlídky).

Vydáno v ..... dne .....
(místo vydání osvědčení) (datum vydání)

.....
(podpis pracovníka, který vydává osvědčení)
a/nebo
(razítko vydávajícího orgánu)

Při podpisu se připojuje tento odstavec:

Podepsaný prohlašuje, že je uvedeným státem vlajky řádně zmocněn k vydání tohoto osvědčení o bezpečnosti osobní lodě.

.....
(Podpis)

([1]) Arabská čísla za písmenem „C“ v označení dělicích nákladových značek mohou být nahrazena římskými čísly nebo písmeny, bude-li to správa státu vlajky považovat za nutné pro rozlišení od mezinárodních označení dělících nákladových značek.

(Další strana osvědčení)

Pravidelné prohlídky

Potvrzuje se, že byla provedena pravidelná prohlídka předepsaná článkem 12 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES, která prokázala, že loď vyhovuje všem odpovídajícím požadavkům směrnice 2009/45/ES.

Místo ..... Datum .....

.....

(podpis a/nebo razítko vydávajícího orgánu)

Místo ..... Datum .....

.....

(podpis a/nebo razítko vydávajícího orgánu)

Místo ..... Datum .....

.....

(podpis a/nebo razítko vydávajícího orgánu)

Místo ..... Datum .....

.....

(podpis a/nebo razítko vydávajícího orgánu)

Místo ..... Datum .....

.....

(podpis a/nebo razítko vydávajícího orgánu)

PŘÍLOHA III

OBECNÉ ZÁSADY BEZPEČNOSTNÍCH POŽADAVKŮ NA OSOBNÍ LODĚ A VYSOKORYCHLOSTNÍ PLAVIDLA PRO PŘEPRAVU OSOB S OHLEDEM NA OSOBY SE SNÍŽENOU POHYBLIVOSTÍ

(podle článku 8)

Při uplatňování obecných zásad této přílohy se členské státy řídí oběžníkem MSC/735 IMO ze dne 24. června 1996 nazvaným „Doporučení ohledně návrhu a provozu osobních lodí se zřetelem k potřebám starších a zdravotně postižených osob“.

1. PŘÍSTUP NA LOĎ

Lodě by měly být postavené a vybavené tak, aby osoby se sníženou pohyblivostí mohly snadno a bezpečně nastoupit a vystoupit a aby jim byl zajištěn přístup na jednotlivé paluby buď bez pomoci nebo prostřednictvím ramp, zdvihacích zařízení nebo výtahů. Pokyny pro tento přístup by měly být vyvěšeny na ostatních přístupových cestách na loď a na dalších místech po celé lodi.

2. ZNAČKY

Značky umístěné na lodi k nápomoci cestujícím by měly být pro osoby se sníženou pohyblivostí (včetně osob se smyslovým postižením) přístupné a snadno čitelné a umístěné na klíčových místech.

3. PROSTŘEDKY SDĚLOVÁNÍ ZPRÁV

Provozovatel by měl mít na palubě plavidla prostředky, kterými osobám s různými formami snížené pohyblivosti vizuálně a slovně sděluje oznámení týkající se například zpoždění, změn v jízdním řádu a služeb na lodi.

4. POPLACH

Poplachový systém a poplachová tlačítka musí být navržena tak, aby k nim měli přístup a aby jimi byli varováni všichni cestující se sníženou pohyblivostí včetně osob se smyslovým postižením a osob se sníženými poznávacími schopnostmi.

5. DODATEČNÉ POŽADAVKY ZAJIŠŤUJÍCÍ POHYBLIVOST UVNITŘ LODI

Zábradlí, chodby a průchody, vchody a dveře musí být přizpůsobeny pohybu osob v invalidních vozících. Výtahy, paluby pro vozidla, salónky pro cestující, ubytovací prostory a umývárny musí být navrženy tak, aby byly přijatelným a přiměřeným způsobem přístupné osobám se sníženou pohyblivostí.

PŘÍLOHA IV

ČÁST A

Zrušená směrnice a seznam jejích následných změn

(uvedené v článku 17)

Směrnice Rady 98/18/ES (Úř. věst. L 144, 15.5.1998, s. 1)	
Směrnice Komise 2002/25/ES (Úř. věst. L 98, 15.4.2002, s. 1)	
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/84/ES (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53)	pouze článek 7
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/24/ES (Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 18)	
Směrnice Komise 2003/75/ES (Úř. věst. L 190, 30.7.2003, s. 6)	

ČÁST B

Lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu a použitelnost

(uvedené v článku 17)

Směrnice	Lhůta pro provedení	Datum použitelnosti
98/18/ES	1. červenec 1998	
2002/25/ES	15. říjen 2002	1. leden 2003, pokud není v příloze směrnice uvedeno jinak.
2002/84/ES	23. listopad 2003	
2003/24/ES	16. listopad 2004	
2003/75/ES	31. ledna 2004	

