

## II

(Nelegislatívne akty)

## SMERNICE

## SMERNICA KOMISIE 2006/36/EÚ

z 1. júna 2010,

ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode <sup>(1)</sup>, a najmä na jej článok 10,

keďže:

- (1) Smernicou 2009/45/ES sa smernica Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode <sup>(2)</sup> a jej následné podstatné zmeny a doplnenia kodifikovali a prepracovali v záujme zrozumiteľnosti.
- (2) Na účely smernice 2009/45/ES sa medzinárodné dohovory, vrátane Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (ďalej len „dohovor SOLAS“), a ostatné medzinárodné kódexy a rezolúcie platné v dobe prijatia tejto smernice vzťahujú na bezpečnostné predpisy a normy pre osobné lode.
- (3) V príslušných medzinárodných nástrojoch, ako sú dohovory Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), protokoly, kódexy a rezolúcie, sa od poslednej podstatnej zmeny a doplnenia smernice 98/18/ES vykonaných smernicou Komisie 2003/75/ES <sup>(3)</sup> urobili zmeny.
- (4) Tieto nové medzinárodné nástroje by sa mali zohľadniť v príslušných článkoch a prílohách k smernici 2009/45/ES.
- (5) Smernica 2009/45/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

- (6) Opatrenia ustanovené v tejto smernici sú v súlade so stanoviskom Výboru pre bezpečnosť na mori ustanoveného podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 <sup>(4)</sup>,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

## Článok 1

Smernica 2009/45/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. Článok 2 písm. c) nahrádza takto:

„c) ‚Kódex o vysokorychlostných pravidlách‘ znamená ‚Medzinárodný kódex pre bezpečnosť vysokorychlostných plavidiel‘ obsiahnutý v rezolúcii IMO 36 (63) z 20. mája 1994 alebo Medzinárodný kódex pre bezpečnosť vysokorychlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000) obsiahnutý v rezolúcii IMO MSC.97(73) z decembra 2000, v ich aktualizovaných zneniach;“.

2. Článok 2 písm. g) bod ii) sa nahrádza takto:

„ii) ich maximálna rýchlosť, ako je definovaná v bode 1.4.30 Kódu pre vysokorychlostné plavidlá z roku 1994 a v bode 1.4.37 Kódu pre vysokorychlostné plavidlá z roku 2000, je nižšia než 20 uzlov;“.

3. Článok 3 ods. 2 písm. a) bod iii) sa nahrádza takto:

„iii) plavidlá, ktoré sú vystavané z materiálu iného, ako je oceľ alebo ekvivalent ocele, a na ktoré sa nevzťahujú normy týkajúce sa vysokorychlostných plavidiel [rezolúcia MSC 36(63) alebo MSC.97(73)] alebo dynamicky podporovaných plavidiel [rezolúcia A.373 (X)];“.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 144, 15.5.1998, s. 1.<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 190, 30.7.2003, s. 6.<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

## 4. Článok 4 ods. 3 sa nahrádza takto:

„3. Pre vysokorychlostné osobné plavidlá sa uplatňujú kategórie definované v odseku 1 (1.4.10) a (1.4.11) Kódexu o vysokorychlostných plavidlách z roku 1994 alebo odseku 1 (1.4.12) a (1.4.13) Kódexu o vysokorychlostných plavidlách z roku 2000.“

## 5. Článok 6 ods. 1 písm. c) sa nahrádza takto:

„c) na navigačné zariadenie na palube lode sa uplatňujú pravidlá 17, 18, 19, 20 a 21 kapitoly V dohovoru SOLAS z roku 1974 v jeho aktualizovanom znení. O navigačnom zariadení na palube lode, ako sa uvádza v prílohe A.1 k smernici 96/98/ES, a ktoré je v súlade s ustanoveniami tejto smernice, platí, že je v súlade s požiadavkami typového schválenia nariadenia 18.1 kapitoly V dohovoru SOLAS z roku 1974.“

## 6. Článok 6 ods. 4 písm. a) sa nahrádza takto:

„a) vysokorychlostné plavidlá, ktoré boli postavené k 1. januáru 1996 alebo neskôr alebo sa na nich k tomuto dňu vykonali opravy, zmeny alebo úpravy významnej povahy, musia vyhovovať požiadavkám pravidiel X/2 a X/3 dohovoru SOLAS z roku 1974, pokiaľ:

- ich kýl nebol položený ani loď nebola v podobnom štádiu stavby neskôr, ako v júni 1998, a
- dodanie lode a zaradenie do prevádzky sa uskutočnili neskôr, ako v decembri 1998, a
- sú úplne v súlade s požiadavkami Kódexu pre bezpečnosť dynamicky podporovaných plavidiel (kódex DSC) v rezolúcii IMO A.373(X), zmenenej a doplnenej rezolúciou IMO MSC.37/63.“

## 7. Článok 12 ods. 4 sa nahrádza takto:

„4 dodržiavajú sa príslušné postupy a usmernenia pre obhliadky na účely bezpečnostného certifikátu osobných

lodí uvedené v rezolúcii IMO A.997(25) v znení zmien a doplnení, „Usmernenia pre obhliadky na základe harmonizovaného systému obhliadok a osvedčovania z roku 2007“ alebo postupy vypracované na dosiahnutie toho istého cieľa.“

## 8. Prílohy I až V k smernici 2009/45/ES sa nahrádzajú textom prílohy k tejto smernici.

## Článok 2

**Transpozícia**

.1 Členské štáty prijímú zákony, predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr 12 mesiacov po nadobudnutí jej účinnosti. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Keď členské štáty prijímú uvedené ustanovenia, zahrnie sa do nich odkaz na túto smernicu alebo ich takýto odkaz bude sprevádzať v prípade ich oficiálneho uverejnenia. Členské štáty určia, ako sa takýto odkaz uvedie.

.2 Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

## Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

## Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 1. júna 2010

Za Komisiu

predseda

José Manuel BARROSO

## PRÍLOHA

## „PRÍLOHA I

**BEZPEČNOSTNÉ POŽIADAVKY NA NOVÉ A EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE VO VNÚTROŠTÁTNEJ PLAVBE***Obsah*

## KAPITOLA I – VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

## KAPITOLA II-1 – STAVBA LODE – ROZDELENIE LODE NA ÚSEKY A STABILITA, STROJOVÉ A ELEKTRICKÉ ZARIADENIA

## ČASŤ A – VŠEOBECNE

1. Definície týkajúce sa časti B (R 2)
2. Definície týkajúce sa častí C, D a E (R 3)

## ČASŤ A-1 – KONŠTRUKCIA LODÍ

1. Nové inštalácie z materiálov obsahujúcich azbest (R 3-5)
2. Konštrukčné výkresy uchovávané na palube a na brehu (R 3-7)
3. Ťažné a kotevné zariadenia (R 3-8)

## ČASŤ B – NEPORUŠENÁ STABILITA, ROZDELENIE LODE NA ÚSEKY A PORUŠENÁ STABILITA

## ČASŤ B-1 — LODE POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2009 ALEBO NESKÔR – MOŽNOSŤ UPLATNIŤ REZOLÚCIU MSC.216(82)

## ČASŤ B-2 — LODE POSTAVENÉ PRED 1. JANUÁROM 2009

1. Neporušená stabilita – rezolúcia A.749 (18)
2. Vodotesné rozdelenie
3. Zaplaviteľná dĺžka (R 4)
4. Prípustná dĺžka oddelení (R 6)
5. Zaplaviteľnosť (R 5)
6. Koefficient rozdelenia
7. Osobitné požiadavky na rozdelenie lode (R 7)
8. Stabilita v podmienkach pri poškodení (R 8)
- 8-1. Stabilita osobných lodí ro-ro v podmienkach pri poškodení (R 8-1)
- 8-2. Osobitné požiadavky na osobné lode ro-ro prepravujúce 400 alebo viac cestujúcich (R 8-2)
- 8-3. Osobitné požiadavky na osobné lode okrem osobných lodí ro-ro, prepravujúce 400 alebo viac osôb
9. Priedely kolízneho priestoru a priestoru strojového zariadenia (R 10)
10. Dvojité dná (R 12)
11. Stanovenie, označenie a zaznamenávanie deliacich nákladových značiek (R 13)
12. Konštrukcia a úvodné testovanie vodotesných priedelov atď. (R 14)
13. Otvory vo vodotesných priedeloch (R 15)
14. Lode prepravujúce nákladné vozidla a sprevádzajúci personál (R 16)
15. Otvory v obšívke pod hranicou ponoru (R 17)
16. Vodotesná odolnosť osobných lodí nad hranicou hĺbky ponoru (R 20)

17. Uzáver dverí pre lodný náklad (R 20-1)
- 17-1. Vodotesná odolnosť od paluby ro-ro (priedelová paluba) po priestory pod ňou (R 20-2)
- 17-2. Prístup k palubám ro-ro (R 20-3)
- 17-3. Uzáver priedelov na palube ro-ro (R 20-4)
18. Informácie o stabilite (R 22)
19. Bezpečnostné havarijné plány (R 23)
20. Celistvosť trupu a nadpalubia, prevencia a ochrana pred poškodením (R 23-2)
21. Označovanie, pravidelná prevádzka a kontrola vodotesných dverí atď. (R 24)
22. Záznamy v lodnom denníku (R 25)
23. Zdvíhacie plošiny a rampy pre automobily
24. Zábradlia

#### ČASŤ C – STROJOVÉ ZARIADENIA

1. Všeobecne (R 26)
2. Spaľovacie motory (R 27)
3. Usporiadanie útorových čerpadiel (R 21)
4. Počet a typ útorových čerpadiel (R 21)
5. Zariadenie pre spätný chod (R 28)
6. Kormidlové zariadenie (R 29)
7. Doplnujúce požiadavky na elektrické a elektrohydraulické kormidlové zariadenie (R 30)
8. Vetrací systém v strojovniach (R 35)
9. Komunikácia medzi veliteľským mostíkom a strojovňou (R 37)
10. Poplachové zariadenie pre mechanikov (R 38)
11. Umiestnenie núdzových zariadení (R 39)
12. Ovládače strojového zariadenia (R 31)
13. Parné potrubné systémy (R 33)
14. Tlakovzdušné systémy (R 34)
15. Ochrana proti hluku (R 36)
16. Výťahy

#### ČASŤ D – ELEKTRICKÉ ZARIADENIA

1. Všeobecne (R 40)
2. Hlavný zdroj elektrickej energie a osvetľovacie zariadenia (R 41)
3. Núdzový zdroj elektrickej energie (R 42)
4. Doplnkové núdzové osvetlenie pre lode ro-ro (R 42-1)
5. Ochrana pred zásahom elektrickým prúdom, požiarom a iným nebezpečenstvám elektrického pôvodu (R 45)

#### ČASŤ E – DOPLNKOVÉ POŽIADAVKY NA STROJOVNE BEZ TRVALEJ OBSLUHY

##### Osobitné posúdenie (R 54)

1. Všeobecne (R 46)
2. Protipožiarna ochrana (R 47)
3. Ochrana proti zaplaveniu (R 48)

4. Ovládanie hnacích zariadení z veliteľského mostíka (R 49)
5. Komunikácia (R 50)
6. Poplachový systém (R 51)
7. Bezpečnostné systémy (R 52)
8. Osobitné požiadavky na strojové zariadenia, kotly a elektrické zariadenia (R 53)
9. Automatický riadiaci a poplachový systém (R 53.4)

#### KAPITOLA II-2 – PROTIPOŽIARNA OCHRANA, HLÁSENIE A HASENIE POŽIARU

##### ČASŤ A – VŠEOBECNE

1. Základné princípy (R 2)
2. Definície (R 3)
3. Požiarne čerpadlá, protipožiarne potrubie, hydranty, hadice a prúdnice (R 4)
4. Pevné hasiace systémy (R 5 + 8 + 9 + 10)
5. Prenosné hasiace prístroje (R 6)
6. Hasiace zariadenia v strojovniach (R 7)
7. Osobitné opatrenia v strojovniach (R 11)
8. Systémy samočinných hasiacich zariadení, hlásenia požiaru a požiarneho poplachu (R 12)
9. Pevné požiarne hlásne a poplachové systémy (R 13)
10. Opatrenia týkajúce sa tekutých palív, mazacích olejov a iných horľavých olejov (R 15)
11. Výstroj požiarnikov (R 17)
12. Rôzne (R 18)
13. Plány požiarnej ochrany (R 20)
14. Prevádzková pohotovosť a údržba
15. Pokyny, príprava a výcvik na palube
16. Prevádzka

##### ČASŤ B – PROTIPOŽIARNE OPATRENIA

1. Konštrukcia (R 23)
2. Hlavné vertikálne a horizontálne požiarne úseky (R 24)
3. Priedely v hlavnom vertikálnom požiarom úseku (R 25)
4. Protipožiarna odolnosť priedelov a palúb na nových lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich (R 26)
5. Protipožiarna odolnosť priedelov a palúb na nových lodiach prepravujúcich maximálne 36 cestujúcich a existujúcich lodí triedy B prepravujúcich viac než 36 cestujúcich (R 27)
6. Únikové cesty (R 28)
- 6-1. Únikové cesty na osobných lodiach ro-ro (R 28-1)
7. Prieniky a otvory v deliacich plochách triedy ‚A‘ a ‚B‘ (R 30, 31)
8. Ochrana schodísk a výťahov v obytných a hospodárskych priestoroch (R 29)
9. Vetracie systémy (R 32)
10. Hranaté a kruhové lodné okná (R 33)
11. Obmedzené používanie horľavého materiálu (R 34)
12. Konštrukčné údaje (R 35)

13. Pevné systémy hlásenia požiaru a požiarneho poplachu a automatický systém samočinných hasiacich zariadení, hlásenia požiarov a požiarneho poplachu (R 14) (R 36)
14. Ochrana priestorov osobitnej kategórie (R 37)
15. Požiarne hliadky, systémy hlásenia požiaru a požiarneho poplachu a systémy miestneho rozhlasu (R 40)
16. Modernizácia existujúcich lodí triedy B prepravujúcich viac než 36 cestujúcich (R 41-1)
17. Osobitné požiadavky na lode prepravujúce nebezpečný tovar (R 41)
18. Osobitné požiadavky na vrtuľníkové vybavenie

#### KAPITOLA III – ZÁCHRANNÉ PROSTRIEDKY

1. Definície (R 3)
2. Komunikácie, záchranné plavidlá a záchranné člny, osobné záchranné prostriedky (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)
3. Núdzový poplachový systém, systém verejného rozhlasu, zoznam súprav a pokyny pre stav núdze, zamestnanci zabezpečujúci rádiovú komunikáciu, prevádzkové pokyny, výcviková príručka a pokyny pre údržbu (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)
4. Posádka záchranného plavidla a dozor (R 10)
5. Zhromažďovacie a naložovacie zariadenie záchranného plavidla (R 11 + 23 + 25)
- 5-1. Požiadavky na osobné lode ro-ro (R 26)
- 5-2. Plochy na pristátie vrtuľníkov a na odvoz osôb (R 28)
- 5-3. Pomocný systém rozhodovania pre kapitánov (R 29)
6. Spúšťacie stanovišťa (R 12)
7. Uloženie záchranných plavidiel (R 13 + 24)
8. Uloženie záchranných člnov (R 14)
- 8a. Uloženie námorných evakuačných systémov (R 15)
9. Zariadenia na spúšťanie plavidiel a vyrovnanie (R 16)
10. Zariadenie na naložovanie, spúšťanie a vyrovnanie záchranných člnov (R 17)
11. Pokyny pre stav núdze (R 19)
12. Pracovná pohotovosť, údržba a kontroly (R 20)
13. Výcvik a cvičenie opustenia lode (R 19 + R 30)

#### KAPITOLA IV – RÁDIOVÁ KOMUNIKÁCIA

1. Rádiokomunikačné zariadenia

#### PRÍLOHA II TLAČIVO CERTIFIKÁTU BEZPEČNOSTI LODE

PRÍLOHA III USMERNENIE PRE BEZPEČNOSTNÉ POŽIADAVKY NA OSOBNÉ LODE A VYSOKORÝCHLOSTNÉ OSOBNÉ PLAVIDLÁ SO ZRETELOM NA OSOBY SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU

#### PRÍLOHA IV

ČASŤ A – ZRUŠENÁ SMERNICA SO ZOZNAMOM JEJ NÁSLEDNÝCH ZMIEN A DOPLNENÍ

ČASŤ B – ZOZNAM LEHÔT NA TRANSPOZÍCIU DO VNÚTROŠTÁTNEHO PRÁVA A UPLATŇOVANIE

#### PRÍLOHA V TABUĽKA ZHODY

## KAPITOLA I

## VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

1. Ak sa to výslovne ustanovuje, predpisy tejto prílohy sa uplatňujú na nové a existujúce osobné lode tried A, B, C a D používané na domáce cesty so zreteľom na rozsah pôsobnosti tejto smernice, ako sa ustanovuje v článku 3.
2. Nové lode TRIED B, C A D s dĺžkou menej ako 24 metrov musia spĺňať požiadavky predpisov II-1/B/2 až II-1/B/8 a II-1/B/10 tejto prílohy, pokiaľ správa vlajkového štátu, pod ktorého vlajkou má loď právo plávať, nezabezpečí, aby spĺňali požiadavky vnútroštátnych predpisov vlajkového štátu a aby také predpisy zaručovali rovnocennú úroveň bezpečnosti.
3. Ak sa predpisy tejto prílohy neuplatňujú na nové lode s dĺžkou do 24 m, správa vlajkového štátu zabezpečí, aby sa ekvivalentná úroveň bezpečnosti zabezpečila prostredníctvom zhody s vnútroštátnymi predpismi.
4. Existujúce lode tried C a D nemusia spĺňať požiadavky predpisov kapitoly II-1 a II-2 tejto prílohy za predpokladu, že správa vlajkového štátu, pod ktorého vlajkou má loď právo plávať, zabezpečí, aby spĺňali požiadavky vnútroštátnych predpisov vlajkového štátu a že tieto predpisy zaručujú ekvivalentnú úroveň bezpečnosti.
5. Okrem toho v prípade, keď sa to považuje za nemožné a/alebo nenáležité, lode tried B, C a D s dĺžkou menej ako 24 metrov nemusia spĺňať tieto predpisy uvedené v kapitole II-1: v časti B predpis 10, v časti C predpisy 4, 9 a 10 a v časti E predpisy 1 až 9. Správa vlajkového štátu zaistí, aby sa dodržiavaním vnútroštátnych pravidiel zaručila ekvivalentná úroveň bezpečnosti pre takéto lode.
6. Bez ohľadu na ustanovenia článku 6.1 písm. b) nemusia lode triedy D, ktoré nepredlžujú ich plavbu mimo morskej oblasti A 1, ako sa definuje v predpise IV/2.12 dohovoru SOLAS z roku 1974, spĺňať prepravné požiadavky uvedené kapitole IV dohovoru SOLAS z roku 1974, musia však spĺňať aspoň ustanovenia kapitoly IV tejto prílohy.
7. Predpisy týkajúce sa viditeľnosti navigačného mostíka v predpise V/22 dohovoru SOLAS z roku 1974 sa uplatňujú, pokiaľ to je možné a náležité, aj na lode s dĺžkou menej ako 55 metrov, ak je „dĺžka“ taká, ako sa definuje v predpise V/2 dohovoru SOLAS z roku 1974.
8. Pokiaľ sa v tejto prílohe vyžaduje uplatňovanie rezolúcie IMO pre existujúce lode, lode postavené do dvoch rokov od dátumu prijatia tejto rezolúcie v IMO nemusia spĺňať požiadavky tejto rezolúcie za predpokladu, že sú v súlade s prípadnou platnou predchádzajúcou rezolúciou (prípadnými platnými predchádzajúcimi rezolúciami).
9. Pod opravami, prestavbami a zmenami „významnej povahy“ sa rozumie napríklad:
  - každá zmena, ktorá podstatne mení rozmery lode,
  - príklad: predĺženie pridaním nového hlavného rebra,
  - každá zmena, ktorá podstatne mení kapacitu lode z hľadiska počtu prepravovaných cestujúcich,
  - príklad: paluba pre vozidlá prestavaná na obytné priestory pre cestujúcich,
  - každá zmena, ktorá podstatne zvýši životnosť lode,
  - príklad: modernizácia obytných priestorov pre cestujúcich na celej jednej palube.
10. Označenie „(R.)“, ktoré je uvedené za niekoľkými názvami predpisov v tejto prílohe, sa vzťahuje na predpisy dohovoru SOLAS z roku 1974, z ktorých vychádzajú predpisy tejto prílohy, t. j.:
  - .1 Kapitola II-1: Časť A-1, pozri SOLAS vrátane zmien a doplnení z roku 2006.
  - .2 Kapitola II-1: Časť A a B, pozri SOLAS vrátane zmien a doplnení z rokov 96/98.

- .3 Kapitola II-2: Časť A, predpisy 1 a 2, pozri SOLAS vrátane zmien a doplnení z rokov 1999/2000. Predpis 1.3, pozri časť F (alternatívne konštrukcie a vybavenie) revidovanej kapitoly II-2 (zmeny a doplnenia z roku 2000) SOLAS z roku 1974 v prípade nových lodí postavených 1. januára 2003 alebo neskôr. Kapitola II-2: Časť A, predpisy 3 – 16 a časť B, predpisy 1 – 18, pozri SOLAS vrátane zmien a doplnení z rokov 96/98.
- .4 Kapitola III: Pozri zmeny a doplnenia SOLAS z rokov 96/98 a zmeny a doplnenia z rokov 2001 – 2003.
11. Ustanovenia uplatniteľné na LODE TRIEDY A možno nájsť v:
- kapitola II-1/A-1, predpis 1,
- kapitola II-1/B, predpisy 1, 23 a 24,
- kapitola II-1/C, predpisy 1, 3 a 16,
- kapitola II-2/A, predpisy 4, 9 a 12, a
- kapitola II-2/B, predpis 6.
12. Predpisy uplatniteľné na OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY A:
- kapitola II-1/B, predpisy 17-2 a 20.

## KAPITOLA II-1

## STAVBA LODE – ROZDELENIE NA ÚSEKY A STABILITA, STROJOVÉ A ELEKTRICKÉ ZARIADENIA

## ČASŤ A

## VŠEOBECNE

1. **Definície týkajúce sa časti B (R 2)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 .1 *Deliaca nákladová značka* je vodoryska, ktorá sa používa pri určení rozdelenia lode.
- .2 *Najhlbšia deliaca nákladová značka* je vodoryska zodpovedajúca najväčšiemu ponoru, ktorý pripúšťajú príslušné požiadavky na rozdelenie.
- .2 *Dĺžka lode* je dĺžka meraná medzi kolmicami na vonkajších koncoch najhlbšej deliacej nákladovej značky.
- .3 *Šírka lode* je maximálna šírka od vonkajšieho rebra po vonkajšie rebro vo výške najhlbšej deliacej nákladovej značky alebo pod ňou.
- .4 *Ponor* je vertikálna vzdialenosť meraná od hornej hrany kýlu k príslušnej deliacej nákladovej značke.
- .5 *Nosnosť* znamená rozdiel medzi výtlakom lode v tonách vo vode so špecifickou mernou hmotnosťou 1,025 pri nákladovej značke zodpovedajúcej určenej letnej voľnej palube a vlastnou hmotnosťou lode.
- .6 *Vlastná hmotnosť* znamená výtlak lode v tonách bez nákladu, pohonných hmôt, mazacích olejov, balastovej vody, pitnej vody a úžitkovej vody v nádržiach, upotrebitelných zásob a bez cestujúcich a posádky a ich majetku.
- .7 *Priedelová paluba* je najhornejšia paluba, na ktorej sú pripevnené priečne vodotesné priedely.
- .8 *Hranica ponoru* je čiara vedená aspoň 76 mm pod hornou hranou priedelovej paluby na boku lode.
- .9 *Priestorová zaplaviteľnosť* je percentuálna časť priestoru, ktorá môže byť zaplavená vodou. Objem priestoru, ktorý presahuje hranicu ponoru, sa meria len do výšky tejto hranice.
- .10 *Priestor strojovne* znamená priestor medzi hornou hranou kýlu a hranicou ponoru a medzi vonkajšími priečnymi vodotesnými priedelmi ohraničujúcimi priestor, kde sa nachádza hlavné a pomocné hnacie strojové zariadenie a kotly slúžiace na pohon.

- .11 *Priestory pre cestujúcich* znamenajú priestory, v ktorých sú ubytovaní a ktoré používajú cestujúci, s výnimkou miestností pre batožinu, zásoby, potraviny a poštu.
- .12 *Vodotesnosť konštrukcie* znamená schopnosť zabrániť, aby voda pod hydrostatickým tlakom prenikla akýmkoľvek smerom konštrukciou pri nepoškodenom alebo poškodenom stave konštrukcie.
- .13 *Odolnosť proti poveternostným vplyvom* znamená, že voda neprenikne do lode za akýchkoľvek podmienok na mori.
- .14 *Osobná loď ro-ro* znamená osobnú loď s nákladnými priestormi typu ro-ro alebo priestormi osobitnej kategórie, ako je definované v predpise II-2/A/2.

## 2. Definície týkajúce sa častí C, D a E (R 3)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 *Riadiaci systém kormidlového zariadenia* znamená zariadenie, ktorým sa prenášajú povely z veliteľského mostíka na hnaciu jednotku kormidlového zariadenia. Riadiaci systém kormidlového zariadenia zahŕňa vysieláče, prijímače, hydraulické čerpadlá a ich príslušné motory, regulátory motorov, potrubia a káble.
- .2 *Hlavné kormidlové zariadenie* znamená strojové zariadenie, ovládač kormidla, prípadne hnacia jednotka kormidlového zariadenia, a doplnkové vybavenie a prostriedky pôsobenia krútiaceho momentu na kormidlový stržeň (napr. kormidlová páka alebo kvadrant) nutné na pohyb kormidla na účel riadenia lode za normálnych prevádzkových podmienok.
- .2 *Hnacia jednotka kormidlového zariadenia* znamená:
  - .1 v prípade elektrického kormidlového zariadenia, elektrický motor a jeho elektrické vybavenie a pripojené čerpadlo;
  - .2 v prípade elektrohydraulického kormidlového zariadenia, elektrický motor a jeho elektrické vybavenie a pripojené čerpadlo;
  - .3 v prípade iného hydraulického kormidlového zariadenia, hnací stroj a jeho pripojené čerpadlo.
- .3 *Pomocné kormidlové zariadenie* znamená zariadenie iné, než je akákoľvek časť hlavného kormidlového zariadenia, ktoré je potrebné na riadenie lode v prípade poruchy hlavného kormidlového zariadenia, no bez kormidlovej páky alebo kvadrantu, alebo komponentov slúžiacich na rovnaký účel.
- .4 *Normálny prevádzkový a obývateľný stav* znamená stav, v ktorom loď ako celok, strojové zariadenie, služby, prostriedky a pomocné zariadenia zabezpečujúce pohon, ovládateľnosť, bezpečnú plavbu, protipožiarnu a protizáplavovú bezpečnosť, vnútornú a vonkajšiu komunikáciu na lodi, signalizačné zariadenia, únikové cesty a spúšťacie zariadenie záchranných člnov, ako aj predpokladané zariadenie zabezpečujúce podmienky pohodlného pobytu, sú riadne prevádzkyschopné a fungujú normálne.
- .5 *Stav núdze* znamená stav, v ktorom zariadenia potrebné na normálnu prevádzku a životné podmienky nie sú v prevádzkyschopnom stave pre poruchu hlavného zdroja elektrickej energie.
- .6 *Hlavný zdroj elektrickej energie* znamená zdroj určený na dodávku elektrickej energie pre hlavný rozvodný panel na rozvod do všetkých zariadení potrebných na udržiavanie lode v normálnych prevádzkových a životných podmienkach.
- .7 *Stav nehybnej lode* je stav, v ktorom hlavné hnacie strojové zariadenie, kotly a pomocné zariadenia nie sú v prevádzke, pretože nie sú zásobované energiou.
- .8 *Hlavný generátor* je priestor, v ktorom sa nachádza hlavný zdroj elektrickej energie.
- .9 *Hlavný rozvodný panel* je rozvodný panel, ktorý je priamo zásobovaný elektrickou energiou z hlavného zdroja a je určený na rozvod elektrickej energie do lodných zariadení.
- .10 *Núdzový rozvodný panel* je rozvodný panel, ktorý je v prípade poruchy hlavného systému dodávky elektrickej energie zásobovaný priamo z núdzového zdroja elektrickej energie alebo prechodného núdzového zdroja elektrickej energie a je určený na rozvod elektrickej energie do núdzových zariadení.
- .11 *Núdzový zdroj elektrickej energie* je zdroj elektrickej energie určený na zásobovanie núdzového rozvodného panelu v prípade poruchy dodávky z hlavného zdroja elektrickej energie.
- .12 *Maximálna prevádzková rýchlosť dopredu* je najvyššia rýchlosť, na ktorú je loď konštruovaná pre plavbu na mori pri najhlbšom ponore.
- .13 *Maximálna rýchlosť dozadu* je rýchlosť, ktorou môže loď pri plavbe na mori smerom dozadu dosiahnuť najvyšší navrhovaný výkon pri najhlbšom ponore.

- .14(a) *Priestory strojového zariadenia* sú všetky priestory strojového zariadenia kategórie A a všetky ostatné priestory zahŕňajúce pohonné zariadenia, kotly, úpravne na naftu, parné a spaľovacie motory, generátory a hlavné elektrické strojové zariadenia, plniace stanovište pre olej, chladiace, stabilizačné, vetracie a klimatizačné strojové zariadenia a podobné priestory a šachty k nim.
- .14(b) *Priestory strojového zariadenia* kategórie A sú také priestory a šachty k nim, ktoré zahŕňajú:
- .1 strojové zariadenia s vnútorným spaľovaním používané pri hlavnom pohone alebo
  - .2 strojové zariadenia s vnútorným spaľovaním používané na iné účely než na hlavný pohon, keď tieto zariadenia majú celkový výkon aspoň 375 kW, alebo
  - .3 každý kotol vykurovaný naftou alebo úpravne na naftu.
- .15 *Systém motorového pohonu* znamená hydraulické zariadenie na dodávku energie na účely otáčania kormidlového pňa obsahujúce pohonnú jednotku alebo pohonné jednotky spolu s pripojeným potrubím a armatúrami a pohonom kormidla. Systém motorového pohonu môže mať spoločné mechanické komponenty, t. j. kormidlovú páku alebo kvadrant a kormidlový stržeň, alebo komponenty slúžiace na rovnaký účel.
- .16 *Riadiace stanovišťa* sú priestory, v ktorých sa nachádza rádiové alebo hlavné navigačné zariadenie, alebo núdzový zdroj energie, alebo kde je sústredené zariadenie na hlásenie a ovládanie protipožiarnych zariadení.

## ČASŤ A-1

## KONŠTRUKCIA LODÍ

1. **Nové inštalácie materiálov obsahujúcich azbest (R 3-5)**

## VŠETKY LODE

- .1 Tento predpis sa vzťahuje na materiály používané pri konštrukcii, strojových zariadeniach, elektrických zariadeniach a vybavení, na ktoré sa vzťahujú predpisy uvedené v tejto prílohe.
- .2 V prípade všetkých lodí sú všetky nové inštalácie z materiálov obsahujúcich azbest zakázané.

2. **Konštrukčné výkresy uchovávané na palube a na brehu (R 3-7)**

## LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2012 ALEBO NESKÔR

- .1 Súbor dielenských konštrukčných výkresov a iných plánov, na ktorých sú zobrazené všetky následné konštrukčné úpravy, sa musí uchovávať na palube lodí postavených 1. januára 2012 alebo neskôr.
- .2 Dodatočný súbor takýchto výkresov musí uchovávať na brehu spoločnosť, ako sa definuje v prepise IX/1.2 dohovoru SOLAS z roku 1974.
- .3 Pozri obežník MSC/1135 IMO ‚Konštrukčné výkresy lodí v konečnom stave, ktoré sa majú uchovávať na palube lode a na pevnine‘.

3. **Ťažné a kotevné zariadenia (R 3-8)**

## LODE TRIED B, C A D S DĹŽKOU 24 METROV A VIAC POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2012 ALEBO NESKÔR

- .1 Lode musia byť vybavené zariadeniami, vybavením a inštaláciami s dostatočne bezpečnou pracovného záťažou s cieľom umožniť vykonanie všetkých ťažných a kotviacich operácií spojených s bežnou prevádzkou lode.
- .2 Zariadenia, vybavenie a inštalácie zabezpečené v súlade s odsekem 1 musia spĺňať normy špecifikované pre klasifikáciu podľa pravidiel uznanej organizácie alebo ekvivalentné pravidlá používané správou v súlade s článkom 14 ods. 2 smernice 94/57/ES.
- .3 Pozri obežník MSC/1175 IMO ‚Usmernenia pre ťažné a kotevné zariadenia na palube lodí‘.
- .4 Všetky inštalácie alebo súčasti vybavenia na základe tohto predpisu musia byť jasne označené bez obmedzení týkajúcich sa ich bezpečnej prevádzky, pričom sa zohľadňuje pevnosť ich upevnenia na konštrukciu lode.

## ČASŤ B

## NEPORUŠENÁ STABILITA, ROZDELENIE LODE NA ÚSEKY A PORUŠENÁ STABILITA

## Časť B-1

Lode postavené 1. januára 2009 alebo neskôr – možnosť uplatniť rezolúciu MSC.216(82)

Na lode TRIED B, C A D, ktorých kým bol položený 1. januára 2009 alebo neskôr alebo ktoré boli k tomuto dňu v podobnom štádiu výstavby, sa uplatňujú požiadavky uvedené v časti B-2 alebo prípadne vhodné ustanovenia dohovoru SOLAS kapitoly II-I časti B, ako sa ustanovuje v prílohe 2 k rezolúcii MSC 216(82).

## Časť B-2

Lode postavené pred 1. januárom 2009

1. **Neporušená stabilita – rezolúcia A.749(18), zmenená a doplnená rezolúciou MSC.75(69)**

NOVÉ LODE TRIED A, B, C A D S DĹŽKOU 24 METROV A VIAC:

Všetky triedy nových lodí s dĺžkou 24 metrov a viac musia spĺňať príslušné ustanovenia pre osobné lode uvedené v kódexe o neporušenej stabilite prijatom rezolúciou IMO A.749(18) v znení zmien a doplnení.

Ak členské štáty považujú použitie kritérií silného vetra a kolísania podľa rezolúcie IMO A.749(18) v znení zmien a doplnení za nevhodné, môžu použiť alternatívny prístup zaručujúci dostatočnú stabilitu. Toto by malo byť doložené dôkazom predloženým Komisii, ktorý potvrdí, že sa dosiahne ekvivalentná úroveň bezpečnosti.

EXISTUJÚCE LODE TRIED A a B S DĹŽKOU 24 M A VIAC:

Všetky existujúce lode tried A a B musia za všetkých podmienok zaťaženia vyhovovať ďalej uvedeným kritériám stability s príslušnými úpravami vplyvu voľnej hladiny kvapalných látok v nádržiach v súlade s predpokladmi odseku 3.3 rezolúcie IMO A.749 (18) v znení zmien a doplnení alebo ekvivalentnými predpokladmi.

a) Plocha pod krivkou vyrovnávacieho ramena páky (krivka GZ) nesmie byť menšia než:

i) 0,055 metrových radiánov až do 30° náklonu lode;

ii) 0,09 metrových radiánov do 40° náklonu lode alebo uhlu zaplavenia, t. j. náklonu lode, pri ktorom by spodné hrany všetkých otvorov v lodnom trupe, nadstavbách alebo kabínach, ktoré sa nedajú vodotesne uzavrieť, boli potopené, keby bol tento uhol menší než 40°;

iii) 0,03 metrových radiánov pri náklone od 30° do 40° alebo od 30° až po uhol zaplavenia, keby bol tento uhol menší než 40°.

b) Vyrovnávacie rameno páky GZ musí mať najmenej 0,20 metra pri náklone lode rovnom alebo väčšom než 30°.

c) Maximálne vyrovnávacie rameno páky GZ nastáva pri uhle náklonu nad 30° ale aspoň 25°.

d) Počiatočná priečna metacentrická výška nesmie byť menšia než 0,15 metra.

Podmienky zaťaženia, ktoré je nutné zohľadniť, aby sa overila zhoda s uvedenými kritériami stability, musí obsahovať aspoň podmienky uvedené v bode 3.5.1.1 rezolúcie IMO A.749 (18) v znení zmien a doplnení.

Všetky existujúce lode tried A a B s dĺžkou 24 metrov a viac musia vyhovovať aj doplňujúcim kritériám stanoveným v bode 3.1.2.6 (doplňujúce kritériá pre osobné lode) a v bode 3.2 (silný vietor a kolísanie) rezolúcie IMO A.749 (18) v znení zmien a doplnení.

Ak členské štáty považujú použitie kritérií silného vetra a kolísania podľa rezolúcie IMO A.749 (18) v znení zmien a doplnení za nevhodné, môžu použiť alternatívny prístup zaručujúci dostatočnú stabilitu. Toto by malo byť doložené dôkazom predloženým Komisii, ktorý potvrdí, že sa dosiahne ekvivalentná úroveň bezpečnosti.

2. **Vodotesné rozdelenie**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Každá loď musí byť rozdelená priedelmi na vodotesné oddelenia, ktoré musia byť vodotesné až po priedelovú palubu a ktorých maximálna dĺžka sa vypočíta podľa konkrétnych požiadaviek stanovených ďalej v texte.

Namiesto týchto požiadaviek sa môžu ako ekvivalent časti B kapitoly II Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1960 použiť predpisy o rozdelení a stabilite osobných lodí, prijaté v rezolúcii IMO A.265(VIII), ak sa uplatňujú vo svojej celistvosti.

Každá ďalšia časť vnútornej štruktúry, ktorá ovplyvňuje účinnosť rozdelenia lode, musí byť vodotesná.

### 3. Zaplaviteľná dĺžka (R 4)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Zaplaviteľná dĺžka v danom bode je maximálna časť dĺžky lode, ktorej stred sa nachádza v tomto bode a ktorá môže byť zaplavená za predpokladu uvedenej zaplaviteľnosti bez toho, aby loď klesla za hranicu ponoru.
- .2 V prípade, že loď nemá súvislú priedelovú palubu, zaplaviteľná dĺžka v každom bode sa môže stanoviť podľa predpokladanej súvislej hranice ponoru, ktorá nie je v žiadnom bode menšia než 76 mm pod hornou hranou paluby na boku lode, ku ktorému vedú príslušné vodotesné priedely a obšívka.
- .3 Ak je časť predpokladanej hranice ponoru značne pod palubou, ku ktorej vedú priedely, môže správa vlajkového štátu povoliť obmedzené zmiernenie ustanovenia o vodotesnosti u tých častí priedelov, ktoré sú nad hranicou ponoru a bezprostredne pod vyššou palubou.

### 4. Prípustná dĺžka oddelení (R 6)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Maximálna prípustná dĺžka oddelenia, ktorého stred leží v nejakom bode dĺžky lode, sa získa vynásobením zaplaviteľnej dĺžky príslušným koeficientom nazývaným koeficient rozdelenia.

### 5. Zaplaviteľnosť (R 5)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Konečné predpoklady uvedené v predpise 3 sa týkajú zaplaviteľnosti priestorov pod hranicou ponoru.

Pri stanovení zaplaviteľnej dĺžky je predpokladaná priemerná zaplaviteľnosť priestoru pod hranicou ponoru uvedená v tabuľke predpisu 8.3.

### 6. Koeficient rozdelenia

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY B:

Koeficient rozdelenia je:

1,0, ak je loď certifikovaná na prepravu menej než 400 osôb, a

1,0, ak je loď certifikovaná na prepravu 400 osôb alebo viac a s dĺžkou  $L < 55$ , a

0,5, ak je loď certifikovaná na prepravu 400 osôb alebo viac.

Existujúce osobné lode ro-ro triedy B musia spĺňať túto požiadavku najneskôr do dátumu zhody, ktorý je ustanovený v predpise II-1/B/8-2 odseku 2.

EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B, KTORÉ NIE SÚ OSOBNÝMI LOĎAMI RO-RO:

Koeficient rozdelenia je: 1,0

### 7. Osobitné požiadavky na rozdelenie lode (R 7)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Ak vedú v jednej alebo viacerých častiach lode vodotesné priedely k vyššej palube než v zostávajúcej časti lode a je potrebné, aby toto vyššie vedenie priedelov bolo využité vo výpočte zaplaviteľnej dĺžky, potom je možné v prípade každej tejto časti lode využiť osobitné hranice ponoru za predpokladu, že:

- .1 boky lode siahajú po celej dĺžke lode až po palubu, ktorá zodpovedá hornej hranici ponoru, a všetky otvory v obšívke po celej dĺžke lode pod touto palubou sa na účely predpisu 15 považujú za otvory pod hranicou ponoru a

- .2 každé z dvoch oddelení príslých k 'stupňom' v priedelovej palube je v rámci prípustnej dĺžky zodpovedajúcej jej príslušným hraniciam ponoru a okrem toho ich spoločná dĺžka nepresahuje dvojnásobok prípustnej dĺžky na dolnej hranici ponoru.
- .2 Oddelenie môže presiahnuť prípustnú dĺžku stanovenú pravidlami predpisu 4, ak spoločná dĺžka každého páru príslých oddelení, u ktorých je dané oddelenie spoločné, nepresiahne zaplaviteľnú dĺžku alebo dvojnásobok prípustnej dĺžky podľa toho, ktorá hodnota je menšia.
- .3 Hlavný priečný priedel môže byť osadený za predpokladu, že všetky časti osadenia ležia vnútri vertikálnych plôch na oboch bokoch lode, ktoré sa nachádzajú vo vzdialenosti od obšívky rovnajúcej sa jednej pätine šírky lode merané v pravých uhloch osi na úrovni najhlbšej deliacej nákladnej značky. S každou časťou osadenia, ktorá leží mimo týchto hraníc, sa zaobchádza ako so stupňami podľa odseku 6.
- .4 Ak je hlavný priečný priedel osadený alebo opatrený stupňami, použije sa na určenie rozdelenia rovnocenný priebežný priedel.
- .5 Ak hlavné priečne vodotesné oddelenie obsahuje miestne rozdelenie a správa vlajkového štátu je presvedčená o tom, že po každom predpokladanom poškodení boku lode v dĺžke 3,0 metre plus 3 % dĺžky lode alebo 11,0 metrov alebo 10 % dĺžky lode podľa toho, ktorá hodnota je menšia, nebude celý objem hlavného oddelenia zaplavený, je možné povoliť primeranú odchýlku v prípustnej dĺžke vyžadovanej inak pre toto oddelenie. V takom prípade nesmie byť účinný vztlak predpokladaný na nepoškodenom boku väčší než je vztlak predpokladaný na poškodenom boku.

Odchýlka podľa tohto odseku sa udelí len vtedy, keď sa nepredpokladá porušenie predpisu 8.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .6 Hlavný priečný priedel môže mať stupne za predpokladu, že spĺňa jednu z týchto podmienok:
  - .1 celková dĺžka dvoch oddelení rozdelených príslušným priedelom nepresahuje buď 90 % zaplaviteľnej dĺžky, alebo dvojnásobok prípustnej dĺžky, s výnimkou prípustnej dĺžky na lodiach, ktorých koeficient rozdelenia sa rovná 1, ale celková dĺžka dvoch daných oddelení nesmie presiahnuť prípustnú dĺžku;
  - .2 dodatočné rozdelenie sa stanoví v rozsahu stupňov, aby sa udržala rovnaká úroveň bezpečnosti, ako je úroveň zabezpečená priebežným priedelom;
  - .3 oddelenie, nad ktorým sa stupeň nachádza, nepresahuje prípustnú dĺžku zodpovedajúcu hranici ponoru 76 mm pod stupňom.
- .7 Na lodiach s dĺžkou 100 metrov a viac musia byť hlavné priečne priedely za čelným kolíznym priestorom upevnené vo vzdialenosti od prednej kolmice, ktorá nie je väčšia než prípustná dĺžka.
- .8 Ak je vzdialenosť medzi dvoma príslými hlavnými priečnymi priedelmi alebo rovnakými priebežnými priedelmi alebo vzdialenosť medzi priečnymi plochami prechádzajúcimi cez najbližšie časti priedelov so stupňami menšia než 3,0 metre plus 3 % dĺžky lode alebo 11,0 metrov alebo 10 % dĺžky lode podľa toho, ktorá dĺžka je menšia, potom len jeden z týchto priedelov sa považuje za časť rozdelenia lode.
- .9 Ak je požadovaný koeficient rozdelenia 0,50, celková dĺžka akýchkoľvek dvoch príslých oddelení nesmie presiahnuť zaplaviteľnú dĺžku.

