

SMĚRNICE

SMĚRNICE KOMISE (EU) 2016/844

ze dne 27. května 2016,

kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě ⁽¹⁾, a zejména na čl. 10 odst. 2 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Některé mezinárodní úmluvy vymezené v čl. 2 písm. a) směrnice 2009/45/ES byly pozměněny.
- (2) V souladu s čl. 10 odst. 2 směrnice 2009/45/ES mohou být přílohy uvedené směrnice změněny tak, aby zahrnuly změny provedené v mezinárodních úmluvách.
- (3) Směrnice 2009/45/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (4) Opatření stanovená touto směrnicí jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí („COSS“) zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ⁽²⁾,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Příloha I směrnice 2009/45/ES se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. července 2017. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

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

⁽¹⁾ Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ 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) a kterým se mění nařízení o námořní bezpečnosti a zabránění znečištění z lodí (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1).

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 27. května 2016.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

Příloha I směrnice 2009/45/ES se mění takto:

1) v kapitole II-1:

a) se doplňuje pravidlo II-1/A-1/4, které zní:

„4 Ochrana proti hluku

LODĚ TŘÍD B, C a D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2018 NEBO POZDĚJI

.1 Lodě o hrubé prostornosti 1 600 tun a více musí být konstruovány tak, aby byl omezen hluk na palubě a aby byla zajištěna ochrana pracovníků před hlukem v souladu s předpisy organizace IMO o úrovni hluku na palubách lodí, přijatými Výborem pro námořní bezpečnost rezolucí MSC.337(91), v platném znění schváleném organizací IMO.“;

b) pravidlo II-1/C/6.2.2.2 se nahrazuje tímto:

„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. V případě, že je nepraktické prokázat splnění tohoto požadavku v rámci námořních zkoušek lodí s nejnižším provozním ponorem a plující dopředu rychlostí odpovídající maximálnímu počtu trvalých otáček hlavního motoru a maximálnímu výrobnímu stoupání šroubu, mohou lodí, bez ohledu na datum výstavby, prokázat splnění tohoto požadavku jedním z následujících způsobů:

.1 v průběhu námořních zkoušek loď pluje na rovný kýl se zcela ponořeným kormidlem, rychlostí odpovídající maximálnímu počtu trvalých otáček hlavního motoru a maximálnímu výrobnímu stoupání šroubu; nebo

.2 nelze-li v průběhu námořních zkoušek dosáhnout plného ponoření kormidla, použije se pro výpočet příslušné dopředné rychlosti plocha části listu kormidla, která je při zatížení navrženém pro účely námořní zkoušky ponořená. Vypočtená dopředná rychlost musí na hlavní kormidelní zařízení působit minimálně takovou silou a točivým momentem, které by na něj působily v případě, že by zkouška probíhala při nejnižším provozním ponoru a dopředné rychlosti odpovídající maximálnímu počtu trvalých otáček hlavního motoru a maximálnímu výrobnímu stoupání šroubu; nebo

.3 spolehlivě se určí síla a točivý moment, které na kormidlo působí při zatížení stanoveném pro účely námořní zkoušky, a na jejich základě se vypočte síla a točivý moment, které by na kormidlo působily při plném zatížení. Rychlost lodí musí odpovídat maximálnímu počtu trvalých otáček hlavního motoru a maximálnímu výrobnímu stoupání šroubu;“

c) pravidlo II-1/C/6.3.2 se nahrazuje tímto:

„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. V případě, že je nepraktické prokázat splnění tohoto požadavku v rámci námořních zkoušek lodí s nejnižším provozním ponorem a plující dopředu rychlostí odpovídající polovině maximálního počtu trvalých otáček hlavního motoru a maximálního výrobního stoupání šroubu nebo rychlostí 7 uzlů, podle toho, která je vyšší, mohou lodí, bez ohledu na datum výstavby, prokázat splnění tohoto požadavku jedním z následujících způsobů:

.1 v průběhu námořních zkoušek loď pluje na rovný kýl se zcela ponořeným kormidlem, rychlostí odpovídající polovině maximálního počtu trvalých otáček hlavního motoru a maximálního výrobního stoupání šroubu nebo rychlostí 7 uzlů, podle toho, která je vyšší; nebo

- .2 nelze-li v průběhu námořních zkoušek dosáhnout plného ponoření kormidla, použije se pro výpočet příslušné dopředné rychlosti plocha části listu kormidla, která je při zatížení navrženém pro účely námořní zkoušky ponořená. Vypočtená dopředná rychlost musí na vedlejší kormidelní zařízení působit minimálně takovou silou a točivým momentem, které by na něj působily v případě, že by zkouška probíhala při nejnižším provozním ponoru a dopředné rychlosti odpovídající polovině maximálního počtu trvalých otáček hlavního motoru a maximálního výrobního stoupání šroubu nebo rychlosti 7 uzlů, podle toho, která je vyšší; nebo
- .3 spolehlivě se určí síla a točivý moment, které na kormidlo působí při zatížení stanoveném pro účely námořní zkoušky, a na jejich základě se vypočte síla a točivý moment, které by na kormidlo působily při plném zatížení;“;

d) podnadpis pravidla II-1/C/15 se nahrazuje tímto:

„NOVÉ LODĚ TŘÍD B, C A D, NA KTERÉ SE NEVZTAHUJE PRAVIDLO II-1/A-1/4“;