PŘÍLOHA V

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 98/18/ES	Tato směrnice
Článek 1	Článek 1
Čl. 2 návětí	Čl. 2 návětí
Čl. 2 písm. a)	Čl. 2 písm. a)
Čl. 2 písm. b)	Čl. 2 písm. b)
Čl. 2 písm. c)	Čl. 2 písm. c)
Čl. 2 písm. d)	Čl. 2 písm. d)
Čl. 2 písm. e)	Čl. 2 písm. e)
Čl. 2 písm. ea)	Čl. 2 písm. f)
Čl. 2 písm. f) návětí	Čl. 2 písm. g) návětí
Čl. 2 písm. f) první odrážka	Čl. 2 písm. g) bod i)
Čl. 2 písm. f) druhá odrážka	Čl. 2 písm. g) bod ii)
Čl. 2 písm. g)	Čl. 2 písm. h)
Čl. 2 písm. h)	Čl. 2 písm. i)
Čl. 2 písm. ha)	Čl. 2 písm. j)
Čl. 2 písm. i)	Čl. 2 písm. k)
Čl. 2 písm. j)	Čl. 2 písm. l)
Čl. 2 písm. k)	Čl. 2 písm. m)
Čl. 2 písm. l)	Čl. 2 písm. n)
Čl. 2 písm. m)	Čl. 2 písm. o)
Čl. 2 písm. n)	Čl. 2 písm. p)
Čl. 2 písm. o)	Čl. 2 písm. q)
Čl. 2 písm. p)	Čl. 2 písm. r)
Čl. 2 písm. q)	Čl. 2 písm. s)
Čl. 2 písm. r)	Čl. 2 písm. t)
Čl. 2 písm. s)	Čl. 2 písm. u)
Čl. 2 písm. t)	Čl. 2 písm. v)
Čl. 2 písm. u)	Čl. 2 písm. w)
Čl. 2 písm. v)	Čl. 2 písm. x)

Směrnice 98/18/ES	Tato směrnice
Čl. 2 písm. w)	Čl. 2 písm. y)
Čl. 3 písm. 1)	Čl. 3 odst. 1
Čl. 3 odst. 2 návětí	Čl. 3 odst. 2 návětí
Čl. 3 odst. 2 písm. a) návětí	Čl. 3 odst. 2 písm. a) návětí
Čl. 3 odst. 2 písm. a) první až sedmá odrážka	Čl. 3 odst. 2 písm. a) body i) až vii)
Čl. 3 odst. 2 písm. b) návětí	Čl. 3 odst. 2 písm. b) návětí
Čl. 3 odst. 2 písm. b) první až třetí odrážka	Čl. 3 odst. 2 písm. b) body i) až iii)
Články 4 až 6	Články 4 až 6
Článek 6a	Článek 7
Článek 6b	Článek 8
Čl. 7 odst. 1 až 3	Čl. 9 odst. 1 až 3
Čl. 7 odst. 4 návětí	Čl. 9 odst. 4 první pododstavec
Čl. 7 odst. 4 písm. a)	Čl. 9 odst. 4 druhý pododstavec
Čl. 7 odst. 4 písm. b)	Čl. 9 odst. 4 třetí pododstavec
Čl. 7 odst. 4 písm. c)	Čl. 9 odst. 4 čtvrtý pododstavec
Čl. 7 odst. 4 písm. d)	Čl. 9 odst. 4 pátý pododstavec
Čl. 7 odst. 4 písm. e)	Čl. 9 odst. 4 šestý pododstavec
Čl. 7 odst. 5	Čl. 9 odst. 5
Čl. 8 první odstavec návětí	Čl. 10 odst. 1 návětí
Čl. 8 první odstavec písm. a) bod i)	Čl. 10 odst. 1 písm. a)
Čl. 8 první odstavec písm. a) bod ii)	Čl. 10 odst. 1 písm. b)
Čl. 8, první odstavec písm. a) bod iii)	Čl. 10 odst. 1 písm. c)
Čl. 8 první odstavec písm. a) bod iv)	Čl. 10 odst. 1 písm. d)
Čl. 8 první odstavec závěrečná slova	Čl. 10 odst. 1 návětí
Čl. 8 první odstavec písm. b) návětí	Čl. 10 odst. 2 návětí
Čl. 8 první odstavec písm. b) bod i)	Čl. 10 odst. 2 písm. a)
Čl. 8 první odstavec písm. b) bod ii)	Čl. 10 odst. 2 písm. b)
—	Čl. 10 odst. 3
Čl. 8 druhý odstavec	Čl. 10 odst. 4
Čl. 9 odst. 1 a 2	Čl. 11 odst. 1 a 2
—	Čl. 11 odst. 3

Směrnice 98/18/ES	Tato směrnice
Čl. 9 odst. 3	—
Článek 10	Článek 12
Článek 11	Článek 13
Čl. 12 návětí a čl. 12 odst. 1 návětí	Čl. 14 odst. 1 návětí
Čl. 12 odst. 1 písm. a) a b)	Čl. 14 odst. 1 písm. a) a b)
Čl. 12 odst. 2 první věta	Čl. 14 odst. 2 první pododstavec
Čl. 12 odst. 2 druhá věta	Čl. 14 odst. 2 druhý pododstavec
Článek 13	Článek 15
Čl. 14 odst. 1 a 2	—
Čl. 14 odst. 3	Článek 16
—	Článek 17
Článek 15	Článek 18
Článek 16	Článek 19
Příloha I	Příloha I
Příloha II	Příloha II
Příloha III	Příloha III
—	Příloha IV
—	Příloha V