#### 8. Stabilita v podmienkach pri poškodení (R 8)

##### NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1.1 Za všetkých prevádzkových podmienok musí byť zabezpečená dostatočná neporušená stabilita, aby loď mohla odolať poslednému stupňu zaplavenia ktoréhokoľvek z hlavných oddelení, u ktorého sa musí dodržať zaplaviteľná dĺžka.
- .1. Ak sú dve príslé hlavné oddelenia rozdelené stupňovitým priedelom podľa podmienok predpisu 7.6.1, musí byť neporušená stabilita primeraná tak, aby odolala zaplaveniu týchto dvoch príslých oddelení.
- .1.3 Ak je požadovaný koeficient rozdelenia 0,50, musí byť neporušená stabilita primeraná tak, aby odolala zaplaveniu ktoréhokoľvek z dvoch príslých oddelení.

- .2.1 Požiadavky pododseku .1 sa stanovujú výpočtom, ktorý je v súlade s odsekmi 3, 4 a 6 a ktorý berie do úvahy rozmery a stavebné charakteristické charakteristiky lode a polohu a usporiadanie poškodených oddelení. Pri tomto výpočte sa predpokladá, že sa loď nachádza v najhorších predvídateľných prevádzkových podmienkach z hľadiska stability.
- .2.2 Ak sa navrhuje vybaviť paluby, vnútorné deliace steny alebo pozdĺžne priedely dostatočnou nepriestupnosťou, aby sa zamedzilo prenikaniu prúdu vody, musí sa toto obmedzenie primerane zohľadniť vo výpočtoch.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY B a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B, KTORÉ NIE SÚ OSOBNÝMI LOĎAMI RO-RO, POSTAVENÉ 29. APRÍLA 1990 ALEBO NESKŔ:

- .2.3 Stabilita vyžadovaná v konečnom stave po poškodení a po vyrovnaní plavidla, ak sa to predpokladá, sa stanoví takto:
- .2.3.1 Kladná krivka zvyšného vyrovnávacieho ramena páky musí mať rozsah aspoň 15° za uhlom rovnovážnej polohy. Tento rozsah je možné znížiť na najviac 10° v prípade, že plocha pod krivkou vyrovnávacieho ramena páky zodpovedá ploche stanovenej v pododseku 2.3.2, vynásobenej koeficientom 15/rozsahu, kde rozsah je vyjadrený v stupňoch.
- .2.3.2 Plocha pod krivkou vyrovnávacieho ramena páky musí byť aspoň 0,015 metrových radiánov meraných od uhla rovnovážnej polohy k menšiemu z nasledujúcich uhlov:
- .1 uhol, pri ktorom dochádza k vzostupnému zaplaveniu;
  - .2 22° (merané od zvislej polohy) v prípade zaplavenia jedného oddelenia alebo 27° (merané od zvislej polohy) v prípade súčasného zaplavenia dvoch priľahlých oddelení.
- .2.3.3 Zvyšné vyrovnávacie rameno páky sa vypočíta v rozsahu pozitívnej stability berúc do úvahy najväčší z týchto momentov náklonu:
- .1 zhromaždenie všetkých cestujúcich na jednej strane;
  - .2 spustenie všetkých plne naložených záchranných plavidiel na vodu na jednej strane pomocou člnových žeriavov;
  - .3 tlak vetra
- vypočítaný podľa vzorca:

$$GZ(\text{metre}) = \frac{(\text{moment náklonu})}{(\text{výtlak})} + 0,04$$

Vyrovňavacie rameno páky však nesmie byť menšie než 0,10 m.

- .2.3.4 Na účely výpočtu momentu náklonu v odseku 2.3.3 sa musia zohľadniť tieto predpoklady:
- .1 Moment náklonu spôsobený zhromaždením cestujúcich:
    - .1.1 štyri osoby na štvorcový meter;
    - .1.2 hmotnosť 75 kg na každého cestujúceho;
    - .1.3 cestujúci sa rozdelia na disponibilné palubné plochy na jednej strane lode, a to na palubách, na ktorých sa nachádzajú zhromažďovacie stanovišťa tak, aby sa vytvoril najnepriaznivejší moment náklonu.
  - .2 Moment náklonu spôsobený spustením všetkých plne naložených záchranných plavidiel na vodu na jednej strane lode pomocou člnových žeriavov:
    - .2.1 predpokladá sa, že všetky záchranné plavidlá a člny upevnené na tej strane, na ktorú sa loď po poškodení naklonila, budú plne naložené a pripravené na vyplávanie a na spustenie na vodu;
    - .2.2 pri záchranných člnoch, ktoré môžu byť plne naložené spustené na vodu z miesta uloženia, uvažuje sa počas ich spúšťania na vodu s maximálnym momentom náklonu;

- .2.3 predpokladá sa, že plne naložený záchranný čln pripevnený k svojmu člnovému žeriavu bude na tej strane, na ktorú sa loď po poškodení naklonila, pripravený na vyplávanie a na spustenie na vodu;
- .2.4 osoby nenachádzajúce sa v záchranných zariadeniach, ktoré vyplávali, nevyvolajú buď dodatočný moment náklonu, alebo vyrovnávací moment;
- .2.5 pri záchranných zariadeniach na opačnej strane lode, než na ktorú sa loď naklonila, sa počíta s tým, že sú v uloženej polohe.
- .3 Momenty náklonu spôsobené tlakom vetra:
- .3.1 trieda B: použije sa tlak vetra 120 N/m<sup>2</sup>;
- triedy C a D: použije sa tlak vetra 80 N/m<sup>2</sup>;
- .3.2 príslušná plocha je bočná plocha lode nad vodoryskou za stavu narušenej stability;
- .3.3 moment náklonu ramena páky je vertikálna vzdialenosť od bodu v jednej polovici stredného ponoru za stavu narušenej stability k ťažisku bočnej plochy.
- .2.4 Ak nastane postupné veľké zaplavenie, ktoré spôsobí rýchle zníženie vyrovnávacieho ramena páky o 0,04 metra alebo viac, potom sa musí brať do úvahy to, že krivka vyrovnávacieho ramena páky je ukončená pri uhle, pri ktorom nasáva postupné zaplavenie, a rozsah a plocha uvedená v odsekoch 2.3.1 a 2.3.2 sa meria pre tento uhol.
- .2.5 V prípadoch, keď má postupné zaplavenie obmedzený rozsah, t. j. že ďalej nehatene nepokračuje, a tým spôsobuje prijateľné pomalé zníženie vyrovnávacieho ramena páky o menej než 0,04 metra, zvyšná krivka sa úmerne skráti s predpokladom, že postupne zaplavovaný priestor je takto zaplavený od začiatku.
- .2.6 V medzistupni zaplavenia musí mať maximálne vyrovnávacie rameno páky najmenej 0,05 metra a rozsah pozitívneho vyrovnávacieho ramena páky musí byť najmenej 7 metrov. Vo všetkých prípadoch je treba počítať len s jednou trhlinou v lodnom trupe a len s jednou voľnou hladinou.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .3 Na účel výpočtu narušenej stability je objemová a priestorová zaplaviteľnosť takáto:

Priestory	Priepustnosť (%)
Určené pre náklad alebo zásoby	60
Obsadené ubytovacími priestormi	95
Obsadené strojovým zariadením	85
Určené pre kvapalné látky	0 alebo 95 (*)

(\*) Podľa toho, ktorá hodnota vedie k prísnejším požiadavkám.

S vyššou zaplaviteľnosťou plôch je treba počítať pri priestoroch, ktoré sú v blízkosti poškodenej vodorysky a neobsahujú významný podiel ubytovacích priestorov alebo strojového zariadenia, a pri priestoroch, ktoré vo všeobecnosti nie sú obsadené významnejším množstvom nákladu alebo zásob.

- .4 Predpokladaný rozsah poškodení je takýto:
- .1 pozdĺžny rozsah: 3,0 metre plus 3 % dĺžky lode alebo 11,0 metrov alebo 10 % dĺžky lode podľa toho, ktorá hodnota je menšia;
- .2 priečny rozsah (meraný vo vnútri od boku lode v pravom uhle k osi v úrovni najhlbšej deliacej nákladovej značky): vzdialenosť jednej pätiny šírky lode a
- .3 vertikálny rozsah: od základne nahor bez obmedzenia;
- .4 ak akékoľvek poškodenie menšieho rozsahu, než je uvedené v 4.1, 4.2 a 4.3. by spôsobilo horší stav, pokiaľ ide o náklon lode na stranu alebo stratu metacentrickej výšky, počíta sa s týmto poškodením vo výpočtoch.

- .5 Nesymetrické zaplavenie sa musí vhodnými opatreniami obmedziť na minimum. Ak treba korigovať veľké uhly náklonu lode, opatrenia musia pôsobiť samočinne, ak je to možné, ale v každom prípade ak existujú ovládače zariadenia proti priečnemu zaplaveniu, musia byť ovládateľné z hornej priedelovej paluby. U nových lodí TRIED B, C A D nesmie maximálny uhol náklonu lode po zaplavení, ale pred vyrovnaním, presiahnuť 15°. Ak sa vyžaduje zariadenie proti priečnemu zaplaveniu, čas na vyrovnanie nesmie presiahnuť 15 minút. Kapitánovi lode sa poskytujú vhodné údaje o zariadení proti priečnemu zaplaveniu, ktoré sú k dispozícii.
- .6 Konečný stav lode po poškodení a v prípade nesymetrického zaplavenia po tom, ako sa uskutočnili opatrenia na vyrovnanie lode, je takýto:
- .1 v prípade nesymetrického zaplavenia sa pozitívne zostatková metacentrická výška aspoň 50 mm vypočíta metódou stálego výtlaku;
- .2a pokiaľ nie je v odseku 6.2b stanovené inak, v prípade nesymetrického zaplavenia nesmie uhol náklonu pri zaplavení jedného oddelenia presiahnuť 7° pri lodiach triedy B (nové a existujúce) a 12° pri lodiach tried C a D (nové).
- Pri súčasnom zaplavení dvoch priľahlých oddelení je pri lodiach triedy B povolený náklon lode na stranu o 12° za predpokladu, že koeficient rozdelenia nie je nikde v zaplavenej časti lode väčší než 0,50;
- .2b pri existujúcich lodiach triedy B, ktoré nie sú osobnými loďami ro-ro a boli postavené do 29. apríla 1990, v prípade nesymetrického zaplavenia, uhol nesmie presiahnuť 7° okrem výnimočných prípadov, keď môže správa povoliť väčší náklon kvôli nesymetrickému momentu, no konečný náklon nesmie presiahnuť 15°;
- .3 hranica ponoru nesmie byť v konečnom štádiu zaplavenia ponorená. Ak sa uvažuje s tým, že hranica ponoru sa môže na prechodnú dobu zaplavenia ponoriť pod vodu, môže správa vlajkového štátu vyžadovať také vyšetrovania a opatrenia, aké bude považovať za nutné pre bezpečnosť lode.
- .7 Kapitánovi lode sa musia poskytnúť údaje nutné k udržaniu dostatočnej neporušenej stability v prevádzkových podmienkach, aby loď mohla odolať veľkému poškodeniu. V prípade lodí vyžadujúcich zariadenia proti priečnemu zaplaveniu musí byť kapitán lode informovaný o podmienkach stability, z ktorých vychádzajú výpočty náklonu lode, a upozornený na to, že za nepriaznivých podmienok stability pri trvalom poškodení lode môže dôjsť k nadmernému náklonu lode.
- .8 Údaje uvedené v odseku 7, ktoré majú kapitánovi umožniť udržať dostatočnú neporušenú stabilitu, musia obsahovať informácie, ktoré budú udávať maximálne prípustnú výšku ťažiska lode nad kýlom (KG) alebo alternatívne aspoň prípustnú metacentrickú výšku (GM) pre rozsah ponorov alebo výtlakov dostatočných na pokrytie všetkých prevádzkových podmienok. Informácie musia vyjadrovať vplyv rôznych sklonov lode so zreteľom na prevádzkové obmedzenia.
- .9 Každá loď musí mať na prednej a zadnej časti jasne označené stupnice ponorov. V prípade, že značky ponorov nie sú na ľahko čitateľných miestach alebo prevádzkové obmedzenie v oblasti plavby sťažuje čítanie značky ponoru, musí byť loď vybavená spoľahlivým systémom zisťovania ponoru, ktorý je schopný určiť ponory na prednej a zadnej časti.
- .10 Po dokončení naloženia lode a pred jej odchodom musí kapitán určiť sklon a stabilitu lode a tiež zistiť a zaznamenať, či loď vyhovuje kritériám stability podľa príslušných predpisov. Stabilita lode sa určuje vždy výpočtom. Na tento účel je možné použiť počítač pre elektronický výpočet zaťaženia a stability alebo ekvivalentné prostriedky.
- .11 Správa vlajkového štátu nesmie zmierniť požiadavky na porušenú stabilitu, pokiaľ sa nepreukáže, že neporušená metacentrická výška nutná na splnenie týchto požiadaviek je za akýchkoľvek prevádzkových podmienok pre zamýšľanú prevádzku nadmerná.
- .12 Zmiernenie požiadaviek na porušenú stabilitu sa povolí len vo výnimočných prípadoch a pod podmienkou, že sa správe vlajkového štátu podá dôkaz o tom, že pomery, usporiadania a iné charakteristické znaky lode sú pre stabilitu po poškodení najvhodnejšie, čo je možné za určitých okolností opodstatnene a odôvodnene prijať.

**8-1. Stabilita osobných lodí ro-ro v podmienkach pri poškodení (R 8-1)**

EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY B:

- .1 Existujúce osobné lode typu ro-ro triedy B musia vyhovovať predpisu 8 najneskôr ku dňu prvej pravidelnej prehliadky po dni zhody predpísanej ďalej v súlade s hodnotou A/Am<sub>ax</sub> definovanou v prílohe k MSC/Circ. 574 'Postup výpočtu na stanovenie charakteristických veličín funkčnej schopnosti existujúcich osobných lodí typu ro-ro s použitím zjednodušenej metódy založenej na rezolúcii A.265(VIII)'.

Hodnota A/Am <sub>ax</sub> :	Dátum zhody:
menej než 85 %	1. októbra 1998
85 % alebo viac, ale menej než 90 %	1. októbra 2000
90 % alebo viac, ale menej než 95 %	1. októbra 2002
95 % alebo viac, ale menej než 97,5 %	1. októbra 2004
97,5 % alebo viac	1. októbra 2005

**8-2. Osobitné požiadavky na osobné lode ro-ro prepravujúce 400 alebo viac cestujúcich (R 8-2)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO:

Bez ohľadu na ustanovenia predpisu II-1/B/8 a II-1/B/8-1:

- .1 nové osobné lode ro-ro certifikované na prepravu 400 alebo viac cestujúcich musia spĺňať ustanovenia odseku 2.3 predpisu II-1/B/8, pričom sa predpokladá, že poškodenie sa vzťahuje na akékoľvek miesto dĺžky lode L, a
- .2 existujúce osobné lode ro-ro certifikované na prepravu 400 alebo viac cestujúcich musia spĺňať požiadavky odseku 1 najneskôr do dátumu prvej pravidelnej prehliadky po poslednom dátume zhody predpísanom v pododsekoch 2.1, 2.2 alebo 2.3 podľa toho, ktorý dátum nastane najneskôr:

Hodnota A/Am <sub>ax</sub> :	Dátum zhody:
menej než 85 %	1. októbra 1998
85 % alebo viac, ale menej než 90 %	1. októbra 2000
90 % alebo viac, ale menej než 95 %	1. októbra 2002
95 % alebo viac, ale menej než 97,5 %	1. októbra 2004
97,5 % alebo viac	1. októbra 2010

**.2.2 Povolný počet prepravovaných osôb:**

1 500 alebo viac	1. októbra 2002
1 000 alebo viac, ale menej než 1 500	1. októbra 2006
600 alebo viac, ale menej než 1 000	1. októbra 2008
400 alebo viac, ale menej než 600	1. októbra 2010

**.2.3 Vek lode je 20 rokov alebo viac:**

ak vek lode znamená čas počítaný od dátumu, keď bol položený kýl alebo od dátumu, keď bola loď v podobnej etape stavby, alebo od dátumu, keď bola loď zmenená na osobnú loď ro-ro.

**8-3. Osobitné požiadavky na osobné lode okrem osobných lodí ro-ro, prepravujúce 400 alebo viac osôb**

LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR, OKREM OSOBNÝCH LODÍ RO-RO.

Bez ohľadu na ustanovenia predpisu II-1/B/8 musia osobné lode, okrem osobných lodí ro-ro, certifikované na prepravu viac než 400 osôb spĺňať ustanovenia odsekov 2.3 a 2.6 predpisu II-1/B/8, pričom sa predpokladá, že škody nastanú na ktoromkoľvek mieste v rámci dĺžky lode L.

**9. Priedely kolízneho priestoru a priestoru strojového zariadenia (R 10)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Musí byť k dispozícii priedel čelného kolízneho priestoru alebo kolízny priedel, ktorý je vodotesný a vedie až po priedelovú palubu. Tento priedel sa umiestni vo vzdialenosti najmenej 5 % dĺžky lode a maximálne 3 metre plus 5 % dĺžky lode od kolmice na prove.
- .2 Ak ktorákoľvek časť lode pod vodoryskou siaha pred kolmicu na prove, napr. na hruškovitej prove, vzdialenosti uvedené v odseku 1 sa merajú buď:
  - .1 v polovici dĺžky tohto presahu, alebo
  - .2 vo vzdialenosti 1,5 % dĺžky lode v prednej časti lode pred kolmicou na prove, alebo
  - .3 vo vzdialenosti 3 metre pred kolmicou na prove podľa toho, ktorá hodnota je najmenšia.
- .3 Ak je loď vybavená dlhým nadpalubím na prove, musí byť priedel čelného kolízneho priestoru alebo kolízny priedel vodotesne rozšírený po ďalšiu plnú palubu nad priedelovou palubou. Rozšírenie sa usporiada tak, aby sa zabránilo možnosti jeho poškodenia dverami na prove v prípade, že budú samy poškodené alebo uvoľnené.
- .4 Presah požadovaný v odseku .3 sa nemusí nachádzať priamo nad dolným priedelom, pokiaľ všetky jeho časti neležia na predných hraniciach špecifikovaných v odseku 1 alebo 2.

Pre existujúce lode triedy B však platí:

- .1 ak je šikmá nakladacia rampa súčasťou presahu kolízneho priedelu nad priedelovou palubou, môže časť rampy, ktorá je viac než 2,3 metra nad priedelovou palubou, presiahnuť maximálne 1,0 meter pred predné hranice stanovené v odsekoch 1 a 2;
- .2 ak existujúca rampa nespĺňa požiadavky uznania týkajúceho sa rozšírenia kolízneho priedelu a poloha rampy zabraňuje urobiť toto rozšírenie v rozmedzí hraníc stanovených v odseku 1 alebo 2, môže sa rozšírenie vykonať v limitovanej vzdialenosti za hranicami na korme stanovenými v odseku 1 alebo 2. Táto limitovaná vzdialenosť na korme by nemala byť väčšia než je nutné na to, aby neprekážala rampe. Rozšírenie kolízneho priedelu musí byť predsunuté dopredu, musí vyhovovať požiadavkám odseku 3 a musí byť usporiadané tak, aby sa vylúčila možnosť, že ho poškodí rampa v jej poškodenia alebo uvoľnenia.
- .5 Rampy, ktoré nespĺňajú uvedené požiadavky sa nepovažujú za rozšírenie kolízneho priedelu.
- .6 Priedel zadného kolízneho priestoru a priedely rozdeľujúce priestor strojového zariadenia od nákladových priestorov a priestorov pre cestujúcich musia byť tiež k dispozícii a musia byť vodotesné až po priedelovú palubu. Zadný kolízny priedel však môže byť vybavený stupňami pod priedelovou palubou za predpokladu, že stupeň bezpečnosti lode, pokiaľ ide o delenie, nebude týmto znížený.
- .7 Upchávkové rúry musia byť vo všetkých prípadoch uzavreté vo vodotesných priestoroch. Tesnenie zadného hriadeľa sa umiestni do vodotesného tunela hriadeľového vedenia alebo do iného vodotesného priestoru oddeleného od úseku upchávkových rúr v takom množstve, aby v prípade zaplavenia v dôsledku presakovania tesnením zadného hriadeľa nebola hranica hĺbky ponoru ponorená pod vodou.

**10. Dvojité dná (R 12)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Lode s dĺžkou menej ako 50 metrov musia byť vybavené dvojitým dnom, ktoré sa rozprestiera po priedely predného a zadného kolízneho priestoru, pokiaľ je to možné a zlučiteľné s návrhom a správnym fungovaním lode.
- .2 Lode s dĺžkou 50 metrov a viac, ale menej než 61 metrov musia byť vybavené dvojitým dnom aspoň od priestorov strojového zariadenia po priedel čelného kolízneho priestoru, alebo čo možno najbližšie k nemu.
- .3 Lode s dĺžkou 61 metrov a viac, ale menej než 76 metrov, musia byť vybavené dvojitým dnom aspoň mimo priestorov strojového zariadenia, ktoré sa rozprestiera po priedely čelného a zadného kolízneho priestoru alebo čo možno najbližšie k nemu.

- .4 Lode s dĺžkou 76 metrov a viac musia byť vybavené súvislým dvojitém dnom, ktoré sa rozprestiera po priedely predného a zadného kolízneho priestoru alebo čo možno najbližšie k nemu.
- .5 Ak sa vyžaduje vybavenie dvojitém dnom, musí jeho hĺbka vyhovovať normám uznanej organizácie a vnútorné dno sa musí rozprestierať až na boky lode tak, aby chránilo dno lode až po útor. Táto ochrana sa bude považovať za uspokojujúcu, ak priesečnica spodnej hrany okrajovej dosky s vonkajšou obšívkou nie je v žiadnej časti nižšie než horizontálna rovina, ktorej priesečník je určený rebroryskou vedenou pod uhlom 25° od stredu lode na základnej čiare.
- .6 Malé odvodňovacie zberné jamy v dvojitém dne spojené s odvodňovacím zariadením podpalubia atď. nesmú presahovať smerom dolu viac, než je nutné. Hĺbka odvodňovacej zbernej jamy nesmie byť väčšia, než hĺbka mínus 460 mm dvojitého dna na osi, ani nesmie odvodňovacia zberná jama presahovať smerom dolu vodorovnú plochu uvedenú v odseku 2. Odvodňovacia zberná jama prevyšujúca vonkajšiu podlahu je však prípustná na zadnom konci tunela hriadeľového vedenia. Iné zberné jamy (napr. pre mazací olej pod hlavnými motormi) môže správa vlajkového štátu povoliť, ak je zabezpečené, že usporiadanie poskytuje ekvivalentnú ochranu ako dvojité dno v súlade s týmto predpisom.
- .7 Dvojité dno nemusí byť v priestoroch vodotesných oddelení strednej veľkosti používaných výhradne na prepravu kvapalín za predpokladu, že bezpečnosť lode nie je v prípade poškodenia dna alebo boku podľa úsudku správy vlajkového štátu týmto znížená.
- .8 Bez vplyvu na odsek 1 tohto predpisu 10 môže správa vlajkového štátu povoliť, aby sa dvojité dno nevyžadovalo v akejkoľvek časti lode, ktorá je rozdelená koeficientom nepresahujúcim hodnotu 0,5, ak sa presvedčí, že vybavenie dvojitém dnom v tejto časti by nebolo zlučiteľné so stavbou a správnu funkciou lode.

#### 11. Stanovenie, označenie a zaznamenávanie deliacich nákladových značiek (R 13)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Aby bol dodržaný požadovaný stupeň delenia, musí byť stanovená nákladová značka zodpovedajúca schválenému deliacemu ponoru a označená na lodnom boku v strede lode. Loď, ktorá má priestory prispôbené zvlášť na ubytovanie cestujúcich a prepravu nákladu môže mať alternatívne, ak to vyžaduje majiteľ, jednu značku alebo viac ďalších nákladových značiek stanovených a označených tak, aby zodpovedali ponorom deliacich plôch, ktoré môže schváliť správa vlajkového štátu pre alternatívne prevádzkové podmienky.
- .2 Stanovené a označené deliace nákladné značky sa zaznamenajú do osvedčenia o bezpečnosti osobnej lode a identifikujú sa označením C.1, pokiaľ je len jedna deliaca nákladová značka.  
  
Pokiaľ je viac než jedna nákladová značka, identifikujú sa alternatívne podmienky označením C.2, C.3, C.4 atď<sup>(1)</sup>.
- .3 Voľný bok odpovedajúci každej z týchto nákladných značiek sa meria v rovnakej polohe a od rovnakej palubnej čiar, ako voľné boky stanovené v súlade s platným Medzinárodným dohovorom o nákladovej značke.
- .4 Voľný bok odpovedajúci každej schválenej deliacej nákladnej značke a prevádzkovým podmienkam, pre ktoré je schválená, musí byť v osvedčení o bezpečnosti osobnej lode jasne uvedený.
- .5 Akákoľvek deliaca nákladová značka nesmie byť umiestená nad najhlbšiu nákladnú značku v slanej vode, ako je to určené pevnosťou lode alebo platným Medzinárodným dohovorom o nákladovej značke.
- .6 Bez ohľadu na umiestenie označenia deliacej nákladovej značky, loď nesmie byť zaťažená tak, aby bola nákladová značka zodpovedajúca ročnému obdobiu a oblasti plavby, ako je to stanovené v súlade s Medzinárodným dohovorom o nákladovej značke v platnom znení, ponorená pod vodou.
- .7 Loď nesmie byť zaťažená tak, aby bola deliaca nákladová značka zodpovedajúca konkrétnej plavbe a prevádzkovým podmienkam, ponorená pod vodou.

<sup>(1)</sup> Arabské čísla po písmene „C“ v označení deliacej nákladovej značky môžu byť nahradené rímskymi číslami alebo písmenami, ak správa vlajkového štátu považuje za nutné odlišiť ich od označení medzinárodných deliacich nákladových značiek.

**12. Konštrukcia a úvodné testovanie vodotesných priedelov atď. (R 14)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Každý vodotesný deliaci priedel buď priečny, alebo pozdĺžny, musí byť konštruovaný tak, aby bol schopný odolať s primeranou medznou pevnosťou hydrostatického tlaku vody, čo by však malo stačiť v prípade poškodenia lode aspoň náporu hydrostatického tlaku vody po hranicu ponoru. Konštrukcia týchto priedelov musí byť v súlade s normami uznanej organizácie.
- .2.1 Stupne a záhyby v priedeloch musia byť vodotesné a na všetkých miestach, kde sa vyskytujú, musia byť také pevné ako priedel.
- .2.2 Ak prechádzajú rebrá alebo palubníky vodotesnou palubou alebo priedelom, musia byť paluba alebo priedel konštrukčne zhotovené ako vodotesné bez použitia dreva alebo cementu.
- .3 Testovanie hlavných oddelení ich naplnením vodou nie je povinné. Keď sa testy naplnením vodou nevykonajú, ak je to možné, vykoná sa test hadice; tento test sa musí vykonať v pokročilejších etapách postupu vybavovania lode. Ak sa test hadice nedá vykonať, pretože by mohlo dôjsť k poškodeniu strojov, elektrickej izolácie alebo predmetov vonkajšieho vybavenia lode, môže sa nahradiť starostlivou vizuálnou skúškou zvarovaných spojov, v prípade potreby s doplnením testu na prenikanie farby, ultrazvukového alebo ekvivalentného testu. V každom prípade sa musí vykonať dôkladná inšpekcia vodotesných priedelov.
- .4 Čelný kolízny priestor, dvojité dna (vrátane tunelového kýlu) a vnútorné steny sa testujú na hydrostatický tlak vody zodpovedajúci požiadavkám odseku 1.
- .5 Nádrže určené na prepravu kvapalín, ktoré tvoria časť rozdelenia lode, musia byť testované na vodotesnosť hydrostatickým tlakom vody, ktorý zodpovedá výške najhlbšej nákladovej značky alebo dvom tretinám výšky hornej hrany kýlu po vodný stĺpec dosahujúci hranice hĺbky ponoru podľa toho, ktorá hodnota je väčšia, za predpokladu, že výška vytlačenej vody nesmie byť nižšia než 0,9 metra nad vrcholom nádrže; ak test vodou nie je možné vykonať, môže sa akceptovať tlaková skúška vzduchotesnosti tak, že nádrž sa vystaví tlaku vzduchu najviac 0,14 baru.
- .6 Testy uvedené v odsekoch 4 a 5 majú zaistiť, aby bolo konštrukčné usporiadanie oddelení vodotesné a nepovažujú sa za testy spôsobilosti akéhokoľvek oddelenia na skladovanie pohonných hmôt alebo na iné účely, pre ktoré sa môže vyžadovať test s vyššími požiadavkami v závislosti na výške, ktorú má v nádrži alebo jej rúrkach dosiahnuť kvapalina.

**13. Otvory vo vodotesných priedeloch (R 15)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Počet otvorov vo vodotesných priedeloch sa musí znížiť na minimum kompatibilné s konštrukciou a riadnou prevádzkou lode; pre uzávery týchto otvorov sa musia zabezpečiť vyhovujúce prostriedky.
- .2.1 Ak prechádzajú rúrky, palubné odtoky, elektrické káble atď. vodotesnými deliacimi priedelmi, musia sa urobiť opatrenia zabezpečujúce vodotesnosť priedelov.
- .2.2 Ventily, ktoré nie sú súčasťou potrubnej siete, nie sú vo vodotesných deliacich priedeloch prípustné.
- .2.3 Olovo alebo iné materiály citlivé na teplo sa nesmie používať v systémoch prechádzajúcich vodotesnými deliacimi priedelmi, kde by narušenie týchto systémov v prípade požiaru znížilo vodotesnosť priedelov.
- .3.1 Žiadne dvere, prielezy alebo prístupové otvory nie sú prípustné:
  - .1 v kolíznom priedele pod hranicou ponoru;
  - .2 vo vodotesných priečných priedeloch oddelujúcich nákladný priestor od príľahlého nákladného priestoru, pokiaľ nie je v odseku 10.1 a predpise 14 stanovené inak.

- .3.2 Pokiaľ nie je v odseku 3.3 stanovené inak, môže kolízny priedel prechádzať pod hranicou ponoru cez najviac jednu rúrku na vedenie kvapalných látok do nádrží v prednom kolíznom priestore za predpokladu, že rúrka má skrutkový ventil spôsobilý na ovládanie z miesta nad predelovou palubou, ventilová komora je pripevnená vo vnútri čelného kolízneho priestoru ku kolíznej prepážke. Vybavenie týmto ventilom na zadnej strane kolízneho priedelu sa však môže akceptovať, pokiaľ je ventil ľahko prístupný za všetkých prevádzkových podmienok a priestor, v ktorom sa nachádza, nie je nákladovým priestorom.
- .3.3 Ak je čelný kolízny priestor rozdelený tak, aby sa v ňom uchovávali dva rôzne druhy kvapalín, môžu kolíznu prepážku prechádzať pod hranicou ponoru dve rúrky, z ktorých každá je zabudovaná podľa požiadaviek odseku 3.1 za predpokladu, že nie je vhodná alternatíva na vybavenie takou druhou rúrkou a že je bezpečnosť lode z hľadiska ďalšieho delenia v čelnom kolíznom priestore zachovaná.
- .4 V priestoroch obsahujúcich hlavné a pomocné hnacie strojové zariadenia vrátane kotlov slúžiacich potrebám pohonu môžu byť v každom hlavnom priečnom priedele umiestené len jedny dvere, okrem dverí do tunelov hriadeľového vedenia. Ak sú tunely vybavené dvoma alebo viacerými hriadeľmi, musia byť spojené priedelom pre vnútorné dorozumievanie. Medzi priestorom strojového zariadenia a priestormi tunelu vybaveného dvoma hriadeľmi môžu byť len jedny dvere a tam, kde sú viac než dva hriadele, len dvojce dvere. Všetky tieto dvere musia byť posuvné a umiestené tak, aby mali svoje prahy čo najvyššie. Ručné ovládanie pre zatváranie dverí z miesta nad predelovou palubou musí byť umiestnené mimo priestorov obsahujúcich strojové zariadenia.

.5.1 EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B A NOVÉ LODE TRIED B, C A D S Dĺžkou menej než 24 metrov:

Vodotesné dvere musia byť posuvné alebo závesné alebo dvere ekvivalentného typu. Uzáver dverí upevnený len skrutkami a padacie dvere, ktoré sa zatvárajú pádom alebo váhou pádu, nie sú prípustné.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D S Dĺžkou 24 metrov a viac:

Vodotesné dvere, ak v odseku 10.1 alebo predpise 14 nie je stanovené inak, musia byť posuvnými dverami s motorovým pohonom spĺňajúcimi požiadavky odseku 7 a u lode vo vzpriamenej polohe sa musia dať zavrieť naraz z ústredného ovládacieho pultu na veliteľskom mostíku za dobu maximálne 60 sekúnd.

.5.2 EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B A NOVÉ LODE TRIED B, C A D S Dĺžkou menej než 24 metrov:

Posuvné dvere môžu byť buď:

— ovládané iba ručne, alebo

— s motorovým pohonom ako aj s ručným ovládaním.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D S Dĺžkou 24 metrov a viac:

Na lodiach, kde celkový počet vodotesných dverí nie je vyšší než dva a tieto dvere sa nachádzajú v priestore strojového zariadenia alebo v priedeloch spájajúcich taký priestor, môže správa vlajkového štátu povoliť, aby tieto dvojce dvere boli ovládané len ručne. Ak sú namontované posuvné dvere, musia sa na plavidlách v osobnej námornej plavbe zavrieť skôr, než plavidlo opustí svoje kotvisko a počas plavby musí zostať uzavreté.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .5.3 Prostriedky ovládania akýchkoľvek posuvných vodotesných dverí buď motorové alebo ručné, musia u lodí naklonených na stranu o 15° v každom smere, byť schopné dvere uzavrieť. Musia sa takisto zohľadniť sily, ktoré môžu pôsobiť na každej strane dverí, k čomu môže dôjsť, keď voda prúdi otvorom vystaveným hydrostatickému tlaku vody rovnajúcemu sa výške vody najmenej 1 meter nad prahom na osi dverí.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D S Dĺžkou 24 metrov a viac:

- .5.4 Ovládače vodotesných dverí vrátane hydraulického potrubia a elektrických káblov musia byť čo možno najbližšie k priedelu, v ktorom sú dvere zasadené, aby sa minimalizovala pravdepodobnosť, že sa poškodia pri poškodení lode. Umiestenie vodotesných dverí a ich ovládače musia byť také, aby v prípade, že loď utrpí poškodenie v rozmedzí jednej pätiny šírky lode meranej v pravom uhle k osi na úrovni najhlbšej deliacej nákladovej značky, nebola činnosť vodotesných dverí nachádzajúcich sa mimo poškodenej časti lode znížená.

- .5.5 Všetky posuvné vodotesné dvere poháňané motorom alebo ovládané ručne musia byť vybavené signalizačnými prostriedkami, ktoré na všetkých stanovištiach s diaľkovým ovládaním ukazujú, či sú dvere otvorené alebo zatvorené. Stanovište s diaľkovým ovládaním musí byť len na veliteľskom mostíku, ako sa to požaduje v odseku 7.1.5, a na mieste, kde sa podľa odseku 7.1.4 požaduje ručná obsluha z miesta nad predelovou palubou.

EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B A NOVÉ LODE TRIED B, C A D S Dĺžkou menej než 24 metrov:

- .5.6 Vodotesné dvere, ktoré nevyhovujú odsekom 5.1 až 5.5, musia byť zatvorené pred zahájením plavby a musia zostať zatvorené počas plavby; doba otvorenia týchto dverí v prístave a zatvorenia predtým, než loď opustí prístav, sa musí zaznamenať do lodného denníka.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D S Dĺžkou menej než 24 metrov a existujúce lode triedy B:

- .6.1 Ručne ovládané posuvné dvere sa môžu pohybovať horizontálnym alebo vertikálnym smerom. Musí byť možné ovládať mechanizmus na samotných dverách z každej strany a z prístupného miesta nad predelovou palubou, a to otáčaním kľukou alebo iným pohybom poskytujúcim rovnakú záruku bezpečnosti, ktorý je typovo schválený. Pri ručnom ovládaní nesmie doba potrebná na úplné zatvorenie dverí u lodí vo vzpriamenej polohe presiahnuť 90 sekúnd.

EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .6.2 Posuvné dvere poháňané motorom sa môžu pohybovať v horizontálnom alebo vertikálnom smere. Ak sa dvere ovládajú motorovým pohonom z ústredného stanovišťa, musí byť ozubené riadenie usporiadané tak, aby sa dvere dali ovládať motorovým pohonom na nich samotných z oboch strán. Miestne ovládacie páky motorového pohonu musia byť na oboch stranách priedelu a usporiadané tak, aby osoby prechádzajúce dverami mohli držať obe páky v otvorenej polohe bez toho, aby bolo možné náhodne uviesť zatvárací mechanizmus do činnosti. Posuvné dvere poháňané motorom musia byť vybavené ručným ovládaním schopným činnosti na každej strane samotných dverí a z prístupného miesta nad predelovou palubou, a to otáčaním kľukou alebo iným pohybom poskytujúcim rovnakú záruku bezpečnosti, ktorý je typovo schválený. Musia sa urobiť opatrenia, aby zvukový signál upozornil, že dvere sa začali zatvárať, a aby pokračoval, až kým nie sú úplne zatvorené. Okrem toho v priestoroch s vysokým hlukom okolia sa vyžaduje akustický signál doplnený prerušovaným vizuálnym signálom na dverách.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D S Dĺžkou 24 metrov a viac:

- .7.1 Každé posuvné vodotesné dvere poháňané motorom:

.1 sa musí pohybovať vo vertikálnom alebo horizontálnom smere;

.2 musí byť s výhradou odseku 11 bežne obmedzené na maximálnu svetlú šírku 1,2 metra. Správa vlajkového štátu môže povoliť väčšie dvere len v rozsahu, ktorý sa považuje za nutný pre efektívnu činnosť lode za predpokladu, že zohľadnia ostatné bezpečnostné opatrenia, vrátane týchto:

.2.1 osobitná pozornosť sa musí venovať pevnosti dverí a ich zatváraciemu mechanizmu, aby sa zamedzilo presakovaniu;

.2.2 dvere musia byť umiestnené mimo havarijného úseku B/5;

.2.3 keď je loď na mori, dvere musia zostať zatvorené, okrem obmedzených období, keď je to naozaj nutné tak, ako to stanoví správa vlajkového štátu;

.3 musia byť vybavené zariadením potrebným na otvorenie a zatvorenie dverí s použitím elektrického pohonu, hydraulického pohonu alebo iných foriem pohonu prijateľného pre správu vlajkového štátu;

.4 musia byť vybavené samostatným ručne ovládaným mechanizmom. Musí byť možné otvoriť a zatvoriť dvere ručne z každej strany a okrem toho z prístupného miesta blízko dverí nad predelovou palubou, a to otáčaním kľukou alebo iným pohybom poskytujúcim rovnaký stupeň bezpečnosti prijateľný pre správu vlajkového štátu. Smer otáčania alebo iného pohybu musí byť presne označený na všetkých prevádzkových stanovištiach. Pri ručnom ovládaní nesmie doba potrebná na úplné zatvorenie dverí u lodí vo vzpriamenej polohe presiahnuť 90 sekúnd;

- .5 musia byť vybavené ovládačmi na otváranie a zatváranie dverí pohonom z oboch strán a tiež na zatváranie dverí pohonom z ústredného ovládacieho pultu na veliteľskom mostíku;
- .6 musia byť vybavené akustickým signálom odlišným od každého iného signálu v tomto priestore, ktorý, kedykoľvek sa dvere s diaľkovým ovládaním zatvárajú, bude vydávať zvuk po dobu najmenej 5 sekúnd, ale nie dlhšie než 10 sekúnd, pokiaľ sa dvere začnú zatvárať a bude pokračovať až dovtedy, keď sa dvere úplne zavriú. V prípade diaľkového ručného ovládania stačí, keď akustický signál vydáva zvuk len keď sa dvere pohybujú. Okrem toho v priestoroch pre cestujúcich a v priestoroch s vysokým hlukom okolia môže správa vlakového štátu vyžadovať, aby bol akustický signál doplnený prerušovaným vizuálnym signálom na dverách a
- .7 musia mať približne rovnomernú rýchlosť zatvárania pohonom. Doba zatvárania od momentu, keď sa dvere začínajú zatvárať, do momentu, keď dosiahnu polohu úplného zatvorenia, nesmie byť u lode vo vzpriamenej polohe kratšia než 20 sekúnd a dlhšia než 40 sekúnd.
- .7.2 Elektrická energia požadovaná pre posuvné vodotesné dvere poháňané motorom sa musí dodávať z núdzového rozvádzača buď priamo, alebo pomocou vyhradenej rozvodnej dosky umiestenej nad predelovou palubou; ich ovládače, indikačné a signalizačné obvody sa musia zásobovať z núdzového rozvádzača buď priamo, alebo pomocou vyhradenej rozvodnej dosky, ktorá je umiestená nad predelovou palubou a dá sa zásobovať z prechodného núdzového zdroja elektrickej energie v prípade poruchy ktoréhokoľvek hlavného núdzového zdroja elektrickej energie.
- .7.3 Posuvné vodotesné dvere poháňané motorom musia mať buď:
- 1 ústredný hydraulický systém s dvoma nezávislými zdrojmi energie, z ktorých každý sa skladá z motora a čerpadla a je schopný súčasne zatvoriť všetky dvere. Okrem toho musia byť u celého zariadenia hydraulické zásobníky s dostatočným výkonom na ovládanie všetkých dverí aspoň trikrát, t. j. zatvoriť – otvoriť – zatvoriť pri opačnom náklone lode na stranu 15°. Tento prevádzkový cyklus sa musí dať uskutočniť, keď je zásobník pod zapojovacím tlakom čerpadla. Použitá kvapalina sa musí zvoliť s prihliadnutím na teplotu, ktorá nastane pri prevádzke zariadenia. Systém s motorovým pohonom musí byť konštruovaný tak, aby sa minimalizovala možnosť, že jednotlivá porucha v hydraulickom potrubí negatívne ovplyvní činnosť viac než jedných dverí. Hydraulický systém musí byť vybavený nízkourovňovým signálom pre nádrže hydraulickej kvapaliny obsluhujúce systém s motorovým pohonom a signálom nízkeho tlaku plynu alebo inými účinnými prostriedkami monitorovania straty zásob energie v hydraulických zásobníkoch. Tieto signály musia byť akustické a vizuálne a umiestené na ústrednom ovládacom pulte na veliteľskom mostíku, alebo
  - 2 nezávislý hydraulický systém pre každé dvere s tým, že každý zdroj energie sa skladá z motora a čerpadla schopného otvoriť a zatvoriť dvere. Okrem toho musí mať hydraulický zásobník dostatočný výkon pre ovládanie dverí aspoň trikrát, t. j. zatvoriť – otvoriť – zatvoriť pri opačnom náklone lode o 15°. Tento ovládací cyklus sa musí dať uskutočniť, keď sú hydraulické zásobníky pod zapojovacím tlakom čerpadla. Použitá kvapalina sa musí zvoliť s prihliadnutím na teplotu, ktorá sa vyskytuje pri práci zariadenia. Skupinový signál nízkeho tlaku plynu alebo iné účinné prostriedky sledovania straty zásob energie v hydraulických zásobníkoch musia byť k dispozícii na ústrednom ovládacom paneli na veliteľskom mostíku. Takisto musia byť poskytnuté údaje o strate zásob energie na každom ovládacom stanovišti, alebo
  - 3 nezávislý elektrický systém a motor pre každé dvere s tým, že každý zdroj energie sa skladá z motora schopného dvere otvoriť a zatvoriť. Zdroj energie sa musí dať automaticky zásobovať prechodným núdzovým zdrojom elektrickej energie v prípade výpadku ktoréhokoľvek z hlavných núdzových zdrojov elektrickej energie a musí mať dostatočný výkon pre ovládanie dverí najmenej trikrát, t. j. zatvoriť – otvoriť – zatvoriť oproti opačnému náklonu lode o 15°.