2) v kapitole II-2:

a) doplňují se pravidla II-2/A/2.28 a II-2/A/2.29, která znějí:

„28 Požárním hradítkem se pro účely provádění pravidla II-2/B/9a rozumí zařízení instalované ve ventilačním kanále, které za běžných podmínek zůstává otevřené, čímž umožňuje proudění vzduchu ventilačním kanálem, a které se v případě požáru uzavře, čímž zamezí proudění vzduchu ventilačním kanálem, a tím i šíření ohně. K výše uvedené definici se vztahují následující pojmy:

- .1 automatické požární hradítko je požární hradítko, které se uzavírá nezávisle, v reakci na vystavení produktům hoření;
- .2 manuální požární hradítko je požární hradítko, které otevírá a uzavírá posádka pomocí madla umístěného přímo na hradítku, a
- .3 dálkově ovládané požární hradítko je požární hradítko, které uzavírá posádka pomocí ovladače umístěného na místě vzdáleném od ovládaného hradítka.

.29 Tlumičem kouře se pro účely provádění pravidla II-2/B/9a rozumí zařízení instalované ve ventilačním kanále, které za běžných podmínek zůstává otevřené, čímž umožňuje proudění vzduchu ventilačním kanálem, a které se v případě požáru uzavře, čímž zamezí proudění vzduchu ventilačním kanálem, a tím i šíření kouře a horkých plynů. Tlumič kouře není určen k posílení odolnosti požárních mezistěn, jimiž ventilační kanál prochází. K výše uvedené definici se vztahují následující pojmy:

- .1 automatický tlumič kouře je tlumič kouře, který se uzavírá nezávisle, v reakci na vystavení kouři nebo horkým plynům;
- .2 manuální tlumič kouře je tlumič kouře, který otevírá a uzavírá posádka pomocí madla umístěného přímo na tlumiči kouře, a
- .3 dálkově ovládaný tlumič kouře je tlumič kouře, který uzavírá posádka pomocí ovladače umístěného na místě vzdáleném od ovládaného tlumiče kouře.“;

b) pravidlo II-2/A/6.8.2.1 se nahrazuje tímto:

„1 požárem ohrožené části spalovacích motorů používaných k hlavnímu pohonu lodě a výrobě elektřiny, a v případě lodí postavených dne 1. ledna 2018 nebo později, požárem ohrožené části všech spalovacích motorů,“;

c) návětí pravidla II-2/A/11.1 se nahrazuje tímto:

„1 U lodí postavených před 1. červencem 2019 výstroj hasičů musí sestávat z:“;

a) doplňuje se pravidlo II-2/A/11.1.1.3 a vkládá se pravidlo II-2/A/11.1a, která znějí:

„1.3 Dýchačí přístroj se stlačeným vzduchem ve výstroji hasiče musí ode dne 1. července 2019 vyhovovat požadavkům odstavce 2.1.2.2 kapitoly 3 Předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti.

..1a U lodí postavených dne 1. července 2019 nebo později musí výstroj hasičů vyhovovat požadavkům Předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti;“;

e) vkládá se pravidlo II-2/A/11.4a, které zní:

„4a Komunikace mezi hasiči:

Lodě, u kterých se vyžaduje, aby měly na palubě alespoň jednu výstroj hasiče, a které byly postaveny dne 1. ledna 2018 nebo později, musí mít na palubě nejméně dva obousměrné přenosné radiotelefony pro každou jednotku hasičů, určené pro zajištění komunikace mezi hasiči. U lodí poháněných zkvapalněným zemním plynem a osobních lodí typu ro-ro, které mají uzavřené prostory typu ro-ro nebo prostory zvláštní kategorie, musí tyto obousměrné přenosné radiotelefonní přístroje být odolné proti výbuchu nebo jiskrově bezpečné. Lodě postavené před 1. lednem 2018 musí vyhovovat požadavkům tohoto pravidla nejpozději ke dni první prohlídky po 1. červenci 2019.“;

f) doplňuje se pravidlo II-2/A/15.2.6, které zní:

„6 U lodí, které podléhají pravidlu II-2/A/11, musí být tlakové lahve dýchacích přístrojů použitých v průběhu cvičení před vyplutím doplněny nebo vyměněny.“;

g) pravidlo II-2/B/5.1 se nahrazuje tímto:

„1 Minimální protipožární odolnost přepážek a palub musí být taková, jak je předepsaná v tabulce 5.1 nebo 5.1a, příp. 5.2 nebo 5.2a, 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.“;

h) v pravidle II-2/B/5.4 se za tabulku 5.1 vkládá tabulka 5.1a, která zní:

„Následující tabulka se použije na VŠECHNY LODĚ TRÍD B, C a D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2018 NEBO POZDĚJI:

Tabulka 5.1a

Protipožární odolnost přepážek oddělujících přilehlé prostory

Prostory		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Řídící stanice	(1)	A-0 ^e	A-0	60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60	
Chodby	(2)		C ^e	B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-15	A-60	A-15	A-0 ^d	*	A-30
Obytné prostory	(3)			C ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15	A-0 ^d	*	A-30 A-0 ^d
Schodiště	(4)				A-0 ^e B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15	A-0 ^d	*	A-30
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