Pre systémy špecifikované v odsekoch 7.3.1, 7.3.2 a 7.3.3 sa musia vykonať tieto opatrenia:

Zdroje energie pre vodotesné posuvné dvere poháňané motorom musia byť oddelené od akéhokoľvek iného zdroja energie. Jednotlivá porucha na elektrických alebo hydraulických systémoch poháňaných motorom okrem hydraulického spúšťacieho článku nesmie zabrániť ručnému ovládaniu akýchkoľvek dverí.

- .7.4 Ovládacie páky musia byť k dispozícii na každej strane priedelu v minimálnej výške 1,6 metra nad podlahou a musia byť usporiadané tak, aby osobám prechádzajúcim dverami umožnili držať obe páky v otvorenej polohe bez toho, aby bolo možné náhodne uviesť zatvárací mechanizmus do činnosti. Smer pohybu pák pri otváraní a zatváraní dverí musí byť rovnaký ako pohyb dverí a musí byť jasne vyznačený. Ak sa vyžaduje len jeden úkon pre zahájenie pohybu zatvárania dverí, musia byť hydraulické ovládacie páky pre vodotesné dvere v obytných priestoroch umiestnené tak, aby ich deti nemohli uviesť do činnosti, napr. za krídlami dverí so zástrčkami umiestnené najmenej 170 cm nad úrovňou paluby.

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B S DĹŽKOU 24 METROV A VIAC:

Na oboch stranách dverí musia byť tabule s pokynmi na obsluhu systému dverí. Na oboch stranách každých dverí musia byť tiež tabule s textom alebo obrázkom upozorňujúcim na nebezpečenstvo zotrvania v otvore dverí, keď sa dvere začínajú zatvárať. Tabule musia byť vyrobené z trvanlivého materiálu a dobre pripevnené. Text pokynov alebo varovná tabuľa musia obsahovať informácie o dobe zatvárania príslušných dverí.

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D S DĹŽKOU 24 METROV A VIAC:

- .7.5 Ak je to uskutočniteľné, umiestnia sa elektrické zariadenia a komponenty vodotesných dverí nad predelovú palubu a mimo nebezpečných oblastí a priestorov.
- .7.6 Kryty elektrických komponentov umiestnené nútene pod predelovou palubou musia poskytovať vhodnú ochranu proti prieniku vody.
- .7.7 Elektrické, ovládacie, indikačné a poplachové obvody musia byť chránené proti poškodeniu tak, aby porucha jedného obvodu dverí nespôsobila poruchu iného obvodu dverí. Skrat alebo iné poruchy signalizačných alebo indikačných obvodov dverí nesmú spôsobiť zníženie výkonu motorového pohonu týchto dverí. Usporiadanie musí byť také, aby presakovanie vody do elektrického príslušenstva umiestneného pod predelovou palubou nespôsobilo otvorenie dverí.
- .7.8 Jednotlivá elektrická porucha motorového pohonu alebo ovládacieho systému posuvných vodotesných dverí poháňaných motorom nesmie spôsobiť otvorenie zavretých dverí. Dostupnosť dodávok energie sa musí neustále monitorovať v bode elektrického obvodu čo najbližšie ku každému motoru vyžadovanému podľa odseku 7.3. Pokles akýchkoľvek dodávok energie by mal viesť do činnosti akustický a vizuálny signál na ústrednom ovládacom paneli na veliteľskom mostíku.
- .8.1 Ústredný ovládací panel na navigačnom mostíku musí mať vypínač ‚základného režimu‘ s dvoma druhmi ovládania: režim ‚miestneho ovládania‘, ktorý musí umožniť miestne otvorenie všetkých dverí a po použití musí umožniť ich zatvorenie bez automatického zatvárania, a režim ‚zatvorenia dverí‘, ktorý automaticky zavrie každé otvorené dvere. Režim ‚zatvorenia dverí‘ musí umožniť miestne otvorenie dverí a ich automatické opätovné zatvorenie uvoľnením miestneho ovládacieho mechanizmu. Vypínač ‚základného režimu‘ musí byť bežne v režime ‚miestneho ovládania‘. Režim ‚zatvorenia dverí‘ sa použije len v núdzovom stave alebo na testovacie účely.
- .8.2 Ústredný ovládací panel na navigačnom mostíku musí byť vybavený schémou znázorňujúcou umiestnenie všetkých dverí s vizuálnym označením ukazujúcim, či sú všetky dvere otvorené alebo zatvorené. Červené svetlo ukazuje, že dvere sú naplno otvorené a zelené svetlo ukazuje dvere úplne zatvorené. Keď sa dvere zatvárajú diaľkovo, ukazuje červené svetlo medzilahlú polohu blikaním. Indikačný obvod musí byť v prípade všetkých dverí nezávislý od ovládacieho obvodu.
- .8.3 Žiadne dvere sa nesmú dať otvoriť diaľkovo zo stanovišťa ústredného ovládania.

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .9.1 Všetky vodotesné dvere musia zostať počas plavby zatvorené, okrem prípadov, keď môžu byť počas plavby otvorené, ako je to stanovené v odsekoch 9.2 a 9.3. Vodotesné dvere so šírkou viac než 1,2 metra prípustnou podľa ustanovení odseku 11 sa môžu otvárať len za okolností podrobne uvedených v tomto odseku. Všetky dvere otvorené v súlade s týmto odsekom musia byť pripravené na okamžité zatvorenie.
- .9.2 Vodotesné dvere môžu byť počas plavby otvorené, aby sa umožnil priechod cestujúcich alebo posádky, alebo keď si práca v najbližšom okolí dverí vyžaduje ich otvorenie. Dvere sa musia okamžite zavrieť po dokončení priechodu dverami alebo po splnení úlohy, ktorá si vyžiadala otvorenie dverí.
- .9.3 Niektoré vodotesné dvere môžu zostať počas plavby otvorené len keď sa to bude považovať za absolútne nevyhnutné; to platí ak je stanovené, že otvorenie dverí je nutné kvôli bezpečnosti a normálnej činnosti strojového zariadenia lode, alebo aby sa cestujúcim umožnil bežný neobmedzený prístup do celého priestoru pre cestujúcich. Správa vlajkového štátu to môže stanoviť len po dôkladnom posúdení dôsledkov na prevádzku a činnosť a schopnosť prežitia lode. Povolenie, že vodotesné dvere môžu zostať otvorené, musí byť jasne uvedené v údajoch o stabilite lode a dvere musia byť vždy pripravené na okamžité zatvorenie.

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .10.1 Ak je správa vlajkového štátu presvedčená, že také dvere sú dôležité, môžu byť vodotesné dvere vhodnej konštrukcie zasadené do vodotesných priedelov rozdeľujúcich náklad medzi priestormi paluby. Tieto dvere môžu byť závesné, pohyblivé alebo posuvné, ale nesmú byť ovládané diaľkovo. Musia byť zasadené čo najvyššie a čo najďalej od obšívky, ale ich vonkajšie zvislé hrany sa nesmú nachádzať vo vzdialenosti od obšívky, ktorá je menšia než jedna pätina šírky lode meraná vo výške najhlbšej deliacej nákladovej značky v pravom uhle k osi.
- .10.2 Také dvere sa musia zavrieť pred zahájením plavby a počas plavby musia zostať zatvorené; doba otvorenia týchto dverí v prístave a zatvorenia predtým, než loď opustí prístav, sa musí zaznamenať do lodného denníka. Ak by mali byť ktorékoľvek dvere počas plavby prístupné, musia byť vybavené zariadením, ktoré zabráni ich neoprávnenému otvoreniu. Ak by mali byť také dvere namontované, musí správa vlajkového štátu posúdiť najmä ich počet a usporiadanie.
- .11 Prenosné dosky na priedeloch nie sú prípustné okrem priestorov strojového zariadenia. Tieto dosky musia byť vždy na mieste predtým, než loď opustí prístav, a nesmú sa počas plavby sňať okrem prípadu, keď je to podľa uváženia kapitána naliehavo nutné. Správa vlajkového štátu môže povoliť, aby boli maximálne jedny posuvné vodotesné dvere poháňané motorom na každej priečnej prepážke väčšie, než je uvedené v odseku 7.1.2, nahradené týmito prenosnými doskami za predpokladu, že sa tieto dvere zavru predtým, než loď opustí prístav, a počas plavby zostanú zatvorené s výnimkou prípadu, keď je to podľa uváženia kapitána nevyhnutné. Tieto dvere nemusia vyhovovať požiadavkám odseku 7.1.4 týkajúcim sa úplného zatvorenia za 90 sekúnd ručne ovládanou pákou. Doba otvorenia a zatvorenia dverí bez ohľadu na to, či je loď na mori alebo v prístave, sa musí zaznamenať do lodného denníka.

14. **Lode prepravujúce nákladné vozidla a sprevádzajúci personál (R 16)**

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Tento predpis sa vzťahuje na osobné lode určené alebo upravené na prepravu nákladných vozidiel a sprevádzajúceho personálu.
- .2 Ak na týchto lodiach nepresiahne celkový počet cestujúcich vrátane osôb sprevádzajúcich vozidlá  $N = 12 + A/25$ , kde A je celková palubná plocha (štvorcové metre) priestoru, ktorá je k dispozícii pre umiestnenie nákladných vozidiel, a kde svetlá výška na mieste uloženia a pri vchode do tohto priestoru nie je menšia než 4 metre, uplatňujú sa pri vodotesných dverách ustanovenia predpisu 13 odseku 10 s výnimkou toho, že dvere môžu byť namontované v akejkoľvek výške na vodotesných priedeloch rozdeľujúcich nákladný priestor. Okrem toho sa vyžadujú na veliteľskom mostíku indikátory, ktoré automaticky ukazujú zatvorenie všetkých dverí a zabezpečenie ich uzáveru.
- .3 Ak sa uplatňujú ustanovenia tejto kapitoly na takúto loď, berie sa N ako maximálny počet cestujúcich, na ktorý je loď certifikovaná v súlade s týmto predpisom.

15. **Otvory v obšívke pod hranicou ponoru (R 17)**

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Počet otvorov v obšívke sa musí znížiť na minimum kompatibilné s konštrukciou a riadnou prevádzkou lode.
- .2.1 Usporiadanie a účinnosť prostriedkov zatvárania každého otvoru v obšívke musia zodpovedať zamýšľanému účelu a miestu, kde sa nachádzajú.
- .2.2 Podľa požiadaviek platného Medzinárodného dohovoru o nákladovej značke nesmú byť kruhové lodné okná namontované na takom mieste, kde je ich spodná hrana pod čiarou vedenou rovnobežne s predelovou palubou na boku a ktoré majú najnižší bod 2,5 % šírky lode alebo 500 mm nad najhlbšou deliacou nákladovou značkou podľa toho, ktorá hodnota je väčšia.
- .2.3 Všetky kruhové lodné okna, ktorých spodné hrany sú pod hranicou ponoru, musia mať takú konštrukciu, aby ich bez súhlasu kapitána lode nemohla akákoľvek osoba otvoriť.
- .2.4 Ak sú v medzipalubí spodné hrany ktoréhokoľvek z kruhových lodných okien uvedených v odseku 2.3 pod čiarou vedenou rovnobežne s predelovou palubou na boku a majú najnižší bod 1,4 metra plus 2,5 % šírky lode nad vodou, keď loď opúšťa akýkoľvek prístav, musia byť všetky kruhové lodné okná v medzipalubí vodotesne uzavreté a zamknuté predtým, než loď opustí prístav, a nesmú sa otvoriť skôr, než loď dopláva do ďalšieho prístavu. Pri uplatnení tohto odseku sa môžu v prípade potreby zabezpečiť primerané dávky sladkej vody.

- .2.5 Kruhové lodné okná a ich otvory, ktoré nie sú počas plavby prístupné, musia byť uzavreté a zaistené predtým, než loď opustí prístav.
- .3 Počet palubných odtokov, hygienických výpustov a iných podobných otvorov v obšívke sa musí znížiť na minimum buď tak, že každé odpadové potrubie bude slúžiť pre čo najviac hygienických a iných trubiiek, alebo akýmkoľvek iným uspokojivým spôsobom.
- .4 Všetky vstupy a výpusty v obšívke musia byť nainštalované s účinným a prístupným usporiadaním, aby sa zamedzilo náhodnému preniknutiu vody do lode.
- .4.1 S výhradou požiadaviek platného Medzinárodného dohovoru o nákladovej značke a ak nie je v odseku .5 uvedené inak, musí byť každý jednotlivý výpusť vedúci obšívku z priestorov pod hranicou ponoru vybavený buď jedným automatickým jednosmerným ventilom s bezpečnostným zatváracím zariadením miesta nad hornou predelovou palubou, alebo dvoma automatickými jednosmernými ventilmi bez bezpečnostného zatváracieho zariadenia za predpokladu, že sa vnútorný ventil nachádza nad najhlbšou deliacou nákladovou značkou a je vždy prístupný pre skúšanie prevádzkových podmienkach.

Keď je namontovaný ventil s bezpečnostným zatváracím zariadením, má byť ovládacie stanovište nad predelovou palubou vždy prístupné a majú byť zabezpečené prostriedky oznamujúce, či je ventil otvorený alebo zatvorený.

- .4.2 Požiadavky platného Medzinárodného dohovoru o nákladovej značke sa uplatňujú na výpuste vedúcom cez obšívku z priestorov nad hranicou ponoru.
- .5 Hlavné a pomocné vstupy a výpusty do mora v priestoroch strojového zariadenia súvisiace s jeho činnosťou musia byť vybavené ľahko dostupnými ventilmi medzi rúrkami a obšívku alebo medzi rúrkami a zhotovenými skriňami pripevnenými na obšívku. Ventily sa môžu ovládať z miesta a musia byť vybavené indikátormi ukazujúcimi, či sú otvorené alebo zatvorené.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .1 Ručné kolieska alebo páky výpustných kohútikov musia byť ľahko dostupné na ovládanie. Všetky ventily používané ako výpustné sa musia zatvárať ručnými kolieskami v smere hodinových ručičiek.
- .2 Vypúšťacie kohútiky alebo ventily na boku lode pre odčerpanie vody z kotlov sa musia nachádzať na ľahko prístupných miestach, a nie pod krytom paluby. Kohútiky alebo ventily musia byť skonštruované tak, aby bolo ľahko viditeľné, či sú otvorené alebo zatvorené. Kohútiky musia byť vybavené ochranným štítom skonštruovaným tak, aby sa kľúč nedal vytiahnuť, keď je kohútik otvorený.
- .3 Všetky ventily a kohútiky v potrubných systémoch ako sú útorové systémy, záťažové systémy, systémy motorovej nafty a mazacích olejov, hasiace a vyplachovacie systémy, systémy chladiacich kvapalín a hygienické systémy atď. musia byť z hľadiska ich funkcií zreteľne označené.
- .4 Ostatné odpadové rúrky nachádzajúce sa pod najhlbšou deliacou nákladovou značkou musia byť vybavené rovnocennými prostriedkami pre uzatváranie na boku lode, ak sa nachádzajú nad najhlbšou deliacou nákladovou značkou, musia byť vybavené bežným búrkovým ventilom. V oboch prípadoch môžu byť ventily vynechané, ak sa používajú trúbky rovnakej hrúbky ako je kryt nepriamych výpustov zo záchodov a umývadiel a podlahové výpusty z umyvární atď., ktoré sú vybavené neotvárateľnými oknami alebo sú inak chránené proti nárazom vody. Hrúbka stien týchto rúrok však nemusí byť väčšia než 14 mm.
- .5 Ak je namontovaný ventil s priamym uzatváracím mechanizmom, musí byť miesto, z ktorého sa dá obsluhovať vždy ľahko prístupné a musia byť k dispozícii prostriedky, ktoré ukazujú, či je ventil otvorený alebo zatvorený.
- .6 Ak sú ventily s priamymi uzatváracími mechanizmami umiestnené v priestoroch strojového zariadenia, stačí, keď sú ovládateľné z miesta, kde sa nachádzajú za predpokladu, že toto miesto je za všetkých podmienok ľahko prístupné.
- .6 Všetky vybavenia na obšívke a ventily požadované podľa tohto predpisu musia byť z ocele, bronzu alebo iného schváleného tuhého materiálu. Ventily z bežnej liatiny alebo podobného materiálu nie sú prijateľné. Všetky rúrky, ktorých sa tento predpis týka, musia byť z ocele alebo iného rovnocenného materiálu, aby zodpovedali požiadavkám správy vlajkového štátu.
- .7 Lodný mostík a nákladné otvory pod hranicou ponoru musia byť dostatočne pevné. Musia byť bezpečne uzavreté a vodotesne zaistené predtým, než loď opustí prístav a počas plavby musia zostať uzavreté.

- .8 Tieto otvory nesmú byť umiestnené tak, aby bol ich najnižší bod pod najhlbšou deliacou nákladovou značkou.

#### 16. **Vodotesná odolnosť osobných lodí nad hranicou hĺbky ponoru (R 20)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Musia sa urobiť všetky účelné a realizovateľné opatrenia, aby sa obmedzil prístup a rozšírenie vody nad predelovou palubou. Tieto opatrenia môžu zahŕňať nastaviteľné protipovodňové priedely alebo rámové rebrá. Ak sú nastaviteľné protipovodňové priedely a rámové rebrá umiestnené na predelovej palube nad hlavnými deliacimi priedelmi alebo v ich bezprostrednej blízkosti, musia byť vodotesne spojené s obšívkou a predelovou palubou, aby sa obmedzilo pretekánie vody pozdĺž paluby, keď je loď naklonená na stranu a poškodená. Ak nie je nastaviteľný vodotesný priedel vyrovnaný so spodnou prepážkou, musí byť medziľahlá predelová paluba vyrobená ako spoľahlivo vodotesná.
- .2 Predelová paluba alebo paluba nad ňou musí byť vodotesná. Všetky otvory otvorenej paluby musia byť dostatočne vysoké a pevné a musia byť vybavené spoľahlivými prostriedkami pre ich rýchle vodotesné uzavretie. Ak je to nutné, musia byť zabudované odtokové otvory, otvorené potrubie a palubné odtoky, aby sa voda z otvorenej paluby odstránila za všetkých poveternostných podmienok.
- .3 Na existujúcich lodiach triedy B musia byť otvorené konce vzduchových potrubí ukončených v nadpalubí najmenej 1 meter nad vodoryskou pri náklone lode v uhle 15 ° alebo v maximálnom uhle náklonu lode počas prechodných etáp zaplavenia určeného priamym výpočtom podľa toho, ktorá z hodnôt je väčšia. Vzduchové potrubia z iných než olejových nádrží môžu viesť cez bok nadpalubia. Ustanovenia tohto odseku nemajú vplyv na platné ustanovenia Medzinárodného dohovoru o nákladovej značke.
- .4 Kruhové lodné okná, chodbové otvory, nákladné otvory a iné prostriedky zatvárania otvorov v obšívke nad hranicou ponoru musia byť účelne skonštruované a postavené a musia byť dostatočne pevné s ohľadom na priestory, v ktorých sú umiestnené, a ich polohu vo vzťahu k najhlbšej deliacej nákladovej značke.
- .5 Všetky kruhové lodné okná pod prvou palubou nad predelovou palubou musia byť vybavené bezpečným vnútorným pevným zasklením usporiadaným tak, aby sa dalo ľahko a spoľahlivo zavrieť a vodotesne zaistiť.

#### 17. **Uzáver dverí pre lodný náklad (R 20-1)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Nasledujúce dvere umiestnené nad hranicou ponoru musia byť zatvorené a zamknuté predtým, než loď zaháji akúkoľvek plavbu, a musia zostať zatvorené a zamknuté, pokiaľ sa loď nedostane na ďalšie kotvisko:
  - .1 dvere pre lodný náklad v obšívke alebo na rozhraní uzavretých nadpalubí;
  - .2 priezory na prove umiestnené v polohe, ako je to uvedené v odseku 1.1;
  - .3 dvere pre lodný náklad v kolíznom priedele;
  - .4 vodotesné rampy alternatívne tvoriace uzáver dverí definovaných v odseku 1.1 až 1.3 vrátane. Ak dvere nemôžu byť otvorené alebo zatvorené, kým je loď v kotvisku, môžu sa tieto dvere otvoriť alebo nechať otvorené, keď sa loď približuje do kotviska alebo z neho odchádza, ale len pokiaľ je to nutné, aby sa umožnilo okamžité ovládanie dverí. Vnútorné dvere na prove musia zostať v každom prípade zatvorené.
- .2 Bez ohľadu na požiadavky odsekov 1.1 a 1.4 môže správa vlajkového štátu povoliť, aby konkrétne dvere zostali podľa uváženia kapitána otvorené, ak je to nutné pre činnosť lode alebo naložovanie a vyloďovanie cestujúcich, keď je loď bezpečne zakotvená, a za predpokladu, že bezpečnosť lode nie je narušená.
- .3 Kapitán musí zabezpečiť, aby sa používal účinný systém dozoru a hlásenia o zatváraní a otváraní dverí uvedených v odseku 1.
- .4 Predtým, než loď začne akúkoľvek plavbu, musí kapitán podľa predpisu 22 zaistiť, aby sa urobil záznam do palubného denníka o dobe posledného zatvorenia dverí uvedeného v odseku 1 a o dobe otvorenia jednotlivých dverí podľa odseku 2.

**17-1. Vodotesná odolnosť od paluby ro-ro (priedelová paluba) po priestory pod ňou (R 20-2)**

NOVÉ OSOBNÉ LODE RO-RO TRIED B, C A D:

- .1.1 S výhradou ustanovení odsekov 1.2 a 1.3 musia mať všetky prístupy vedúce do priestorov pod predelovou palubou najnižší bod najmenej 2,5 metra nad predelovou palubou;
- .1.2 ak sú namontované rampy pre vozidlá umožňujúce prístup do priestorov pod predelovou palubou, musia sa ich otvory dať vodotesne zavrieť, aby sa zabránilo prenikaniu vody zospodu, a musia mať poplachové a signalizačné zariadenia spojené s veliteľským mostíkom;
- .1.3 správa vlajkového štátu môže povoliť zabudovanie jednotlivých prístupov do priestorov pod predelovou palubou za predpokladu, že sú nutné pre nevyhnutnú činnosť lode, napr. pohyb strojov a zásob s výhradou, že tieto prístupy musia byť vodotesné a musia mať poplachové a signalizačné zariadenia spojené s veliteľským mostíkom
- .1.4 prístupy uvedené v odsekoch 1.2 a 1.3 sa musia uzavrieť predtým, než loď opustí kotvisko s cieľom akejkoľvek plavby, a musia ostať uzavreté, pokiaľ loď nedopĺva na ďalšie kotvisko;
- .1.5 kapitán musí zabezpečiť, aby sa používal účinný systém dozoru a hlásenia o zatvorení a otvorení prístupov uvedených v odsekoch 1.2 a 1.3, a
- .1.6 predtým, než loď opustí kotvisko s cieľom akejkoľvek plavby, musí kapitán zaistiť, aby bol do palubného denníka urobený záznam o dobe posledného uzavretia prístupov uvedených v odsekoch 1.2 a 1.3, ako to vyžaduje predpis II-1/B/22;
- .1.7 nové osobné lode ro-ro triedy C s dĺžkou menšou než 40 m a nové osobné lode ro-ro triedy D môžu namiesto plnenia požiadaviek odsekov 1.1 až 1.6 spĺňať požiadavky odsekov 2.1 až 2.3 za predpokladu, že otvor a výška prahu je aspoň 600 mm na otvorených ro-ro nákladných palubách a aspoň 380 mm na uzavretých ro-ro nákladných palubách.

EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY B:

- .2.1 všetky prístupy z paluby ro-ro, ktoré vedú do priestorov pod predelovou palubou, musia byť vodotesné a na veliteľskom mostíku musia byť prostriedky oznamujúce, či je prístup otvorený alebo zatvorený;
- .2.2 všetky tieto prístupy musia byť uzavreté predtým, než loď opustí kotvisko s cieľom akejkoľvek plavby, a musia zostať zatvorené, kým loď nedopĺva do ďalšieho kotviska;
- .2.3 bez ohľadu na požiadavky odseku 2.2 môže správa vlajkového štátu povoliť, aby boli niektoré prístupy počas plavby otvorené, ale len na čas dostatočný na umožnenie príchodu a na nevyhnutnú činnosť lode, ak sa to vyžaduje.

**17-2. Prístup k palubám ro-ro (R 20-3)**

VŠETKY OSOBNÉ LODE RO-RO:

Kapitán alebo určený dôstojník musí zaistiť, aby bez výslovného súhlasu kapitána alebo povereného dôstojníka nebol nikomu z cestujúcich umožnený prístup na uzavretú palubu ro-ro, keď je loď na ceste.

**17-3. Uzáver priedelov na palube ro-ro (R 20-4)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO:

- .1 Všetky priečne a pozdĺžne priedely, ktoré sa berú do úvahy ako spoľahlivo zabraňujúce nahromadeniu morskej vody na palube ro-ro, musia byť zasadené a zabezpečené predtým, než loď opustí kotvisko, a zostať na mieste a zabezpečené, kým loď nedopĺva do ďalšieho kotviska.
- .2 Bez ohľadu na požiadavky odseku 1 môže správa vlajkového štátu povoliť, aby niektoré prístupy na týchto priedeloch boli počas plavby otvorené, ale len na čas dostatočný na umožnenie príchodu a na nevyhnutnú činnosť lode, ak sa to vyžaduje.

**18. Informácie o stabilite (R 22)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Každá osobná loď musí byť po jej stavbe preskúšaná na náklon a musia sa stanoviť prvky jej stability. Kapitánovi sa musia takisto poskytnúť informácie schválené správou vlajkového štátu, ktoré sú potrebné na to, aby na základe rýchleho a jednoduchého postupu získal presný návod, pokiaľ ide o stabilitu lode v rôznych prevádzkových podmienkach.
- .2 Ak sa na lodi urobili akékoľvek zmeny, ktoré podstatne ovplyvňujú informácie o stabilite dodané kapitánovi, musia sa poskytnúť doplňujúce údaje o stabilite. V prípade nevyhnutnosti sa musí urobiť nová skúška lode na náklon.
- .3 V pravidelných intervaloch nepresahujúcich päť rokov sa musí vykonať kontrola stavu prázdnej lode, aby sa overili všetky zmeny výtaku prázdnej lode a jej pozdĺžneho ťažiska. Loď musí byť preskúšaná na náklon vždy, keď sa porovnaním so schválenými informáciami o stabilite zistí alebo predpokladá odchýlka od výtaku lode presahujúca 2 % alebo odchýlka pozdĺžneho ťažiska presahujúca 1 % dĺžky lode.
- .4 Správa vlajkového štátu môže povoliť, aby sa upustilo od skúšky jednotlivej lode na náklon pokiaľ budú k dispozícii základné údaje o stabilite zo skúšky sesterskej lode na náklon a správa vlajkového štátu sa k spokojnosti preukáže, že z týchto základných údajov je možné získať spoľahlivé informácie o stabilite lode, pri ktorej sa upustilo od skúšky. Pozri obežník MSC/1158.
- .5 Ak nie je možné presné naklonenie, výtlač vlastnou hmotnosťou a gravitačný stred sa stanovujú preskúmaním vlastnej hmotnosti a presným výpočtom. Pozri informácie obsiahnuté v predpise 2.7 v kódexe pre vysokorychlostné lode z roku 2000.

**19. Bezpečnostné havarijné plány (R 23)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Ako návod pre zodpovedného dôstojníka musia byť trvalo vystavené plány, ktoré na každej palube a v každom podpalubí názorne zobrazujú hranice vodotesných oddelení, otvory v nich s ich prostriedkami zatvárania, polohu všetkých ich ovládání a usporiadania na opravu akéhokoľvek naklonenia lode v dôsledku zaplavenia. Okrem toho musia mať lodní dôstojníci k dispozícii brožúry obsahujúce už uvedené informácie.

**20. Celistvosť trupu a nadpalubia, prevencia a ochrana pred poškodením (R 23-2)**

- .1 Na veliteľskom mostíku musia byť indikátory pre všetky dvere obšívky, nákladné dvere a iné uzávery, ktoré ak zostanú otvorené alebo nie sú primerane zabezpečené, môžu viesť k zatopeniu priestoru osobitnej kategórie alebo nákladného priestoru ro-ro. Signalizačný systém musí byť skonštruovaný na základe zásady, že musí byť bezpečný proti výpadku a vizuálnym signálom musí upozorňovať, že dvere alebo uzatváracie mechanizmy nie sú úplne zavreté alebo že akékoľvek zo zabezpečovacích zariadení nie je na mieste a úplne zamknuté a akustickým signálom musí upozorňovať, že sa tieto dvere alebo uzávery otvorili alebo že zabezpečovacie zariadenie je nezaistené. Indikačný panel na veliteľskom mostíku musí byť vybavený režimom voľby funkcie „prístav/plavba na mori“ usporiadaným tak, aby na veliteľskom mostíku znel akustický signál, ak loď opúšťa prístav s nezavretými dverami na prove, vnútornými dverami, rampou na zadnej časti lode alebo akýmikoľvek inými dverami obšívky alebo keď akékoľvek zatváracie zariadenia nie je v správnej polohe. Dodávka energie do signalizačného systému musí byť nezávislá na dodávke pre ovládanie a zabezpečenie dverí. Signalizačné systémy schválené správou vlajkového štátu inštalované na palube existujúcich lodí sa nemusia meniť.
- .2 Musí byť zabudovaný dozor za pomoci televízie a systém zisťovania presakovania vody, aby veliteľskému mostíku a riadiacemu stanovištiu strojového zariadenia poskytol údaje o každom presakovaní cez vnútorné a vonkajšie dvere na prove, dvere v zadnej časti alebo akékoľvek iné dvere obšívky, ktoré môže viesť k zaplaveniu priestorov osobitnej kategórie alebo nákladných priestorov ro-ro.
- .3 Priestory osobitnej kategórie alebo nákladné priestory ro-ro sa musia nepretržite strážiť alebo monitorovať účinnými prostriedkami ako je dozor za pomoci televízie tak, aby mohol byť zistený každý pohyb vozidiel za nepriaznivých poveternostných podmienok a neoprávnený prístup cestujúcich k nim počas plavby lode.
- .4 Na palube sa musia uchovávať a na vhodných miestach musia visieť dokumentované prevádzkové postupy na zatváranie a zabezpečenie všetkých dverí v obšívke, nákladných dverí a iných uzatváracích zariadení, ktoré môžu viesť k zatopeniu priestorov osobitnej kategórie alebo nákladných priestorov ro-ro, ak zostanú otvorené alebo ak nie sú zaistené.

**21. Označovanie, pravidelná prevádzka a kontrola vodotesných dverí atď. (R 24)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Každý týždeň sa konajú výcviky na ovládanie vodotesných dverí, kruhových lodných okien, ventilov a uzatváracích mechanizmov palubných odtokov.

- .2 Všetky vodotesné dvere v hlavných priečných priedeloch používané na mori musia byť denne v činnosti.
- .3 Vodotesné dvere a ich všetky mechanizmy a indikátory s nimi napojené, všetky ventily, ktorých uzatváranie je nutné, aby oddelenia boli vodotesné, a všetky ventily, ktorých činnosť je nevyhnutná pre zariadenia proti priečnemu zaplaveniu v prípade poškodenia lode, sa musia na mori pravidelne najmenej raz týždenne kontrolovať.
- .4 Tieto ventily, dvere a mechanizmy musia byť vhodne označené, aby sa mohli vhodne používať a aby zaručovali maximálnu bezpečnosť.

## 22. Záznamy v lodnom denníku (R 25)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Závesné dvere, prenosné dosky, kruhové lodné okná, lodné mostíky, nákladné a iné otvory, u ktorých sa týmito predpismi vyžaduje, aby počas plavby zostali zatvorené, sa musia zavrieť predtým, než loď opustí prístav. Doba zavretia a doba otvorenia týchto otvorov (ak je to prípustné podľa týchto predpisov) sa zaznamená do lodného denníka.
- .2 V lodnom denníku sa zaznamenajú všetky výcviky a kontroly vyžadované predpisom 21 s výslovným zápisom všetkých porúch, ktoré môžu byť odhalené.

## 23. Zdvíhacie plošiny a rampy pre automobily

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Na lodiach vybavených zavesenými palubami na prepravu osobných vozidiel sa musí konštrukcia, inštalácia a prevádzka robiť v súlade s opatreniami uloženými správou vlajkového štátu. Pokiaľ ide o konštrukciu, musia sa použiť príslušné pravidlá uznané organizáciou.

## 24. Zábradlia

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- .1 Na vonkajších palubách, na ktoré majú cestujúci zakázaný prístup a kde nie je k dispozícii zábrana primeranej výšky, musí byť inštalované zábradlie s výškou aspoň 1 100 mm nad palubou a musí byť konštruované tak, aby zabránilo cestujúcemu vystúpiť na toto zábradlie a náhodnému pádu z tejto paluby.
- .2 Schodištia a odpočívadlá na takých vonkajších palubách musia byť vybavené zábradlím rovnocennej konštrukcie.

## ČASŤ C

### STROJOVÉ ZARIADENIA

#### 1. Všeobecne (R 26)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Strojové zariadenia, kotly a iné tlakové nádrže, ktorých potrebná sieť a vybavenie musia byť nainštalované a chránené tak, aby sa znížilo na minimum akékoľvek ohrozenie osôb na palube, náležitú pozornosť treba venovať pohyblivým častiam, horúcim povrchom a iným rizikám.
- .2 Musia byť k dispozícii prostriedky zaisťujúce udržanie alebo obnovenie normálnej činnosti hnacieho strojového zariadenia, a to dokonca aj vtedy, keď dôjde k vyradeniu jedného zariadenia z prevádzky, ktoré je dôležité z hľadiska činnosti.
- .3 Musia byť k dispozícii prostriedky, ktoré zabezpečia, že strojové zariadenie sa bude dať na úplne havarovanej lodi uviesť do prevádzky bez vonkajšej pomoci.

NOVÉ LODE TRIED B a C:

- .4 Hlavné hnacie strojové zariadenia a všetky pomocné strojové zariadenia dôležité pre pohon a bezpečnosť lode musia byť konštrukčne riešené tak, aby po ich inštalácii na lodi pracovali, keď je loď vzpriamená a keď je naklonená v akomkoľvek uhle náklonu do 15° vrátane na ľubovoľnú stranu v statických podmienkach a v uhle 22,5° v dynamických podmienkach (jazda) a keď je súčasne dynamicky naklonená na bok o 7,5° na prove alebo na zadnej časti (kývanie).

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .5 Musia byť k dispozícii prostriedky, ktoré v prípade núdze zastavia hnacie strojové zariadenie a lodnú skrutku z príslušných stanovišť mimo strojovne/centrálneho stanovišta ovládania strojov, napr. z voľnej paluby alebo kormidelné.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- .6 Umiestnenie a usporiadanie vetracích potrubí palivových, olejových a mazacích olejových nádrží, musí byť také, aby v prípade zlomenia vetracej rúry nevzniklo priame riziko prieniku morskej vody alebo dažďovej vody. Na každej lodi musia byť k dispozícii dve nádrže alebo ekvivalentné zariadenia, pre každý typ paliva používaného na palube na pohon a pre životne dôležité systémy s kapacitou aspoň 8 hodín pre lode triedy B a aspoň 4 hodiny pre lode triedy C a D pri maximálnom stálom zaťažení hnacej jednotky a normálnom prevádzkovom zaťažení generátora na mori.

## .2 **Spaľovacie motory (R 27)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Spaľovacie motory s priemerom valca 200 mm alebo kľukovou skriňou s obsahom 0,6 m<sup>3</sup> a viac musia byť na kľukovej skrini vybavené nevratnými ventilmi vhodného typu proti pretlaku s dostatočným priestorom pre odvzdušnenie. Bezpečnostné ventily musia byť usporiadané alebo vybavené prostriedkami, aby sa zabezpečilo, že ich vypúšťanie je nasmerované tak, aby sa minimalizovala možnosť zranenia personálu.

## .3 **Usporiadanie útorových čerpadiel (R 21)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1.1 K dispozícii musí byť účinný systém útorového odčerpávania schopný odčerpávať a odvodňovať akékoľvek iné vodotesné oddelenie okrem priestorov trvalo vyčlenených na prepravu pitnej vody, vodného balastu, nafty alebo kvapalného nákladu a ktoré sú vybavené ďalšími účinnými prostriedkami čerpania. Účinné prostriedky musia byť k dispozícii na odvodnenie izolovaných lodných priestorov.
- .1.2 Hygienické a balastové čerpadlá a čerpadlá na všeobecné použitie môžu byť uznané ako nezávislé útorové čerpadlá so strojovým pohonom, ak sú vybavené potrebným pripojením na útorový čerpač systém.
- .1.3 Všetky útorové rúrky používané v nádržiach na skladovanie paliva alebo pod nimi, v kotloch alebo v priestoroch strojového zariadenia vrátane priestorov, v ktorých sa nachádzajú olejové odkalovacie nádrže alebo palivové čerpadlá, musia byť z ocele alebo iného vhodného materiálu.
- .1.4 Systémy útorových a balastových čerpadiel musia byť usporiadané tak, aby sa zabránilo možnosti prieniku vody z mora z priestorov vodného balastu do nákladných priestorov a priestoru strojového zariadenia alebo z jedného oddelenia do druhého. Musia sa urobiť opatrenia, aby sa zabránilo tomu, aby ktorýkoľvek hlboký zásobník prepojený s útorom a balastom nebol neúmyselne zaplavený z mora keď obsahuje náklad, alebo aby nebol vyprázdnený útorovým čerpadlom, keď obsahuje vodný balast.
- .1.5 Všetky rozvodné skrine a ručne ovládané ventily útorových čerpadiel lode musia byť v polohe, ktorá je za normálnych okolností prístupná.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .1.6 Musia sa urobiť opatrenia na odvodnenie uzavretých nákladných priestorov umiestnených na predelovej palube.
  - .1.6.1 Ak je voľný bok k predelovej palube taký, že hrana paluby je ponorená keď sa loď nakloní na stranu o viac než 5°, musia sa uskutočniť odvodnenia cez dostatočný počet palubných odtokov vhodnej veľkosti priamo cez palubu usporiadaných v súlade s požiadavkami predpisu 15.
  - .1.6.2 Ak je voľný bok taký, že hrana paluby je ponorená keď sa loď nakloní na stranu o 5° alebo menej, musí sa odvodnenie uzavretého nákladného priestoru na predelovej palube odvieť do vhodného priestoru alebo priestorov so zodpovedajúcim objemom, ktoré majú signál vysokého stavu vody a sú vybavené vhodným zariadením na odvodnenie cez palubu. Okrem toho sa musí zabezpečiť, aby:
    - .1 počet, rozmer a rozmiestenie palubných odtokov bol taký, že zamedzí zbytočnému hromadeniu voľnej vody;
    - .2 čerpacie zariadenia vyžadované týmto predpisom zohľadňovali požiadavky na každý pevný protipožiarny systém s tlakovým rozprašovaním vody;

- .3 voda znečistená benzínom alebo inými nebezpečnými látkami sa neodvážala do priestorov strojového zariadenia alebo iných priestorov, kde sa môžu nachádzať zdroje vznietenia, a
- .4 ak je uzavretý nákladný priestor chránený protipožiarnym systémom na oxid uhličitý, boli palubné odtoky vybavené prostriedkami, ktoré zamedzia unikaniu hasiacich látok z hasiacich prostriedkov.

NOVÉ LODE TRIED A, B, C A D:

- .1.6.3 Odvodnenie z paluby ro-ro a palúb s vozidlami musí mať dostatočnú kapacitu, aby boli palubné odtoky, umývacie otvory atď. na pravej aj ľavej strane lode schopné zvládnuť množstvo vody z rozprašovačov vody a požiarnych striekačiek s prihliadnutím na stav náklonu a vyvažovanie lode.
- .1.6.4 Ak sú k dispozícii sprchové samočinné hasiace zariadenia a hydranty, musia mať haly pre cestujúcich a posádku zodpovedajúci počet palubných odtokov schopných zvládnuť množstvo vody z hasenia požiarov kajutovými sprchovými hlavcami a prúd vody z dvoch požiarnych hadíc s dýzami. Palubné odtoky musia byť umiestnené na miestach s najväčším účinkom, napr. v každom rohu.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .2.1 Systém útorového čerpania vyžadovaný odsekom .1.1 musí byť schopný pracovať za všetkých možných podmienok po nehode, či je loď vzpriamená alebo naklonená. Na tento účel musia byť spravidla nainštalované sacie potrubia v útorovom priestore lode, s výnimkou priestorov v úzkom priestore na konci lode, kde stačí jedno sacie potrubie. V oddeleniach neobvyklej formy sa môže vyžadovať doplnujúce sacie potrubie. Tam, kde by si voda v oddeleniach našla cestu k odsávacím potrubiam, musia byť k dispozícii príslušné zariadenia.
- .2.2 Ak je to možné, musia byť útorové čerpadlá so strojovým pohonom umiestnené v samostatných vodotesných oddeleniach a usporiadané alebo situované tak, aby tieto oddelenia neboli zaplavené pri tom istom poškodení. Ak je hlavné hnacie strojové zariadenie, pomocné strojové zariadenie a kotol vo dvoch alebo viacerých vodotesných oddeleniach, čerpadlá, ktoré sú k dispozícii na čerpanie z útora lode, musia byť rozdelené podľa možnosti do všetkých týchto oddelení.
- .2.3 S výnimkou doplnujúcich čerpadiel, ktoré sa môžu poskytnúť len pre oddelenia kolízneho priestoru, musí byť každé požadované útorové čerpadlo usporiadané tak, aby odčerpalo vodu z každého priestoru, u ktorého sa podľa odseku 1.1 vyžaduje odvodnenie.
- .2.4 Každé útorové čerpadlo so strojovým pohonom musí byť schopné čerpať vodu s rýchlosťou aspoň 2 m/sek. cez predpísané hlavné útorové potrubie. Nezávislé útorové čerpadlá so strojovým pohonom umiestnené v strojovni musia mať priame odsávanie z týchto priestorov, v každom jednotlivom priestore sa však vyžadujú len dve sacie potrubia. Ak sú k dispozícii dve alebo viac sacích potrubí, musí byť aspoň jedno na každom boku lode. Priame sacie potrubia musia byť vhodne rozmiestnené a v priestoroch strojového zariadenia nesmú mať priemer menší než sa vyžaduje pre hlavné potrubie dna lode.
- .2.5 Okrem toho musí k priamemu útorovému saciemu potrubiu alebo saciemu potrubiu vyžadovanému odsekom 2.4 viesť priame núdzové útorové sacie potrubie s jednosmerným ventilom od najväčšieho dostupného nezávislého čerpadla so strojovým pohonom k odvodňovacej úrovni priestoru strojového zariadenia; sacie potrubie musí mať rovnaký priemer ako hlavný prívod do používaných čerpadiel.
- .2.6 Vretná vstupov z mora a priame sacie ventily musia byť dostatočne vysoko nad podlahovou doskou strojovne.
- .2.7 Všetky útorové sacie potrubia až do napojenia na čerpadlá musia byť nezávislé od iných potrubí.
- .2.8 Priemer ,d' hlavných a vedľajších útorových sacích rúrok dna lode sa počíta podľa ďalej uvedených vzorcov. Skutočný vnútorný priemer sa však môže zaokrúhliť na najbližší štandardný rozmer prijateľný pre správu vlajkového štátu: hlavná sacia rúrka dna lode:

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

vedľajšie sacie rúrky dna lode medzi zbieračmi a sacími potrubiami:

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

kde:

d je vnútorný priemer hlavnej útorovej rúrky (milimetre),

L a B sú dĺžka a šírka lode (metre),

L<sub>1</sub> je dĺžka oddelenia a

D je bočná výška lode k predelovej palube (metre) za predpokladu, že na lodi s uzavretým nákladným priestorom na predelovej palube, ktorá sa vnútorne odvodňuje v súlade s požiadavkami odseku 1.6.2 a ktorá siaha po celej dĺžke lode, sa D meria k ďalšej palube nad predelovou palubou. Ak pokrýva uzavretý nákladný priestor menšiu dĺžku, berie sa D ako bočná výška k predelovej palube plus  $lh/L$ , kde l a h je príslušná celková dĺžka a výška uzavretých nákladných priestorov.

.2.9 Treba prijať opatrenie, aby sa zabránilo, že oddelenie, ktorým vedie sacia rúrka dna lode, bude zaplavené v prípade, že je rúrka prerušená alebo ináč poškodená kolíziou alebo sa zlomí v inom oddelení. Na tento účel v prípade, že rúrka v akejkoľvek časti sa nachádza bližšie k boku lode než v jednej pätine šírky lode (merané v pravom uhle k osi vo výške najhlbšej deliacej nákladovej značky) alebo je v potrubnom tuneli, musí byť na rúrke v oddelení s otvoreným zakončením namontovaný jednosmerný ventil.

.2.10 Rozvodné skrine, kohútiky a ventily útorového čerpacieho systému musia byť usporiadané tak, aby jedno z útorových čerpadiel mohlo v prípade zaplavenia čerpať vodu z ktoréhokoľvek oddelenia; okrem toho poškodenie čerpadla alebo jeho rúrky napojenej na hlavné potrubie v útorovom priestore, keď sa nachádzajú vo vzdialenosti jednej pätiny šírky lode od obšívky, nesmie vyradiť systém útorového čerpania z prevádzky. Ak je len jeden systém rúrok spoločný pre všetky čerpadlá, ventily potrebné na obsluhu sacích rúrok dna lode musia byť ovládateľné z miesta nad hornou predelovou palubou. Ak je okrem hlavného útorového čerpacieho systému k dispozícii núdzový útorový čerpací systém, musí byť nezávislý od hlavného systému a usporiadaný tak, aby čerpadlo bolo schopné pracovať na každom oddelení pri zaplavení, ako sa to uvádza v odseku 2.1; v tom prípade z miesta nad hornou predelovou palubou musia byť ovládateľné len ventily potrebné na prácu núdzového systému.

.2.11 Všetky kohútiky a ventily uvedené v odseku 2.10, ktoré je možné ovládať z miesta nad hornou predelovou palubou, musia mať ovládacie prvky na mieste ich činnosti zreteľne označené a musia byť vybavené prostriedkami na signalizáciu, či sú otvorené alebo zavreté.

#### 4. Počet a typ útorových čerpadiel (R 21)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

do 250 cestujúcich: jedno hlavné motorové čerpadlo a jedno nezávislé čerpadlo so strojovým pohonom umiestnené a napájané mimo strojovne,

nad 250 cestujúcich: jedno hlavné motorové čerpadlo a dve nezávislé čerpadlá so strojovým pohonom umiestnené a napájané mimo strojovne.

Hlavné motorové čerpadlo môže byť nahradené jedným nezávislým čerpadlom so strojovým pohonom.

Odvodnenie veľmi malých oddelení je možné vybaviť prenosným ručným čerpadlom.

#### .5 Zariadenie pre spätný chod (R 28)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.1 Musí byť k dispozícii dostatočný výkon pre spätný chod, aby sa zabezpečilo riadne riadenie lode za všetkých normálnych okolností.

.2 Musí byť preukázaná a zaznamenaná schopnosť strojového zariadenia v dostatočnej dobe obrátiť smer náporu vrtule a tým uviesť loď do stavu pokoja z najvyššej prevádzkovej rýchlosti.

- .3 Brzdné doby, kurzy lode a vzdialenosti zaznamenané na skúškach spolu s výsledkami skúšok s cieľom stanoviť schopnosť lode s viacerými lodnými skrutkami plávať a manévrovať s jednou alebo viacerými lodnými skrutkami neschopnými prevádzky musia byť na palube k dispozícii, aby ich mohol použiť kapitán alebo určený personál.

#### 6. Kormidlové zariadenie (R 29)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Každá loď musí byť vybavená účinným hlavným a vedľajším riadiacim systémom. Hlavný riadiaci systém a pomocný riadiaci systém musia byť usporiadané tak, aby porucha na jednom z nich nezapríčinila vyradenie z prevádzky druhého systému.

- .2 Hlavné kormidlové zariadenie a kormidlový stržeň musí:

.2.1 byť dostatočne pevné a schopné riadiť loď pri maximálnej prevádzkovej rýchlosti smerom dopredu a musí byť skonštruované tak, aby nemohlo byť pri najvyššej rýchlosti spätného chodu poškodené;

.2.2 byť schopné presunúť kormidlo z 35° na jednej strane na 35° na druhej strane, keď loď s najhlbším prevádzkovým ponorom pláva dopredu s maximálnou prevádzkovou rýchlosťou a najviac za 28 sekúnd za rovnakých podmienok z 35° na jednej strane na 30° na druhej strane;

.2.3 mať motorový pohon, ak je to nutné na splnenie požiadaviek odseku 2.2.2, a vždy, keď sa podľa odseku 2.2.1 vyžaduje kormidlový stržeň, ktorého priemer vo výške kormidlovej páky je 120 mm, s výnimkou jeho spevnenia pre plavbu v ľade.

- .3 Ak je inštalované pomocné kormidlové zariadenie, musí:

.1 byť dostatočne pevné a schopné riadiť loď pri rýchlosti postačujúcej na ovládanie a za núdzového stavu sa musí dať uviesť rýchlo do prevádzky;

.2 byť schopné presunúť kormidlo z 15° na jednej strane na 15° na druhej strane do 60 sekúnd, keď loď s najhlbším prevádzkovým ponorom pláva dopredu s polovičnou maximálnou komerčnou rýchlosťou alebo s rýchlosťou 7 uzlov, podľa toho, ktorá je vyššia, a

.3 mať motorový pohon, ak je to nutné pre splnenie požiadaviek odseku 3.2, a vždy, keď je priemer kormidlového pňa vo výške kormidlovej páky viac než 230 mm, pričom sa neberie do úvahy jeho spevnenie na plavbu v ľade.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .4 Kormidlové hnacie jednotky musia byť:

.1 usporiadané tak, aby sa automaticky znovu naštartovali, keď sa dodávka energie po jej výpadku obnoví, a

.2 schopné uvedenia do prevádzky z miesta na veliteľskom mostíku. V prípade prerušenia dodávky energie do akýchkoľvek riadiacich hnacích jednotiek musí veliteľský mostík dostať akustický a vizuálny signál.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .5 Ak hlavné kormidlové zariadenie obsahuje dve alebo viac hnacích jednotiek, nemusí byť vybavené pomocným kormidlovým zariadením v prípade, keď:

.1 hlavné kormidlové zariadenie je spôsobilé ovládať kormidlo, ako sa to vyžaduje v odseku 2.2.2, keď je ktorákoľvek z hnacích jednotiek vyradená z prevádzky;

.2 hlavné kormidlové zariadenie je usporiadané tak, aby po jednotlivej poruche v jeho potrubnom systéme alebo v jednej z hnacích jednotiek bolo možné poruchu izolovať s cieľom udržať spôsobilosť riadenia alebo ju rýchlo znovu získať.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .6 Ovládanie kormidlového zariadenia sa uskutočňuje:

.1 v prípade hlavného kormidlového zariadenia na veliteľskom mostíku, ako aj v priestore kormidlového stroja;

- .2 ak je hlavné kormidlové zariadenie vybavené v súlade s odsekom .4., dvoma nezávislými systémami riadenia ovládateľnými z veliteľského mostíka. Nevyžaduje sa to zdvojenie kormidla alebo riadiacej páky. Ak riadiaci systém pozostáva z hydraulického telemotora, nemusí byť k dispozícii druhý nezávislý systém;
- .3 v prípade pomocného kormidlového zariadenia v priestore kormidlového zariadenia a ak je poháňaný motorom, musí sa dať ovládať aj z veliteľského mostíka a musí byť nezávislý od systému riadenia hlavného kormidlového zariadenia.
- .7 Každý hlavný a pomocný riadiaci systém kormidlového zariadenia ovládateľný z veliteľského mostíka musí spĺňať toto:
- .1 ak je elektrický, musí byť napájaný vlastným oddeleným elektrickým obvodom zásobovaným zo silového obvodu kormidlového zariadenia z miesta v priestore kormidlového zariadenia alebo priamo zbernicami rozvádzača, ktoré zásobujú tento silový obvod kormidlového zariadenia na mieste rozvádzača, ktorý je vedľa zásobovania silového obvodu kormidlového zariadenia;
- .2 v priestore kormidlového zariadenia musia byť k dispozícii prostriedky na odpojenie každého riadiaceho systému ovládateľného z veliteľského mostíka od kormidlového zariadenia, pre ktoré slúži;
- .3 systém sa musí dať uviesť do prevádzky z miesta na veliteľskom mostíku;
- .4 v prípade prerušenia dodávky elektrickej energie do riadiaceho systému musí veliteľský mostík dostať akustický a vizuálny signál a
- .5 ochrana proti skratu sa poskytuje len v prípade napájacieho obvodu riadenia kormidlového zariadenia.
- .8 Elektrické silové obvody a systémy riadenia kormidlového zariadenia s ich komponentmi, káblami a rúrkami vyžadovanými týmto predpisom a predpisom 7, musia byť, pokiaľ je to možné, oddelené po celej ich dĺžke.
- .9 Medzi veliteľským mostíkom a priestorom kormidlového zariadenia prípadne alternatívnym kormidlovým stanovišťom musia byť k dispozícii prostriedky komunikácie.
- .10 Výložná poloha kormidla (kormidiel) musí:
- .1 byť označená na veliteľskom mostíku, ak je hlavné kormidlové zariadenie poháňané motorom. Označenie výložnej polohy kormidla musí byť nezávislé na riadiacom systéme kormidlového zariadenia;
- .2 byť v priestore kormidlového prístroja rozpoznateľná.
- .11 Hydraulické kormidlové zariadenie na motorový pohon musí byť vybavené takto:
- .1 zariadenia na udržanie čistoty hydraulickej kvapaliny s prihliadnutím na typ a konštrukciu hydraulického systému;
- .2 nízkoúrovňový signál pri každej nádrži s hydraulickou kvapalinou, aby čo najskôr spoľahlivo ukázal presakovanie hydraulickej kvapaliny. Akustický a vizuálny signál musí byť vyslaný na veliteľský mostík a do priestorov strojového zariadenia, kde sa dá ihneď spozorovať, a
- .3 pevná skladovacia nádrž s dostatočnou kapacitou na to, aby znovu naplnila najmenej jeden spúšťací systém energetickej sústavy vrátane zásobníka, u ktorého sa vyžaduje, aby hlavné kormidlové zariadenie bolo poháňané motorom. Skladovacia nádrž musí byť trvalo napojená na potrubie tak, aby hydraulické systémy mohli byť znovu pohotovo naplnené z miesta v priestore kormidlového prístroja a musia byť vybavené ukazovateľom obsahu.
- .12 Priestory kormidlového prístroja musia byť:
- .1 ľahko prístupné, a ak je to možné, oddelené od priestorov strojového zariadenia a

- .2 vybavené vhodnými zariadeniami pre zabezpečenie prístupu počas prevádzky ku strojom a ovládaniu kormidlového zariadenia. Tieto zariadenia musia zahŕňať zábradlie a mreže alebo iné nešmyklivé plochy, aby v prípade presakovania hydraulického kvapaliny boli zabezpečené vhodné prevádzkové podmienky.

#### 7. **Doplňujúce požiadavky na elektrické a elektrohydraulické kormidlové zariadenie (R 30)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Na veliteľskom mostíku a na vhodnom mieste riadenia hlavného strojového zariadenia musia byť namontované prostriedky ukazujúce, že motory elektrického a elektrohydraulického kormidlového zariadenia sú v činnosti.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .2 Každý elektrický alebo elektrohydraulický riadiaci systém, ktorý sa skladá z jednej alebo viacerých hnacích jednotiek, musí byť zásobovaný najmenej dvoma uzavretými obvodmi napájanými priamo z hlavného rozvádzača; jeden z týchto obvodov však môže byť napájaný z núdzového rozvádzača. Pomocný elektrický alebo elektrohydraulický riadiaci systém pre hlavný elektrický alebo elektrohydraulický riadiaci systém môže byť napojený na jeden z obvodov zásobujúcich tento hlavný riadiaci systém. Obvody zásobujúce elektrický alebo elektrohydraulický riadiaci systém musia mať primeraný menovitý výkon pre zásobovanie všetkých motorov, ktoré môžu byť na ne súčasne napojené a u ktorých sa vyžaduje, aby pracovali súčasne.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .3 Elektrické a elektrohydraulické obvody a motory kormidlového zariadenia musia byť vybavené ochranou proti skratu a signálom preťaženia. Ochrana proti nadmernému prúdu vrátane štartovacieho prúdu, ak je nainštalovaná, musí byť najmenej dvojnásobná predtým, než je prúd pri plnom zaťažení takto chráneného motora alebo obvodu a musí umožniť priechod príslušného štartovacieho prúdu.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

Signály vyžadované týmto odsekom musia byť akustické, ako aj vizuálne, a musia sa nachádzať na nápadnom mieste v priestoroch hlavného strojového zariadenia alebo kontrolnej miestnosti, odkiaľ sa hlavné strojové zariadenie bežne ovláda a ako sa vyžaduje predpisom 6 časti E tejto kapitoly.

- .4 Ak nie je pomocné kormidlové zariadenie, ktoré musí mať podľa predpisu II-1/6.3.3 motorový pohon, poháňané elektrickou energiou alebo je poháňané elektrickým motorom určeným predovšetkým na iné účely, hlavný riadiaci systém je možné napájať jedným obvodom z hlavného rozvádzača. Ak je tento elektrický motor, ktorý je určený predovšetkým na iné účely, k dispozícii pre pohon tohto pomocného riadiaceho systému, môže správa vlajkového štátu upustiť od požiadaviek odseku .3, ak bude považovať ochranné zariadenia spolu s požiadavkami predpisu 6.4.1 a 6.4.2 platnými pre pomocné riadiace ústrojenstvo, za dostatočné.

#### 8. **Vetrací systém v strojovniach (R 35)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Priestory strojovni A sa musia riadne odvetrávať, aby sa zaistilo, že keď strojové zariadenia alebo kotly v týchto priestoroch pracujú na plný výkon za všetkých poveternostných podmienok vrátane zlého počasia, udržia s cieľom bezpečnosti a pohodlia personálu a pre činnosť strojového zariadenia dostatočný prívod vzduchu do týchto priestorov.

#### 9. **Komunikácia medzi veliteľským mostíkom a strojovňou (R 37)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Na oznamovanie príkazov z veliteľského mostíka na miesto v strojovni alebo v kontrolnej miestnosti, odkiaľ sa bežne ovláda rýchlosť a smer náporu lodných skrutiek, musia byť k dispozícii najmenej dva nezávislé oznamovacie prostriedky: jeden z nich musí byť strojový telegraf, ktorý zabezpečuje vizuálnu signalizáciu príkazov a odpovedí v priestore strojového zariadenia ako aj na veliteľskom mostíku. Zodpovedajúce oznamovacie prostriedky musia byť k dispozícii na každom mieste, odkiaľ sa môže ovládať rýchlosť alebo smer náporu lodných skrutiek.

#### 10. **Poplachové zariadenie pre mechanikov (R 38)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Pre mechanikov musí byť k dispozícii signalizačné zariadenie ovládané zo strojovne prípadne z manévrovacej plošiny a musí byť zreteľne vidieť z miesta ubytovania mechanikov a/alebo prípadne z veliteľského mostíka.

**11. Umiestenie núdzových zariadení (R 39)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Núdzové zdroje elektrickej energie, požiarné čerpadlá, útorové čerpadlá, okrem čerpadiel určených zvlášť pre priestory pred kolíznou prepážkou, a pevné protipožiarné systémy vyžadované kapitolou II-2 a iné núdzové zariadenia dôležité pre bezpečnosť lode, okrem navijakov kotevných reťazí, nesmú byť namontované pred kolíznou prepážkou.

**12. Ovládače strojového zariadenia (R 31)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .1 Hlavné a pomocné strojové zariadenia dôležité pre pohon a bezpečnosť lode musia byť vybavené účinnými prostriedkami na jeho prevádzku a riadenie.
- .2 Ak je k dispozícii diaľkové ovládanie hnacieho strojového zariadenia z veliteľského mostíka a priestory strojovne majú byť obsadené pracovníkmi, platí toto:
  - .1 rýchlosť, smer náporu a prípadne stúpanie lodnej skrutky musia byť plne ovládateľné z veliteľského mostíka za všetkých plavebných podmienok vrátane manévrovania;
  - .2 diaľkové ovládanie musí pri každej nezávislej vrtuli fungovať za pomoci ovládacieho zariadenia konštrukčne riešeného a postaveného tak, aby si jeho činnosť nevyžadovala osobitnú pozornosť, pokiaľ ide o prevádzkové podrobnosti strojového zariadenia. Ak sa predpokladá, že niekoľko skrutiek bude pracovať súčasne, môžu byť ovládané jedným ovládacím zariadením;
  - .3 hlavné hnacie strojové zariadenie musí byť vybavené zariadením núdzového zastavenia na veliteľskom mostíku, ktoré musí byť nezávislé na riadiacom systéme veliteľského mostíka;
  - .4 príkazy pre hnacie strojové zariadenia z veliteľského mostíka musia byť signalizované v kontrolnej miestnosti hlavného strojového zariadenia alebo prípadne na manévrovacom stanovišti;
  - .5 diaľkové ovládanie hnacieho strojového zariadenia musí byť možné súčasne len z jedného miesta; na takýchto miestach sú povolené vzájomne prepojené pozície ovládania; na každom mieste musí byť signál ukazujúci, z ktorého miesta je hnacie strojové zariadenie ovládané. Ovládanie je možné medzi veliteľským mostíkom a priestormi strojového zariadenia prepnúť len v priestoroch hlavného strojového zariadenia alebo kontrolnej miestnosti hlavného strojového zariadenia. Tento systém musí zahŕňať prostriedky na zamedzenie toho, aby sa nápor lodnej vrtule podstatne zmenil, keď sa ovládanie prepína z jedného miesta na druhé;
  - .6 hnacie strojové zariadenie sa musí dať ovládať na mieste, a to i v prípade poruchy ktorejkoľvek časti diaľkového riadiaceho systému;
  - .7 diaľkový riadiaci systém musí byť konštrukčne riešený tak, aby v prípade jeho poruchy bol vydávaný signál. Nastavená rýchlosť a smer náporu skrutiek sa musia udržať, kým je miestne ovládanie v činnosti;
  - .8 veliteľský mostík musí byť vybavený indikátormi ukazujúcimi:
    - .1 počet otáčok a smer otáčok vrtúl pri pevných vrtuliach;
    - .2 rýchlosť otáčok a rozstup pri nastaviteľných lodných skrutkách;
  - .9 veliteľský mostík a priestor strojového zariadenia musí dostať signál označujúci nízky spúšťací tlak vzduchu, ktorý musí byť nastavený na takej úrovni, aby umožnil ďalšiemu hlavnému motoru začať činnosť. Ak je systém diaľkového ovládania hnacieho strojového zariadenia konštrukčne riešený pre automatické spustenie, musí byť počet automatických následných pokusov, pri ktorých sa spustenie nepodarilo, obmedzený, aby sa uchoval dostatočný spúšťací tlak vzduchu pre miestne spustenie.- .3 Ak je hlavné hnacie a súvisiace strojové zariadenie, vrátane hlavného zdroja dodávky elektrickej energie, vybavené rôznymi stupňami automatického a diaľkového ovládania a je pod trvalým ručným dohľadom z kontrolnej miestnosti, musia byť zariadenia a ovládania konštrukčne riešené, vybavené a namontované tak, aby činnosť strojového zariadenia bola rovnako bezpečná a účinná, ako keby bola pod priamym dohľadom; na tento účel sa vzťahujú predpisy II-1/E/1 až II-1/E/5, ak je to vhodné. Pozornosť sa musí venovať najmä ochrane týchto priestorov pred požiarom a zaplavením.

- .4 Automatické spúšťacie, prevádzkové a ovládacie systémy musia spravidla zahrňovať zariadenia určené na ručné prepínanie automatického ovládania. Porucha ktorejkoľvek časti týchto systémov nesmie zabrániť prepnutiu na ručné ovládanie.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- .5 Hlavné a pomocné strojové zariadenia dôležité pre pohon a bezpečnosť lode musia byť vybavené účinnými prostriedkami pre jeho prevádzku a riadenie. Všetky riadiace systémy dôležité pre pohon, kontrolu a bezpečnosť lode musia byť nezávislé alebo konštrukčne riešené tak, aby porucha jedného systému neznížila výkon iného systému.
- .6 Ak je k dispozícii diaľkové ovládanie hnacieho strojového zariadenia z veliteľského mostíka a priestory strojovne majú byť obsadené pracovníkmi, platí toto:
- .1 rýchlosť, smer náporu a prípadne stúpanie lodnej skrutky musia byť plne ovládateľné z veliteľského mostíka za všetkých plavebných podmienok vrátane manévrovania;
  - .2 ovládanie sa musí pri každej nezávislej vrtuli vykonávať pomocou jediného riadiaceho zariadenia, pričom všetky s tým súvisiace postupy a medzi tým tie, ktoré zabráňujú preťaženiu hnacích strojov, budú prebiehať automaticky. Ak sa predpokladá, že niekoľko skrutiek bude pracovať súčasne, môžu byť ovládané jedným ovládacím zariadením;
  - .3 hlavné hnacie strojové zariadenie musí byť vybavené zariadením núdzového zastavenia na veliteľskom mostíku, ktoré musí byť nezávislé na riadiacom systéme veliteľského mostíka;
  - .4 príkazy pre hnacie strojové zariadenia z veliteľského mostíka musia byť signalizované v kontrolnej miestnosti hlavného strojového zariadenia alebo prípadne na manévrovacom stanovišti;
  - .5 diaľkové ovládanie hnacieho strojového zariadenia musí byť možné súčasne len z jedného miesta; na takýchto miestach sú povolené vzájomne prepojené pozície ovládania; na každom mieste musí byť signál ukazujúci, z ktorého miesta je hnacie strojové zariadenie ovládané. Ovládanie je možné medzi veliteľským mostíkom a priestormi strojového zariadenia prepnúť len v priestoroch hlavného strojového zariadenia alebo kontrolnej miestnosti hlavného strojového zariadenia. Tento systém musí zahŕňať prostriedky na zamedzenie toho, aby sa nápor lodnej vrtule podstatne zmenil, keď sa ovládanie prepína z jedného miesta na druhé;
  - .6 hnacie strojové zariadenie sa musí dať ovládať lokálne, a to i v prípade poruchy ktorejkoľvek časti diaľkového riadiaceho systému. Musí byť možné riadiť pomocné strojové zariadenie dôležité pre pohon a bezpečnosť lode z miesta pri príslušnom strojovom zariadení alebo v jeho blízkosti;
  - .7 diaľkový riadiaci systém musí byť konštrukčne riešený tak, aby v prípade jeho poruchy bol vydávaný signál. Nastavená rýchlosť a smer náporu skrutiek sa musia udržať, kým je lokálne ovládanie v činnosti;
  - .8 veliteľský mostík, kontrolná miestnosť hlavného strojového zariadenia a manévrovacie stanovište musia byť vybavené indikátormi ukazujúcimi:
    - 8.1 rýchlosť a smer otáčok lodných skrutiek pri pevných skrutkách a
    - 8.2 rýchlosť otáčok a rozstup pri nastaviteľných lodných skrutkách;
  - .9 veliteľský mostík a priestor strojového zariadenia musí dostať signál označujúci nízky spúšťací tlak vzduchu, ktorý musí byť nastavený na takej úrovni, aby umožnil ďalšiemu hlavnému motoru začať činnosť. Ak je systém diaľkového ovládania hnacieho strojového zariadenia konštrukčne riešený pre automatické spustenie, musí byť počet automatických následných pokusov, pri ktorých sa spustenie nepodarilo, obmedzený, aby sa zachoval dostatočný spúšťací tlak vzduchu pre miestne spustenie.
- .7 Ak je hlavné hnacie a súvisiace strojové zariadenie, vrátane hlavného zdroja dodávky elektrickej energie, vybavené rôznymi stupňami automatického a diaľkového ovládania a je pod trvalým ručným dohľadom z kontrolnej miestnosti, musia byť zariadenia a ovládania konštrukčne riešené, vybavené a namontované tak, aby činnosť strojového zariadenia bola rovnako bezpečná a účinná, ako keby bola pod priamym dohľadom; na tento účel platia prípadne predpisy II-1/E/1 až II-1/E/5. Pozornosť sa musí venovať najmä ochrane týchto priestorov pred požiarom a zaplavením.
- .8 Automatické štartovacie, prevádzkové a ovládacie systémy musia spravidla zahrňovať zariadenia určené na ručné prepínanie automatického ovládania. Porucha ktorejkoľvek časti týchto systémov nesmie zabrániť prepnutiu na ručné ovládanie.

LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2012 ALEBO NESKÔR S DĹŽKOU 24 METROV A VIAC:

.9 Na nových lodiach TRIED B, C A D postavených 1. januára 2012 alebo neskôr musia byť automatické systémy konštrukčne riešené spôsobom, ktorým sa zaistí, aby prahové varovanie o blížiacom sa alebo hroziacom spomalení alebo vypnutí hnacieho systému dostal dôstojník poverený veliteľskou strážou včas, aby zvážil navigačné okolnosti v núdzi. Predovšetkým, systémy musia kontrolovať, monitorovať, nahlasovať, varovať a prijať bezpečnostné opatrenia na spomalenie alebo zastavenia hnacieho systému, pričom dôstojníkovi poverenému navigačnou strážou poskytnú možnosť manuálne zasiahnuť s výnimkou tých prípadov, keď by manuálny zásah viedol k celkovému zlyhaniu motora a/alebo hnacieho zariadenia v krátkom čase v prípade presiahnutia otáčok.

### 13. Parné potrubné systémy (R 33)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .1 Každá parná rúrka a na ňu napojené zariadenie, ktorým môže prechádzať para, musí byť konštruované, vyrobené a namontované tak, aby odolalo maximálnym prevádzkovým zaťaženiám, ktorým môže byť vystavené.
- .2 Musia byť k dispozícii prostriedky na odvodnenie každej parnej rúrky, v ktorej sa môže ináč vyskytnúť pôsobenie nebezpečného vodného rázu.
- .3 Ak môže parná rúrka alebo zariadenie dostávať paru z ktoréhokoľvek zdroja s vyšším tlakom, než pre ktorý je skonštruovaná, musí byť vybavená vhodným redukčným ventilom, poistným ventilom a tlakomerom.

### 14. Tlakovzdušné systémy (R 34)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .1 Musia byť k dispozícii prostriedky na zamedzenie nadmerného tlaku v akejkoľvek časti systému stlačeného vzduchu a kdekolvek môžu byť plášte valca s vodným chladením alebo skrine vzduchového kompresora a chladiča vystavené nebezpečnému nadmernému tlaku, pretože sa k nim dostáva stlačený vzduch z jeho netesniacich častí. Všetky systémy musia byť vybavené vhodným zariadením na zníženie tlaku.
- .2 Hlavné štartovacie vzduchové zariadenia pre hlavné hnacie spaľovacie motory musia byť primerane chránené pred účinkami spätného úderu ohňa a vnútorného výbuchu v štartovacích vzduchových rúrkach.
- .3 Všetky odtokové rúrky zo štartovacích vzduchových kompresorov musia viesť priamo do štartovacích zásobníkov na stlačený vzduch a všetky štartovacie rúrky zo všetkých zásobníkov stlačeného vzduchu k hlavným a pomocným motorom musia byť úplne oddelené od systému odtokových rúrok kompresora.
- .4 Musia sa prijať opatrenia, aby sa prístup paliva do tlakovzdušných systémov a do výpustov z týchto systémov znížil na minimum.

### 15. Ochrana proti hluku (R 36) <sup>(1)</sup>

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

Musia sa urobiť opatrenia, aby sa hluk vydávaný strojovým zariadením znížil v jeho priestoroch na prijateľnú úroveň. Ak nie je možné hluk dostatočne znížiť, musí sa zdroj nadmerného hluku vhodne odizolovať alebo utesniť alebo musí byť k dispozícii priestor na ochranu pred hlukom, ak má byť obsadený pracovníkmi. Personál, ktorý musí do týchto priestorov vstupovať, musí byť vybavený chráničmi sluchu.

### 16. Výťahy

NOVÉ LODE TRIED A, B, C A D:

- .1 Osobné a nákladné výťahy musia z hľadiska rozmerov, priestorového usporiadania, počtu cestujúcich a/alebo množstva tovaru vyhovovať ustanoveniam, ktoré stanoví správa vlajkového štátu v každom jednotlivom prípade alebo pre každý typ zariadenia.
- .2 Montážne výkresy a pokyny pre údržbu vrátane predpisov pre periodické prehliadky musí schváliť správa vlajkového štátu, ktorá skontroluje a schváli zariadenie pred jeho uvedením do prevádzky.
- .3 Správa vlajkového štátu vydá po schválení osvedčenie, ktoré musí byť uložené na palube.
- .4 Správa vlajkového štátu môže povoliť, aby periodické prehliadky uskutočňoval odborník poverený správou alebo uznanou organizáciou.

<sup>(1)</sup> Pozri Kódex o úrovni hluku na palubách lodí prijatý zhromaždením IMO rezolúciou A.468(XII).

## ČASŤ D

## ELEKTRICKÉ ZARIADENIA

1. **Všeobecne (R 40)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.1 Elektrické zariadenia musia byť také, aby:

- .1 všetky elektrické pomocné zariadenia potrebné na udržanie bežných prevádzkových podmienok a podmienok pobytu na lodi boli zaistené bez pomoci núdzového zdroja elektrickej energie;
- .2 elektrické služby dôležité pre bezpečnosť boli zabezpečené v rôznych núdzových podmienkach a
- .3 bola zaistená bezpečnosť cestujúcich, posádky a lode pred elektrickým prúdom.

.2 Správa vlajkového štátu prijme príslušné opatrenia, aby zabezpečila jednotnosť pri implementácii a uplatňovaní ustanovení tejto časti, pokiaľ ide o elektrické zariadenia <sup>(1)</sup>

2 **Hlavný zdroj elektrickej energie a osvetľovacie zariadenia (R 41)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.1 Nové lode tried C a D, na ktorých elektrická energia len udržiava pomocné zariadenia nutné pre bezpečnosť lode a nové a existujúce lode triedy B, na ktorých elektrická energia len udržiava pomocné zariadenia nutné pre bezpečnosť a pohon lode, musia byť vybavené dvoma alebo viacerými generátorovými sústavami s takým výkonom, aby uvedené zariadenia mohli pracovať, keď ktorákoľvek zo sústav bude vyradená z prevádzky.

Na nových lodiach tried C a D s dĺžkou menšou než 24 metrov môže byť jedna z generátorových sústav poháňaná hlavným pohonným hnacím zariadením za predpokladu, že má taký výkon, aby mohlo pracovať uvedené zariadenie, keď ktorákoľvek zo sústav bude vyradená z prevádzky.

- .2.1 Hlavný osvetľovací systém zabezpečujúci osvetlenie tých častí lode, ktoré sú bežne prístupné a používané cestujúcimi alebo posádkou, musí byť zásobovaná z hlavného zdroja elektrickej energie.
- .2.2 Usporiadanie hlavného elektrického osvetľovacieho systému musí byť také, aby požiar alebo iná nehoda v priestoroch, v ktorých sa nachádza hlavný zdroj elektrickej energie, jeho prípadné transformačné zariadenia, hlavný rozvádzač a hlavný rozvádzač osvetlenia nevyradili z prevádzky núdzový osvetľovací systém vyžadovaný predpisom 3.
- .2.3 Usporiadanie núdzového elektrického osvetľovacieho systému musí byť také, aby požiar alebo iná nehoda v priestoroch, v ktorých sa nachádza núdzový zdroj elektrickej energie, jeho prípadné transformačné zariadenia, núdzový rozvádzač a rozvádzač núdzového osvetlenia, nevyradili z prevádzky hlavný osvetľovací systém vyžadovaný týmto predpisom.
- .3 Hlavný rozvádzač sa musí umiestniť v takej vzdialenosti od jedného hlavného agregátu, aby súvislá bežná dodávka elektrickej energie mohla byť ovplyvnená len požiarom alebo inou nehodou v priestore, kde je namontovaný generátorový systém a rozvádzač.

LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2012 ALEBO NESKÔR

.4 Pri lodiach TRIED B, C A D postavených 1. januára 2012 alebo neskôr sa musí zabezpečiť dodatočné osvetlenie vo všetkých kabínach s cieľom jasne označiť východ, aby užívatelia kabíny mohli nájsť cestu dverám. Takéto osvetlenie, ktoré môže byť napojené na núdzový zdroj energie alebo môže mať vlastný zdroj elektrickej energie v každej kabíne, sa musí automaticky zasvietiť, keď sa energia pre bežné osvetlenie kabíny stratí, a zostane zasvietené aspoň 30 minút.

3. **Núdzový zdroj elektrickej energie (R 42)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.1 Každá loď musí byť vybavená sebestačným núdzovým zdrojom elektrickej energie s núdzovým rozvádzačom umiestneným nad predelovou palubou v dobre prístupnom priestore nesusediacim s priestorom strojového zariadenia kategórie A alebo s priestorom strojového zariadenia, v ktorom sa nachádza hlavný zdroj elektrickej energie alebo hlavný rozvádzač.

<sup>(1)</sup> Odkaz na odporúčania uverejnené Medzinárodnou elektrotechnickou komisiou, a to najmä publikácia 60092 - Elektrické zariadenia na lodiach.

- .1 Požiadavka uvedená v prvom odseku sa nepožaduje za predpokladu, že sú lode navrhnuté s dvomi plne nevyužívanými priestormi strojového zariadenia, oddelenými aspoň jedným vodotesným a nehorľavým oddelením a dvomi priedelmi alebo alternatívnou konštrukciou, ktorá zabezpečuje rovnaký stupeň bezpečnosti a v každom priestore strojového zariadenia existuje aspoň jeden generátor s pripojeným rozvádzačom atď.
- .2 Núdzový zdroj elektrickej energie môže slúžiť buď ako akumulátorová batéria vyhovujúca požiadavkám odseku 5 bez toho, aby musela byť znovu dobíjaná alebo aby bola vystavená nadmernému poklesu napätia, alebo ako generátor vyhovujúci požiadavkám odseku 5 poháňaný typom strojového zariadenia s vnútorným spaľovaním s nezávislou dodávkou paliva, ktorý má bod vzplanutia najmenej 43 °C, s automatickým spúšťacím zariadením pri nových lodiach a schváleným spúšťacím zariadením pri existujúcich lodiach a je vybavený prechodným zdrojom núdzovej elektrickej energie podľa odseku 6, pokiaľ v prípade nových lodí tried C a D s dĺžkou menšou než 24 metrov nie je k dispozícii vhodne umiestnená nezávislý akumulátor na tento určitý účel po dobu vyžadovanú týmito predpismi.
- .3 Núdzový zdroj elektrickej energie musí byť usporiadaný tak, aby účinne pracoval, keď sa loď nakloní na bok o 22,5° a keď je pozdĺžny sklon lode 10°. Núdzový(-é) generátorový(-é) systém(-y) musí(-ia) byť schopná(-é) pohotového spustenia za každého studeného stavu, ktorý sa môže prípadne vyskytnúť a na nových lodiach musí byť schopný uviesť sa do činnosti sa automaticky.
- .4 Núdzový rozvádzač musí byť umiestnený čo najbližšie, ako je to možné k núdzovému zdroju energie.
- .5 Núdzový zdroj energie vyžadovaný odsekom 1 musí:
  - .1 byť schopný normálne pracovať po dobu:
    - 12 hodín pri lodiach triedy B (nové a existujúce),
    - 6 hodín pri lodiach triedy C (nové),
    - 3 hodiny pri lodiach triedy D (nové);
  - .2 byť najmä schopný súčasne prevádzkovať nasledujúce zariadenia vyžadované pre triedu lodí počas uvedeného obdobia:
    - a) jedno nezávislé útorové čerpadlo a jedno požiarne čerpadlo;
    - b) núdzové osvetlenie:
      - .1 na každom zhromažďovacom alebo naložovacom stanovišti a pozdĺž stien vonkajšej paluby ako sa ustanovuje v predpise III/5.3;
      - .2 vo všetkých priechodoch, schodištiach a existujúcich prístupoch k zhromažďovacím alebo naložovacím stanovištiam;
      - .3 v priestoroch strojového zariadenia a na miestach, kde sa nachádza núdzový generátor;
      - .4 na riadiacom stanovišti, kde sú umiestnené rádiové a hlavné navigačné zariadenie;
      - .5 ako sa to vyžaduje v predpisoch II-2/B/16.1.3.7 a II-2/B/6.1.7;
      - .6 vo všetkých ukladacích priestoroch pre výzbroj protipožiarnej ochrany;
      - .7 na núdzovom útorovom čerpadle a jednom z požiarne čerpadiel uvedených v písmene a) a na spúšťacích miestach ich motorov;
    - c) navigačné svetlá lode;
    - d)
      - .1 všetky komunikačné zariadenia;
      - .2 všeobecný poplachový systém;
      - .3 systém hlásenia požiaru a
      - .4 všetky signály, ktoré môžu byť potrebné v núdzi, ak sú napájané zo zdroja elektrickej energie z hlavných generátorových systémov lode;
    - e) všetky signály, ktoré môžu byť potrebné v núdzi, ak sú napájané zo zdroja elektrickej energie z hlavných generátorových systémov lode a

- f) denný signálny reflektor lode, ak je napájaný z hlavného zdroja elektrickej energie;
- .3 byť schopný v priebehu pol hodiny obsluhovať vodotesné dvere na motorový pohon s ich ovládacími, signalizačnými a poplachovými obvodmi.
- .6 Prechodný núdzový zdroj elektrickej energie vyžadovaný odsekom 2 musí pozostávať z akumulátorovej batérie vhodne umiestenej na použitie v prípade núdze, ktorá musí pracovať pol hodiny bez opakovaného nabíjania a bez toho, aby bola vystavená nadmernému poklesu napätia:
- a) osvetlenie vyžadované na základe odseku 2 písm. b) bodu 1 tohto predpisu;
- b) vodotesné dvere vyžadované odsekmi 7.2 a 7.3 predpisu II-1/B/13, ale nemusia byť všetky z nich zásobované energiou súčasne, pokiaľ nie sú k dispozícii nezávislé dočasné zdroje akumulovanej energie, a
- c) ovládacie, signalizačné a poplachové obvody vyžadované odsekom 7.2 predpisu II-1/B/13.
- .7 NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:
- Ak je na obnovenie pohonu potrebná elektrická energia, musí byť dostatočný výkon, aby sa pri úplnom výpadku lode 30 minút po výpadku elektrického prúdu obnovil pohon lode prípadne aj pohon iných strojových zariadení.
- 4. Doplnkové núdzové osvetlenie pre lode ro-ro (R 42-1)**
- NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:
- Okrem núdzového osvetlenia požadovaného predpisom II-1/D/3.5.2 b), na každej lodi s nákladnými priestormi ro-ro alebo priestormi osobitne kategórie:
- .1 všetky spoločenské priestory a priechody pre cestujúcich musia byť vybavené doplňujúcim elektrickým osvetlením, ktoré môže pri výpadku všetkých ostatných zdrojov elektrickej energie a za všetkých podmienok náklonu lode na bok pracovať najmenej tri hodiny. Inštalované osvetlenie musí byť také, aby bol ľahko viditeľný prístup k únikovým cestám. Zdroj energie pre doplňujúce osvetlenie musí obsahovať akumulátorové batérie umiestnené v osvetľovacích telesách, ktoré sú napájané priebežne z núdzového rozvádzača, ak je to možné. Alternatívne môže správa vlajkového štátu akceptovať akékoľvek iné prostriedky osvetlenia, ktoré sú prinajmenšom rovnako účinné. Doplnkové osvetlenie musí byť také, aby sa dal výpadok svetla okamžite zistiť. Každá akumulátorová batéria, ktorá je k dispozícii, musí byť nahradená v intervaloch prihliadajúcich k špecifickej životnosti v okolitých podmienkach, ktorým sú v priebehu činnosti vystavené, a
- .2 prenosné svietidlo s akumulátorom, ktorý je možné znovu nabiť, musí byť k dispozícii vo všetkých priechodoch priestoru pre posádku, spoločenskom priestore a každom pracovnom priestore, v ktorom sa bežne nachádza obsluha, pokiaľ nie je k dispozícii doplnkové núdzové osvetlenie, ako sa to vyžaduje odsekom 1.
- 5. Ochrana pred zásahom elektrickým prúdom, požiarom a iným nebezpečenstvám elektrického pôvodu (R 45)**
- NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:
- .1 Nechránené kovové časti elektrických strojov alebo zariadenia, ktoré nie sú pod napätím, ale ktoré sú vystavené napätiu za poruchového stavu, musia byť uzemnené, pokiaľ sú stroje alebo zariadenia:
- .1 napájané jednosmerným prúdom s napätím nepresahujúcim 50 V alebo napätím s efektívnou hodnotou 50 V medzi vodičmi; na dosiahnutie tohto napätia sa nesmú použiť autotransformátory, alebo
- .2 napájanie napätím, ktoré pri bezpečnostných izolačných transformátoroch zásobujúcich len jedno spotrebné zariadenie nepresahuje 250 V, alebo
- .3 konštruované podľa zásad dvojitej izolácie.
- .2 Všetky elektrické prístroje musia byť skonštruované a inštalované tak, aby pri bežnom používaní alebo dotyku nespôsobili zranenie.
- .3 Bočné, zadné a ak je to nutné predné steny rozvádzačov musia byť vhodne chránené. Časti vystavené napätiu, ktoré pri uzemnení presahujú napätie uvedené v odseku 1.1, nesmú byť inštalované na prednej stene týchto rozvádzačov. Ak je to nutné, musia byť predné a zadné steny rozvádzačov vybavené nevodivými výstužami alebo sieťami.

- .4 Neuzemnené rozvodné systémy musia byť vybavené zariadením schopným sledovať izolačný odpor proti zemi a akusticky alebo vizuálne signalizovať mimoriadne nízke hodnoty izolácie.

.5.1 Všetky kovové plášte a vystuženia káblov musia byť priebežne elektricky prepojené a uzemnené.

.5.2 Všetky elektrické káble a rozvody mimo zariadenia musia byť prinajmenšom nehorľavé a inštalované tak, aby sa nenarušili ich pôvodné nehorľavé vlastnosti. Ak je to nutné pri konkrétnom použití, správa vlajkového štátu môže povoliť používanie osobitného druhu káblov ako sú vysokofrekvenčné rádiové káble, ktoré nevyhovujú uvedenej požiadavke.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

.5.3 Káble a rozvody slúžiace pre základnú alebo núdzovú energiu, osvetlenie, vnútornú komunikáciu alebo signály sa nesmú klást, pokiaľ je to možné, v blízkosti kuchýň, pracovní, priestorov strojového zariadenia kategórie A a ich skriň a iných priestorov s vysokým rizikom požiaru. Na nových a existujúcich osobných lodiach ro-ro musí polozenie káblov na núdzové poplachy a miestny rozhlas vykonané do 1. júla 1998 alebo neskôr schváliť správa vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania IMO. Káble spájajúce požiarne čerpadlá s núdzovým rozvádzačom musia byť žiaruvzdorné, ak prechádzajú priestormi s vysokým nebezpečenstvom požiaru. Ak je to možné, musia byť tieto káble vedené tak, aby sa vylúčilo ich vyraďovanie z činnosti zahrievaním priedelov, ku ktorému môže dôjsť v dôsledku požiaru v príľahlom priestore.