Prostory		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
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 a prostory typu ro-ro	(11)											A-30 ^c

i) v pravidle II-2/B/5.4 se za tabulku 5.2 vkládá tabulka 5.2a, která zní:

„Následující tabulka se použije na VŠECHNY LODĚ TŘÍD B, C a D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2018 NEBO POZDĚJI:

Tabulka 5.2a

Protipožární odolnost palub oddělujících přilehlé prostory

Prostory pod↓	Prostory → nad	(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-60
Chodby	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
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-30
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	(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-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Volné paluby	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Prostory zvláštní kategorie a prostory typu ro-ro	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0 ^d	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Poznámky k tabulkám 5.1, 5.1a, 5.2 a 5.2a

- (a) Pro vysvětlení, která hodnota platí, viz pravidla II-2/B/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 odstavce 2.3 a 2.4 tohoto pravidla.
- (e) Pro účely pravidla 2.1.2 platí namísto typu „B-0“ a „C“ uvedených v tabulce 5.1 a 5.1a 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 uvedena hvězdička, se vyžaduje, aby mezistěna byla vyrobena 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 řídicími stanicemi (nouzové generátory) a otevřené paluby musí mít otvory pro přívod vzduchu bez možnosti uzavření, pokud není nainstalován stálý protipožární systém. Pro účely pravidla II-2/B/2.1.2 tam, kde se v tabulkách 5.2 a 5.2a objevuje hvězdička, platí namísto kategorie 8 a 10 typ „A-0“.
- j) doplňuje se pravidlo II-2/B/6.3.4, které zní:

„LODĚ TŘÍD B, C a D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2018 NEBO POZDĚJI

3.4 Z každého prostoru strojovny musí být dvě únikové cesty. Alespoň jedna z těchto únikových cest musí poskytovat trvalou ochranu proti požáru až po bezpečné místo mimo prostor strojovny.“;

- k) nadpis pravidla II-2/B/9 se nahrazuje tímto:

„9 Ventilační systémy lodí postavených před 1. lednem 2018 (pravidlo 32)“;

- l) vkládá se pravidlo II-2/B/9a, které zní:

„9a Ventilační systémy lodí

LODĚ TŘÍD B, C a D postavené dne 1. ledna 2018 nebo později

1. Obecné informace

1.1 Ventilační kanály, včetně jednostěnných a dvoustěnných kanálů, musí být vyrobeny z ocele nebo rovnocenného materiálu, s výjimkou flexibilních dmychadel, která se používají pro napojení ventilátorů na kanál v klimatizačních místnostech, o maximální délce 600 mm. Není-li v odstavci 1.6 výslovně stanoveno jinak, musí být všechny ostatní konstrukční materiály kanálů rovněž nehořlavé, a to včetně izolace. Krátké kanály, jejichž délka nepřesahuje 2 m a jejichž světlý průřez (pojem světlý průřez označuje plochu vypočtenou z vnitřních rozměrů samotného kanálu, a nikoliv jeho izolace; to platí i pro předizolované kanály) nepřesahuje 0,02 m², nemusí být vyrobeny z ocele nebo rovnocenného materiálu, pokud vyhoví těmto podmínkám:

1.1 kanály musí být vyrobeny z nehořlavého materiálu, který může být zevnitř i zvenku pokryt membránami s nízkým šířením plamene a který má v každém případě tepelnou hodnotu

nepřekračující 45 MJ/m² plochy v použité tloušťce. Tepelná hodnota se vypočítá v souladu s doporučeními zveřejněnými Mezinárodní organizací pro normalizaci, zejména publikací ISO 1716:2002, „Zkoušení reakce stavebních výrobků na oheň – Stanovení spalného tepla“;

- .2 kanály jsou použity pouze na konci ventilačního zařízení a
- .3 kanály, měřeno po jejich délce, nesmějí ležet blíž než 600 mm od otvoru v mezistěně tříd „A“ nebo „B“ včetně souvislých stropů třídy „B“.

.2 Následující úpravy se musí zkoušet v souladu s Předpisem o postupech zkoušek hořlavosti:

- .1 požárních hradítek, včetně příslušných provozních prostředků; zkouška není požadována v případě hradítek umístěných na spodním konci kanálu pro odsávání z kuchyňských sporáků, které musí být vyrobeny z ocele a musí být schopné přerušit v kanále tah, a
- .2 průchodů kanálů mezistěnami třídy „A“; zkouška není požadována v případě, že ocelové manžety jsou napojené přímo na ventilační kanály pomocí přínýtovaných nebo přišroubovaných přírub nebo jsou přivařené.
- .3 Požární hradítka musí být snadno přístupná. Jsou-li 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 případných dálkových řídicích stanovištích.
- .4 Ventilační kanály musí být opatřeny otvory pro kontrolu a čištění. Tyto kontrolní otvory musí být umístěny v blízkosti požárních hradítek.
- .5 Hlavní vstupní a výstupní otvory ventilačních systémů musí být možné uzavřít z vnějšku větraného prostoru. Uzávěry musí být snadno přístupné, musí být zřetelným a trvalým způsobem označeny a musí na nich být vyznačeny polohy, kdy jsou otevřené a uzavřené.
- .6 Ve vzdálenosti menší než 600 mm od otvorů v mezistěnách tříd „A“ a „B“ a v kanálech třídy „A“ není dovoleno používat hořlavé těsnění přírubových ventilačních kanálů.
- .7 Nestanoví-li pravidlo II-2/B/7.7 jinak, není dovoleno mezi dva uzavřené prostory umísťovat ventilační otvory nebo vzduchové vyrovnávací kanály.