.6 Káble a rozvody musia byť položené a upevnené tak, aby sa zamedzilo ich treniu alebo inému poškodeniu. Káblové koncovky a spojky vo všetkých vodičoch musia byť zhotovené tak, aby si uchovali pôvodné elektrické, mechanické vlastnosti zabraňujúce šíreniu požiaru a, ak je to nutné, žiaruvzdorné vlastnosti.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.7.1 Každý samostatný obvod musí byť chránený proti skratu a preťaženiu, pokiaľ to povoľujú predpisy II-1/C/6 a II-1/C/7.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

.7.2 Svetidlá musia byť usporiadané tak, aby sa zamedzilo zvýšeniu teploty, ktoré by mohlo poškodiť káble a rozvody a zabrániť prehriatiu okolitého materiálu.

.8.1 Akumulátorové batérie musia byť vhodne uložené a oddelenia používané predovšetkým na ich umiestnenie musia byť primerane postavené a účinne odvetrávané.

.8.2 Elektrické a iné zariadenia, ktoré môžu byť zdrojom vzplanutia horľavých pár, nie sú v týchto oddeleniach povolené.

.9 Rozvodné systémy musia byť usporiadané tak, aby požiar v ktoromkoľvek hlavnom vertikálnom požiarnom úseku v zmysle predpisu II-2/A/2.9 nezasiahol zariadenia dôležité pre bezpečnosť v ktoromkoľvek inom úseku. Táto požiadavka bude splnená, ak sú hlavné a núdzové napájacie vodiče prechádzajúce každým takým úsekom oddelené vertikálne aj horizontálne, a to čo najďalej od seba, pokiaľ je to uskutočniteľné.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2012 ALEBO NESKÖR:

.10 Elektrické vybavenie sa nemôže inštalovať v priestoroch, kde sa môžu hromadiť zápalné zmesi, napr. oddelenia určené najmä pre akumulátorové batérie, v skladoch fariieb, skladoch acetylénu alebo podobných priestoroch, pokiaľ sa správa neubezpečí, že je takéto vybavenie:

1. nevyhnuté na prevádzkové účely;

2. typu, ktorý nerozpaľuje príslušné zmesi;

3. vhodné pre príslušné priestory a

4. náležite certifikované pre bezpečné používanie v podmienkach za prítomnosti prachu, pary alebo plynov, ktoré môžu pravdepodobne vzniknúť.

## ČASŤ E

## DOPLNKOVÉ POŽIADAVKY NA LODE POSTAVENÉ SO STROJOVNAMI BEZ TRVALEJ OBSLUHY

**Osobitné posúdenie (R 54)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Všetky nové lode TRIED B, C A D a existujúce lode skupiny B musí správa vlajkového štátu posúdiť osobitne z toho hľadiska, či strojovne môžu byť bez trvalej obsluhy, a ak áno, či sú nutné doplnkové požiadavky k požiadavkám stanoveným v týchto predpisoch, aby sa dosiahla bezpečnosť rovnocenná s bezpečnosťou priestorov strojovne s bežnou obsluhou.

**1. Všeobecne (R 46)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Musia sa urobiť také opatrenia, ktoré zaistia, aby bezpečnosť lode za všetkých plavebných podmienok vrátane manévrovania bola rovnaká ako bezpečnosť lode so strojovňami obsadenými pracovníkmi.
- .2 Musia sa urobiť opatrenia, ktoré zaistia, aby zariadenie spoľahlivo fungovalo a aby boli podniknuté dostatočné opatrenia pre pravidelné kontroly a bežné skúšky s cieľom zaistiť nepretržitú spoľahlivú činnosť.
- .3 Na každej lodi musia byť dokumentačné dôkazy o tom, že loď je schopná fungovať bez trvalej obsluhy v priestoroch strojovne.

**2. Protipožiarna ochrana (R 47)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .1 Musia byť k dispozícii prostriedky, ktoré včas zistia a budú signalizovať požiar:
  - .1 v šachtách privádzajúcich vzduch do kotlov a odčerpávajúcich vzduch (komínové šachty) a
  - .2 v kanáloch vyplachovacieho vzduchu hnacieho strojového zariadenia, pokiaľ sa to v konkrétnom prípade nepovažuje za zbytočné.
- .2 Spaľovacie motory s výkonom 2 250 kW a viac alebo s valcami s vrтанím väčším než 300 mm musia byť vybavené snímačmi olejovej hmly v kľukovej skrini alebo monitormi znesiteľnej teploty motora alebo rovnocennými zariadeniami.

**3. Ochrana proti zaplaveniu (R 48)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Útorové nádrže v strojovniach bez pravidelnej obsluhy musia byť umiestnené a monitorované tak, aby sa pri bežných uhloch bočného a pozdĺžneho sklonu lode zistilo nahromadenie kvapalných látok a musí byť dostatočne veľké, aby ľahko zvládlo bežné odvodnenie v priebehu času bez obsluhy.
- .2 Ak sú útorové čerpadlá schopné automatického spustenia, musia byť k dispozícii prostriedky ukazujúce, keď je prívod kvapalných látok väčší než kapacita čerpadiel alebo keď čerpadlo pracuje častejšie než by sa bežne očakávalo. V týchto prípadoch môžu byť na primeranú dobu povolené menšie odpadové nádrže. Ak sú k dispozícii automaticky ovládané útorové čerpadlá, musí sa venovať osobitná pozornosť požiadavkám na zamedzenie znečistenia olejom.
- .3 Umiestnenie ovládacích prvkov každého ventilu slúžiaceho ako prívod do mora, výpusť pod vodoryskou alebo útorový vstrekovací systém musia byť také, aby počas primeranej doby umožnili činnosť v prípade prieniku vody do priestoru s prihliadnutím na dobu pravdepodobne potrebnú na dosiahnutie a činnosť týchto ovládacích prvkov. Ak si to vyžaduje úroveň, po ktorú by priestor pri plne zaťaženej lodi mohol byť zaplavený, musia sa urobiť opatrenia, aby sa tieto ovládacie prvky dali obsluhovať z miesta nad touto úrovňou.

**4. Ovládanie hnacích zariadení z veliteľského mostíka (R 49)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .1 Rýchlosť otáčok, smer náporu a ak je to použiteľné stúpanie vrtule musia byť plne ovládateľné z veliteľského mostíka za všetkých plavebných podmienok vrátane manévrovania.
  - .1 Také diaľkové ovládanie musí pri každej jednotlivej vrtuli prebiehať za pomoci samostatného ovládacieho zariadenia s automatickou činnosťou všetkých jeho zariadení prípadne vrátane prostriedkov pre zamedzenie preťaženia hnacieho strojového zariadenia.

- .2 Hlavné hnacie strojové zariadenie musí byť na veliteľskom mostíku opatrené zariadením núdzového zastavenia, ktoré musí byť nezávislé na riadiacom systéme veliteľského mostíka.
  2. Príkazy pre hnacie strojové zariadenia z veliteľského mostíka musia byť signalizované v kontrolnej miestnosti hlavného strojového zariadenia alebo prípadne na manévrovacom stanovišti.
  3. Diaľkové ovládanie hnacieho strojového zariadenia musí byť možné súčasne len z jedného miesta; na takýchto miestach sú povolené vzájomne prepojené pozície ovládania; na každom mieste musí byť signál ukazujúci, z ktorého miesta je hnacie strojové zariadenie ovládané. Ovládanie je možné medzi veliteľským mostíkom a priestormi strojového zariadenia prepnúť len v priestoroch hlavného strojového zariadenia alebo kontrolnej miestnosti hlavného strojového zariadenia. Systém musí zahŕňať prostriedky, ktoré zamedzia, aby sa nápor lodnej vrtule podstatne zmenil, keď sa ovládanie prepína z jedného miesta na druhé.
  4. Každé strojové zariadenie dôležité pre bezpečnú činnosť lode sa musí dať ovládať na mieste, a to i v prípade poruchy ktorejkoľvek časti automatického alebo diaľkového riadiaceho systému.
  5. Diaľkový riadiaci systém musí byť konštruovaný tak, aby v prípade jeho poruchy bol vydávaný signál. Musí sa zachovať nastavená rýchlosť otáčok a smer náporu lodných skrutiek pokiaľ je činné miestne ovládanie, ak sa to nepovažuje za neuskutočniteľné.
  - .6 Veliteľský mostík musí byť vybavený prístrojmi ukazujúcimi:
    - .1 počet otáčok a smer otáčok vrtúľ pri pevných vrtuliach alebo
    - .2 počet otáčok a stúpanie pri nastaviteľných lodných skrutkách.
  - .7 Počet nasledujúcich automatických pokusov, pri ktorých sa spustenie nepodarilo, musí byť obmedzený, aby sa zabezpečil dostatočný spúšťači tlak vzduchu. Musí byť k dispozícii signál ukazujúci nízke nastavenie spúšťačieho tlaku vzduchu na úrovni, ktorá ešte umožňuje štartovacie činnosti hnacieho strojového zariadenia.
5. **Komunikácia (R 50)**
- NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B a NOVÉ LODE TRIEDY C a D S Dĺžkou 24 metrov a viac:
- Musia byť k dispozícii spoľahlivé prostriedky hlasovej komunikácie medzi kontrolnou miestnosťou hlavného strojového zariadenia alebo prípadne manévrovacím stanovišťom hnacieho strojového zariadenia a veliteľským mostíkom a ubytovaním dôstojníkov.
6. **Poplachový systém (R 51)**
- NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:
- .1 Musí byť k dispozícii poplachový systém oznamujúci každú poruchu, ktorá si vyžaduje pozornosť, a musí:
    - .1 byť schopný vydávať akustický signál v kontrolnej miestnosti hlavného strojového zariadenia alebo na manévrovacom stanovišti hnacieho strojového zariadenia a vizuálne na vhodnom mieste oznamovať každú jednotlivú funkciu signalizácie;
    - .2 mať spojenie so spoločenskými miestnosťami mechanikov a do každej ich kabíny s pomocou prepínača, aby sa zabezpečilo spojenie aspoň do jednej z týchto kabín. Alternatívne usporiadania sú prípustné, ak sa považujú za rovnocenné;
    - .3 aktivovať akustický a vizuálny signál na veliteľskom mostíku za každej situácie, ktorá si vyžaduje opatrenie alebo pozornosť dôstojníka konajúceho strážnu službu;
    - .4 byť skonštruovaný na princípe sebakontroly, ak je to uskutočniteľné, a
    - .5 uviesť do činnosti signál pre mechanikov vyžadovaný predpisom II-1/C/10, ak nebol na mieste prijatý signál v rámci stanoveného času.
  - .2.1 Poplachový systém musí byť priebežne zásobovaný energiou a musí mať automatické prepínanie na záložný zdroj dodávky energie v prípade výpadku normálnej dodávky energie.

- .2.2 Výpadok normálnej dodávky energie do poplachového systému sa musí oznámiť signálom.
- .3.1 Poplachový systém musí byť schopný súčasne oznámiť viac než jednu poruchu a prijatie každého signálu nesmie zabrániť inému signálu.
- .3.2 Potvrdenie poplachového stavu na mieste uvedenom v odseku 1 sa musí oznámiť na stanovišti, kde sa signál ukázal. Signály musia trvať, kým nie sú potvrdené, a vizuálna signalizácia jednotlivých signálov musí zostať zachovaná, kým sa porucha neodstráni, keď sa poplachový systém automaticky znovu nastaví do normálnych prevádzkových podmienok.

#### 7. **Bezpečnostné systémy (R 52)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Musí byť k dispozícii bezpečnostný systém, aby sa zabezpečilo, že vážna porucha činnosti strojového zariadenia alebo kotla predstavujúca bezprostredné nebezpečenstvo automaticky začala zastavenie prevádzky tejto časti zariadenia a že to bude signalizované. Prevádzka pohonného systému nesmie byť automaticky vypnutá, s výnimkou prípadov, ktoré by mohli viesť k vážnemu poškodeniu, úplnému odstaveniu zariadenia alebo výbuchu. Zariadenie na vypnutie prevádzky hlavného hnacieho strojového zariadenia, ak je k dispozícii, musí zamedziť jeho náhodnému spusteniu. Vizuálne signály musia trvať tak dlho, kým nie je porucha odstránená. Automatické bezpečnostné vypnutie prevádzky strojového zariadenia a ovládanie spomaleného chodu musia byť oddelené od poplachového zariadenia.

#### 8. **Osobitné požiadavky na strojové zariadenia, kotly a elektrické zariadenia (R 53)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Hlavný zdroj elektrickej energie musí spĺňať tieto podmienky:
  - .1 keď je možné bežne dodávať elektrickú energiu z jedného generátora, musia byť k dispozícii vhodné zariadenia pre núdzové odpojenie neprioritných obvodov, aby sa zaistila plynulá dodávka do zariadení potrebných pre pohon a riadenie a tiež pre bezpečnosť lode. V prípade výpadku generátora z prevádzky sa musia urobiť zodpovedajúce opatrenia pre automatické spustenie a napojenie záložného generátora s dostatočným výkonom na hlavný rozvádzač, aby bol umožnený pohon a riadenie a zaistená bezpečnosť lode s automatickým opätovným spustením dôležitých pomocných zariadení vrátane prípadných následných činností;
  - .2 ak je elektrická energia obvykle dodávaná súčasne z viac než jedného generátora, ktoré pracujú paralelne, musia sa urobiť opatrenia napríklad núdzovým odpojením neprioritných obvodov, aby sa zaistilo, že v prípade výpadku jedného z týchto generátorových sústav zostávajúce pokračujú v prevádzke bez toho, aby došlo k preťaženiu prípustného pohonu a riadenia a aby bola zaistená bezpečnosť lode.
- .2 Ak sa vyžadujú záložné strojové zariadenia pre iné pomocné strojové zariadenia dôležité pre pohon, musia byť k dispozícii automatické prepínacie zariadenia.

#### 9. **Automatický riadiaci a poplachový systém (R 53.4)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Riadiaci systém musí byť taký, aby vybavenie potrebné pre činnosť hlavného hnacieho strojového zariadenia a jeho pomocných zariadení bolo zaistené pomocou potrebného automatického vybavenia.
- .2 Automatické prepnutie musí byť signalizované.
- .3 Poplachový systém zodpovedajúci predpisu 6 musí byť k dispozícii pre všetky dôležité tlaky, teploty a úrovne kvapalných látok a iné dôležité parametre.
- .4 Centrálné kontrolné stanovište musí byť vybavené potrebnými signálnymi panelmi a prístrojmi, ktoré ohlasujú akýkoľvek poplach.
- .5 Ak sa spaľovacie motory, ktoré sú dôležité pre hlavný pohon, spúšťajú stlačeným vzduchom, musia byť k dispozícii prostriedky, aby sa spúšťací tlak vzduchu udržiaval na požadovanej úrovni.

## KAPITOLA II-2

## PROTIPOŽIARNA OCHRANA, HLÁSENIE A HASENIE POŽIARU

## ČASŤ A

## VŠEOBECNE

## 1. Základné princípy (R 2)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.1 Ciele tejto kapitoly z hľadiska požiarnej bezpečnosti sú tieto:

- .1 zabrániť vzniku požiaru a výbuchu;
- .2 znížiť ohrozenie životov v dôsledku požiaru;
- .3 znížiť riziko poškodenia lode, jej nákladu a životného prostredia spôsobené požiarom;
- .4 izolovať, kontrolovať a potlačiť požiar a výbuch v priestore vzniku a
- .5 poskytnúť primerané a ľahko prístupné únikové cesty pre cestujúcich a posádku.

.2 Aby sa dosiahli ciele týkajúce sa požiaru uvedené v odseku 1, sú pre predpisy tejto kapitoly rozhodujúce ďalej uvedené základné princípy, ktoré boli patrične zahrnuté do predpisov s príhľadnutím na typ lodí a potenciálne nebezpečenstvo požiaru:

- .1 rozdelenie lode na hlavné vertikálne úseky pomocou tepelných a stavebných deliacich plôch;
- .2 oddelenie obytných priestorov od zvyšku lode pomocou tepelných a stavebných deliacich plôch;
- .3 obmedzené používanie horľavých materiálov;
- .4 hlásenie každého požiaru v úseku jeho vzniku;
- .5 izolovanie a hasenie každého požiaru v priestore jeho vzniku;
- .6 ochrana únikových ciest alebo prístupov pre boj s požiarom;
- .7 okamžitá dostupnosť prostriedkov na hasenie požiaru;
- .8 minimalizovanie prípadného vznietenia horľavých pár z nákladu.

.3 Ciele z hľadiska požiarnej bezpečnosti stanovené v odseku 1 sa dosiahnu zaistením zhody s predpísanými požiadavkami vymedzenými v tejto kapitole alebo alternatívnym konštrukčným riešením a usporiadaním, ktoré spĺňa požiadavky časti F revidovanej kapitoly II-2 dohovoru SOLAS z roku 1974, ktoré sa uplatňujú na lode postavené 1. januára 2003 alebo neskôr. Loď sa považuje za plavidlo spĺňajúce funkčné požiadavky ustanovené v odseku 2 a ciele z hľadiska požiarnej bezpečnosti ustanovené v odseku 1, ak:

- .1 konštrukčné riešenie a usporiadanie lode ako celku spĺňajú príslušné predpísané požiadavky tejto kapitoly;
- .2 konštrukčné riešenie a usporiadanie lode ako celku boli preverené a schválené v súlade s časťou F revidovanej kapitoly II-2 dohovoru SOLAS z roku 1974, ktorá sa uplatňuje na lode postavené 1. januára 2003 alebo neskôr;

- .3 časť (časti) konštrukčného riešenia a usporiadania lode sú preverené a schválené v súlade s časťou F revidovanej kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a zostávajúce časti lode spĺňajú príslušné predpísané požiadavky tejto kapitoly.
- .4 Všetky lode, na ktorých prebiehajú opravy, prestavby, modifikácie a práce na vybavení s tým súvisiace musia spĺňať aspoň požiadavky, ktoré sa dovtedy vzťahovali na tieto lode.

Opravy, prestavby a modifikácie, ktoré podstatne menia rozmery lode alebo ubytovacích priestorov pre cestujúcich alebo značne zvyšujú životnosť lode a jej vybavenia, musia spĺňať najnovšie požiadavky na nové lode, pokiaľ to správa vlajkového štátu považuje za primerané a uskutočniteľné.

#### EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .5 Bez ohľadu na ustanovenia odseku 4, existujúce lode triedy B prepravujúce viac než 36 cestujúcich, na ktorých prebiehajú opravy, prestavby, modifikácie a práce na vybavení s tým súvisiace, musia spĺňať tieto požiadavky:

- .1 všetky materiály použité na týchto lodiach musia vyhovovať požiadavkám kladeným na materiály použiteľné pre nové lode triedy B a
- .2 všetky opravy, prestavby, modifikácie a práce na vybavení s tým súvisiace, ktoré si vyžadujú výmenu materiálu s hmotnosťou 50 ton alebo viac, okrem materiálu predpísaného predpisom II-2/B/16, musia spĺňať požiadavky vzťahujúce sa na nové lode triedy B.

## 2. Definície (R 3)

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 *Nehorľavý materiál* je materiál, ktorý ani nehorí, ani nevydáva horľavé pary v dostatočnom množstve pre samovznietenie, ak je zahriaty približne na 750 °C, čo sa stanoví skúškou horľavosti v súlade s rezolúciou zhromaždenia IMO A.799 (19) „Revidované odporúčanie na testovacie metódy určenia nehorľavosti materiálov pre stavbu lodí. Akýkoľvek iný materiál je horľavý materiál.“

#### .1a PRE LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

*Nehorľavý materiál* je materiál, ktorý ani nehorí, ani nevydáva horľavé pary v dostatočnom množstve na samovznietenie, ak je zahriaty približne na 750 °C, čo sa stanoví v súlade s kódom pre postup požiarneho testu. Akýkoľvek iný materiál je horľavý materiál.

- .2 *Štandardná skúška horľavosti* je skúška, pri ktorej sú vzorky príslušných priedelov alebo palúb vystavené v testovacej laboratórnej peci teplotám približne zodpovedajúcim štandardnej krivke v súradniciach čas – teplota. Vzorka musí mať nekrytý povrch najmenej 4,65 m<sup>2</sup> a výšku (alebo dĺžku paluby) 2,44 metra čo najviac podobnú zamýšľanej stavbe a vrátane najmenej jednej spojky, ak je to vhodné. Štandardná krivka v súradniciach čas – teplota je definovaná rovnomernou krivkou vedenou cez ďalej uvedené body vnútornej teploty testovacej laboratórnej pece:

počiatočná vnútorná teplota v peci	20 °C
na konci prvých 5 minút	576 °C
na konci 10 minút	679 °C
na konci 15 minút	738 °C
na konci 30 minút	841 °C
na konci 60 minút	945 °C

#### .2a PRE LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

*Štandardná skúška horľavosti* je skúška, pri ktorej sú vzorky príslušných priedelov alebo palúb v testovacích peciach vystavené teplote zodpovedajúcej približne štandardnej teplotnej krivke. Testovacie metódy musia byť zhodné s kódom pre postup požiarneho testu.

.3 *Deliace plochy triedy ‚A‘* sú deliace plochy tvorené priedelmi a palubami, ktoré spĺňajú tieto požiadavky:

- .1 musia byť konštruované z ocele alebo iného rovnocenného materiálu;
- .2 musia byť vhodne vystužené;
- .3 musia byť postavené tak, aby boli schopné zamedziť priechodu dymu a plameňa až do konca jednodinového štandardnej skúšky horľavosti;
- .4 musia byť izolované takými schválenými nehorľavými materiálmi, aby priemerná teplota na strane nevystavenej účinku nevystúpila na viac než 140 °C nad pôvodnú teplotu a aby nebola ani v žiadnom bode vrátane každej spojky vyššia než 180 °C nad pôvodnú teplotu, a to počas uvedeného obdobia:

trieda ‚A-60‘	60 minút
trieda ‚A-30‘	30 minút
trieda ‚A-15‘	15 minút
trieda ‚A-0‘	0 minút

.5 Správa vlajkového štátu musí vyžadovať skúšku prototypu priedelu alebo paluby, aby sa presvedčila, že spĺňa uvedené požiadavky na odolnosť a stúpanie teploty v súlade s rezolúciou IMO A.754 (18).

Na lode TRIED B, C A D postavené 1. januára 2003 alebo neskôr sa vzťahuje namiesto ‚rezolúcie IMO A.754 (18)‘ ‚kódex pre postup požiarneho testu‘.

.4 *Deliace plochy triedy ‚B‘* sú deliace plochy tvorené priedelmi, palubami, stropmi alebo obloženími, ktoré spĺňajú tieto požiadavky:

- .1 musia byť postavené tak, aby boli schopné zamedziť priechodu plameňa až do konca prvej pol hodiny štandardného testu horľavosti;
- .2 musia mať takú účinnosť izolácie, aby priemerná teplota na strane nevystavenej účinku nevystúpila na viac než 140 °C nad pôvodnú teplotu a aby ani nebola v žiadnom bode vrátane každej spojky vyššia ako 225 °C nad pôvodnú teplotu, a to počas uvedeného obdobia:

trieda ‚B-15‘	15 min
trieda ‚B-0‘	0 min

.3 musia byť postavené zo schválených nehorľavých materiálov a všetky materiály používané na stavbu a montáž deliacich plôch triedy ‚B‘ musia byť nehorľavé; môžu však byť povolené horľavé dyhy, pokiaľ vyhovujú iným požiadavkám tejto kapitoly;

.4 správa vlajkového štátu musí vyžadovať skúšku prototypu deliacej plochy, aby sa presvedčila, že vyhovuje uvedeným požiadavkám na odolnosť a stúpanie teploty v súlade s rezolúciou IMO A.754 (18).

Na lode TRIED B, C A D postavené 1. januára 2003 alebo neskôr sa vzťahuje namiesto ‚rezolúcie IMO A.754 (18)‘ ‚kódex pre postup požiarneho testu‘.

.5 *Deliace plochy triedy ‚C‘* sú deliace plochy postavené zo schválených nehorľavých materiálov. Nemusia vyhovovať požiadavkám týkajúcich sa priechodu dymu a plameňa ani obmedzeniam týkajúcim sa zvýšenia teploty. Horľavé dyhy sú povolené, pokiaľ vyhovujú iným požiadavkám tejto kapitoly.

.6 *Súvislé stropy alebo obloženia triedy ‚B‘* sú také stropy alebo obloženia triedy ‚B‘, ktoré sú vymedzené len deliacimi plochami triedy ‚A‘ alebo ‚B‘.

- .7 *Oceľ alebo iný rovnocenný materiál.* Kde sa vyskytujú slová ‚oceľ alebo iný rovnocenný materiál‘, ‚rovnocenný materiál‘ znamená každý nehorľavý materiál, ktorý má sám osebe alebo vďaka svojej izolácii štruktúrne a kompaktné vlastnosti rovnocenné s oceľou na konci svojho aplikovateľného vystavenia štandardnej skúšky horľavosti (napr. zliatina hliníka s vhodnou izoláciou).
- .8 *Nízka zápalnosť povrchu* znamená, že povrch takto charakterizovaný primerane obmedzí šírenie ohňa, čo sa u predelových, stropných a palubných obkladových a náterových materiáloch určuje skúškou horľavosti v súlade s rezolúciou IMO A.653 (16).
- .8a **PRE LODE TRIED B, C A D, POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKŔ:**  
*Nízka zápalnosť povrchu* znamená, že povrch takto charakterizovaný primerane obmedzí šírenie ohňa, čo sa určuje v súlade s kódexom pre postup požiarneho testu.
- .9 *Hlavné vertikálne požiarne úseky* sú také úseky, na ktoré je deliacimi plochami triedy ‚A‘ rozdelený lodný trup, nadpalubie a kabíny na hornej palube a ktorých priemerná dĺžka a šírka na každej palube všeobecne nepresahuje 40 metrov.
- .10 *Obytné priestory* sú spoločenské priestory, chodby, toalety, kabíny, kancelárie, nemocnice, kiná, herne a miestnosti na oddych, holičstvo a kaderníctvo, prípravne bez kuchynského zariadenia a podobné priestory.
- .11 *Spoločenské priestory* sú časti obytných priestorov používané ako haly, jedálne, salóny a podobné trvalo uzatvorené priestory.
- .12 *Hospodárske priestory* sú priestory používané pre kuchyne, prípravne s kuchynským vybavením, odkladacie priestory, miestnosti pošty a banky, sklady, dielne okrem dielni, ktoré sú súčasťou priestorov strojového zariadenia a podobné priestory a šachty k nim.
- .13 *Nákladné priestory* sú všetky priestory používané pre náklad (vrátane nákladných nádrží na palivo) a šacht k nim.
- .13-1 *Vozidlové priestory* sú nákladné priestory určené na prepravu motorových vozidiel s palivom v ich nádržiach na ich vlastný pohon.
- .14 *Nákladné priestory ro-ro* sú priestory zvyčajne nerozdelené, ktoré sa rozprestierajú buď po značnej, alebo po celej dĺžke lode, a v ktorých sa motorové vozidlá s palivom vo svojich nádržiach na svoj vlastný pohon a/alebo tovar [kusový alebo hromadný v alebo na železničných alebo cestných vozidlách (vrátane vozidiel a železničných cisternových vagónov), príviesoch, kontajneroch, paletách, odmontovateľných nádržiach alebo na podobných prepravných jednotkách alebo v iných nádobách] sa môžu bežne nakladať a vykladať horizontálne.
- .15 *Otvorené nákladné priestory ro-ro* sú nákladné priestory ro-ro buď otvorené na oboch koncoch, alebo otvorené na jednom konci a vybavené príslušným prirodzeným vetraním účinným po celej dĺžke cez stále otvory v bočnej obšívke alebo palube alebo nad nimi a u lodí postavených 1. januára 2003 alebo neskôr s celkovou plochou aspoň 10 % z celkovej bočnej plochy priestorov.
- .15-1 *Otvorené vozidlové priestory* sú tie vozidlové priestory buď otvorené na oboch koncoch, alebo otvorené na jednom konci a vybavené príslušným prirodzeným vetraním účinným po celej dĺžke cez stále otvory v bočnej obšívke alebo palube alebo nad nimi a u lodí postavených 1. januára 2003 alebo neskôr s celkovou plochou aspoň 10 % z celkovej bočnej plochy priestorov.
- .16 *Zatvorené nákladné priestory ro-ro* sú nákladné priestory ro-ro, ktoré nie sú ani otvorené nákladné priestory ro-ro, ani otvorené paluby.
- .16-1 *Zatvorené vozidlové priestory* sú vozidlové priestory, ktoré nie sú ani otvorené vozidlové priestory, ani otvorené paluby.
- .17 *Otvorená paluba* je paluba, ktorá je zhora a aspoň z dvoch strán úplne vystavená účinkom počasia.

- .18 *Priestory osobitnej kategórie* sú také uzavreté vozidlové priestory nad alebo pod predelovou palubou, na ktoré a z ktorých môžu vozidlá prísť a odísť a na ktoré majú prístup cestujúci. Priestory osobitnej kategórie buď na jednej, alebo viacerých palubách za predpokladu, že celková svetlá výška pre vozidlá nepresahuje 10 metrov.
- .19.1 *Priestory strojového zariadenia* kategórie A sú také priestory a šachty k nim, ktoré zahŕňajú:
- .1 strojové zariadenia s vnútorným spaľovaním používané pri hlavnom pohone, alebo
  - .2 strojové zariadenia s vnútorným spaľovaním používané na iné účely než na hlavný pohon, keď tieto zariadenia majú celkový výkon aspoň 375 kW, alebo
  - .3 každý kotol vykurovaný naftou alebo úpravne na naftu.
- .19.2 *Priestory strojového zariadenia* sú všetky priestory strojového zariadenia kategórie A a všetky ostatné priestory zahŕňajúce pohonné zariadenia, kotly, úpravne na naftu, parné a spaľovacie motory, generátory a hlavné elektrické strojové zariadenia, plniace stanovište pre olej, chladiace, stabilizačné, vetracie a klimatizačné strojové zariadenia a podobné priestory a šachty k nim.
- .20 *Úpravňa na naftu* je zariadenie používané na prípravu dodávok naftového paliva do kotla vykurovaného naftou alebo zariadenia používané na prípravu dodávok zahriatej nafty do spaľovacích motorov a zahŕňajúce všetky olejové čerpadlá, filtre a predhrievače oleja pod vyšším tlakom než 0,18 N/mm<sup>2</sup>.
- .21 *Riadiace stanovištia* sú priestory, v ktorých sa nachádza rádiové alebo hlavné navigačné zariadenie alebo núdzový zdroj energie alebo kde je sústredené zariadenie na hlásenie a ovládanie protipožiarneho zariadenia.
- .21.1 *Ústredné riadiace stanovište* je riadiace stanovište, v ktorom sú sústredené tieto riadiace a signalizačné funkcie:
- .1 pevné systémy hlásenia požiaru a požiarneho poplachu;
  - .2 automatické systémy postrekovacích samočinných hasiacich zariadení, hlásenia požiaru a požiarneho poplachu;
  - .3 indikačné panely požiarneho dverí;
  - .4 uzávery požiarneho dverí;
  - .5 indikačné panely vodotesných dverí;
  - .6 uzávery vodotesných dverí;
  - .7 ventilátory;
  - .8 všeobecné/požiarne poplachové zariadenia;
  - .9 komunikačné systémy vrátane telefónov a
  - .10 mikrofóny k systémom miestneho rozhlasu.
- .21.2 *Ústredné riadiace stanovište so stálou obsluhou* je ústredné riadiace stanovište, ktoré trvalo obsluhuje zodpovedný člen posádky.

.22 Miestnosti s nábytkom a zariadením s obmedzeným rizikom požiaru sú na účely predpisu II-2/B/4 miestnosti s nábytkom a zariadením s obmedzeným rizikom požiaru (kabíny, spoločenské priestory, kancelárie alebo iné druhy obytných priestorov), v ktorých:

- .1 všetok skriňový nábytok, ako sú písacie stoly, šatníky, toaletné stolíky, skrine na bielizeň, je zhotovený len zo schválených nehorľavých materiálov okrem horľavých dýh nepresahujúcich hrúbku 2 mm, ktoré je možné použiť na pracovné povrchy týchto predmetov;
- .2 všetok voľne stojaci nábytok, ako sú stoličky, pohovky, stoly, je zhotovený s rámami z nehorľavých materiálov;
- .3 všetky závesy, záclony a iné zavesené textilné materiály sú odolné proti šíreniu ohňa a ich odolnosť nie je nižšia než v prípade vlnených materiálov s hmotnosťou  $0,8 \text{ kg/m}^2$  v súlade s rezolúciou IMO A.471 (XII) v znení zmien a doplnení.

Na lode TRIED B, C A D postavené 1. januára 2003 alebo neskôr sa vzťahuje namiesto ‚rezolúcie IMO A.471 (XII)‘ ‚kódex pre postup požiarneho testu‘;

- .4 všetky podlahové krytiny majú vlastnosti odolnosti proti šíreniu ohňa, ktorá nie je menšia než u vlnených materiálov používaných na rovnaký účel.

Pre lode TRIED B, C A D postavené 1. januára 2003 alebo neskôr tento pododsek znie takto:

všetky podlahové krytiny majú malú schopnosť šírenia požiaru;

- .5 všetky nekryté plochy priedelov, obložení a stropov majú malú schopnosť šírenia požiaru a
- .6 všetok čalúnený nábytok má schopnosť odolávať vzplanutiu a rozšíreniu ohňa v súlade s rezolúciou IMO A.652 (16) o postupoch skúšky horľavosti čalúneného nábytku.

Na lode TRIED B, C A D postavené 1. januára 2003 alebo neskôr sa vzťahuje namiesto ‚rezolúcie IMO A.652 (16)‘ ‚kódex pre postup požiarneho testu‘.

PRE LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR

- .7 Všetky súčasti posteľnej bielizne majú vlastnosti odolnosti proti vznieteniu alebo šíreniu ohňa, čo zodpovedá kódu pre postup požiarneho testu.
- .23 Osobná loď ro-ro znamená osobnú loď s nákladnými priestormi ro-ro alebo priestormi osobitnej kategórie podľa definície tohto predpisu.
  - .24 Kódex pre postup požiarneho testu znamená medzinárodný kódex pre použitie postupov požiarneho testu prijatý rezolúciou MSC 61 (67) v znení zmien a doplnení.
  - .25 Kódex pre požiarne bezpečnostné systémy znamená medzinárodný kódex pre požiarne bezpečnostné systémy prijatý rezolúciou MSC.98(73) v znení zmien a doplnení.
  - .26 Bod vzplanutia je teplota v stupňoch Celzia určená podľa schváleného testovacieho prístroja na stanovenie bodu vzplanutia (test uzavretého téglika), pri ktorej tekutá látka vydá dostatočné množstvo horľavej pary, ktorá sa môže vznietiť.
  - .27 Predpísané požiadavky znamenajú konštrukčné charakteristiky, limitujúce rozmery alebo požiarne bezpečnostné systémy špecifikované v tejto kapitole.

### 3. Požiarne čerpadlá, protipožiarne potrubie, hydranty, hadice a prúdnice (R 4)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1.1 Každá loď musí byť vybavená požiarňmi čerpadlami, protipožiarňm potrubím, hydrantmi, hadicami a prúdniciami zodpovedajúcimi požiadavkám tohto predpisu.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003:

- .1.2 Ak sa vyžaduje viac než jedno samostatné požiarne čerpadlo, musia byť na ľahko prístupnom a chránenom mieste mimo priestorov strojového zariadenia nainštalované uzatváracie ventily na oddelenie úseku protipožiarneho potrubia v priestoroch strojového zariadenia obsahujúcich hlavné požiarne čerpadlo alebo čerpadlá od ostatného protipožiarneho potrubia. Protipožiarne potrubie musí byť usporiadané tak, aby v prípade, ak sú uzatváracie ventily zatvorené, mohli všetky hydranty na lodi, okrem hydrantov v priestore uvedeného strojového zariadenia, byť zásobované vodou z požiarňch čerpadiel neumiestnených v tomto priestore strojového zariadenia a to rúrkami, ktoré nevedú cez tento priestor. Krátke úseky sacieho a odtokového potrubia pri núdzových požiarňch čerpadlách môžu výnimočne viesť priestorom strojového zariadenia, ak nie je možné, aby ich trasa viedla zvonka za predpokladu, že odolnosť protipožiarneho potrubia bude zachovaná pomocou ocelového opláštenia.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- .1.3 Na ľahko prístupnom a chránenom mieste mimo priestorov strojového zariadenia musia byť nainštalované uzatváracie ventily na oddelenie úseku protipožiarneho potrubia v priestoroch strojového zariadenia obsahujúcich hlavné požiarne čerpadlo alebo čerpadlá od ostatného protipožiarneho potrubia. Protipožiarne potrubie musí byť usporiadané tak, aby v prípade, ak sú uzatváracie ventily zatvorené, mohli všetky hydranty na lodi, okrem hydrantov v priestore uvedeného strojového zariadenia, byť zásobované vodou z iného požiarneho čerpadla alebo núdzového požiarneho čerpadla. Núdzové čerpadlo, jeho vstupy z mora a sacie a tlakové potrubie a uzatváracie ventily musia byť umiestnené mimo priestorov strojového zariadenia. Ak také usporiadanie nie je možné, jeho vodná skriňa môže byť namontovaná v priestore strojového zariadenia, ak je ventil diaľkovo ovládaný z miesta v rovnakom oddelení ako núdzové čerpadlo a ak je sacie potrubie čo možno najkratšie. Krátke úseky sacieho a odtokového potrubia môžu výnimočne viesť priestorom strojového zariadenia za predpokladu, že sú uložené v ocelovom obale alebo sú izolované podľa noriem A-60. Rúrky musia mať dostatočnú hrúbku stien, no nesmie byť menšia než 11 mm, a musia byť zvarené a výnimkou spojovacích objímok k vstupnému ventilu z mora.

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B a NOVÉ LODE TRIEDY C a D S DĹŽKOU 24 METROV A VIAC:

#### .2 Objemový prietok požiarňch čerpadiel

- .1 Predpísané požiarne čerpadlá musia byť schopné dodávať množstvo vody na účely protipožiarnej ochrany s tlakom stanoveným v odseku 4.2, ktorý sa rovná aspoň dvom tretinám objemového prietoku predpísaného pre obsluhu útorových čerpadiel, ak sú použité na odčerpanie vody z dna lode.
- .2 Na každej lodi, pri ktorej predpis vyžaduje, aby bola vybavená viac než jedným požiarňm čerpadlom na motorový pohon, musí mať každé z predpísaných čerpadiel objemový prietok najmenej 80 % z celkového predpísaného prietoku vydelený minimálnym počtom predpísaných požiarňch čerpadiel, ale nesmie byť menší než 25 m<sup>3</sup>/h a každé takéto čerpadlo musí byť za všetkých okolností schopné vydávať najmenej dva predpísané vodné prúdy. Tieto požiarne čerpadlá musia byť schopné zásobovať systém protipožiarňch potrubí za požadovaných podmienok.
- .3 Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr, na ktorých je inštalovaných viac čerpadiel než je minimálny požadovaný počet čerpadiel, musia mať takéto čerpadlá prietok aspoň 25 m<sup>3</sup>/h a musia byť schopné vydávať najmenej dva predpísané vodné prúdy požadované odsekom 5 tohto predpisu.

#### .3 Usporiadanie požiarňch čerpadiel, protipožiarňch potrubí a okamžitá dostupnosť dodávky vody

- .1 Lode musia byť vybavené požiarňmi čerpadlami na motorový pohon takto:
- .1 lode s osvedčením na prepravu viac než 500 cestujúcich: najmenej tri, z ktorých jedno môže byť čerpadlo poháňané hlavným motorom;
- .2 lode s osvedčením na prepravu 500 cestujúcich alebo menej: najmenej dve, z ktorých jedno môže byť čerpadlo poháňané hlavným motorom.
- .2 Hygienické, balastové, útorové čerpadlá alebo čerpadlá na všeobecné použitie môžu byť schválené ako požiarne čerpadlá za predpokladu, že sa bežne nepoužívajú na čerpanie nafty a ak sa používajú príležitostne ako palivové alebo dopravné palivové čerpadlá, musia byť vybavené vhodným prepínacím zariadením.

- .3 Stokové výpusty, požiarne čerpadlá a ich zdroje energie musia byť usporiadané tak, aby zabezpečili, že na lodi s osvedčením na prepravu viac než 250 cestujúcich nebudú v prípade vypuknutia požiaru v jednotlivom oddelení vyradené z činnosti všetky požiarne čerpadlá.

Pokiaľ by vypuknutie požiaru v jednom z oddelení mohlo vyradiť z činnosti všetky čerpadlá, musia byť na nových lodiach triedy B s osvedčením na prepravu 250 cestujúcich alebo menej záložné prostriedky poskytujúce vodu na hasenie požiaru, a to núdzové požiarne čerpadlá s nezávislým motorovým pohonom a so zdrojom energie a stokovým výpustom umiestneným mimo priestorov strojovne. Také motorové núdzové čerpadlo s nezávislým pohonom musí spĺňať ustanovenia kódu pre požiarne bezpečnostné systémy pri lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr.

- .4 Na nových lodiach triedy B s osvedčením na prepravu viac než 250 cestujúcich musia byť dostupné dodávky vody usporiadané tak, aby bol okamžite k dispozícii aspoň jeden účinný vodný prúd z každého hydrantu vo vnútornom priestore a aby priebežná spotreba vody bola zaistená automatickým uvedením do činnosti predpísaného požiarneho čerpadla.
- .5 Na lodiach s priestormi strojového zariadenia bez trvalej obsluhy alebo keď len jedna osoba vykonáva strážnu službu, musí byť okamžitá dodávka vody zo sústavy protipožiarneho potrubia s vhodným tlakom zaistená buď pomocou diaľkového uvedenia do činnosti jedného z hlavných požiarnych čerpadiel z veliteľského mostíka, alebo prípadne z protipožiarneho riadiaceho stanovišťa, alebo neustálym zvyšovaním tlaku v systéme protipožiarneho potrubia za pomoci jedného z hlavných požiarnych čerpadiel.
- .6 Tlakový ventil každého požiarneho čerpadla musí byť vybavený jednosmerným ventilom.

#### .4 Priemer protipožiarneho potrubia a tlak v nich

- .1 Priemer rúrok protipožiarneho a vodovodného potrubia musí byť dostatočný na účinnú distribúciu maximálneho predpísaného množstva vody z dvoch požiarnych čerpadiel pracujúcich súčasne.
- .2 Ak dodávajú dve čerpadlá súčasne vodu cez prúdnice uvedené v odseku 8 a dostatočné hydranty množstvo vody uvedené v odseku 4.1, musia sa vo všetkých hydrantoch udržiavať tieto tlaky:

Lode triedy B s osvedčením na prepravu:	Nové	Existujúce
viac než 500 cestujúcich	0,4 N/mm <sup>2</sup>	0,3 N/mm <sup>2</sup>
až 500 cestujúcich	0,3 N/mm <sup>2</sup>	0,2 N/mm <sup>2</sup>

- .3 Maximálny tlak v každom hydrante nesmie presiahnuť tlak, pri ktorom je možné preukázať účinnú manipuláciu s požiarou hadicou.
- .5 Počet a umiestnenie hydrantov
- .1 Počet a umiestnenie hydrantov musí byť také, aby najmenej dva vodné prúdy nepochádzajúce z rovnakého hydrantu, z ktorých jeden musí mať hadicu jednoduchej dĺžky, mohli dosiahnuť do každej časti lode bežne prístupnej pre cestujúcich alebo posádku, keď loď pláva, a do každej časti nákladného priestoru, keď je prázdny, a nákladného priestoru ro-ro alebo každého priestoru osobitnej kategórie, v ktorom dva vodné prúdy musia dosiahnuť do ktorejkoľvek časti tohto priestoru, každý s hadicou jednoduchej dĺžky. Okrem toho musia byť umiestnené blízko prístupov do chránených priestorov.
- .2 V obytných a hospodárskych priestoroch a priestoroch strojového zariadenia musí byť počet a umiestnenie hydrantov také, aby boli splnené požiadavky odseku 5.1, keď sú všetky vodotesné dvere a všetky dvere v priedeloch hlavného vertikálneho požiarneho úseku zavreté.
- .3 Ak vedú prístupy do priestoru strojového zariadenia nízko cez príľahlý tunel hriadeľového vedenia, musia byť k dispozícii dva hydranty zvonka, ale blízko vchodu do tohto priestoru strojového zariadenia. Ak vedie tento prístup cez iné priestory, musia byť v jednom z týchto priestorov dva hydranty blízko vchodu do priestoru strojového zariadenia. Toto opatrenie sa nemusí prijať vtedy, keď tunel alebo príľahlé priestory nie sú súčasťou únikovej cesty.

#### .6 Potrubné vedenie a hydranty

- 1 Materiály citlivé na teplo sa nesmú používať na protipožiarnych potrubiach a hydrantoch, ak nie sú primerane chránené. Tieto potrubia a hydranty musia byť umiestené tak, aby sa požiarne hadice dali na ne ľahko napojiť. Potrubné vedenie a hydranty musia byť usporiadané tak, aby sa zamedzilo ich prípadnému zamrznutiu. Na lodiach, na ktorých sa môže prepravovať palubný náklad, musí byť umiestenie hydrantov také, aby boli vždy ľahko prístupné, a potrubné vedenie musí byť podľa možnosti usporiadané tak, aby sa zamedzilo riziku poškodenia tohto nákladu.
- 2 Každá požiarne hadica musí mať ventil, aby sa mohla počas prevádzky požiarneho čerpadla odpojiť.
- 3 Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr musia byť inštalované uzatváracie ventily na všetkých odbočkách z protipožiarného vedenia na otvorenej palube, používané na účely iné než protipožiarne.

#### .7 Požiarne hadice

- 1 Požiarne hadice musia byť z materiálu schváleného správou vlajkového štátu, ktorý nespráchnivie, a musia byť dostatočne dlhé, aby vydávali vodný prúd do každého priestoru, v ktorom môže byť ich používanie potrebné. Každá hadica musí mať prúdnicu a potrebné spojky. Spojky a prúdnice hadíc musia byť plne vzájomne zameniteľné. Hadice uvedené v tejto kapitole ako „požiarne hadice“ sa musia uchovávať so všetkým potrebným náradím a nástrojmi na viditeľných miestach neďaleko vodovodných hydrantov alebo spojení tak, aby sa dali pohodovo použiť. Okrem toho vo vnútorných miestach na lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich musia byť požiarne hadice trvalo napojené na hydranty.
- 2 Pri každom z hydrantov požadovaných odsekom .5 musí byť aspoň jedna hadica. Dĺžku požiarnej hadice je možné obmedziť na najviac 20 metrov na palube a v nadpalubí a na 15 metrov v priestoroch strojového zariadenia a na malých lodiach príslušne na 15 a 10 metrov.

#### .8 Prúdnice

- 1.1 Na účely tejto kapitoly je rozmer štandardnej prúdnice 12 mm, 16 mm a 19 mm alebo čo najbližšie k týmto hodnotám. V prípadoch, keď sa používajú iné systémy – ako sú rozprašovacie systémy – je možné povoliť prúdnice s iným priemerom.
- 1.2 Všetky prúdnice musia byť schváleného viacúčelového typu (t. j. rozprašovacie/prúdové) a musia mať uzatváracie zariadenia.
- 2 Pri obytných a hospodárskych priestoroch nemusí byť rozmer prúdníc väčší než 12 mm.
- 3 Pri priestoroch strojového zariadenia a vonkajších miest musí byť rozmer prúdníc taký, aby sa z najmenšieho čerpadla dosiahlo z dvoch prúdov čo najväčšie množstvo vody pri tlaku uvedenom v odseku 4, pokiaľ sa nemusia použiť prúdnice s rozmerom väčším než 19 mm.

#### NOVÉ LODE TRIED C A D S DĹŽKOU MENŠOU NEŽ 24 METROV:

#### .9 Požiarne čerpadlá, protipožiarne potrubia, hydranty, hadice, prúdnice a okamžitá dostupnosť dodávky vody

- 1 Vyžaduje sa jedno nezávislé požiarne čerpadlo, ktoré musí byť schopné na hasenie požiaru vydávať najmenej jeden vodný prúd z každého požiarneho hydrantu pod uvedeným tlakom. Množstvo takto dodávanej vody nesmie byť menšie, než sú dve tretiny množstva predpísaného pre útorové čerpadlá, keď čerpajú vodu z dna lode. Keď toto požiarne čerpadlo vydáva uvedené maximálne množstvo vody za pomoci požiarneho hydrantu s prúdnicami 12 alebo 16, alebo 19 mm, musí byť schopné udržať na každom hydrante minimálny tlak predpísaný na lodiach triedy B.
- 2 Každá loď prepravujúca viac než 250 cestujúcich musí byť vybavená doplnkovým požiarным čerpadlom, ktoré musí byť trvalo napojené na protipožiarne potrubie. Čerpadlo musí byť poháňané motorom. Také čerpadlo a jeho zdroj energie nesmú byť umiestené v rovnakom oddelení ako čerpadlo predpísané pododsekom 9.1 a musí byť vybavené stálym výpustom, ktorý sa nachádza mimo priestoru strojového zariadenia. Také čerpadlo musí byť schopné vydávať najmenej jeden vodný prúd z každého požiarneho hydrantu, pokiaľ je na lodi zachovaný tlak najmenej 0,3 N/mm<sup>2</sup>.
- 3 Hygienické, balastové a útorové čerpadlá a čerpadlá na všeobecné využitie môžu byť akceptované ako požiarne čerpadlá.

- .4 Každá loď musí byť vybavená protipožiarnym potrubím s dostatočným priemerom pre účinný rozvod maximálneho uvedeného množstva vody. Počet a umiestenie hydrantov musí byť také, aby najmenej jeden vodný prúd mohol dosiahnuť do každej časti lode s hadicou jednoduchej maximálnej dĺžky, ako sa to uvádza u lodí triedy B v odseku 7.2.
  - .5 Každá loď musí byť vybavená najmenej jednou požiarnou hadicou pre každý hydrant.
  - .6 Na lodiach s priestormi strojového zariadenia bez trvalej obsluhy alebo keď len jedna osoba vykonáva strážnu službu, musí byť okamžitá dodávka vody zo sústavy protipožiarného potrubia s vhodným tlakom zaistená buď pomocou diaľkového uvedenia do činnosti jedného z hlavných požiarnych čerpadiel z veliteľského mostíka, alebo prípadne z protipožiarného riadiaceho stanovišťa, alebo neustálym zvyšovaním tlaku v systéme protipožiarného potrubia za pomoci jedného z hlavných požiarnych čerpadiel.
  - .7 Tlakový ventil každého požiarného čerpadla musí byť vybavený jednosmerným ventilom.
4. **Pevné hasiace systémy (R 5 + 8 + 9 + 10)**
- .1 *Pevné plynové hasiace systémy: Všeobecne (R 5.1)*
- NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:
- .1 Potrebne potrubia na dopravu hasiacej látky do chránených priestorov musia byť vybavené ovládacími ventilmi označenými tak, aby jasne ukazovali priestory, do ktorých potrubie vedie. Musia sa prijať vhodné opatrenia na zamedzenie neúmyselnému prístupu látky do akéhokoľvek priestoru.
  - .2 Potrubie na rozvod hasiacej látky musí byť usporiadané a výstupné dýzy umiestené tak, aby sa dosiahol rovnomerný rozvod látky.
  - .3 Musia byť k dispozícii prostriedky, aby sa zvonku uzavreli všetky otvory na chránených priestoroch, ktoré môžu prijímať vzduch do chráneného priestoru alebo umožniť únik plynu z neho.
  - .4 Musia byť k dispozícii prostriedky, aby bol automaticky vydávaný akustický varovný signál o úniku hasiacej látky do akéhokoľvek priestoru, v ktorom bežne pracujú pracovníci alebo do ktorých majú prístup. Signál sa musí vydávať počas vhodnej doby predtým, než sa látka uvoľní.
  - .5 Prostriedky na ovládanie každého plynového hasiaceho systému musia byť ľahko prístupné a dať sa jednoducho obsluhovať; musia byť zoskupené na čo najmenej miestach, kde je nepravdepodobné, že by pri požiari v chránenom priestore boli prerušené. Na každom mieste musia byť jasné pokyny o obsluhu systému so zreteľom na bezpečnosť pracovníkov.
  - .6 Automatické uvoľnenie hasiacej látky nesmie byť možné, pokiaľ nejde o miestne zariadenia ovládané automaticky, ktoré sa okrem akéhokoľvek pevného hasiaceho systému a nezávisle na ňom používajú v priestoroch strojového zariadenia v mieste nad zariadením s vysokým rizikom požiaru alebo v uzavretých priestoroch s vysokým rizikom požiaru v priestoroch strojového zariadenia.
  - .7 Ak sa vyžaduje množstvo hasiacej látky pre ochranu viac než jedného priestoru, nemusí byť množstvo látky väčšie, než je najväčšie množstvo predpísané pre každý takto chránený priestor.
  - .8 Ak nie je povolené niečo iné, musia byť tlakové nádrže predpísané na skladovanie hasiacej látky umiestnené mimo chránených priestorov v súlade s odsekom 1.11.
  - .9 Posádka alebo personál na pobreží musia byť vybavení prostriedkami na bezpečnú kontrolu množstva látky v nádržiach.
  - .10 Nádrže na skladovanie hasiacej látky a ich komponenty tlakového systému musia byť skonštruované podľa príslušných predpisov s prihliadnutím na ich umiestnenie a maximálnu teplotu okolia očakávanú v priebehu prevádzky.

- .11 Ak sa skladuje hasiaca látka mimo chráneného priestoru, musí byť v miestnosti, ktorá sa nachádza na bezpečnom a ľahko prístupnom mieste a ktorá má účinné vetranie. Každý prístup do tejto skladovacej miestnosti musí viesť prioritne z otvorenej paluby a v každom prípade musí byť nezávislý od chráneného priestoru.

Prístupové dvere sa musia otvárať smerom von a priedely a paluby vrátane dverí a iných prostriedkov uzatvárania každého otvoru v nich, ktoré tvoria hranice medzi týmito miestnosťami a príslušnými priestormi, musia byť plynutesné. Na účely použitia tabuliek týkajúcich sa odolnosti priedelov a palúb proti požiaru v predpisoch II-2/B/4 alebo prípadne II-2/B/5 sa musí s týmito skladovacími miestnosťami zaobchádzať ako s riadiacimi stanovišťami.

- .12 Na palubách nových lodí a na nových zariadeniach na palube existujúcich lodí nie je v hasiacich systémoch povolené používanie hasiacej látky, ktorá buď sama, alebo za očakávaných podmienok používania vylučuje toxické plyny v takom množstve, že ohrozuje ľudí alebo vylučuje plyny, ktoré sú škodlivé pre životné prostredie.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- .13 Pevné hasiace systémy musia spĺňať ustanovenia kódu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.
- .14 Musia byť k dispozícii prostriedky, aby sa zvonku uzavreli všetky otvory na chránených priestoroch, ktoré môžu prijímať vzduch do chráneného priestoru alebo umožniť únik plynu z neho.
- .15 Ak sa skladuje hasiaca látka mimo chráneného priestoru, musí byť v miestnosti, ktorá sa nachádza za predným kolíznym priedelom a nepoužíva sa na iné účely. Každý prístup do tejto skladovacej miestnosti musí viesť prioritne z otvorenej paluby a v každom prípade musí byť nezávislý od chráneného priestoru. Ak je skladovacie miesto pod palubou, musí byť umiestnené najviac jednu palubu pod nekrytou palubou a musí byť priamo prístupné pomocou schodišťa alebo mostíku z nekrytej paluby.

Priestory umiestnené pod palubou alebo priestory, ku ktorým nie je prístup z nekrytej paluby, musia byť vybavené mechanickým vetracím systémom konštruovaným tak, aby nasával výfukové plyny zo spodku priestoru a musí umožňovať aspoň 6 výmen vzduchu za hodinu. Prístupové dvere sa musia otvárať smerom von a priedely a paluby vrátane dverí a iných prostriedkov uzatvárania každého otvoru v nich, ktoré tvoria hranice medzi týmito miestnosťami a príslušnými priestormi, musia byť plynutesné. Na účely použitia tabuliek 4.1, 4.2, 5.1 a 5.2 v časti B tejto kapitoly sa musí s týmito skladovacími miestnosťami zaobchádzať ako s riadiacimi stanovišťami.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .16 Musí sa zaistiť ďalšie množstvo hasiacej látky, ak je objem voľného vzduchu obsiahnutého v zásobníkoch vzduchu v každom priestore taký, že keď je v prípade požiaru uvoľnený do tohto priestoru, vážne to ovplyvní účinnosť pevnej hasiacej sústavy.
- .17 Dodávatelia pevných hasiacich zariadení musia poskytnúť opis zariadenia vrátane kontrolného zoznamu na údržbu v angličtine a v úradnom jazyku (jazykoch) vlajkového štátu.
- .18 Množstvo hasiacej látky musí kontrolovať najmenej raz ročne buď odborník poverený správou, dodávateľ zariadenia, alebo uznaná organizácia.
- .19 Pravidelná kontrola, ktorú vykonáva hlavný inžinier lode alebo organizuje velenie lode, musí byť zaznamenaná v lodnom denníku s uvedením jej rozsahu a čase uskutočnenia.
- .20 Nepredpísané hasiace zariadenie, ktoré sa inštaluje napr. v skladových miestnostiach, musí z hľadiska svojej konštrukcie a rozmerov platných pre daný typ zariadenia vyhovovať ustanoveniam tohto predpisu.
- .21 Všetky dvere do priestorov zaistených zariadením CO<sub>2</sub>/halon musia byť označené: 'Tento priestor je zaistený zariadením CO<sub>2</sub>/halon a musí byť vyprázdnený, keď sa uvedie poplachové zariadenie do činnosti'.

2. Systémy oxidu uhličitého (R 5.2)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- 1.1 Pre nákladné priestory musí byť množstvo dostupného CO<sub>2</sub>, pokiaľ nie je stanovené inak, dostatočné na to, aby uvoľnilo minimálny objem voľného plynu rovnajúci sa 30 % hrubého objemu takto chráneného najväčšieho nákladného priestoru na lodi.

Ak sú dva alebo viaceré nákladné priestory spojené vetracími kanálmi, považujú sa za jeden priestor. Na lodiach používaných na prepravu vozidiel sa potrebné množstvo CO<sub>2</sub> vypočíta ako 45 % celkového kubického obsahu najväčšieho nákladného priestoru.

- 1.2 V priestoroch strojového zariadenia musí byť množstvo oxidu uhličitého dostatočné na to, aby uvoľnilo minimálny objem voľného plynu rovnajúci sa väčšej hodnote z ďalej uvedených objemov, a to buď:

1.1 40 % hrubého objemu najväčšieho takto chráneného priestoru strojového zariadenia s vylúčením objemu tých častí šácht nad povrchom, na ktorých vodorovná plocha šácht tvorí 40 % vodorovnej plochy daného priestoru alebo menej merané v polovičnej výške medzi hornou časťou palivovej nádrže a najnižšou časťou šachty, alebo

1.2 35 % hrubého objemu najväčšieho takto chráneného priestoru strojového zariadenia vrátane šachty; pokiaľ dva alebo viac priestorov strojového zariadenia nie sú úplne oddelené, považujú sa za jeden priestor.

- 2 Na účely tohto odseku sa objem voľného oxidu uhličitého vypočíta pri 0,56 m<sup>3</sup>/kg.

- 3 Pevný potrubný systém musí byť taký, aby sa 85 % plynu mohlo uvoľniť do priestoru za 2 min.

- 4 Uvoľňovací mechanizmus oxidu uhličitého:

1.1 Na uvoľnenie oxidu uhličitého do chráneného priestoru a zaistenie činnosti signálu musia byť k dispozícii dva oddelené ovládače. Jeden ovládač sa používa na uvoľnenie plynu z jeho skladovacej nádrže. Druhý ovládač sa používa na otvorenie ventilu potrubia, ktoré dopravuje plyn do chráneného priestoru.

1.2 Tieto dva ovládače musia byť umiestnené vnútri uvoľňovacej skrinky zreteľne označenej pre konkrétny priestor. Ak musí byť skrinka obsahujúca ovládače zamknutá, musí byť kľúč od nej v rozbitnej sklenenej schránke, ktorá sa nachádza na viditeľnom mieste vedľa skrinky.

- 5 Správa vlajkového štátu musí zabezpečiť, aby priestory, v ktorých sa nachádzajú tlakové nádoby s CO<sub>2</sub> boli vhodne usporiadané, pokiaľ ide o ich prístup a vetracie a komunikačné zariadenia. Musia urobiť nevyhnutné bezpečnostné opatrenia týkajúce sa konštrukcie, inštalácie, označenia, plnenia a testovania nádob s CO<sub>2</sub>, potrubí a zariadení a riadiacich a poplachových systémov týchto zariadení.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- 6 Systémy oxidu uhličitého musia spĺňať ustanovenia kódu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.

- 7 Správa vlajkového štátu musí zabezpečiť, aby priestory, v ktorých sa nachádzajú tlakové nádoby s CO<sub>2</sub> boli vhodne usporiadané, pokiaľ ide o ich prístup a vetracie a komunikačné zariadenia. Musia urobiť nevyhnutné bezpečnostné opatrenia týkajúce sa konštrukcie, inštalácie, označenia, plnenia a testovania nádob s CO<sub>2</sub>, potrubí a zariadení a riadiacich a poplachových systémov týchto zariadení.

3. Pevné penové hasiace systémy s nízkym rozpínaním hasiacej látky v priestoroch strojového zariadenia (R 8)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- 1 Ak je okrem požiadaviek predpisu 6 v akomkoľvek priestore strojového zariadenia inštalovaný pevný penový hasiaci systém s nízkym rozpínaním hasiacej látky, musí byť schopný cez stabilné vypúšťacie otvory vypustiť za maximálne päť minút množstvo peny, ktoré najväčšie jednotlivú plochu, na ktorej sa môže rozšíriť naftové palivo, pokryje vrstvou hrubou 150 mm. Systém musí byť schopný produkovať penu vhodnú na hasenie ohňa z nafty. Musia byť k dispozícii prostriedky na účinný rozvod peny stálou sústavou potrubia a ovládacie ventily alebo kohútiky na vhodných vypúšťacích otvoroch a na to, aby bola pena pevnými rozprašovačmi účinne nasmerovaná na iné hlavné ohniská požiaru v chránenom priestore. Miera rozpínania peny nesmie presiahnuť hodnotu 12 k 1.

- .2 Prostriedky ovládania všetkých týchto systémov musia byť ľahko prístupné, musia sa dať ľahko obsluhovať a musia byť zoskupené na čo najmenej miestach kde je nepravdepodobné, že by pri požiari v chránenom priestore boli prerušené.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- .3 Pevné penové hasiace systémy s nízkym rozpínaním hasiacej látky v priestoroch strojového zariadenia musia spĺňať ustanovenia kódu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.

- .4 *Pevné penové hasiace systémy s veľkým rozpínaním hasiacej látky v priestoroch strojového zariadenia (R 9)*

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Každý predpísaný pevný hasiaci systém na penu s veľkým rozpínaním v priestore strojového zariadenia musí byť schopný pevnými vypúšťacími otvormi rýchlo vypustiť penu dostatočnú na zaplnenie najväčšieho chráneného priestoru do výšky najmenej 1 m za minútu. Množstvo dostupnej kvapaliny vytvárajúce penu musí postačovať na vytvorenie objemu peny rovnajúceho sa päťnásobku objemu najväčšieho chráneného priestoru. Miera rozpínania peny nesmie presiahnuť hodnotu 1 000 k 1.
- .2 Potrubie a kanály na dodávku peny, prírody vzduchu do penových generátorov a počet zariadení vytvárajúcich penu musí byť taký, aby penu účinne produkovali a rozvzdžali.
- .3 Potrubie a kanály penového generátora musia byť usporiadané tak, aby oheň v chránenom priestore nepoškodil zariadenia vytvárajúce penu.
- .4 Penový generátor, jeho zdroj dodávky energie, kvapalina vytvárajúca penu a prostriedky ovládania systému musia byť ľahko prístupné, musia sa dať ľahko ovládať a musia byť zoskupené na čo najmenej miestach kde je nepravdepodobné, že by pri požiari v chránenom priestore boli prerušené.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- .5 Pevné penové hasiace systémy s veľkým rozpínaním hasiacej látky v priestoroch strojového zariadenia musia spĺňať ustanovenia kódu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.

- .5 *Pevné hasiace systémy s rozstrekaním tlakovej vody v priestoroch strojového zariadenia (R 10)*

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Každý pevný hasiaci systém s rozstrekaním tlakovej vody v priestoroch strojového zariadenia musí byť vybavený rozprašovacími dýzami schváleného typu.
- .2 Počet a usporiadanie trysiek musí byť také, aby sa v chránených priestoroch zaistil účinný priemerný rozvod vody najmenej 5 l/m<sup>2</sup> za minútu. Pre zvlášť nebezpečné priestory je možné počítať v prípade potreby s vyššími hodnotami. Dýzy musia byť upevnené nad zberným priestorom, nad hornou časťou nádrží a v iných priestoroch, v ktorých sa môže rozšíriť naftové palivo a tiež nad inými špecifickými ohniskami požiaru v priestoroch strojového zariadenia.
- .3 Systém môže byť rozdelený na úseky, ktorých rozvodné ventily sa dajú ovládať z ľahko prístupných miest mimo chráneného priestoru a ktoré nebudú pri požiari v chránenom priestore ihneď prerušené.
- .4 Systém sa musí udržiavať naplnený pod potrebným tlakom a čerpadlo dodávajúce vodu do systému musí byť automaticky uvedené do činnosti poklesom tlaku v systéme.
- .5 Čerpadlo musí byť schopné pod potrebným tlakom súčasne zásobovať všetky sekcie systému v každom jednotlivom chránenom oddelení. Čerpadlo a jeho ovládače musia byť nainštalované mimo chráneného priestoru alebo priestorov. Požiar v priestore alebo priestoroch chránených systémom rozstrekania tlakovej vody nesmie vyradiť systém z činnosti.
- .6 Je potrebné dbať na to, aby sa dýzy nezanesli nečistotami nachádzajúcimi sa vo vode alebo vplyvom korózie potrubia, trysiek, ventilov a čerpadla.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003:

.7 Čerpadlo môže byť poháňané nezávislým strojovým zariadením s vnútorným spaľovaním, ale ak je závislé na energii dodávanej z núdzového generátora vybaveného v súlade s ustanovením časti D kapitoly II-1, musí byť tento generátor usporiadaný tak, aby sa v prípade výpadku hlavného zdroja energie spustil automaticky, aby energia pre čerpadlo predpísaná pododsekom 5 bola okamžite k dispozícii. Ak je čerpadlo poháňané nezávislým zariadením s vnútorným spaľovaním, musí byť umiestnené tak, aby požiar v chránenom priestore neovplyvnil prívod vzduchu do strojového zariadenia.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

.8 Pevné penové hasiace systémy s rozstrekovaním tlakovej vody v priestoroch strojového zariadenia musia spĺňať ustanovenia kódu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.

#### 5. Prenosné hasiace prístroje (R 6)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Všetky hasiace prístroje musia byť schváleného typu a konštrukčného riešenia.
- .2 Obsah predpísaných prenosných vodných hasiacich prístrojov musí byť najviac 13,5 litra a najmenej 9 litrov. Iné hasiace prístroje musia byť aspoň také ako prenosný vodný hasiaci prístroj s obsahom 13,5 l a ich schopnosť hasenia musí byť aspoň rovnocenná s vodnými hasiacimi prístrojmi s obsahom 9 litrov.
- .3 Pre 50 % všetkých hasiacich prístrojov každého typu, ktoré sa nachádzajú na palube, musia byť k dispozícii náhradné náplne. Iný hasiaci prístroj rovnakého typu sa používa ako náhradná náplň pre hasiaci prístroj, ktorý nemôže byť na palube ihneď znovu naplnený.
- .4 Vo všeobecnosti prenosné hasiace prístroje s CO<sub>2</sub> nesmú byť umiestnené v obytných priestoroch. Ak sú také prístroje umiestnené v rádiových priestoroch, rozvážačoch a na podobných miestach, objem akéhokoľvek priestoru obsahujúceho jeden alebo viac hasiacich prístrojov musí byť taký, aby na účely tohto predpisu obmedzoval koncentráciu pár, ktoré sa môžu vyskytnúť v dôsledku uvoľnenia na maximálne 5 % čistého objemu priestoru. Objem CO<sub>2</sub> sa vypočíta pri 0,56 m<sup>3</sup>/kg.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- .5 Prenosné hasiace prístroje musia spĺňať ustanovenia Kódu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.
- .6 Hasiace prístroje s CO<sub>2</sub> nesmú byť umiestnené v obytných priestoroch. Na radiacích stanovištiach a v ostatných priestoroch obsahujúcich elektrické alebo elektronické vybavenie alebo prístroje nevyhnutné pre bezpečnosť lode by mali byť k dispozícii hasiace prístroje, ktorých hasiaca látka nie je ani elektricky vodivá ani škodlivá pre vybavenie a prístroje.
- .7 Hasiace prístroje musia byť umiestnené tak, aby boli ľahko použiteľné a na ľahko viditeľných miestach, ktoré sa kedykoľvek dajú rýchlo ľahko dosiahnuť v prípade požiaru a takým spôsobom, aby ich prevádzkyschopnosť nebola znížená vplyvom počasia, vibrácií alebo inými vonkajšími faktormi. Prenosné hasiace prístroje musia byť vybavené zariadeniami, ktoré oznamujú, či boli použité.
- .8 Náhradné náplne musia byť k dispozícii pre 100 % prvých 10 hasiacich prístrojov a 50 % zostávajúcich hasiacich prístrojov, ktoré sa môžu znovu naplniť na palube.
- .9 Pre hasiace prístroje, ktoré sa nemôžu znovu naplniť na palube, musia byť namiesto náhradných náplní k dispozícii dodatočné prenosné hasiace prístroje rovnakej veľkosti, typu, objemu a v rovnakom počte ako je stanovené v odseku 13.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .10 Hasiace prístroje s hasiacou látkou, ktorá buď sama, alebo za očakávaných podmienok použitia vylučuje toxické plyny v množstve ohrozujúcom osoby alebo vylučuje plyny, ktoré sú škodlivé pre životné prostredie, nie sú povolené.
- .11 Hasiace prístroje musia byť vhodné na hasenie požiarov, ktoré sa môžu vyskytnúť v blízkosti ich umiestnenia.
- .12 Jeden z prenosných hasiacich prístrojov určený na použitie v akomkoľvek priestore musí byť umiestnený blízko vchodu do tohto priestoru.

.13 Minimálny počet hasiacich prístrojov musí byť takýto:

.1 v obytných a hospodárskych priestoroch:

hasiaci prístroj musí byť umiestnený tak, aby žiadny bod v priestore nebol ďalej než na vzdialenosť 10 metrov pešej chôdze od hasiaceho prístroja;

.2 hasiaci prístroj vhodný na použitie v oblastiach s vysokým napätím musí byť umiestnený v bezprostrednej blízkosti každého hlavného a vedľajšieho rozvádzača s výkonom 20 kW alebo viac;

.3 hasiace prístroje v lodných kuchyniach musia byť umiestnené tak, aby žiadny bod v priestore nebol ďalej než na vzdialenosť 10 metrov pešej chôdze od hasiaceho prístroja;

.4 jeden hasiaci prístroj musí byť umiestnený v bezprostrednej blízkosti skladu farieb a skladových miestností obsahujúcich ľahko zápalné výrobky;

.5 aspoň jeden hasiaci prístroj musí byť umiestnený na veliteľskom mostíku a na každom riadiacom stanovišti.

.14 Prenosné hasiace prístroje, ktoré sú k dispozícii v obytných alebo hospodárskych priestoroch, musia mať, pokiaľ je to prakticky uskutočniteľné, jednotný spôsob obsluhy.

.15 Periodická prehliadka hasiacich prístrojov:

Správa vlajkového štátu musí zabezpečiť, aby prenosné hasiace prístroje boli pravidelne kontrolované a aby boli podrobené funkčnému a tlakovému testu.

## 6. Hasiace zariadenia v strojojnách (R 7)

Priestory strojojní kategórie A musia byť vybavené:

NA NOVÝCH LODIACH TRIED B, C A D S DĹŽKOU 24 METROV VIAC:

.1 každý z týchto pevných hasiacich systémov:

.1 plynový systém spĺňajúci príslušné ustanovenia odsekov 1 a 2 predpisu II-2/A/4 alebo rovnocenný vodný systém, ktorý spĺňa ustanovenia obežníka MSC 1165 IMO v znení zmien a doplnení, pričom sa berie do úvahy dátum stavby lode;

.2 penový systém s vysokým rozpínaním spĺňajúci príslušné ustanovenia odseku 4 predpisu II-2/A/4, pričom sa berie do úvahy dátum stavby lode;

.3 tlakový vodný postrekovací systém spĺňajúci príslušné ustanovenia odseku 5 predpisu II-2/A/4, pričom sa berie do úvahy dátum stavby lode;

.2 aspoň jedno prenosné penové zariadenie pozostávajúce zo vzduchovej penovej dýzy sacieho typu, ktorá sa dá požiarou hadicou napojiť na protipožiarne potrubie, spolu s prenosnou nádržou obsahujúcou najmenej 20 litrov tekutiny, z ktorej sa tvorí pena, a jednej náhradnej nádrže. Dýza musí byť schopná vytvárať účinnú penu s obsahom najmenej 1,5 m<sup>3</sup> za minútu vhodnú na hasenie požiaru z nafty.

.3 V každom takom priestore sa musia nachádzať schválené penové hasiace prístroje, každý s obsahom aspoň 45 litrov, alebo ekvivalentné prístroje v dostatočnom počte, aby pena alebo ekvivalentná látka bola nasmerovaná do každej časti palivového systému a tlakového systému mazacích olejov, hnacieho ústrojenstva a iných miest, kde je nebezpečenstvo požiaru. Okrem toho musí byť k dispozícii dostatočný počet prenosných penových hasiacich prístrojov alebo ekvivalentných prístrojov, ktoré musia byť umiestnené tak, aby žiadny bod v priestore nebol ďalej než 10 metrov pešo od hasiaceho prístroja a v každom takom priestore musia byť najmenej dva tieto hasiace prístroje.

NA NOVÝCH LODIACH TRIED B, C A D S DĹŽKOU MENŠOU NEŽ 24 METROV A NA EXISTUJÚCICH LODIACH TRIEDY B:

- .4 jeden z pevných hasiacich systémov uvedených v odseku 1 a v každom priestore so spaľovacími motormi alebo sedimentačnými naftovými nádržami alebo úpravňami nafty okrem toho jeden penový hasiaci prístroj s obsahom najmenej 45 litrov alebo dostatočné množstvo ekvivalentných hasiacich prístrojov s cieľom umožniť, aby sa pena alebo jej ekvivalent nasmerovali na každú časť tlakových systémov na naftu alebo mazací, pohonné systémy alebo iné nebezpečenstvo požiaru a
- .5 na každých 746 kW výkonu strojového zariadenia alebo jeho časti jeden prenosný hasiaci prístroj vhodný na hasenie požiaru z nafty; pre tieto priestory sú však predpísané najmenej dva a najviac šesť týchto hasiacich prístrojov.

Používanie pevného penového hasiaceho systému na hasiacu látku s nízkym rozpínaním namiesto niektorého zo šiestich prenosných hasiacich prístrojov predpísaných týmto predpisom je prípustné.

NA NOVÝCH LODIACH TRIED B, C A D a EXISTUJÚCICH LODIACH TRIEDY B S DĹŽKOU 24 METROV A VIAC:

- .6 Každý priestor strojového zariadenia musí byť vybavený dvoma vhodnými prístrojmi na rozprašovanie vody, ktoré sa skladajú z kovovej rúrky tvaru L, hlavné rameno je okolo dvoch metrov dlhé a je možné ho pripojiť k požiarnej hadici a krátke rameno má dĺžku okolo 250 mm a je vybavené pevnou rozprašovacou dýzou na vodu alebo je možné ho na ňu napojiť.

NA NOVÝCH LODIACH TRIED B, C A D a EXISTUJÚCICH LODIACH TRIEDY B:

- .7 Ak sa používa zahriaty olej ako výhrevné médium, môže sa okrem toho požadovať, aby boli kotolne vybavené trvalo namontovaným alebo prenosným zariadením pre miestne systémy rozstrekovania vodného prúdu pod tlakom alebo rozprašovania peny nad a pod podlahou na účely hasenia požiaru.

NA NOVÝCH LODIACH TRIED B, C A D POSTAVENÝCH 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR S DĹŽKOU 24 METROV A VIAC A NA NOVÝCH LODIACH TRIED B, C A D POSTAVENÝCH DO 1. JANUÁRA 2003 S OSVEDČENÍM NA PREPRAVU VIAC NEŽ 400 CESTUJÚCICH A EXISTUJÚCICH LODIACH TRIEDY B S OSVEDČENÍM NA PREPRAVU VIAC NEŽ 400 CESTUJÚCICH:

- .8 .1 Priestory strojového zariadenia kategórie A s objemom nad 500 m<sup>3</sup> okrem pevných hasiacich systémov požadovaných týmto predpisom musia byť chránené schváleným typom vodného alebo ekvivalentného hasiaceho systému pre miestne použitie založeného na usmerneniach obežníku MSC 913 IMO „Usmernenia pre schválenie pevných vodných hasiacich systémov miestneho použitia v priestoroch strojového zariadenia kategórie A“.

V prípade strojovní bez pravidelnej obsluhy musí mať hasiaci systém automatické aj ručné uvedenie do činnosti. V prípade strojovní so stálou obsluhou môže mať hasiaci systém len ručné zariadenie na uvedenie do činnosti.

- .2 Pevné hasiace systémy na miestne použitie majú chrániť nasledujúce oblasti bez toho, aby boli stroje vypnuté, personál evakuovaný alebo aby boli priestory zapečatené:

- .1 horľavé časti spaľovacích strojov používaných na hlavný pohon lode a na výrobu elektrickej energie;

- .2 predné strany kotlov;

- .3 horľavé časti spaľovacích pecí a

- .4 čističe ohriateho paliva.

- .3 Uvedenie ktoréhokoľvek miestneho hasiaceho systému do činnosti musí byť oznámené vizuálnym alebo zreteľným akustickým poplachovým signálom v chránenom priestore a na stanovištiach so stálou obsluhou. Poplachový signál musí oznámiť uvedenie špecifického systému do činnosti. Požiadavky na poplachový systém opísané v tomto odseku sú doplnkom k požiadavkám na systémy hlásenia a požiarneho poplachu požadovaným na ktoromkoľvek mieste tejto kapitoly a nenahrádzajú ich.

**7. Osobitné opatrenia v strojovniach (R 11)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Počet svetlíkov, dverí, ventilátorov, otvorov v komínoch potrebných na podtlakové vetranie a iných otvorov do strojovne musí byť obmedzený na minimum zodpovedajúce potrebám vetrania a riadnej a bezpečnej práci lode.
- .2 Svetlíky musia byť z ocele a nesmú mať sklenené tabule. Musia sa urobiť vhodné opatrenia, aby bolo v prípade požiaru možné vypúšťať dym z chráneného priestoru.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .3 Dvere, okrem vodotesných dverí poháňaných motorom, musia byť usporiadané tak, aby v prípade požiaru bolo v priestore zaistené spoľahlivé zavretie pomocou uzatvárateľného zariadenia na motorový pohon alebo pomocou samozatváracích dverí, ktoré sa dajú zavrieť pri opačnom náklone 3,5° a musia mať bezpečnostnú západku vybavenú zariadením na diaľkové ovládanie jej uvoľnenia.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .4 Na rozhraniach priestorov strojovne nesmú byť zasadené okná. To nevylučuje použitie sklenených tabúl v kontrolných miestnostiach priestorov strojového zariadenia.

.5 Musia byť k dispozícii prostriedky kontroly umožňujúce:

- .1 otvorenie a zavretie svetlíkov, zavretie otvorov v komínoch, ktoré bežne umožňuje podtlakové vetranie, a zavretie vetracích klapiek;
- .2 vypustenie dymu;
- .3 zavretie dverí poháňaných motorom alebo uvedenie spúšťacieho mechanizmu na dverách do činnosti, okrem vodotesných dverí poháňaných motorom;
- .4 zastavenie vetracích ventilátorov a
- .5 zastavenie tlakových a sacích dúchadiel spalín, prečerpávacích čerpadiel naftového paliva, prevádzkových čerpadiel naftového paliva a iných podobných palivových čerpadiel. Iné podobné palivové čerpadlá pre lode postavené 1. januára 2003 alebo neskôr sú mazacie olejové prevádzkové čerpadlá, tepelné olejové čerpadlo a olejové odlučovače. Odsek .6 tohto predpisu sa však nevzťahuje na odlučovače vody a oleja.
- .6 Ovládače predpísané v odseku .5 a predpise II-2/A/10.2.5 musia byť umiestené mimo príslušného priestoru, kde nebudú prerušené v prípade požiaru v priestore, kde sú v prevádzke. Také ovládače a ovládače pre každý predpísaný hasiaci systém musia byť umiestené na jednom z riadiacich stanovišť alebo zoskupené na čo najmenej miestach. Tieto miesta musia mať bezpečný prístup z otvorenej paluby.
- .7 Ak je k dispozícii prístup do každého priestoru strojového zariadenia kategórie A z dolnej oblasti príľahlého tunela hriadeľového vedenia, v tomto tuneli musia byť blízko vodotesných dverí zasadené dvere s clonou proti požiaru z ľahkej ocele, ktoré sa dajú ovládať z každej strany.

**8. Systémy samočinných hasiacich zariadení, hlásenia požiaru a požiarneho poplachu (R 12)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Každý systém samočinného hasiaceho zariadenia, hlásenia požiaru a požiarneho poplachu musí byť kedykoľvek schopný okamžitej činnosti a posádka nemusí urobiť opatrenia na jeho uvedenie do prevádzky. Rúrky musia byť trvalo zaplnené vodou, ale malé nekryté úseky nemusia byť zaplnené vodou, ak je to nutné ako preventívne opatrenie. Všetky časti systému, ktoré môžu byť vo svojej činnosti vystavené teplotám pod bodom mrazu, musia byť vhodne chránené proti zamrznutiu. Musia sa udržiavať naplnené vodou pod potrebným tlakom a musia mať zariadenie pre stálu dodávku vody, ako je to predpísané týmto predpisom.
- .2 Každý úsek samočinného hasiaceho zariadenia musí mať prostriedky, ktoré automaticky vydávajú vizuálny a akustický signál na jednom alebo viacerých prístrojoch, vždy keď je postrekovacie zariadenie uvedené do chodu. Také prístroje musia ukazovať, v ktorej časti obsluhovanej zariadením nastal požiar, musia byť sústredené na veliteľskom mostíku a okrem toho musia byť vizuálne a akustické signály na inom mieste než na veliteľskom mostíku, aby sa zabezpečilo, že posádka okamžite dostane hlásenie o požiari. Poplachový systém musí ukazovať, keď sa vyskytne akákoľvek porucha v systéme.

- .3 Samočinné hasiace zariadenie musí byť sústredené v oddelených úsekoch, z ktorých každý musí obsahovať najviac 200 kusov tohto zariadenia. Každý úsek samočinných hasiacich zariadení nesmie pracovať pre viac než dve paluby a nesmie byť umiestnený vo viac než jednom vertikálnom požiarom úseku, pokiaľ sa nepreukáže, že usporiadanie úsekov s postrekovacími samočinnými hasiacimi zariadeniami pracujúcimi pre viac než dve paluby alebo umiestenými vo viac než jednom hlavnom vertikálnom požiarom úseku nezníži ochranu lode pred požiarom.
- .4 Každý úsek postrekovacích samočinných hasiacich zariadení sa musí dať oddeliť len jedným uzatváracím ventilom. Uzatvárací ventil v každom úseku musí byť ľahko prístupný a jeho umiestnenie musí byť zreteľne a trvalo označené. Musia byť k dispozícii prostriedky, ktoré zamedzia obsluhu uzatváracieho ventilu neoprávnenou osobou.
- .5 Na každom úseku uzatváracieho ventilu a na ústrednom stanovišti musí byť merací prístroj ukazujúci tlak v systéme.
- .6 Samočinné hasiace zariadenia musia byť odolné proti korózii z morského vzduchu. V obytných a hospodárskych priestoroch sa musia samočinné hasiace zariadenia uviesť do chodu pri teplote od 68 do 79 °C, okrem miest, ako sú sušiarne, kde sa dá očakávať vysoká teplota okolia a kde prevládková teplota môže byť zvýšená maximálne o 30 °C nad maximálnu teplotu pod stropom týchto priestorov.
- .7 Na každom signalizačnom prístroji musí byť vyvesený zoznam alebo plán ukazujúci priestory, ktoré pokrýva, a umiestnenie požiarnych úsekov v každom oddelení. K dispozícii musia byť vhodné pokyny na testovanie a údržbu.
- .8 Samočinné hasiace zariadenia musia byť umiestnené na strope s vhodným odstupom, aby sa udržala priemerná hodnota kropenia oblasti chránenej týmto zariadením najmenej 5 l/m<sup>2</sup> za minútu.

Samočinné hasiace zariadenia musia byť umiestnené čo najďalej od palubníkov alebo iných objektov, ktoré by mohli brániť zásahu vodou a musia byť v takej polohe, aby horľavý materiál v priestore bol dokonale pokropený.
- .9 Musia byť k dispozícii tlakové nádrže s objemom rovnajúcim sa najmenej dvojnásobku objemu vodnej náplne uvedenej v tomto odseku. Nádrž musí mať stálu náplň čerstvej vody v množstve rovnajúcom sa množstvu vody vyčerpanej za jednu minútu čerpadlom uvedeným v odseku 12 a musia sa urobiť opatrenia na udržanie tlaku vzduchu v nádrži, aby sa zaistilo, že ak je stála náplň čerstvej vody v nádrži, nebude tlak nižší ako prevládkový tlak samočinných hasiacich zariadení plus tlak vyvinutý hydrostatickým tlakom vody meraným od podlahy nádrže po najvyššie samočinné hasiace zariadenie v systéme. K dispozícii musia byť vhodné prostriedky na doplňovanie vzduchu pod tlakom a doplňovanie náplne čerstvej vody v nádrži. Musí byť k dispozícii sklenený vodoznak, ktorý ukazuje správnu úroveň vody v nádrži.
- .10 Musia byť k dispozícii prostriedky na zabránenie prieniku morskej vody do nádrže. Tlaková nádrž musí byť vybavená účinným poistným ventilom a tlakomerom. Na každom mieste pripojenia tlakomeru musia byť uzatváracie ventily alebo kohútiky.
- .11 Nezávislé čerpadlo so strojovým pohonom musí byť k dispozícii len na to, aby sa voda zo samočinného hasiaceho zariadenia púšťala automaticky. Čerpadlo sa musí uviesť do chodu automaticky poklesom tlaku v systéme predtým, než sa stála náplň čerstvej vody v tlakovej nádrži úplne vyčerpá.
- .12 Čerpadlo a potrubný systém musia byť schopné udržať potrebný tlak na úrovni najvyššieho samočinného hasiaceho zariadenia, aby sa zabezpečila trvalá dodávka vody postačujúca k súčasnému pokrytiu plochy aspoň 280 m<sup>2</sup> v množstve uvedenom v odseku 8. Pre nové lode tried C a D s dĺžkou menšou než 40 m s celkovou chránenou plochou menšou než 280 m<sup>2</sup> môže správa špecifikovať vhodnú plochu na stanovenie rozmerov čerpadla a alternatívne prvky dodávky vody.
- .13 Čerpadlo musí mať na výtláčnej strane skúšobný ventil s krátkou otvorenou vypúšťacou rúrkou. Ventil a rúrka musia mať primeraný užitočný prierez, aby sa umožnilo spustenie predpísaného výkonu čerpadla, pričom v systéme musí byť zachovaný tlak uvedený v odseku 9.