.2 Uspořádání kanálů

- .1 Ventilační systémy prostor strojovny kategorie A, prostor pro vozidla, prostor typu ro-ro, kuchyní, prostor zvláštní kategorie a nákladových prostor musí být odděleny jeden od druhého a od ventilačních systémů obsluhujících ostatní prostory. Ventilační systémy kuchyní na osobních lodích přepravujících maximálně 36 cestujících nemusí být zcela odděleny od ostatních ventilačních systémů, ale mohou být obsluhovány oddělenými kanály z ventilační jednotky obsluhující další prostory. V takovém případě musí být na ventilačním kanále kuchyně v blízkosti ventilační jednotky instalováno automatické požární hradítko.
- .2 Kanály pro větrání prostor strojovny kategorie A, kuchyní, prostor pro vozidla, prostor typu ro-ro nebo prostor zvláštní kategorie nesmějí procházet obytnými a obslužnými prostory ani řídicími stanicemi, ledaže vyhovují podmínkám stanoveným v odstavci .2.4.
- .3 Kanály pro větrání obytných a obslužných prostor nebo řídicích stanic nesmějí procházet prostory strojovny kategorie A, prostory kuchyně, prostory pro vozidla, prostory typu ro-ro ani prostory zvláštní kategorie, ledaže vyhovují podmínkám stanoveným v odstavci .2.4.
- .4 Kanály podle odstavců .2.2 a 2.3 musí být buď:
 - .1.1 vyrobeny z ocele o tloušťce nejméně 3 mm v případě kanálů o světlém průřezu do 0,075 m², nejméně 4 mm v případě kanálů o světlém průřezu od 0,075 m² do 0,45 m² a nejméně 5 mm v případě kanálů o světlém průřezu přesahujícím 0,45 m²;

- .1.2 vhodným způsobem zajištěny a vyztuženy;
- .1.3 vybaveny automatickými požárními hradítky v blízkosti ohraničení, kterými procházejí, a
- .1.4 odizolovány na úroveň „A-60“ od prostor, které obsluhují, až k místu minimálně pět metrů za každým požárním hradítkem;

anebo

- .2.1 zhotoveny z ocele v souladu s odstavci .2.4.1.1 a.2.4.1.2 a
 - .2.2 v prostorách, kterými procházejí, odizolovány na úroveň „A-60“; to neplatí pro kanály, které procházejí prostory kategorie 9 nebo 10 podle definice uvedené v pravidle II-2/B/4.2.2.
- .5 Pro účely odstavců 2.4.1.4 a 2.4.2.2 musí být kanály izolovány po celém svém vnějším povrchu. V případě kanálů, které jsou umístěny vně stanovených prostor, ale sousedí s nimi a sdílejí s nimi jednu nebo více ploch, se má za to, že tyto kanály těmito stanovenými prostory procházejí; sdílené plochy musí být izolovány, a to až do vzdálenosti 450 mm od kanálu (náčrt tohoto uspořádání jsou obsaženy v jednotném výkladu úmluvy SOLAS, kapitola II-2 (oběžník MSC.1 1276)).
- .6 Je-li nutné, aby ventilační kanál procházel mezistěnou hlavního vertikálního požárního úseku, musí být vedle mezistěny nainstalováno automatické požární hradítko. Hradítko musí být možné z obou stran mezistěny uzavřít ručně. Uzávěr hradítka musí být snadno přístupný a musí být jasným a zřetelným způsobem označen. Část kanálu mezi mezistěnou a hradítkem musí být vyrobena z ocele v souladu s odstavci .2.4.1.1 a.2.4.1.2 a izolován přinejmenším na stejnou úroveň odolnosti vůči požáru jako mezistěna, kterou prochází. Hradítko musí být alespoň na jedné straně mezistěny opatřeno viditelným signalizačním zařízením ukazujícím, zda je hradítko otevřené nebo zavřené.

.3 Podrobnosti požárních hradítek a průchodů kanálů

- .1 Kanály procházející mezistěnami třídy „A“ musí splňovat následující požadavky:

- .1 procházejí-li kanály opatřené tenkým plechem o světlém průřezu rovném 0,02 m² nebo menším mezistěnami třídy „A“, musí být otvory obloženy manžetami z ocelového plechu o síle nejméně 3 mm a nejméně 200 mm dlouhými, jejichž délka se dělí na každé straně přepážky pokud možno na 100 mm, nebo v případě paluby jsou zcela umístěny ve spodní části paluby, kudy procházejí;
- .2 procházejí-li ventilační kanály o světlém průřezu větším než 0,02 m², ale ne větším než 0,075 m² mezistěnami třídy „A“, musí být otvory obloženy manžetami z ocelového plechu. Kanály a manžety musí být nejméně 3 mm silné a 900 mm dlouhé. Procházejí-li přepážkami, dělí se tato délka na každé straně přepážky pokud možno 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, kterou kanál prochází;
- .3 všechny kanály o světlém průřezu větším než 0,075 m², které procházejí mezistěnami třídy „A“, musí být opatřeny automatickými požárními hradítky. Každé hradítko musí být umístěno v blízkosti mezistěny, kterou kanál prochází, a část kanálu mezi mezistěnou a hradítkem musí být vyrobena z ocele v souladu s odstavci .2.4.2.1 a.2.4.2.2. Požární hradítko se musí ovládat automaticky, ale musí se dát zavřít z obou stran mezistěny také ručně. Hradítko musí mít signalizační zařízení ukazující, zda je hradítko otevřené nebo zavřené. Požární hradítko 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 procházejí. Kanál o světlém průřezu překračujícím 0,075 m² se v místě, kde prochází mezistěnou třídy „A“, nesmí dělit na menší kanály a následně se za mezistěnou opět spojit do původního kanálu za účelem obcházení povinnosti opatřit tento kanál požárním hradítkem.