- .14 Vtok morskej vody do čerpadla musí byť podľa možnosti v priestore, kde sa čerpadlo nachádza, a musí byť usporiadaný tak, aby v prípade, že je loď na vode, nebolo nutné prerušiť dodávku morskej vody do čerpadla z akéhokoľvek iného dôvodu, než je kontrola alebo oprava čerpadla.
- .15 Čerpadlo a nádrž samočinného hasiaceho zariadenia musí byť na mieste primerane vzdialenom od každého priestoru strojového zariadenia a nesmie sa nachádzať v žiadnom priestore, pri ktorom sa vyžaduje ochrana samočinným hasiacim zariadením.
- .16 Čerpadlo morskej vody a systém automatického poplachu a hlásenia musí mať najmenej dva druhy dodávky energie. Ak má čerpadlo zdroj elektrickej energie, musí byť k dispozícii hlavný generátor a núdzový zdroj energie. Jedno napájanie čerpadla musí byť z hlavného rozvádzača a jedno z núdzového rozvádzača oddelené napájacím vedením vyhradeným výhradne na tento účel. Napájacie vedenie musí byť usporiadané tak, aby nevedlo cez kuchyne, priestory strojového zariadenia a iné uzavreté priestory s vysokým rizikom požiaru, pokiaľ to nie je nutné pre dosiahnutie na príslušné rozvádzače a musí viesť k automatickému prepínaču, ktorý sa nachádza blízko čerpadla samočinného hasiaceho zariadenia. Prepínač musí umožniť napájanie energií z hlavného rozvádzača, pokiaľ sa z neho uskutočňuje dodávka, a musí byť postavený tak, aby bol v prípade poruchy v dodávke automaticky prepnutý na dodávku z núdzového rozvádzača. Prepínače na hlavnom rozvádzači a núdzový rozvádzač musia byť zreteľne označené a bežne musia byť zavreté. Iný prepínač nie je v príslušných napájacích vedeniach prípustný. Jedným zo zdrojov dodávky energie pre poplachový systém a systém hlásenia musí byť núdzový zdroj. Ak jeden zo zdrojov energie pre čerpadlo je spaľovací motor, musí vyhovovať ustanoveniam odseku 15 a okrem toho musí byť umiestnený tak, aby požiar v každom chránenom priestore nezasiahol prívod vzduchu do strojového zariadenia.
- .17 Systém samočinného hasiaceho zariadenia musí byť napojený na protipožiarne potrubie lode pomocou uzatvárateľného skrutkovacieho jednosmerného ventilu, ktorý zabráni spätnému toku zo samočinného hasiaceho zariadenia do protipožiarneho potrubia.
- .18 Musí byť k dispozícii testovací ventil na test automatického poplachu na každom úseku samočinných hasiacich zariadení za pomoci prietoku vody zodpovedajúcej činnosti jedného samočinného hasiaceho zariadenia. Testovací ventil pre každý úsek sa musí nachádzať blízko uzatváracieho ventilu pre daný úsek.
- .19 Musia byť k dispozícii prostriedky na skúšanie automatickej činnosti čerpadla za zníženého tlaku v systéme.
- .20 Prepínače musia byť na jednom zo signalizačných miest uvedených v odseku 2, ktoré umožnia testovanie a hlásenie poplachu pre každý úsek samočinných hasiacich zariadení.
- .21 Každý úsek musí mať najmenej šesť náhradných sprchových hlavíc.
- NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:
- .22 Systémy samočinných hasiacich zariadení, hlásenia požiaru a požiarneho poplachu musia byť typovo schválené a musia spĺňať ustanovenia kódu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.
- .23 Pre nové lode tried C a D s dĺžkou menej ako 40 metrov s celkovou chránenou plochou menšou než 280 m<sup>2</sup> môže správa špecifikovať vhodnú plochu na stanovenie rozmerov čerpadla a alternatívne prvky dodávky vody.

## 9. Pevné požiarne hlásne a poplachové systémy (R 13)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

### .1 Všeobecne

- .1 Každý predpísaný pevný systém hlásenia požiaru a požiarneho poplachu s ručne ovládanými hlásičmi požiaru musí byť schopný vždy okamžite pracovať.
- .2 Dodávky energie a elektrické obvody potrebné na činnosť systému sa musia monitorovať z hľadiska straty energie alebo poruchového stavu. Výskyt poruchového stavu musí viesť do činnosti vizuálny a akustický poruchový signál na riadiacom paneli, ktorý musí byť oddelený od požiarneho signálu.
- .3 Elektrické zariadenie používané na ovládanie systému hlásenia požiaru a požiarneho poplachu musí mať najmenej dva zdroje dodávky energie, z ktorých jeden musí byť núdzový. Dodávku musí zabezpečovať oddelené napájacie vedenie vyhradené výlučne na tento účel. Také napájacie vedenia musia viesť k automatickému prepínaču umiestnenému na riadiacom paneli pre systém hlásenia požiaru alebo vedľa neho.

- .4 Samostatné a ručne ovládané hlásiče požiaru musia byť zoskupené do oddielov. Spustenie každého samostatného hlásiča alebo ručne ovládaného hlásiča musí spustiť vizuálny a akustický požiarne signál na riadiacom paneli a signalizačnom prístroji. Ak neboli signály zaznamenané, automaticky do dvoch minút sa uvedie do činnosti akustický signál v obytných priestoroch posádky a hospodárskych priestoroch, riadiacich stanovištiach a v priestoroch strojového zariadenia. Tento akustický poplachový signál nemusí byť súčasťou systému hlásenia.
- .5 Riadiaci panel musí byť umiestnený na veliteľskom mostíku alebo na hlavnom protipožiarom kontrolnom stanovišti.
- .6 Signálne prístroje musia vydávať signál aspoň v úsekoch, v ktorých pracuje samostatný hlásič alebo ručne ovládaný hlásič. Aspoň jeden prístroj musí byť umiestnený tak, aby bol vždy ľahko prístupný pre zodpovedných členov posádky buď na mori, alebo v prístave okrem prípadov, keď je loď mimo prevádzky. Ak je riadiaci panel umiestnený na hlavnom protipožiarom kontrolnom stanovišti, musí byť jeden signálny prístroj umiestnený na veliteľskom mostíku.
- .7 Na každom signalizačnom prístroji alebo vedľa neho musia byť zobrazené zreteľné údaje o strážených priestoroch a umiestení úsekov.
- .8 Ak systém hlásenia požiaru nezahrňuje prostriedky diaľkovej identifikácie každého jednotlivého hlásiča, nesmie byť bežne povolený žiadny úsek pokrývajúci viac než jednu palubu, na ktorej sú obytné a hospodárske priestory a riadiace stanovišťa okrem úseku, ktorý pokrýva uzavreté schodište. V snahe zabrániť zdržaniu pri identifikácii zdroja požiaru musí byť počet uzavretých priestorov vrátane priestorov v každom úseku obmedzený tak, ako to stanoví správa vlajkového štátu. V akomkoľvek úseku nesmie byť povolené viac než 50 uzavretých priestorov. Ak je systém hlásenia vybavený diaľkovými a jednotlivo identifikovateľnými hlásičmi požiaru, môžu úseky pokrývať niekoľko palúb a obsluhovať akýkoľvek počet uzavretých priestorov.
- .9 Ak nie je žiadny systém hlásenia požiaru schopný diaľkovo a jednotlivo identifikovať každý hlásič, nesmie úsek hlásičov pracovať pre priestory na oboch stranách lode, ani na viac než jednej palube a nesmie byť umiestnený vo viac než jednom vertikálnom požiarom úseku s výnimkou prípadov, keď správa vlajkového štátu môže povoliť tieto úseky hlásičov pre prácu na oboch stranách lode a na viac než jednej palube, ak je splnená podmienka, že ochrana lode proti požiaru tým nebude znížená. Na lodiach vybavených jednotlivými identifikovateľnými hlásičmi požiaru môže úsek obsluhovať priestory na oboch stranách lode a na niekoľkých palubách, ale nesmie byť umiestnený vo viac než jednom hlavnom vertikálnom požiarom úseku.
- .10 Úsek hlásičov požiaru, pomocou ktorého sa strážia riadiace stanovište, hospodársky alebo obytný priestor, nesmie zahŕňať priestor strojového zariadenia.
- .11 Hlásiče musia reagovať na teplo, dym alebo iné produkty spaľovania, oheň alebo akúkoľvek kombináciu týchto faktorov. Hlásiče reagujúce na iné faktory ukazujúce na vypuknutie požiaru musí posúdiť správa vlajkového štátu za predpokladu, že nie sú menej citlivé než tieto hlásiče. Hlásiče plameňa sa používajú len ako doplnok k hlásičom dymu alebo tepla.
- .12 Musia byť k dispozícii vhodné pokyny a náhradné diely na testovanie a údržbu.
- .13 Aby sa vyhovelo správe vlajkového štátu, musí sa funkcia systému hlásenia pravidelne testovať pomocou prostriedkov vytvárajúcich teplý vzduch zodpovedajúcej teploty, dym, alebo aerosólové častice s príslušnou hustotou alebo veľkosťou alebo iných javov spojených s vypuknutím požiaru, na ktoré má hlásič reagovať.

Všetky hlásiče musia byť takého typu, ktorý je možné testovať na správnu činnosť a bez výmeny akéhokoľvek dielu nasadiť znovu na normálne sledovanie.
- .14 Systém hlásenia požiaru sa nesmie používať na akýkoľvek iný účel okrem zatvárania požiarne dverí a podobné funkcie, ktoré je možné povoliť na riadiacom paneli.
- .15 Systémy hlásenia požiaru so schopnosťou signalizovať požiar v určitom požiarom úseku musí byť usporiadané tak, aby:
  - slučka nemohla byť poškodená požiarom na viac než na jednom mieste,
  - boli k dispozícii prostriedky, ktoré zabezpečia, že akákoľvek porucha (napr. výpadok energie, krátke spojenie, uzemnenie), ktorá vznikne v slučke, nespôsobilá výpadok celej slučky,
  - boli urobené všetky opatrenia, aby v prípade poruchy (elektrické, elektronické, poruchy informatiky) bolo možné obnoviť pôvodné usporiadanie systému,
  - prvý signalizovaný požiarne poplach nezabránil inému hlásiču spustiť ďalšie požiarne poplachy.

## 2. Požiadavky na inštaláciu

1. V obytných a hospodárskych priestoroch a na riadiacich stanovištiach musia byť nainštalované ručne ovládané hlásiče. Jeden ručne ovládaný hlásič musí byť umiestnený pri každom východe. Ručne ovládané hlásiče musia byť ľahko prístupné na chodbách každej paluby tak, aby žiadna časť chodby nebola ďalej než 20 metrov od ručne ovládaného hlásiča.
2. Hlásiče dymu musia byť v obytných priestoroch nainštalované na všetkých schodištiach, chodbách a únikových cestách.
3. Ak je na ochranu priestorov okrem priestorov uvedených v odseku 2.2 predpísaný pevný systém hlásenia požiaru a požiarneho poplachu, musí byť v každom tomto priestore nainštalovaný najmenej jeden hlásič vyhovujúci odseku 1.11.
4. Hlásiče musia byť umiestnené tak, aby podávali optimálny výkon. Je nutné vyhnúť sa umiestneniu blízko palubníkov a vetracích kanálov alebo inde, kde charakteristika prúdenia vzduchu môže nepriaznivo ovplyvniť výkon, a umiestneniam, v ktorých je pravdepodobný vplyv fyzického poškodenia. Vzdialenosť hlásičov, ktoré sú umiestnené na strope, od priedelov musí byť aspoň 0,5 metra.
5. Maximálna vzdialenosť medzi hlásičmi musí zodpovedať uvedenej tabuľke:

Typ požiarneho hlásiča	Maximálna podlahová plocha na hlásič (m <sup>2</sup> )	Maximálna vzdialenosť medzi stredmi (m)	Maximálna vzdialenosť od priedelov (m)
Teplo	37	9	4,5
Dym	74	11	5,5

Správa vlajkového štátu môže požadovať alebo povoliť iné priestory na základe údajov z testu, ktoré preukazujú charakteristické vlastnosti hlásičov.

6. Elektrické vedenia, ktoré tvoria časť systému, musia byť usporiadané tak, aby nevedli cez kuchyne, priestory strojového zariadenia a iné uzavreté priestory s vysokým rizikom požiaru, pokiaľ to v týchto priestoroch nie je nutné pre hlásenie požiaru alebo požiarneho poplachu alebo kvôli napojeniu na príslušný zdroj energie.

## 3. Požiadavky na konštrukciu

1. Systém a zariadenia musia byť vhodne konštruované, aby odolali zmenám napájacieho napätia a prechodným zmenám teploty okolia, vibrácii, vlhkosti, úderu, nárazu a korózii, ktoré sa bežne na lodiach vyskytujú.
2. Hlásiče dymu, ktoré majú byť nainštalované v obytných priestoroch na schodištiach, chodbách a únikových cestách, ako je to predpísané v odseku 2.2, musia byť certifikované a nastavené tak, aby reagovali skôr, než hustota dymu presiahne 12,5 % zatemnenia na meter, ale nie skôr, než presiahne 2 % zatemnenia na meter.

Hlásiče dymu, ktoré majú byť inštalované v ostatných priestoroch, musia byť v činnosti v rámci medzí citlivosti, aby zodpovedali požiadavkám správy vlajkového štátu týkajúcich sa zamedzenia necitlivosti alebo precitlivosti hlásičov.

3. Hlásiče tepla musia byť certifikované a nastavené tak, aby boli v činnosti skôr, než teplota presiahne 78 °C, ale nie skôr, než teplota presiahne 54 °C, pokiaľ sa teplota zvyšuje na tieto hranice v hodnotách nižších než 1 °C za minútu. Pri vyšších hodnotách zvyšovania teploty musí byť hlásič tepla v činnosti v rámci teplotného rozsahu, aby zodpovedal požiadavkám správy vlajkového štátu týkajúcim sa zamedzenia necitlivosti alebo precitlivosti hlásičov.
4. Prípustná teplota činnosti hlásičov tepla môže byť zvýšená na 30 °C nad maximálnu teplotu pod stropom v sušiarňach a podobných priestoroch, ktoré majú bežne vysokú teplotu okolia.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- 4.1 Pevné požiarne hlásne a poplachové systémy musia byť typovo schválené a musia spĺňať ustanovenia kódu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.
- 4.2 Ručne ovládané hlásiče spĺňajúce ustanovenia kódu pre bezpečnostné protipožiarne systémy musia byť inštalované vo všetkých obytných priestoroch, hospodárskych priestoroch a kontrolných stanovištiach. Jeden ručne ovládaný hlásič musí byť umiestnený pri každom východe. Ručne ovládané hlásiče musia byť ľahko prístupné na chodbách každej paluby tak, aby žiadna časť chodby nebola ďalej než 20 metrov od ručne ovládaného hlásiča.

NOVÉ LODE TRIED A, B, C A D:

- .5 Správa vlajkového štátu musí okrem uvedených ustanovení zaistiť, aby sa splnili bezpečnostné ustanovenia o nezávislosti zariadenia na iných zariadeniach alebo systémoch, odolnosti ich komponentov proti korózii, dodávke elektrickej energie do ich kontrolného systému a dostupnosti pokynov pre ich obsluhu a údržbu.

#### 10. Opatrenia týkajúce sa tekutých palív, mazacích olejov a iných horľavých olejov (R 15)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

##### .1 Obmedzenia pri používaní nafty ako paliva

Pri používaní nafty ako paliva platia tieto obmedzenia:

- .1 Ak nie je v tomto odseku povolené niečo iné, nesmie sa použiť naftové palivo s bodom vzplanutia nižším než 60 °C.
- .2 V núdzových generátoroch sa nesmie použiť naftové palivo s bodom vzplanutia nižším než 43 °C.
- .3 Správa vlajkového štátu môže povoliť obecné používanie naftového paliva s bodom vzplanutia nižším než 60 °C, ale nie nižším než 43 °C, s výhradou takých doplňujúcich preventívnych opatrení, ktoré budú považované za nutné, a s podmienkou, že teplota okolia priestoru, v ktorom sa naftové palivo skladuje alebo používa, sa nezvýši na viac než 10 °C pod bodom vzplanutia naftového paliva.

Pre lode postavené 1. januára 2003 alebo neskôr sa môže povoliť naftové palivo s bodom vzplanutia nižším než 60 °C, ale nie nižším než 43 °C, s výhradou nasledujúcich podmienok:

- .3.1 nádrže naftového paliva, okrem nádrží s dvojitém dnom, musia byť umiestnené mimo strojovni kategórie A;
- .3.2 zariadenia na meranie teploty nafty sú na sacom potrubí palivového čerpadla;
- .3.3 uzatvárací ventil a/alebo kohútik je inštalovaný na vstupnej, ako aj výstupnej strane palivového filtra a
- .3.4 pokiaľ je to možné, potrubie je spojené zvarom alebo skrutkovými spojmi s kužeľovými alebo guľovými tesniacimi plochami.

Bod vzplanutia nafty musí byť stanovený schválenou metódou uzavretého téglíka.

##### .2 Opatrenie pre naftové palivo

Na lodiach, na ktorých sa používa naftové palivo, musia byť urobené také opatrenia pre jeho skladovanie, rozvod a používanie, aby bola zaručená bezpečnosť lode a osôb na palube, pričom musia byť splnené aspoň tieto ustanovenia:

- .1.1 Ak je to možné, nesmú byť časti systému naftového paliva obsahujúceho zahriatu naftu pod tlakom presahujúcim 0,18 N/mm<sup>2</sup> zapustené tak, aby sa poruchy a presakovanie nedali ľahko spozorovať. Priestory strojového zariadenia v dosahu týchto častí systému naftového paliva musia byť primerane osvetlené.
- .1.2 Zahriatou naftou sa rozumie nafta, ktorej teplota je po zahriatí vyššia než 60 °C alebo vyššia než normálny bod vzplanutia nafty, ak je tento bod nižší než 60 °C.

- .2 Vetrание priestorov strojového zariadenia musí byť dostatočné za všetkých bežných podmienok, aby sa zamedzilo nahromadeniu naftových pár.
  - .3 Ak je to možné, musia byť nádrže s naftovým palivom časťou konštrukcie lode a musia byť umiestené mimo priestorov strojového zariadenia. Ak musia byť nádrže s naftovým palivom, okrem nádrží s dvojitém dnom, umiestené vedľa priestorov strojového zariadenia alebo v nich, musí byť najmenej jedna z ich zvislých strán prilahlá k okrajom priestorov strojového zariadenia a musí mať prioritne spoločné okraje s nádržami s dvojitém dnom; plocha okraja nádrže spoločná s priestormi strojového zariadenia musí byť čo najmenšia. Ak sa nachádzajú tieto nádrže v priestoroch strojovne, nesmú obsahovať naftové palivo s bodom vzplanutia nižším než 60 °C. Je nutné vyhnúť sa používaniu voľne umiestených nádrží s naftovým palivom, ktoré sú v priestoroch strojovne zakázané.
  - .4 Nádrž s naftovým palivom sa nesmie nachádzať tam, kde rozliata nafta alebo jej presakovanie môže predstavovať riziko tým, že sa dostane na zahriate plochy. Musia sa urobiť preventívne opatrenia, aby nafta, ktorá pod tlakom môže unikáť z ktoréhokoľvek čerpadla, filtra alebo predhrievača, neprišla do styku so zahriatymi plochami.
  - .5 Každé potrubie na naftové palivo, ktoré by mohlo, ak je poškodené, umožniť unikanie nafty zo skladovacej, usadzovacej alebo spotrebnej nádrže s obsahom 500 litrov a viac umiestenej nad dvojitém dnom, musí byť vybavené kohútikom alebo ventilom priamo na nádrži, ktorý sa v prípade vypuknutia požiaru v priestore, kde sa tieto nádrže nachádzajú, dá zavrieť z bezpečného miesta mimo daného priestoru. V osobitnom prípade vysokých zásobníkov umiestených v akomkoľvek tuneli hriadeľového vedenia, v potrubnom tuneli alebo v inom podobnom priestore, musia byť na nádrži ventily, ale v prípade požiaru sa musia ovládať doplnkovým ventilom na potrubí alebo potrubíach mimo tunelu alebo podobného priestoru. Ak je tento doplnkový ventil nainštalovaný v priestore strojového zariadenia, musí byť ovládaný z miesta mimo tohto priestoru.
- .1 *Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr* musia byť ovládače na diaľkové ovládanie ventilu palivovej nádrže pre núdzový generátor umiestnené oddelene od diaľkových ovládačov ostatných ventilov umiestnených v priestoroch strojovne.
  - .2 *Na lodiach postavených 1. januára 2012 alebo neskôr, ktoré majú hrubú tonáž menej ako 500*, musia byť palivové nádrže nad dvojitém dnom vybavené kohútikom alebo ventilom.
  - .3 *Na lodiach postavených do 1. januára 2012, ktoré majú hrubú tonáž menej ako 500*, musia byť palivové nádrže s kapacitou menej ako 500 litrov, nachádzajúce sa nad dvojitém dnom vybavené kohútikom alebo ventilom uvedeným v prvom odseku najneskôr pri prvej pravidelnej prehliadke 1. januára 2012 alebo neskôr.
- .6 Musia byť k dispozícii bezpečné a účinné prostriedky na zisťovanie množstva naftového paliva obsiahnutého v každej nádrži na toto palivo.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .1 Sondážne trubice sa nesmú končiť v priestore, v ktorom môže vzniknúť riziko vzplanutia nafty rozliatej z tejto trubice. Končiť sa nesmie najmä v priestoroch pre cestujúcich alebo posádku. Všeobecne platí, že sondážna trubica nesmie končiť v priestoroch strojového zariadenia. Ak však bude správa vlajkového štátu považovať tieto požiadavky za nevykonateľné, môže povoliť, aby sa sondážne trubice končili v priestoroch strojového zariadenia pod podmienkou, že sú splnené všetky tieto požiadavky:
  - .1.1 navyše musí byť k dispozícii olejoznak spĺňajúci požiadavky pododseku 2.6.2;
  - .1.2 sondážna trubica končí na mieste vzdialenom od rizika vznietenia, pokiaľ sa neurobia preventívne opatrenia ako je umiestenie účinných tieniacich krytov, aby sa zabránilo tomu, že naftové palivo na konci sondážnej trubice príde v prípade vznietenia do styku so zdrojom vzplanutia;
  - .1.3 ukončenie sondážnych trubíc sa musí vybaviť samozatváracím zariadením a samozatváracím ovládacím kohútikom s malým priemerom umiesteným pod uzatváracím zariadením, aby sa pred otvorením zatváracieho zariadenia zistilo, či nie je prítomné naftové palivo. Musia byť prijaté opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby každé rozliatie naftového paliva cez ovládací kohútik nespôsobilo nebezpečenstvo vzplanutia.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .2 Iné prostriedky na zisťovanie množstva naftového paliva obsiahnutého v každej nádrži je možné pripustiť, ak také prostriedky, ako sú uvedené v pododseku 2.6.1.1, nemusia viesť pod stropom nádrže a pokiaľ ich porucha alebo preplnenie nádrže neumožní uvoľnenie paliva.

.3 Prostriedky predpísané v pododseku 2.6.2 sa musia udržiavať v dobrom stave, aby sa zaistilo ich priebežné presné fungovanie v prevádzke.

- .7 Musia sa urobiť opatrenia na zamedzenie nadmerného tlaku v každej nádrži na olej alebo v akejkoľvek časti systému naftového paliva vrátane plniacich rúrok obsluhovaných čerpadlami na palube. Každý poistný ventil a vzduch z preplnených rúrok sa musí vypúšťať na mieste, kde nie je nebezpečenstvo požiaru alebo výbuchu následkom vylitia nafty alebo úniku pary a nesmie viesť do priestorov pre cestujúcich a posádku ani do priestorov osobitnej kategórie, uzavretých priestorov ro-ro, strojovní alebo podobných priestorov situovaných na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr.
- .8 Rúrky na naftové palivo a ich ventily a vybavenie musia byť z ocele a iného schváleného materiálu, pripúšťa sa však obmedzené využitie ohybných rúrok. Tieto ohybné rúrky a koncové prípojky musia byť zo schválených ohňovzdorných materiálov zodpovedajúcej pevnosti.

Ako materiál pre ventily namontované na palivové nádrže, ktoré sú pod statickým tlakom, sa pripúšťa oceľ alebo guľovito zrnitá zliatina. V potrubných systémoch, pri ktorých je prevádzkový tlak nižší než 7 barov a prevádzková teplota je nižšia než 60 °C sa však môžu použiť ventily z obyčajnej zliatiny.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .9 Všetky vonkajšie vysokotlakové palivové prírodné vedenia od vysokotlakových palivových čerpadel k palivovým vstrekovacím dýzám musia byť chránené oplášteným potrubím schopným pojať palivo z poruchových vysokotlakových vedení. Opláštené potrubie zahŕňa vonkajšie potrubie, v ktorom sa nachádza vysokotlaková palivová rúrka; obe časti tvoria jeden pevný celok. Opláštený potrubný systém musí mať zberné prostriedky pre presakujúce palivo a vybavenie, ktoré signalizuje poruchu na palivovom vedení.
- .10 Všetky plochy s teplotou nad 220 °C, ktoré môžu byť zasiahnuté poruchou palivového systému, musia byť primerane izolované.
- .11 Palivové vedenia musia byť tienené alebo musia byť inak vhodne chránené, aby sa zamedzilo, ak je to možné, rozstrekovaniu alebo presiaknutiu nafty na horúce plochy, do hrdiel strojového zariadenia pre nasávanie vzduchu alebo do iných zdrojov vznietenia. Počet spojok na tejto sieti potrubí musí byť čo najmenší.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKŔR:

- .12 Palivové naftové potrubia nesmú byť umiestnené nad alebo blízko zariadení s vysokou teplotou vrátane kotlov, parovodov, výfukových potrubí, tlmivcov alebo iného zariadenia, ktoré musí byť izolované. Pokiaľ je to realizovateľné, palivové naftové potrubia musia byť vzdialené od horúcich povrchov, elektrických inštalácií alebo iných zdrojov vznietenia a musia byť tienené alebo inak vhodne chránené, aby sa zamedzilo rozstrekovaniu alebo presiaknutiu nafty do zdrojov vznietenia. Počet spojok na tejto sieti potrubí musí byť čo najmenší.
- .13 Komponenty palivového systému dieselového motora musia byť konštruované tak, aby zohľadňovali maximálny špičkový tlak, ktorý môže nastať v prevádzke, vrátane akýchkoľvek impulzov vysokého tlaku, ktoré sú spôsobené palivovými čerpadlami a prenášajú sa späť do prírodného a spätného palivového potrubia. Spojky v prírodnom a spätnom vedení musia byť konštruované so zreteľom na ich schopnosť zabrániť, aby počas prevádzky a údržby palivo pod tlakom nepresakovalo.
- .14 Pri viacmotorových zariadeniach, ktoré sú zásobované z rovnakého zdroja paliva, musia byť k dispozícii zariadenia izolujúce prírodné a spätné potrubie jednotlivých motorov. Izolujúce zariadenia nesmú ovplyvniť činnosť ostatných motorov a musia byť ovládateľné z miesta, ktoré nie je nedostupné pri požiaru ktoréhokoľvek z motorov.
- .15 Keď správa vlajkového štátu povolí prívod paliva a zápalných kvapalín cez obytné a hospodárske priestory, potrubie dopravujúce palivo alebo zápalné kvapaliny musí byť z materiálu schváleného správou z hľadiska rizika požiaru.
- .16 Existujúce lode triedy B musia spĺňať požiadavky odsekov 2.9 až 2.11 s touto výnimkou, že sa použijú ako alternatíva k systému oplášteného potrubia uvedeného v odseku 2.9, vhodné kryty motorov s výkonom 375 kW alebo menej s palivovým vstrekovacím čerpadlom obsluhujúcim viac než jednu vstrekovaciu dýzu.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

##### .3 Opatrenia pre mazacie oleje

Opatrenia pre skladovanie, rozvod a využívanie oleja používaného v systéme tlakového mazania musí zabezpečiť bezpečnosť lode a osôb na palube a musia v priestoroch strojového zariadenia vyhovovať aspoň ustanoveniam odsekov 2.1, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.10 a 2.11 s touto výnimkou, že:

- .1 to nevyklučuje používanie prietokových priezorov v mazacích systémoch za predpokladu, že testom preukázali, že majú vhodný stupeň ohňovzdornosti. Ak sa používajú prietokové priezory, musia byť potrubia na oboch koncoch opatrené ventilmi. Ventil na dolnom konci potrubia musí byť samozatvárací;
- .2 sondážne trubice je možné povoliť v priestoroch strojového zariadenia; požiadavky uvedené v odsekoch 2.6.1.1 a 2.6.1.3 sa nemusia uplatňovať pod podmienkou, že sú sondážne rúrky vybavené vhodnými prostriedkami zatvárania.

Pri lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr sa na nádrže s mazacím olejom okrem tých, ktoré majú objem menší než 500 litrov, na skladovacie nádrže, na ktorých sú počas normálnej prevádzky lode ventily zatvorené alebo keď sa preukáže, že neúmyselné spustenie rýchločinného ventilu na nádrži s mazacím olejom by mohlo ohroziť bezpečnú prevádzku strojového zariadenia hlavného pohonu alebo dôležitého pomocného strojového zariadenia, tiež vzťahujú ustanovenia odseku 10.2.5.

#### .4 Opatrenia pre iné horľavé oleje

Opatrenia na skladovanie, rozvod a využívanie iných horľavých olejov používaných pod tlakom v systémoch prenosu energie, ovládacích, spúšťacích a vykurovacích systémoch musia zaručiť bezpečnosť lode a osôb na palube. Na miestach, kde sa nachádzajú prostriedky vznietenia, tieto opatrenia musia vyhovovať aspoň ustanoveniam odsekov 2.4, 2.6, 2.10 a 2.11 a ohľadne pevnosti a konštrukcie ustanoveniam odsekov 2.7 a 2.8.

#### .5 Priestory strojového zariadenia bez pravidelnej obsluhy

Okrem požiadaviek ustanovení 1 až 4 musia systémy naftového paliva a mazacích olejov spĺňať tieto požiadavky:

- .1 ak sú prevádzkové nádrže na naftové palivo plnené automaticky alebo diaľkovým ovládaním, musia byť k dispozícii prostriedky, ktoré zamedzia, aby sa nafta rozliala kvôli preplneniu. Iné zariadenia, ktoré automaticky upravujú horľavé kvapaliny napr. odlučovače naftového paliva, ktoré, ak je to možné, musia byť inštalované v osobitnom priestore vyhradenom pre odlučovače a ich predhrievače, musia mať vybavenie, ktoré zamedzí, aby sa nafta rozliala kvôli preplneniu;
- .2 ak sú prevádzkové nádrže na naftové palivo alebo odkalovacie nádrže vybavené vykurovacím zariadením, musia mať k dispozícii signál vysokej teploty, pokiaľ by bod vzplanutia naftového paliva mohol byť presiahnutý.

#### .6 Zákaz prepravy horľavých olejov v nádržiach predného kolízneho priestoru

Naftové palivo, mazací olej a iné horľavé oleje sa nesmú prepravovať v nádržiach predného kolízneho priestoru.

### 11. Výstroj požiarnikov (R 17)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Výstroj požiarnikov musí pozostávať z:

#### .1.1 Osobného výstroja zahŕňajúceho:

- .1 ochranný oblek z materiálu, ktorý chráni pokožku pred teplom vyžarujúcim z ohňa a pred popáleniami a oparením parou. Vonkajší povrch musí byť vodovzdorný;
- .2 topánky a rukavice z gumy alebo iného elektricky nevodivého materiálu;
- .3 pevnú prilbu poskytujúcu účinnú ochranu proti nárazu;
- .4 elektrickú bezpečnostnú lampu (ručné svietidlo) schváleného typu s minimálnou dobou svietenia tri hodiny;
- .5 požiarnickú sekeru.

- .1.2 Dýchací prístroj schváleného typu, ktorý pozostáva zo samostatného dýchacieho prístroja so stlačeným vzduchom (SCBA), ktorého obsah v tlakových fľašiach je aspoň 1 200 litrov vzduchu, alebo iný samostatný dýchací prístroj schopný funkcie po dobu najmenej 30 minút. Každý SCBA musí byť vybavený náhradnými tlakovými fľašami s plnou náplňou s obsahom najmenej 2 400 litrov voľného vzduchu, okrem prípadov, keď:

- i) loď prepravuje päť alebo viac SCBA, v tom prípade nemusí celkový obsah rezervného voľného vzduchu presiahnuť 9 600 litrov, alebo

- ii) loď je vybavená prostriedkami na opätovné naplnenie tlakových fliaš neznečisteným vzduchom pod plným tlakom, pričom rezervný objem plne naplnených náhradných tlakových fliaš každého SCBA musí byť aspoň 1 200 litrov voľného vzduchu a celkový rezervný objem voľného vzduchu, ktorý je na lodi k dispozícii, nemusí presiahnuť 4 800 litrov.

Všetky tlakové fľaše pre SCBA musia byť zameniteľné.

- .2 Každý dýchací prístroj musí byť vybavený dostatočne pevným a dlhým žiaruvzdorným záchranným lanom, ktorý je možné pomocou háku karabíny upevniť na pásy prístroja alebo na osobitné pásy, aby sa počas používania záchranného lana zamedzilo oddeleniu dýchacieho prístroja.
- .3 Nové lode triedy B a existujúce lode triedy B s dĺžkou 24 metrov a viac a nové lode tried C a D s dĺžkou 40 metrov a viac musia mať na palube aspoň dva výstroje pre požiarnikov.
- .1 Ak je na lodiach s dĺžkou 60 metrov a viac celková dĺžka všetkých priestorov pre cestujúcich a hospodárskych priestorov na palube s týmito priestormi väčšími než 80 metrov alebo ak je viac než jedna taká paluba, musia byť na palube s väčšou celkovou dĺžkou navyše dva výstroje pre požiarnikov a dve súpravy osobného výstroja na každých 80 metrov celkovej dĺžky alebo jej časti.

Na lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich musia byť dva doplňujúce výstroje požiarnikov pre každý hlavný vertikálny požiarny úsek, okrem uzavretých priestorov schodišťa tvoriacich samostatný hlavný vertikálny požiarny úsek a pre hlavný vertikálny požiarny úsek obmedzenej dĺžky na konci provy a kormy lode, ktorá nezahŕňa priestory strojového zariadenia alebo priestory hlavných kuchýň.

- .2 Na lodiach s dĺžkou najmenej 40 metrov, ale menej než 60 metrov, musia byť dva výstroje pre požiarnikov.
- .3 Na nových lodiach triedy B a existujúcich lodiach triedy B s dĺžkou najmenej 24 metrov, no menej než 40 metrov, musia byť k dispozícii tiež dva výstroje pre požiarnikov, no len s jednou rezervnou vzduchovou náplňou pre dýchací prístroj.
- .4 Na nových a existujúcich lodiach triedy B s dĺžkou menšou než 24 metrov a na nových lodiach triedy C a D s dĺžkou menšou než 40 metrov nemusí byť k dispozícii výstroj pre požiarnikov.
- .5 Výstroje pre požiarnikov alebo súprava osobného výstroja sa musia skladovať tak, aby boli ľahko dostupné a pripravené na použitie a ak je na lodi viac než jeden výstroj požiarnikov alebo viac než jedna súprava osobného výstroja, musí sa skladovať na miestach, ktoré sú od seba vzdialené. Aspoň jeden výstroj pre požiarnikov a jedna súprava osobného výstroja musia byť k dispozícii na každom takomto mieste.
- .6 Ak sa správa vlajkového štátu domnieva, že prepravné ustanovenia v tomto nariadení sú neprimerané a/alebo technicky nevhodné pre palubu lode, takáto loď môže byť v súlade s ustanoveniami článku 9 bodu 3 v tejto smernici vyňatá z jednej alebo viacerých požiadaviek tohto predpisu.

## 12. Rôzne (R 18)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Ak prechádzajú deliacimi plochami skupiny ‚A‘ elektrické káble, potrubia, šachty, kanály atď. alebo nosníky, palubníky alebo iné stavebné prvky, musia sa urobiť opatrenia, aby sa zabezpečilo, že nebude narušená ohňovzdornosť, ak je to primerané a možné.

Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr, na ktorých sú deliace plochy triedy ‚A‘ s priechodmi, také priechody sa musia testovať v súlade s kódom pre postup požiarného testu, aby sa zabezpečilo, že odolnosť deliacej plochy proti požiariu nie je znížená.

V prípade vetracích kanálov platia predpisy II-2/B/9.2.2b a II-2/B/9.3.

Ak sú však prechádzajúce rúrky vyrobené z ocele alebo ekvivalentného materiálu s hrúbkou 3 mm alebo väčšou a s dĺžkou aspoň 900 mm (prednostne 450 mm na každej strane deliacej plochy) a so žiadanými otvormi, testovanie sa nevyžaduje.

Také priechody musia byť vhodne izolované ďalším tou istou izoláciou, s akou je dostatočne izolovaná deliaca plocha.

- .2 Ak deliacimi plochami skupiny ,B' prechádzajú elektrické káble, potrubia, šachty, kanály atď. alebo namontované koncovky vetracích kanálov, svetidiel a podobné zariadenia, musia sa urobiť opatrenia, aby sa zabezpečilo, že nebude narušená ohňuvzdornosť, ak je to primerané a možné. Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr musia byť pre také priechody urobené opatrenia, aby sa zabezpečilo, že odolnosť deliacej plochy proti požiaru nie je znížená.

Rúrky iné než oceľové alebo medené, ktoré prechádzajú deliacimi plochami triedy ,B', musia byť chránené buď:

- .1 penetračným zariadením testovaným na horľavosť vhodným z hľadiska odolnosti deliacich plôch a druhu použitých rúrok proti požiaru, alebo
- .2 oceľovou objímkou s hrúbkou aspoň 1,8 mm a dĺžkou aspoň 900 mm pre priemer rúrky 150 mm alebo viac a aspoň 600 mm pre priemer rúrky menší než 150 mm (prednostne rovnomerne rozdelené po oboch stranách priedelu).

Rúrka musí byť pripojená na koncoch objímky prírubami alebo spojovacím prvkom alebo voľná medzera medzi objímkou a rúrkou nesmie byť väčšia než 2,5 mm alebo akákoľvek voľná medzera medzi objímkou a rúrkou sa musí utesniť pomocou nehorľavého alebo iného vhodného materiálu.

- .3 Rúrky, ktoré vedú cez deliace plochy triedy ,A alebo ,B' musia byť zo schváleného materiálu, pričom sa zohľadňuje teplota, ktorú musia tieto deliace plochy vydržať.

Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr musia byť neizolačné kovové rúrky, ktoré vedú cez deliace plochy triedy ,A' alebo ,B', z materiálov s teplotou topenia vyššou ako 950 °C v prípade deliacich plôch triedy ,A-0' a 850 °C v prípade deliacich plôch triedy ,B-0'.

- .4 Potrubia v obytných a hospodárskych priestoroch alebo na riadiacich stanovištiach určené na dopravu nafty alebo iných horľavých kvapalín musia byť z vhodného materiálu a konštruované s prihliadnutím na nebezpečenstvo požiaru.
- .5 Materiály citlivé na teplo sa nesmú používať pre odtoky cez palubu, hygienické výpusty a iné odtoky, ktoré sú blízko vodorysky a v prípade ktorých by chyba materiálu v prípade požiaru zvýšila nebezpečenstvo zaplavenia.
- .6 Ak sa používajú elektrické radiátory, musia byť upevnené na mieste a konštruované tak, aby sa nebezpečenstvo požiaru znížilo na minimum. Taký radiátor nesmie byť vybavený prvkami, od ktorých by sa mohli zapáliť odevy, záclony alebo iné podobné materiály alebo ktoré by mohli spôsobiť požiar.
- .7 Všetky zberné nádrže na odpad musia byť skonštruované z nehorľavých materiálov bez otvorov po stranách alebo v podlahe.
- .8 Povrch izolácie v priestoroch, kde je možné prenikanie naftových výrobkov, musí byť nepriepustný pre naftu alebo naftové pary.

NOVÉ LODE TRIED A, B, C A D: V priestoroch, v ktorých je nebezpečenstvo rozstrekovania nafty alebo naftových pár, napr. v priestoroch strojového zariadenia triedy A, nesmie izolačný povrch materiálu prepúšťať naftu alebo naftové pary. Ak je kryt z nedierovaného oceľového plechu alebo iných nehorľavých materiálov (nie hliník), ktorý tvorí najhornejšiu kryciu plochu, môže byť tento kryt spojený drážkami, nitmi atď.

- .9 Sklady farieb a horľavých kvapalín musia byť chránené schváleným protipožiarnym zariadením umožňujúcim posádke hasiť požiar bez vstupu do priestoru.

Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr:

- .1 musia byť sklady farieb chránené jedným t týchto systémov:

- .1.1 hasiacimi prístrojmi s CO<sub>2</sub> s minimálnym objemom voľného plynu rovným 40 % celkového objemu chránených priestorov;
- .1.2 práškovým systémom s aspoň 0,5 kg prášku/m<sup>3</sup>;
- .1.3 vodným alebo samočinným hasiacim prístrojom s aspoň 5 litrami/m<sup>2</sup>. Vodné rozprašovacie systémy môžu byť pripojené k protipožiarnemu vedeniu lode, alebo

.1.4 systémom poskytujúcim podľa správy vlajkového štátu ekvivalentnú ochranu.

V každom prípade musí byť systém obsluhovateľný z miesta mimo chráneného priestoru.

.2 Sklady horľavých látok musia byť chránené vhodným hasiacim zariadením schváleným správou vlajkového štátu.

.3 Pri skladoch na palube s plochou menšou než 4 m<sup>2</sup>, ktoré neumožňujú prístup do obytných priestorov, sa môžu namiesto pevných hasiacich zariadení akceptovať prenosné prístroje na oxid uhličitý, ktoré uvoľňujú minimálny objem voľného plynu, ktorý sa rovná 40 % celkového objemu chránených priestorov.

Priestor musí mať vstupný otvor v sklade, ktorý umožní vypúšťanie hasiacej látky bez vstupu do priestoru. Prenosné prístroje na oxid uhličitý musia byť uložené blízko otvoru. Alternatívne môže byť k dispozícii otvor alebo hadica na použitie hlavného protipožiarneho vedenia.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.10 Fritovacie, variacie a smažiace spotrebiče:

Ak sú fritovacie, variacie a smažiace spotrebiče inštalované a používajú sa v priestoroch mimo hlavnej kuchyne, musí správa vlajkového štátu predpísať doplňujúce bezpečnostné opatrenia s prihliadnutím na konkrétne nebezpečenstvo požiaru spojené s používaním tohto typu zariadenia.

Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr sú fritovacie spotrebiče vybavené takto:

.1 automatickým alebo ručným hasiacim systémom testovaným podľa medzinárodnej normy v súlade s publikáciou ISO 15371:2000 o hasiacich systémoch na ochranu fritovacieho zariadenia kuchyne;

.2 dvoma na sebe nezávislými termostatmi s poplachovým zariadením na varovanie užívateľa v prípade poruchy jedného termostatu;

.3 zariadením na automatické vypnutie prívodu elektriny po spustení hasiaceho systému;

.4 poplachovým zariadením upozorňujúcim na činnosť hasiaceho systému v kuchyni, v ktorej je inštalovaný spotrebič, a

.5 ovládačmi pre ručnú obsluhu hasiaceho systému, ktoré sú zreteľne označené tak, aby ich mohla posádka pohotovo použiť.

Na lodiach postavených do 1. januára 2003 musia nové fritovacie spotrebiče spĺňať požiadavky tohto odseku.