- .2 Ventilační kanály o světlem průřezu překračujícím 0,02 m² procházející přepážkami třídy „B“ musí mít manžety z ocelového plechu délky 900 mm rozdělené podle možností na každé straně přepážky na 450 mm, pokud kanál pro tuto délku není z ocele.
 - .3 Všechna požární hradítka musí být možné ovládat ručně. Hradítka musí být možné přímo mechanicky uvolnit, popřípadě musí být možné je uzavřít elektronicky, hydraulicky, nebo pneumaticky. Všechna hradítka musí být možné ovládat ručně z obou stran mezistěny. Automatická požární hradítka, včetně těch, které je možné ovládat na dálku, musí být vybavena mechanismem zabezpečení proti poruchám, který hradítko v případě požáru uzavře i tehdy, pokud dojde k přerušení dodávek elektrické energie či ke ztrátě tlaku v hydraulickém nebo pneumatickém zařízení. Dálkově ovládané požární hradítko musí být možné v místě, kde je hradítko umístěno, znovu ručně otevřít.
- .4 *Ventilační systémy osobních lodí přepravujících více než 36 cestujících*
- .1 Ventilační systémy osobních lodí přepravujících více než 36 cestujících musí kromě požadavků upravených v oddílech .1, .2 a .3 splňovat i následující požadavky:
 - .1 Ventilátory musí být obecně uspořádány tak, aby kanály procházející různými prostory zůstaly v hlavním vertikálním požárním úseku.
 - .2 Uzavřená schodiště musí být obsluhována jen jedním nezávislým ventilačním systémem a sítí kanálů (odvod a přívod), které neobsluhují žádný jiný prostor ve ventilačním systému.
 - .3 Každý kanál, bez ohledu na průřez, který obsluhuje více než jeden obytný prostor na uzavřené palubě, obslužný prostor nebo řídicí stanici, musí být vybaven automatickým tlumičem kouře, a to v blízkosti místa, kde prochází každou palubou těchto prostor, přičemž tento tlumič kouře musí být možné uzavřít ručně z chráněné paluby nad tlumičem. Pokud ventilátor obsluhuje více než jeden prostor na uzavřené palubě prostřednictvím oddělených kanálů umístěných v hlavním vertikálním požárním úseku, přičemž každý z nich je určen pro obsluhu jediného prostoru na uzavřené palubě, musí být každý z kanálů vybaven ručně ovládaným tlumičem kouře umístěným v blízkosti ventilátoru.
 - .4 Vertikální kanály musí být v místech, kde je to nezbytné, izolovány v souladu s požadavky stanovenými v tabulkách 4.1 a 4.2. Kanály musí být izolovány v souladu s požadavky vztahujícími se na paluby mezi prostorem, který obsluhují, a uvažovaným prostorem.
- .5 *Kanály pro odsávání z kuchyňských sporáků*
- .1 Požadavky na osobní lodě přepravující více než 36 cestujících
 - .1 Nad rámec požadavků stanovených v oddílech .1, .2 a .3 musí být kanály pro odsávání z kuchyňských sporáků vyrobeny v souladu s požadavky stanovenými v odstavcích 2.4.2.1 a 2.4.2.2 a v obytných prostorech, obslužných prostorech a řídicích stanicích, kterými procházejí, odizolovány na úroveň „A-60“. Musí být rovněž vybaveny:
 - .1 lapačem tuků, který se dá snadno sejmout za účelem mytí, pokud se k jeho odstranění nepoužívá jiný schválený systém;
 - .2 automaticky a dálkově ovládaným požárním hradítkem umístěným na spodním konci kanálu v místě křížení kanálu s digestoří kuchyňských sporáků a kromě toho také dálkově ovládaným požárním hradítkem umístěným na horním konci kanálu v blízkosti výstupu;
 - .3 stabilními zařízeními pro hašení ohně uvnitř kanálu. Hasicí systémy musí být v souladu s doporučeními publikovanými Mezinárodní organizací pro normalizaci, zejména s publikací ISO 15371:2009 „Lodě a námořní technologie – hasicí systémy na ochranu kuchyňského vybavení“;
 - .4 dálkově ovládaným zařízením pro vypnutí ventilátorů pro odvod a přívod vzduchu, ovládání požárních hradítek uvedených v odstavci .5.1.1.2 a ovládání stabilního hasicího systému, které musí být umístěno vně kuchyně, ovšem nedaleko jejího vchodu. Je-li nainstalován systém s více

odbočkami vedení, musí být k dispozici dálkově ovládané zařízení umístěné spolu s výše uvedeným dálkově ovládaným zařízením pro uzavření všech odboček vedení odsávajících přes stejný hlavní kanál dříve, než bude do stabilního hasicího systému dodána hasicí látka, a

.5 vhodně umístěnými otvory pro kontrolu a čištění, přičemž jeden musí být umístěn v blízkosti ventilátoru pro odvod vzduchu a jeden na spodním konci kanálu, kde se hromadí mastnota.

.2 Kanály pro odsávání z kuchyňských sporáků umístěných na otevřené palubě musí odpovídat požadavkům stanoveným v odstavci .5.1.1, procházejí-li obytnými prostory nebo prostory, v nichž se nacházejí hořlavé látky.

.2 Požadavky na osobní lodě přepravující maximálně 36 cestujících

Části kanálů pro odsávání z kuchyňských sporáků, které procházejí obytnými prostory nebo prostory, v nichž se nacházejí hořlavé látky, musí být vyrobeny v souladu s požadavky stanovenými v odstavcích .2.4.1.1 a .2.4.1.2. Každý odsávací kanál musí být vybaven:

.1 lapačem tuků, který se dá snadno sejmout za účelem mytí;

.2 automatickým a dálkově ovládaným požárním hradítkem, umístěným na spodním konci kanálu v místě křížení kanálu s digestoří, a kromě toho také dálkově ovládaným požárním hradítkem umístěným na horním konci kanálu v blízkosti výstupu;

.3 zařízením pro vypnutí ventilátorů pro odvod a přívod vzduchu, které se dá ovládat z kuchyně, a

.4 stabilními zařízeními pro hašení ohně uvnitř kanálu.

.6 *Ventilační místnosti obsluhující prostory strojovny kategorie A, v nichž se nacházejí spalovací motory*

.1 Pokud ventilační místnost obsluhuje pouze prostory přilehlé strojovny a není-li tato ventilační místnost od této strojovny oddělena požární mezistěnou, musí být uzávěr ventilačního kanálu nebo kanálu, který obsluhuje prostory strojovny, umístěn vně ventilační místnosti a prostor strojovny.

.2 Pokud ventilační místnost obsluhuje jak prostory přilehlé strojovny, tak další prostory, a je-li od této strojovny oddělena mezistěnou třídy „A-0“, včetně průchodů, může být uzávěr ventilačního kanálu nebo kanálu, který obsluhuje prostory strojovny, umístěn ve ventilační místnosti.

.7 *Ventilační systémy prádelen osobních lodí přepravujících více než 36 cestujících*

Kanály pro odsávání z prostor prádelen a sušáren kategorie 13 definovaných v pravidle II-2/B/.2.2 musí být vybaveny:

.1 filtry, které se dají snadno sejmout za účelem mytí;

.2 automaticky a dálkově ovládaným požárním hradítkem, umístěným na spodním konci kanálu;

.3 dálkově ovládaným zařízením pro vypnutí ventilátorů pro odvod a přívod vzduchu zevnitř daného prostoru a pro ovládání požárního hradítka uvedeného v odstavci.7.2 a

.4 vhodně umístěnými otvory pro kontrolu a čištění.“;

m) doplňují se pravidla II-2/B/13.4, II-2/B/13.5 a II-2/B/13.6, která znějí:

„LODĚ TŘÍD B, C a D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2018 NEBO POZDĚJI

.4 V prostorách strojovny musí být nainstalován stabilní systém detekce požáru a požárního poplachu schváleného typu, v souladu s příslušnými ustanoveními pravidla II-2/A/9:

.4.1 pro které byly jako náhrada za nepřetržitou obsluhu prostoru schváleny automatické a dálkově ovládané systémy a zařízení a

- .4.2 ve kterých je hlavní hnací a související strojní zařízení, včetně hlavního zdroje dodávek elektrické energie, vybaveno různými stupni automatického a dálkového ovládání a je trvale ručně řízeno z kontrolní místnosti.
- .5 V uzavřených prostorech, v nichž se nacházejí topeniště, musí být nainstalován stabilní systém detekce požáru a požárního poplachu schváleného typu, v souladu s příslušnými ustanoveními pravidla II-2/A/9.
- .6 Na stabilní systémy detekce požáru a požárního poplachu ve smyslu pravidel II-2/B/13.4 a 13.5 se uplatní následující požadavky:

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 podmíněném možným rozsahem okolních teplot. Systémy detekce požáru používající jen tepelné detektory nejsou povoleny, s výjimkou prostor omezené výšky a prostor, kde je jejich použití obzvláště účelné. Systémy detekce požáru musí spustit akustické a vizuální signály, které se v obou aspektech odlišují od signálů jakéhokoliv 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 službukonající člen posádky.

Systém musí být po instalaci přezkoušen za různých podmínek práce motorů a větrání.“;

n) pravidlo II-2/B/14.1.1.2 se nahrazuje tímto:

„2 Požadavky pravidel II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 a II-2/B/9a na zachování odolnosti vertikálních zón se musí rovnou měrou uplatňovat na paluby a přepážky tvořící ohraničení, které odděluje jeden horizontální požární úsek od druhého a od zbytku lodě.“;

o) pravidlo II-2/B/14.1.2.2 se nahrazuje tímto:

„2 Na nových lodích přepravujících maximálně 36 cestujících a postavených před 1. lednem 2018 a na 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 pravidla II-2/B/5, a horizontální ohraničení musí být izolovaná tak, jak je to předepsáno u prostor kategorie 11 v tabulce 5.2 pravidla II-2/B/5. Na lodích přepravujících maximálně 36 cestujících a postavených dne 1. ledna 2018 nebo později musí být přepážky, které ohraničují prostory zvláštní kategorie, izolované, jak je to předepsáno u prostor kategorie 11 v tabulce 5.1a pravidla II-2/B/5, a horizontální ohraničení musí být izolovaná tak, jak je to předepsáno u prostor kategorie 11 v tabulce 5.2a pravidla II-2/B/5.“;

3) v kapitole III:

a) se tabulka v pravidle III/2.6 nahrazuje takto:

„Prostory	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Počet osob (N) Počet cestujících (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Kapacita záchranných plavidel ⁽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

Prostory	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Počet osob (N) Počet cestujících (P)						
Záchranné kruhy ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Záchranné vesty ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Dětské záchranné vesty ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Záchranné vesty pro nemluvnata ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Rakety pro stav nouze ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Lanové vrhací vybavení ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	—	—
Radarový odražeč	1	1	1	1	1	1
Bezdrátová radiostanice v pásmu metro- vých vln VHF	3	3	3	3	3	2

(1) Záchranným plavidlem mohou být záchranné čluny či záchranné vory nebo jejich kombinace v souladu s ustanoveními pravidla III/2.2. Je-li to zdůvodněno chráněnou povahou plavby a/nebo příznivými povětrnostními poměry v oblasti plavby s ohledem na doporučení přijatá organizací IMO v oběžníku MSC 1046 a pokud to neodmítne hostitelský členský stát, může správa státu vlajky připustit:

- oboustranně použitelné nafukovací záchranné vory nevyhovující oddílu 4.2 nebo 4.3 Předpisu LSA, pokud tyto záchranné vory plně vyhovují požadavkům přílohy 10 předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel („předpis HSC“) z roku 1994, a u lodí postavených dne 1. ledna 2012 nebo později požadavkům přílohy 11 předpisu HSC z roku 2000;
- záchranné vory nevyhovující požadavkům odstavců 4.2.2.2.1 a 4.2.2.2.2 Předpisu LSA pro izolaci podlahy záchranného voru proti chladu.

Záchranná plavidla u stávajících lodí B, C a D musí vyhovovat příslušným pravidlům úmluvy SOLAS z roku 1974 pro stávající lodě ve znění ze dne 17. března 1998. Osobní lodě typu ro-ro musí vyhovovat příslušným ustanovením pravidla III/5-1.

Systémy evakuace z lodě nebo systémy vyhovující požadavkům oddílu 6.2 Předpisu LSA lze nahradit odpovídající kapacitou záchranných vorů podle tabulky, a to včetně odpovídajícího počtu zařízení pro jejich spouštění.

(2) Záchranná plavidla musí být pokud možno rovnoměrně rozdělena na obou stranách lodi.

(3) Celková/souhrnná kapacita záchranných plavidel, včetně dodatečných záchranných vorů, musí být v souladu s požadavky výše uvedené tabulky, tj. 1,10 N = 110 % a 1,25 N = 125 % celkového počtu osob (N), který je loď oprávněna 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 oprávněna přepravovat. Pokud není vyhověno požadavku na uložení záchranných vorů podle pravidla III/7.5, je možno požadovat dodatečné záchranné vory.

(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 oprávněna přepravovat, nebude muset každý záchranný člun nebo záchranné plavidlo seřadovat více než devět záchranných vorů.

(5) Spouštěcí zařízení záchranných plavidel musí vyhovovat požadavkům pravidla III/10.

Vyhovují-li záchranná plavidla požadavkům oddílu 4.5 nebo 4.6 Předpisu LSA, mohou být zařazena do kapacity záchranných plavidel uvedené v tabulce výše.

Záchranný člun může být použit jako záchranné plavidlo, jestliže tento člun a zařízení pro jeho spouštění a zpětné vytahování vyhovují požadavkům stanoveným pro záchranná plavidla.

Pokud musí být osobní loď typu ro-ro vybavena záchrannými čluny, musí být nejméně jeden záchranný člun rychlým záchranným člunem vyhovujícím požadavkům předpisu III/5-1.3.

Bude-li mít státní správa státu vlajky za to, že instalace záchranného člunu nebo rychlého záchranného člunu na palubu lodi je fyzicky nemožná, může být tato loď zproštěna povinností vézt záchranný člun, pokud vyhovuje všem následujícím požadavkům:

- loď je zařízená tak, že umožňuje, aby se bezmocná osoba dala vyzvednout z vody ven;
- záchranu bezmocné osoby lze sledovat z velitelského můstku a
- 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 výšky, na které je uložen nad vodoryskou za nejnepříznivějších podmínek plavby, nebo 30 metrům 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. Zbývající 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 řídicím stanovišti.
- (8) 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.
- (9) Loď musí být vybavena takovým počtem dětských záchranných vest, který se rovná alespoň 10 % počtu cestujících na palubě, nebo příslušným vyšším počtem tak, aby byla každému dítěti poskytnuta záchranná vesta.
- (10) Loď musí být vybavena takovým počtem záchranných vest pro nemluvnata, který se rovná alespoň 2,5 % počtu cestujících na palubě, nebo příslušným vyšším počtem tak, aby byla každému nemluvněti poskytnuta záchranná vesta.
- (11) Každá loď musí být vybavena dostatečným počtem záchranných vest pro osoby konající strážní službu a pro použití na vzdálených stanovištích záchranných plavidel. Záchranné vesty pro osoby konající strážní službu by měly být uloženy na velitelském můstku, v prostoru řízení strojního zařízení nebo na jakémkoli jiném stanovišti strážní služby s obsluhou. Nejpozději ke dni první pravidelné prohlídky po 1. lednu 2012 musí všechny osobní lodě vyhovovat ustanovením poznámky pod čarou č. 12 a 13.
- (12) Pokud záchranné vesty pro dospělé, kterými je loď vybavena, nejsou určeny pro osoby o hmotnosti do 140 kg a s obvodem hrudníku do 1 750 mm, musí být na palubě k dispozici dostatečný počet vhodných doplňků, jejichž pomocí mohou být tyto osoby záchrannými vestami vybaveny.
- (13) Každá záchranná vesta na osobních lodích musí být opatřena světlem vyhovujícím požadavkům odstavce 2.2.3 Předpisu LSA. Všechny osobní lodě typu ro-ro musí vyhovovat ustanovením pravidla III/5.5.2.
- (14) U lodí kratších 24 m se povinnost mít na palubě lanové vrhací vybavení neuplatní.“

b) vkládá se pravidlo III/9/2a, které zní:

„2a Nejpozději při prvním plánovaném suchém dokování po 1. lednu 2018, avšak ne později než 1. července 2019, musí být zařízení pro spouštění záchranných člunů, která nevyhovují ustanovením odstavců 4.4.7.6.4 až 4.4.7.6.6 Předpisu LSA, nahrazena zařízeními, která požadavkům Předpisu odpovídají (*).

(*) Odkazuje na Pokyny pro hodnocení a výměnu systémů spouštění a vytahování záchranných člunů (oběžník MSC.1 1392).“;

c) vkládá se pravidlo III/10a, které zní:

„10a Záchrana osob z vody

LODĚ TŘÍD B, C a D POSTAVENÉ DNE 1. LEDNA 2018 NEBO POZDĚJI

.1 Pro každou loď musí být vypracovány individuální plány a postupy pro záchranu osob z vody; tyto plány a postupy musí zohledňovat pokyny, které vypracovala organizace IMO (*). Tyto plány a postupy stanoví vybavení určené pro záchranné účely a opatření, která je třeba přijmout za účelem snížení míry nebezpečí, kterému jsou vystaveni palubní pracovníci podílející se na záchranných operacích. Loď postavená před 1. lednem 2018 musí tomuto požadavku vyhovovat nejpozději ke dni první pravidelné nebo obnovovací prohlídky záchranného vybavení.

.2 Má se za to, že osobní lodě typu ro-ro, které vyhovují pravidlu III/5-1.4, vyhovují i tomuto pravidlu.

(*) Pokyny pro tvorbu plánů a postupů pro záchranu osob z vody (oběžník MSC.1 1447).“;

d) doplňuje se pravidlo III/13.9, které zní:

„9 Členové posádky, kteří jsou pověřeni vstupem do uzavřených prostor nebo záchrannými operacemi, se musí účastnit cvičení vstupu do uzavřených prostor a cvičení záchranných operací, které se na palubě lodi musí konat ve lhůtách stanovených správou, nejméně však jednou za rok:

.1 Cvičení vstupu do uzavřených prostor a cvičení záchranných operací

.1 Cvičení vstupu do uzavřených prostor a cvičení záchranných operací musí být naplánováno a provedeno bezpečným způsobem, přičemž musí být zohledněny pokyny stanovené v doporučeních, které vypracovala organizace IMO (*).

.2 Cvičení vstupu do uzavřených prostor a cvičení záchranných operací zahrnuje:

1. kontrolu a použití osobních ochranných prostředků vyžadovaných pro vstup;

- .2 kontrolu a použití sdělovacích zařízení a postupů;
- .3 kontrolu a použití nástrojů pro měření ovzduší v uzavřených prostorech;
- .4 kontrolu a použití záchranného vybavení a postupů a
- .5 školení v oblasti první pomoci a resuscitačních technik.

(*) Odkazuje na revidovaná Doporučení pro vstup do uzavřených prostor na palubách lodí, která přijala organizace IMO rozhodnutím A.1050(27).“;

e) doplňuje se pravidlo III/14, které zní:

„14 Záznamy (pravidlo 19.5)

NOVÉ A STÁVAJÍCÍ LODĚ TŘÍD B, C A D:

- .1 Data konání poplachu, podrobnosti o nácvičku opuštění lodi a požárních cvičeních, nácvičku vstupu do uzavřených prostor a záchranných operací, cvičeních s ostatními záchrannými prostředky a školeních na palubě musí být zaznamenána do lodního deníku, jehož podobu může stanovit správa. V případě, že se poplach, cvičení nebo školení nekoná ve stanoveném čase v plném rozsahu, v lodním deníku o tom musí být proveden záznam s uvedením okolností a rozsahu provedeného poplachu, cvičení nebo školení.“
-