NOVÉ LODE TRIED A, B, C A D:

.11 Tepelné mosty:

Pri realizácii nehorľavej úpravy musí správa vlajkového štátu prijať opatrenia, aby sa zamedzilo prenosu tepla tepelným mostom, napr. medzi palubami a priedelmi.

Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr sa izolácia paluby alebo priedelu musí vykonať za priechodom, priečnikom alebo konečným bodom vo vzdialenosti aspoň 450 mm v prípade ocelevej alebo hliníkovej konštrukcie. Ak je priestor rozdelený palubou alebo priedelom triedy „A“, ktoré majú rôzne izolačné hodnoty, izolácia s vyššou hodnotou sa použije na palube alebo priedele s nižšou izolačnou hodnotou v dĺžke aspoň 450 mm.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.12 Nádrže na stlačený plyn:

Všetky prenosné nádrže na plyny, ktoré sú stlačené, skvapalnené alebo rozložené a môžu podnietiť prípadný požiar, musia byť okamžite po použití postavené na obvyklé miesto nad predelovou palubou, z ktorej je priamy prístup na voľnú palubu.

**13. Plány požiarnej ochrany (R 20)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Na všetkých lodiach musia byť trvalo vyvesené prehľadné plány pre inštruktáž lodných dôstojníkov, ktoré pre každú palubu jasne znázorňujú riadiace stanovištia, rôzne požiarne úseky uzavreté deliacimi plochami triedy ‚A‘, úseky uzavreté deliacimi plochami triedy ‚B‘ s podrobným opisom systémov hlásenia požiaru a požiarneho poplachu, inštalácie samočinných hasiacich zariadení, hasiacich prístrojov, prostriedkov prístupu do rôznych oddelení, na rôzne paluby atď. a vetracie systémy vrátane podrobného opisu umiestnenia ovládacích prvkov ventilátorov, umiestnení požiarnych ventilov a identifikačných čísel ventilátorov obsluhujúcich každý úsek. Uvedené podrobnosti môžu byť alternatívne zhrnuté v brožúre, ktorej výtlačok musí mať každý dôstojník a jeden výtlačok musí byť vždy na prístupnom mieste na palube. Plány a brožúry sa musia aktualizovať, všetky zmeny sa musia do nich čo najskôr, ako je to možné, zaznamenať. Opis v týchto plánoch a brožúrach musí byť v úradnom jazyku vlajkového štátu. Ak tento jazyk nie je angličtina ani francúzština, musí byť zahrnutý preklad do jedného z týchto jazykov. V prípade, že loď je prevádzkovaná vo vnútrozemskom plavbe iného členského štátu, musí byť zaradený preklad do úradného jazyka tohto hostiteľského štátu, pokiaľ tento jazyk nie je angličtina, ani francúzština.

Na nových lodiach TRIED B, C A D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr musia byť informácie poskytované podľa plánov požiarnej ochrany a brožúrky a grafické symboly použité v plánoch požiarnej ochrany musia byť v súlade s rezolúciami IMO A.756 (18) a A.952 (23).

- .2 Na všetkých lodiach s dĺžkou 24 metrov a viac musí byť na pomoc pracovníkom pobrežnej protipožiarnej ochrany trvalo uložená kópia protipožiarneho plánu alebo brožúry obsahujúce tieto plány, a to v nápadne označenom vodotesnom puzdre mimo kabíny na hornej palube.

**14. Prevádzková pohotovosť a údržba**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

**.1 Všeobecné požiadavky**

Počas prevádzky lode musia byť protipožiarne a hasiace systémy a prístroje udržiavané tak, aby mohli byť pripravené na použitie.

Loď nie je v prevádzke, keď:

- .1 sa nachádza v oprave alebo je inak uložená v suchom doku;
- .2 majiteľ alebo jeho zástupca vyhlásil, že loď nie je v prevádzke a
- .3 na palube nie sú cestujúci.

Aby bol zabezpečený ich požadovaný výkon v prípade požiaru, musia byť v dobrom stave nasledujúce protipožiarne systémy:

**.1.1 Prevádzková pohotovosť**

- .1 konštrukčná protipožiarne ochrana vrátane protipožiarnej odolnosti deliacich plôch a ochrana otvorov a priechodov v týchto deliacich plochách;
- .2 požiarne hlásne a poplachové systémy a
- .3 únikové systémy a zariadenia.

Protipožiarne systémy a zariadenia sa musia udržiavať v dobrom prevádzkovom stave, pripravené na okamžité použitie. Prenosné hasiace prístroje, ktoré boli vyprázdnené, sa musia okamžite naplniť alebo nahradiť ekvivalentným prístrojom.

**.1.2 Údržba, testovanie a inšpekcie**

Údržba, testovanie a inšpekcie sa musia vykonať na základe usmernení uvedených v IMO MSC/Circ.850 a spôsobom, ktorý primerane zohľadní potrebu zabezpečenia spoľahlivosti protipožiarneho systému a zariadení. Plán údržby musí byť na palube lode a musí byť dostupný pre inšpekciu kedykoľvek to požaduje správa vlajkového štátu.

Plán údržby musí obsahovať aspoň nasledujúce systémy požiarnej ochrany a hasiace systémy a zariadenia, pokiaľ sú k dispozícii:

- .1 požiarne vedenia, požiarne čerpadlá a hydranty vrátane hadíc a trysiek;
- .2 pevné požiarne hlásne a poplachové systémy;
- .3 pevné hasiace systémy a ostatné hasiace zariadenia;
- .4 samočinné hasiace prístroje, požiarne hlásne a poplachové systémy;
- .5 vetracie systémy vrátane požiarnych a dymových klapiek, ventilátorov a ich ovládačov;
- .6 núdzové zariadenia na prerušenie dodávky paliva;
- .7 požiarne dvere vrátane ich ovládačov;
- .8 všeobecné núdzové poplachové systémy;
- .9 únikové dýchacie prístroje;
- .10 prenosné hasiace prístroje vrátane náhradných náplní a
- .11 výstroj požiarnikov.

Plán údržby môže byť spracovaný s počítačovou podporou.

*.2 Dodatočné požiadavky*

Na nových lodiach TRIED B, C A D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr prepravujúcich viac než 36 cestujúcich sa okrem plánu údržby podľa odseku .1.2 musí vypracovať aj plán údržby nízko umiestneného osvetlenia a systému verejného rozhlasu.

**15. Pokyny, príprava a výcvik na palube**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

*.1 Pokyny, povinnosti a organizácia*

- .1 Členovia posádky musia dostať pokyny o požiarnej bezpečnosti na palube lode.
- .2 Členovia posádky musia dostať pokyny o svojich pridelených povinnostiach.
- .3 Skupiny zodpovedné za hasenie musia byť organizované. Tieto skupiny musia byť schopné kedykoľvek si plniť svoje povinnosti počas prevádzky lode.

*.2 Príprava a výcvik na palube*

- .1 Členovia posádky musia byť vycvičení tak, aby sa oboznámili so zariadeniami lode, ako aj s umiestnením a prevádzkou každého hasiaceho systému a zariadenia, na používanie ktorých môžu byť vyzvaní.
- .2 Príprava používania núdzových únikových dýchacích prístrojov sa považuje za súčasť palubnej prípravy.
- .3 Schopnosť plnenia pridelených protipožiarnych povinností členov posádky sa pravidelne hodnotí prostredníctvom prípravy a výcviku na palube, aby sa zistili oblasti, v ktorých je potrebné zlepšenie, aby sa udržala protipožiarne zručnosť a aby sa zabezpečila prevádzková pohotovosť protipožiarnej organizácie.
- .4 Príprava na palube týkajúca sa používania hasiacich systémov a zariadení sa musí plánovať a vykonávať v súlade s ustanoveniami predpisu III/19.4.1 SOLAS z roku 1974 v znení zmien a doplnení.
- .5 Protipožiarne výcvik sa musí vykonávať a zaznamenávať v súlade s ustanoveniami predpisov III/19.3.4, III/19.5 a III/30 SOLAS z roku 1974 v znení zmien a doplnení.

### 3 Príručky odbornej prípravy

Príručky odbornej prípravy musia byť v každom spoločnom stravovacom a oddychovom priestore posádky alebo v kabínach posádky. Príručky odbornej prípravy musia byť napísané v pracovnom jazyku lode. Príručky odbornej prípravy, ktoré môžu mať niekoľko zväzkov, musia obsahovať pokyny a informácie požadované v tomto odseku v ľahko pochopiteľných pojmoch a musia byť vždy, keď je to možné, ilustrované. Každá časť takej informácie môže byť poskytnutá vo forme audiovizuálnej pomoci namiesto príručky. Príručka odbornej prípravy musí podrobne vysvetliť toto:

- .1 všeobecné protipožiarne bezpečnostné opatrenia a prevenčné opatrenia týkajúce sa nebezpečenstva v súvislosti s fajčením, elektrickým prúdom, horľavými kvapalinami a podobnými rizikami bežnými na palube lode;
- .2 všeobecné pokyny o hasiacich činnostiach a postupoch vrátane postupov oznamovania požiaru a používania ručne ovládaných požiarnych hlásičov;
- .3 význam lodných poplachov;
- .4 prevádzku a používanie hasiacich systémov a zariadení;
- .5 prevádzku a používanie požiarnych dverí;
- .6 prevádzku a používanie požiarnych a dymových klapiek a
- .7 únikové systémy a zariadenia.

### 4 Plány požiarnej ochrany

Plány požiarnej ochrany musia spĺňať požiadavky predpisu II-2/A13.

## 16. Prevádzka

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Na palube musia byť prevádzkové brožúry, ktoré poskytujú informácie a pokyny pre náležitú prevádzku lode a manipuláciu s nákladom z hľadiska požiarnej bezpečnosti.
- .2 Požadované prevádzkové brožúry musia obsahovať potrebné informácie a pokyny týkajúce sa bezpečnej prevádzky lode a manipulácie s nákladom z hľadiska požiarnej bezpečnosti. Brožúra musí zahŕňať informácie týkajúce sa zodpovednosti posádky za celkovú bezpečnosť lode pri nakladaní a vykladaní nákladu a počas plavby. Pre lode prepravujúce nebezpečný tovar musí protipožiarne bezpečnostná brožúra uvádzať odkaz na prislúchajúce protipožiarne a núdzové pokyny pre manipuláciu s nákladom obsiahnuté v kóde pre medzinárodnú námornú prepravu nebezpečného tovaru.
- .3 Protipožiarne bezpečnostná brožúra musí byť napísaná v pracovnom jazyku lode.
- .4 Protipožiarne bezpečnostná brožúra môže byť skombinovaná s príručkami odbornej prípravy požadovanými v predpise II-2/A/15.3.

## ČASŤ B

### PROTIPOŽIARNE OPATRENIA

#### 1. Konštrukcia (R 23)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Lodný trup, nadpalubie, nosné priedely, paluby a kabíny na hornej palube musia byť postavené z ocele alebo iného ekvivalentného materiálu. Na účely uplatnenia definície ocele alebo iného ekvivalentného materiálu uvedeného v predpise II-2/A/2.7 sa „platný účinok požiaru“ uvádza v súlade s normami odolnosti a izolácie uvedenými v tabuľke predpisov II-2/B/4 a 5. Napríklad, ak je prípustné, aby deliace plochy, ako sú paluby alebo bočné a predné strany kabín na hornej palube, mali požiaru odolnosť ‚B-0‘, bude platný účinok požiaru pol hodiny.
- .2 Avšak v prípadoch, keď je akákoľvek časť stavby z hliníkovej zliatiny, platí toto:
  - .1 Izolácia dielov deliacich plôch triedy ‚A‘ alebo ‚B‘ z hliníkovej zliatiny, okrem konštrukčných prvkov, ktoré nie sú nosné, musí byť taká, aby teplota stavebného jadra počas platného účinku požiaru pri bežnom teste horľavosti nevystúpila na viac než 200 °C nad teplotu okolia.

.2 Osobitná pozornosť sa musí venovať izolácii stĺpov, podpier a iných konštrukčných prvkov z komponentov hliníkovej zliatiny predpísaných pre podstavce záchranných člnov a uloženie záchranných člnov, pre oblasti spúšťania na vodu a nalodovania a pre deliace plochy triedy ‚A‘ a ‚B‘ s cieľom zabezpečiť, aby:

.1 sa u prvkov, ktoré podopierajú priestory záchranných člnov a záchranných plavidiel a deliace plochy triedy ‚A‘, udržala hranica zvyšovania teploty uvedená v odseku 2.1 do konca jednej hodiny, a

.2 sa u takých prvkov predpísaných pre podopieranie deliacich plôch triedy ‚B‘, udržala medza zvyšovania teploty uvedená v odseku 2.1 do konca pol hodiny.

.3 Klenby a šachty kategórie A priestorov strojového zariadenia musia byť z primerane izolovaných oceľových konštrukcií a prípadné otvory v nich musia byť vhodne usporiadané a chránené, aby sa zamedzilo rozšíreniu požiaru.

## 2 Hlavné vertikálne a horizontálne požiarne úseky (R 24)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

.1.1 Na lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich musí byť lodný trup, nadpalubie a kabíny na hornej palube rozdelené deliacimi plochami triedy A-60 na hlavné vertikálne požiarne úseky.

Schody a výklenky musia byť obmedzené na minimum, ale tam, kde sú nutné, musia sa skladať tiež z deliacich plôch triedy A-60.

Ak sa nachádza priestor voľnej paluby, hygienický alebo podobný priestor alebo nádrž vrátane nádrže na naftové palivo, prázdny priestor alebo priestor pomocného strojového zariadenia s nízkym alebo žiadnym nebezpečenstvom požiaru na jednej strane deliacej plochy, môže byť norma znížená na A-0.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.1.2 Na nových lodiach TRIED B, C A D prepravujúcich viac než 36 cestujúcich a na existujúcich lodiach triedy B prepravujúcich viac než 36 cestujúcich musí byť lodný trup, nadpalubie a kabíny na hornej palube v dosahu obytných a hospodárskych priestorov rozdelené deliacimi plochami triedy ‚A‘ na hlavné vertikálne úseky. Tieto deliace plochy musia mať izolačné hodnoty v súlade s tabuľkami v predpise 5.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

.2 Ak je to možné, musia byť priedely tvoriace hranice hlavných vertikálnych požiarnych úsekov nad predelovou palubou v jednej rovine s vodotesnými deliacimi priedelmi nachádzajúcimi sa bezprostredne pod predelovou palubou. Dĺžka a šírka hlavných vertikálnych požiarnych úsekov môže byť rozšírená na maximálne 48 metrov, aby sa konce hlavných vertikálnych požiarnych úsekov kryli s deliacimi vodotesnými priedelmi alebo aby sa vytvoril väčší spoločenský priestor po celej dĺžke hlavného vertikálneho požiarneho úseku, pokiaľ celkový priestor hlavného vertikálneho požiarneho úseku nie je na každej palube väčší než 1 600 m<sup>2</sup>. Dĺžka alebo šírka hlavného vertikálneho požiarneho úseku je maximálna vzdialenosť medzi vonkajšími bodmi priedelov, ktoré tieto úseky ohraničujú.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B PREPRAVUJÚCE VIAC NEŽ 36 CESTUJÚCICH:

.3 Také priedely musia siahať od paluby k palube a k obšívke alebo iným okrajom.

.4 Ak je hlavný vertikálny požiarne úsek rozdelený horizontálnymi deliacimi plochami triedy ‚A‘ na horizontálne požiarne úseky na účely vytvorenia príslušných bariér medzi kropenými a nekropenými úsekmi lode, musia deliace plochy siahať medzi priedely príľahlého hlavného vertikálneho požiarneho úseku a k obšívke alebo vonkajším okrajom lode a musia byť izolované v súlade s hodnotami protipožiarnej izolácie a odolnosti uvedenými v tabuľke 4.2 pre nové lode prepravujúce viac než 36 cestujúcich a pre existujúce lode triedy B prepravujúce viac než 36 cestujúcich.

.5 .1 Na lodiach určených na osobitné účely, ako sú prievozné lode pre automobily alebo železničné vozidlá, kde by ustanovenia o priedeloch hlavných vertikálnych požiarnych úsekov boli v rozpore s účelom, na ktorý je loď určená, musí sa dosiahnuť rovnocenná ochrana rozdelením priestoru na horizontálne požiarne úseky.

.2 Avšak na lodiach s priestormi osobitnej kategórie musí každý takýto priestor spĺňať platné ustanovenia predpisu II-2/B/14 a pokiaľ to nebude zlučiteľné s inými požiadavkami tejto časti, budú prevažovať požiadavky predpisu II-2/B/14.

### 3. **Priedely v hlavnom vertikálnom požiarom úseku (R 25)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D PREPRAVUJÚCE VIAC NEŽ 36 CESTUJÚCICH:

- .1.1 Na nových lodiach prepravujúcich najviac 36 cestujúcich všetky priedely, pri ktorých sa nevyžaduje, aby boli deliacimi plochami triedy ‚A‘, musia byť deliacimi plochami aspoň triedy ‚B‘ alebo ‚C‘, ako je to predpísané v tabuľkách predpisu 4. Všetky tieto deliace plochy môžu byť natreté horľavými materiálmi v súlade s ustanoveniami predpisu II-2/B/11.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D PREPRAVUJÚCE MAXIMÁLNE 36 CESTUJÚCICH A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B PREPRAVUJÚCE VIAC NEŽ 36 CESTUJÚCICH:

- .1.2 Na nových lodiach prepravujúcich maximálne 36 cestujúcich a na existujúcich lodiach triedy B prepravujúcich viac než 36 cestujúcich musia byť všetky priedely v obytných a hospodárskych priestoroch, pri ktorých sa nevyžaduje, aby boli deliacimi plochami triedy ‚A‘, deliacimi plochami aspoň triedy ‚B‘ alebo ‚C‘, ako je to predpísané v tabuľkách predpisu II-2/B/5.

Všetky tieto deliace plochy môžu byť natreté horľavými materiálmi v súlade s ustanoveniami predpisu 11.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .2 Na nových lodiach TRIED B, C A D prepravujúcich maximálne 36 cestujúcich a existujúcich lodiach triedy B prepravujúcich viac než 36 cestujúcich, na ktorých sa nevyžadujú deliace plochy triedy ‚A‘, musia byť deliace plochy triedy ‚B‘, ktoré musia siahť od paluby k palube okrem prípadov, keď:

- .1 priebežné stropy alebo obloženia triedy ‚B‘ sú na oboch stranách vybavené prepážkou, časť priedelu za priebežným stropom alebo obložením musí byť z materiálu, ktorý je svojou hrúbkou a zložením prijateľným pre konštrukciu deliacich plôch triedy ‚B‘, ale pri ktorom sa požaduje, aby spĺňal normy odolnosti triedy ‚B‘, len pokiaľ je to prijateľné a uskutočniteľné;
- .2 v prípade lode chránenej systémom samočinného hasiaceho zariadenia spĺňajúceho ustanovenia predpisu II-2/A/8, môžu chodbové priedely z materiálu triedy ‚B‘ končiť v strope na chodbe, pokiaľ je tento strop z materiálu, ktorý je svojou hrúbkou a zložením prijateľný pre konštrukciu deliacich plôch triedy ‚B‘.

Bez ohľadu na požiadavky predpisov II-2/B/4 a 5 sa pri týchto priedeloch a stropoch vyžaduje, aby spĺňali normy odolnosti triedy ‚B‘, len pokiaľ je to prijateľné a uskutočniteľné. Všetky dvere a rámy v týchto priedeloch musia byť z nehorľavých materiálov a musia byť skonštruované a namontované tak, aby boli dostatočne ohňovzdorné.

- .3 Všetky priedely, pri ktorých sa vyžaduje, aby boli deliacimi plochami triedy ‚B‘, okrem priedelov chodieb predpísaných v odseku 2, musia siahť od paluby k palube a k obšívke alebo iným okrajom, pokiaľ priebežné stropy alebo obloženia triedy ‚B‘ na oboch stranách priedelov nemajú aspoň rovnakú ohňovzdornosť ako priedel; v tomto prípade môže priedel končiť v priebežnom strope alebo obložení.

### 4. **Protipožiarne odolnosť priedelov a palúb na nových lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich (R 26)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .1 Okrem toho, že minimálna protipožiarne odolnosť priedelov a palúb musí vyhovovať špecifickým ustanoveniam o protipožiarnej odolnosti priedelov a palúb uvedených kdekoľvek v tejto časti, musí byť ešte taká, aká je predpísaná v tabuľkách 4.1 a 4.2.

- .2 Používanie tabuliek sa riadi týmito požiadavkami:

- .1 Tabuľka 4.1 sa používa na priedely neohraničujúce buď hlavné vertikálne požiarne úseky, alebo horizontálne požiarne úseky.

Tabuľka 4.2 sa používa na paluby, ktoré netvoria stupne v hlavných vertikálnych požiarne úsekoch ani neohraničujú horizontálne požiarne úseky.

- .2 Na stanovenie príslušných noriem protipožiarnej odolnosti, ktoré sa majú používať na hranice medzi príslušnými priestormi, sa tieto priestory klasifikujú podľa ich nebezpečenstva požiaru do kategórií (1) až (14). Ak je obsah a využitie priestoru také, že klasifikácia do kategórií na účely tohto predpisu vyvoláva pochybnosti, musí sa s ním zaobchádzať ako s priestorom, ktorý má najprísnejšie požiadavky na ohraničenie. Názov každej kategórie je skôr typický než obmedzujúci. Číslo v zátvorke pred každou kategóriou sa vzťahuje na príslušný stĺpec alebo riadok v tabuľke.

- (1) Riadiace stanovišťa:
- priestory obsahujúce núdzové zdroje energie a osvetlenia,
  - kormidelná a navigačná kabína,
  - priestory obsahujúce rádiové zariadenia lode,
  - priestory na hasenie a kontrolu požiarov a stanice hlásenie požiaru,
  - ovládacie miesta pre hnacie stroje, ak sú umiestnené mimo priestorov hnacieho strojového zariadenia,
  - priestory obsahujúce ústredné zariadenia požiarneho poplachu,
  - priestory obsahujúce ústredné stanovište a zariadenia núdzového miestneho rozhlasu.
- (2) Schodište:
- vnútorné schodište, výtahy a pohyblivé schody (okrem tých, ktoré sa celé nachádzajú v priestoroch strojového zariadenia) pre cestujúcich a posádku a šachty k nim,
  - v tejto súvislosti schodište, ktoré sa nachádza len na jednom poschodí, sa považuje za súčasť priestoru, od ktorého nie je oddelené požiarными dverami.
- (3) Chodby:
- chodby pre cestujúcich a posádku.
- (4) Evakuačné stanovišťa a vonkajšie únikové cesty:
- miesto uloženia záchranných plavidiel,
  - priestory voľných palúb a uzavretých promenádnych palúb, ktoré tvoria stanovište pre naložovanie záchranných člnov a záchranných plavidiel a ich spustenie,
  - vnútorné a vonkajšie zhromažďovacie stanovište,
  - vonkajšie schody a voľné paluby používané pre únikové cesty,
  - bok lode k vodoryse za najľahších plavebných podmienok, bočné steny nadpalubia a kabín na hornej palube, ktoré sa nachádzajú pod priestorom naložovania do záchranných plavidiel a klzných dráh a priliehajú k nemu.
- (5) Priestory voľných palúb:
- priestory voľných a promenádnych palúb vzdialených od záchranných člnov a plavidiel a spúšťacích stanovišť,
  - voľné priestory (priestor mimo nadpalubia a kabín na hornej palube).
- (6) Obytné priestory s malým nebezpečenstvom požiaru:
- kabíny obsahujúce nábytok a zariadenia s obmedzeným rizikom požiaru,
  - kancelárie a ošetrovne obsahujúce nábytok a zariadenia s obmedzeným rizikom požiaru,
  - spoločenské priestory obsahujúce nábytok a zariadenia s obmedzeným rizikom požiaru s palubnou plochou menšou než 50 m<sup>2</sup>.
- (7) Obytné priestory s miernym nebezpečenstvom požiaru:
- priestory ako v uvedenej kategórii (6), ale ktoré obsahujú nábytok a zariadenia s iným než obmedzeným rizikom požiaru,

- spoločenské priestory obsahujúce nábytok a zariadenia s obmedzeným rizikom požiaru s palubnou plochou 50 m<sup>2</sup> alebo viac,
  - odkladacie skrinky a malé sklady v obytných priestoroch s plochou menšou než 4 m<sup>2</sup> (v ktorých sa neskladujú horľavé kvapaliny),
  - predajne,
  - miestnosti na premietanie a uloženie filmov,
  - diétne kuchyne (neobsahujúce otvorený oheň),
  - odkladacie priestory pre čistiace zariadenia (v ktorých nie sú uložené horľavé kvapaliny),
  - laboratória (v ktorých nie sú uložené horľavé kvapaliny),
  - lekárne,
  - malé sušiarne (s palubnou plochou 4 m<sup>2</sup> alebo menej),
  - trezory,
  - operačné miestnosti.
- (8) Obytné priestory s veľkým nebezpečenstvom požiaru:
- spoločenské priestory obsahujúce nábytok a zariadenia s iným než obmedzeným nebezpečenstvom požiaru s palubnou plochou 50 m<sup>2</sup> alebo viac,
  - holičstvo, kaderníctvo a kozmetické salóny.
- (9) Hygienické a podobné priestory:
- spoločné hygienické zariadenia, sprchy, kúpeľne, splachovacie záchody atď.,
  - malé pracovne,
  - priestory krytých plavární,
  - oddelené prípravne v obytných priestoroch, ktoré neobsahujú spotrebiče na varenie,
  - súkromné hygienické zariadenia sa považujú za časť priestoru, v ktorom sú umiestené.
- (10) Nádrže, prázdne priestory a priestory pomocného strojového zariadenia s malým alebo žiadnym nebezpečenstvom požiaru:
- nádrže na vodu tvoriace súčasť lodnej konštrukcie,
  - prázdne priestory a ochranné priehradky,
  - priestory pomocného strojového zariadenia, ktoré neobsahujú strojové zariadenia so systémom tlakového mazania a v ktorých je zakázané skladovanie horľavín, ako:
    - vetracie a klimatizačné priestory; priestor kotevného vratidla; kormidelňa; priestor so stabilizačným zariadením; priestor elektrického hnacieho motora; priestory obsahujúce skupinové prepínače a výlučne elektrické zariadenia okrem olejových elektrických transformátorov (nad 10 kVA); tunely hriadeľového vedenia a potrubné tunely; priestory pre čerpadlá a chladiace strojové zariadenia (v ktorých sa nedopravujú ani nepoužívajú horľavé kvapaliny),
  - uzavreté šachty vedúce do uvedených priestorov,
  - iné uzavreté šachty ako potrubné a káblové šachty.

- (11) Priestory pomocného strojového zariadenia, nákladné priestory, nádrže s nákladom oleja a ostatné olejové nádrže a iné podobné priestory s miernym nebezpečenstvom požiaru:
- nádrže s nákladom oleja,
  - nákladné priestory, šachty a nakladacie otvory,
  - chladiace komory,
  - nádrže s naftovým palivom (ak sú inštalované v oddelenom priestore bez strojového zariadenia),
  - tunely hriadeľového vedenia a potrubné tunely umožňujúce skladovanie horľavín,
  - priestory pomocného strojového zariadenia ako v kategórii (10) obsahujúce strojové zariadenia so systémom tlakového mazania alebo priestory, v ktorých je povolené skladovanie horľavín,
  - čerpacie stanice pohonných hmôt,
  - priestory obsahujúce olejové elektrické transformátory (nad 10 kVA),
  - priestory obsahujúce generátory, čerpadlá pre samočinné hasiace zariadenia, zariadenia na rozprašovanie vody alebo požiarne čerpadlá, útorové čerpadla atď. poháňané malými spaľovacími motormi s výkonom do 110 kW,
  - uzavreté šachty vedúce k uvedeným priestorom.
- (12) Priestory strojového zariadenia a hlavné kuchyne:
- priestory hlavného hnacieho strojového zariadenia (okrem priestorov elektrických hnacích motorov) a kotolne,
  - priestory pomocného strojového zariadenia iné než tie, ktoré sú uvedené v kategóriách (10) a (11), obsahujúce strojové zariadenia s vnútorným spaľovaním alebo iné olejové spaľovacie, vykurovacie alebo čerpacie zariadenia,
  - hlavné kuchyne a vedľajšie priestory,
  - šachty a skrine k uvedeným priestorom.
- (13) Sklady, dielne, prípravne atď.:
- hlavné prípravne, ktoré nie sú vedľajšími priestormi kuchýň,
  - hlavná pracovňa,
  - veľké sušiarne (s palubnou plochou viac než 4 m<sup>2</sup>),
  - rôzne sklady,
  - a batožinové priestory,
  - odpadové priestory,
  - dielne (ktoré nie sú súčasťou priestorov strojového zariadenia, kuchýň atď.),
  - odkladacie priestory a sklady s plochou väčšou než 4 m<sup>2</sup> okrem priestorov so zariadením na skladovanie horľavých kvapalín.
- (14) Iné priestory, v ktorých sú uskladnené horľavé kvapaliny:
- sklady farieb,
  - sklady, v ktorých sa nachádzajú zápalné kvapaliny (vrátane farbív, liekov atď.),
  - laboratória (v ktorých sú uskladnené horľavé kvapaliny).

- .3 Ak je udaná len jedna hodnota pre požiaru odolnosť hraníc medzi dvoma priestormi, používa sa táto hodnota vo všetkých prípadoch.
- .4 Ak je v tabuľke uvedenej len pomlčka, nekladú sa na materiál alebo odolnosť ohraničení osobitné požiadavky.
- .5 Pre priestory kategórie (5) stanoví správa vlajkového štátu, či pre koncové priedely kabín na hornej palube a nadpalubí platia hodnoty izolácie uvedené v tabuľke 4.1 a či pre otvorené paluby platia hodnoty izolácie uvedené v tabuľke 4.2. Požiadavky kategórie (5) uvedené v tabuľkách 4.1 a 4.2 nesmú vyžadovať, aby boli uzavreté priestory, ktoré podľa stanoviska správy vlajkového štátu nemusia byť uzavreté.
- .3 Pre priebežné stropy a obloženia triedy ‚B‘ je možné uznať, že spolu s príslušnými palubami alebo priedelmi plne alebo čiastočne prispievajú k požadovanej izolácii a odolnosti deliacej plochy.
- .4 Správa vlajkového štátu musí pri schvaľovaní jednotlivých stavebných detailov požiarnej ochrany zohľadniť nebezpečenstvo prenosu tepla na deliacich a koncových bodoch predpísaných tepelných bariér.

Tabuľka 4.1

## Priedely neohraničujúce buď hlavné vertikálne požiarne úseky, alebo horizontálne požiarne úseky

Priestory	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
Riadiace stanovištia	(1)	B-0 <sup>(a)</sup>	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
Schodištia	(2)		A-0 <sup>(a)</sup>	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 <sup>(c)</sup>	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
Evakuačné stanovište a vonkajšie únikové cesty	(4)				A-0	A <sup>(d)</sup> -60 <sup>(b)</sup>	A <sup>(d)</sup> -60 <sup>(b)</sup>	A <sup>(d)</sup> -60 <sup>(b)</sup>	A-0 <sup>(d)</sup>	A-0	A-60 <sup>(b)</sup>	A-60 <sup>(b)</sup>	A-60 <sup>(b)</sup>	A-60 <sup>(b)</sup>	A-60 <sup>(b)</sup>
Priestory voľnej paluby	(5)				—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Obytné priestory s malým nebezpečenstvom požiaru	(6)					B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30	
Obytné priestory s miernym nebezpečenstvom požiaru	(7)						B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	
Obytné priestory s väčším nebezpečenstvom požiaru	(8)							B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60	
Hygienické a podobné priestory	(9)								C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	
Nádrže, prázdne priestory a priestory pomocného strojového zariadenia s malým alebo žiadnym nebezpečenstvom požiaru	(10)									A-0 <sup>(a)</sup>	A-0	A-0	A-0	A-0	
Priestory pomocného strojového zariadenia, nákladné priestory, nádrže s nákladom oleja a iné olejové nádrže a podobné priestory s miernym nebezpečenstvom požiaru	(11)										A-0 <sup>(a)</sup>	A-0	A-0	A-15	
Priestory strojového zariadenia a hlavných kuchýň	(12)											A-0 <sup>(a)</sup>	A-0	A-60	
Sklady, dielne, prípravne atď.	(13)												A-0 <sup>(a)</sup>	A-0	
Ostatné priestory, v ktorých sa skladujú horľavé kvapaliny	(14)													A-30	

Tabuľka 4.2

## Paluby, ktoré netvorí stupeň v hlavných vertikálnych požiarňoch ani neohraničujú horizontálne požiarne úseky

Priestor pod ↓Priestor nad→	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
Riadiace stanovišťa	(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
Schodišťa	(2)	A-0	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 <sup>(a)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Evakuačné stanovište a vonkajšie 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
Priestory voľnej 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 priestory s malým nebezpečenstvom požiaru	(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 priestory s miernym nebezpečenstvom požiaru	(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 priestory s väčším nebezpečenstvom požiaru	(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
Hygienické a podobné priestory	(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, prázdne priestory a priestory pomocného strojového zariadenia s malým alebo žiadnym nebezpečenstvom požiaru	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 <sup>(a)</sup>	A-0	A-0	A-0	A-0
Priestory pomocného strojového zariadenia, nákladné priestory, nádrže s nákladom oleja a iné olejové nádrže a podobné priestory s miernym nebezpečenstvom požiaru	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0 <sup>(a)</sup>	A-0	A-0	A-30
Priestory strojového zariadenia a hlavných kuchýň	(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 <sup>(a)</sup>	A-0	A-60
Sklady, dielne, prípravne atď.	(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
Ostatné priestory, v ktorých sa skladujú horľavé kvapaliny	(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 tabuľkám 4.1 a 4.2

(<sup>a</sup>) Ak sú príslušné priestory v rovnakej číselnej kategórii a je u nich uvedený horný index „a“, nemusí byť priedel alebo paluba medzi týmito priestormi zabudovaná, pokiaľ to správa vlajkového štátu nebude považovať za nutné. Napríklad pri kategórii (12) sa priedel nemusí vyžadovať medzi kuchyňou a príslušnými prípravňami, pokiaľ si priedel prípravni a paluby zachová odolnosť hraníc kuchyne. Priedel sa však vyžaduje medzi kuchyňou a priestorom strojového zariadenia, a to dokonca i keď obidva priestory patria do kategórie (12).

(<sup>b</sup>) Bok lode k vodoryse za najľahších plavebných podmienok, bočné steny nadpalubia a kabín na hornej palube, ktoré sa nachádzajú pod priestorom naložovania do záchranných plavidiel a klzných dráh a priliehajú k nemu, sa môže znížiť na A-30.

(<sup>c</sup>) Ak sú verejné záchody vstavané plne do schodovej šachty, môže mať priedel verejných záchodov v schodovej šachte odolnosť triedy „B“.

(<sup>d</sup>) Ak sú priestory kategórií (6), (7), (8) a (9) umiestnené úplne vo vonkajšom obvode zhromažďovacích stanovišť, priedely týchto priestorov môžu mať odolnosť triedy „B-0“. Miesta, z ktorých sa riadia audio, video a svetelné zariadenia sa môžu považovať za časť zhromažďovacieho stanovišťa.

**5 Protipožiarna odolnosť priedelov a palúb na nových lodiach prepravujúcich maximálne 36 cestujúcich a existujúcich lodí triedy B prepravujúcich viac než 36 cestujúcich (R 27)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D PREPRAVUJÚCE MAXIMÁLNE 36 CESTUJÚCICH A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B PREPRAVUJÚCE VIAC NEŽ 36 CESTUJÚCICH:

.1 Okrem toho, že minimálna protipožiarna odolnosť priedelov a palúb musí vyhovovať špecifickým ustanoveniam o protipožiarinej odolnosti priedelov a palúb uvedených kdekoľvek v tejto časti musí byť ešte taká, ako je predpísané v tabuľkách 5.1 a 5.2.

Pri schvaľovaní konštrukčných opatrení protipožiarinej odolnosti nových lodí sa musí brať zreteľ na riziko prenosu tepla medzi tepelnými mostíkmi v priesečníkoch a v miestach kde končia tepelné izolačné zariadenia.

.2 Používanie tabuliek sa riadi týmito požiadavkami:

.1 Tabuľky 5.1 a 5.2 platia pre príslušné priedely a paluby rozdeľujúce príslušné priestory.

.2 Na stanovenie noriem zodpovedajúcej protipožiarinej odolnosti uplatňovaných na deliace plochy medzi príslušnými priestormi sa tieto priestory delia do kategórií podľa ich nebezpečenstva požiaru tak, ako je to uvedené v kategóriách (1) až (11). Názov každej kategórie je skôr typický než obmedzujúci. Číslo v zátvorke pred každou kategóriou sa vzťahuje na príslušný stĺpec alebo riadok v tabuľke.

(1) Riadiace stanovišťa:

- priestory obsahujúce núdzové zdroje energie a osvetlenia,
- kormidelňa a navigačná kabína,
- priestory obsahujúce rádiové zariadenia lode,
- priestory na hasenie a kontrolu požiarov a stanice hlásenie požiaru,
- ovládacie miesta pre hnacie stroje, ak sú umiestnené mimo priestorov hnacieho strojového zariadenia,
- priestory obsahujúce centrálné zariadenie požiarneho poplachu.

(2) Chodby:

- chodby pre cestujúcich a posádku a haly.

(3) Obytné priestory:

- priestory definované v predpise II-2/A/2.10 okrem chodieb.

(4) Schodišťa:

- vnútorné schodišťa, výťahy a pohyblivé schody (okrem tých, ktoré sa plne nachádzajú v priestoroch strojového zariadenia) a šachty k nim,
- v tejto súvislosti schodišťa, ktoré sa nachádza len na jednom poschodí, sa považuje za súčasť priestoru, od ktorého nie je oddelené požiarnymi dverami.

(5) Hospodárske priestory (malé nebezpečenstvo):

- odkladacie a skladové priestory, ktoré nie sú určené na skladovanie horľavých kvapalín a ktorých priestor je menší než 4 m<sup>2</sup>, a sušiarne a práčovne.

- (6) Priestory strojového zariadenia kategórie A:
- priestory definované v predpise II-2/A/2.19.1.
- (7) Ostatné priestory strojového zariadenia:
- priestory definované v predpise II-2/A/2.19.2 okrem priestorov strojového zariadenia kategórie A.
- (8) Nákladné priestory:
- všetky priestory používané pre náklad (vrátane nádrží s olejom) a šachty a otvory k týmto priestorom okrem priestorov osobitnej kategórie.
- (9) Hospodárske priestory (vysoké nebezpečenstvo):
- kuchyne, prípravne so spotrebičmi na varenie, sklady farieb a lampárne, odkladacie priestory a sklady s plochou 4 m<sup>2</sup> alebo viac, priestory na skladovanie horľavých kvapalín a dielne okrem tých, ktoré sú súčasťou priestorov strojového zariadenia.
- (10) Voľné paluby:
- priestory voľných palúb a uzavreté promenády bez nebezpečenstva požiaru. Voľné priestory (priestory okrem nadpalubia a kabín na hornej palube).
- (11) Priestory osobitnej kategórie:
- definované v predpisoch II-2/A/2.18.
- .3 Pri stanovení vhodných noriem protipožiarnej odolnosti pre hranice medzi dvoma priestormi v hlavnom vertikálnom požiarom úseku alebo horizontálnom požiarom úseku, ktoré sú chránené automatickým systémom samočinných hasiacich zariadení vyhovujúcich ustanoveniam predpisu II-2/A/8 alebo medzi takými požiarovými úsekmi, z ktorých ani jeden nie je takto chránený, platí vyššia z dvoch hodnôt uvedených v tabuľke.
- .4 Pri stanovení vhodných noriem protipožiarnej odolnosti pre hranice medzi dvoma priestormi v hlavnom vertikálnom požiarom úseku alebo horizontálnom požiarom úseku, ktoré sú chránené automatickým systémom samočinných hasiacich zariadení vyhovujúcich ustanoveniam predpisu II-2/A/8 alebo medzi takými požiarovými úsekmi, ktoré obidva sú takto chránené, platí nižšia z dvoch hodnôt uvedených v tabuľke. Ak susedí požiarový úsek so samočinným hasiacim zariadením s úsekom bez tohto zariadenia v obytných a hospodárskych priestoroch, platí pre deliacu plochu medzi požiarovými úsekmi vyššia z dvoch hodnôt uvedených v tabuľke.
- .3 Priebežné stropy a obloženia triedy ‚B‘ je možné uznať, že spolu so zodpovedajúcimi palubami alebo priedelmi plne alebo čiastočne prispievajú k predpísanej izolácii a odolnosti deliacej plochy.
- .4 Vonkajšie ohraničenie vyžadované predpisom 1.1, ktoré má byť z ocele alebo iného rovnocenného materiálu, môže byť prerazené, aby mohli byť namontované okná a kruhové lodné okná za predpokladu, že žiadna požiadavka na inom mieste tejto časti nepredpisuje, aby tieto ohraničenia mali odolnosť triedy ‚A‘. Podobne pri tých ohraničeniach, pri ktorých sa nevyžaduje, aby mali odolnosť triedy ‚A‘, môžu byť dvere z materiálu, ktorý vyhovuje správe vlajkového štátu.

Tabuľka 5.1

Protipožiarna odolnosť priedelov oddeľujúcich príslušné priestory

Priestory	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Riadiace stanovišťa	(1)	A-0 <sup>(c)</sup>	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	(*)	A-60
Chodby	(2)		C <sup>(c)</sup>	B-0 <sup>(c)</sup>	A-0 <sup>(a)</sup> B-0 <sup>(c)</sup>	B-0 <sup>(c)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-15
Obytné priestory	(3)			C <sup>(c)</sup>	A-0 <sup>(a)</sup> B-0 <sup>(c)</sup>	B-0 <sup>(c)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-30
Schodišťa	(4)				A-0 <sup>(a)</sup> B-0 <sup>(c)</sup>	A-0 <sup>(a)</sup> B-0 <sup>(c)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-15
Hospodárske priestory (malé nebezpečenstvo)	(5)					C <sup>(c)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Priestory strojového zariadenia kategórie A	(6)						(*)	A-0	A-0	A-60	(*)	A-60
Iné priestory strojového zariadenia	(7)							A-0 <sup>(b)</sup>	A-0	A-0	(*)	A-0
Nákladné priestory	(8)								(*)	A-0	(*)	A-0
Hospodárske priestory (vysoké nebezpečenstvo)	(9)									A-0 <sup>(b)</sup>	(*)	A-30
Voľné paluby	(10)											A-0
Priestory osobitnej kategórie	(11)											A-0

Tabuľka 5.2

## Protipožiarna odolnosť palúb oddeľujúcich príslušné priestory

Priestor pod ↓Priestor nad→	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Riadiace stanovišťa	(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 priestory	(3)	A-60	A-0	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
												A-0 <sup>(d)</sup>
Schodišťa	(4)	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Hospodárske priestory (malé nebezpečenstvo)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Priestory strojového zariadenia kategórie A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	(*)	A-60 <sup>(f)</sup>	A-30	A-60	(*)	A-60
Iné priestory strojového zariadenia	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-0	(*)	A-0
Nákladné priestory	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	(*)	A-0
Hospodárske priestory (vysoké nebezpečenstvo)	(9)	A-60	A-30	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
			A-0 <sup>(d)</sup>	A-0 <sup>(d)</sup>	A-0 <sup>(d)</sup>							
Voľné paluby	(10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	—	A-0
Priestory osobitnej kategórie	(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 <sup>(d)</sup>								

Poznámky k tabuľkám 5.1 a 5.2

<sup>(a)</sup> Na vysvetlenie, pokiaľ ide o platnú hodnotu, pozri predpis II-2/B/3 a 8.

<sup>(b)</sup> Ak sú priestory rovnakej číselnej kategórie a je u nich uvedený horný index ‚b‘, priedel alebo paluba typu uvedeného v tabuľke sa vyžaduje, len keď sú príslušné priestory, napr. kategórie (9), určené na rôzne účely. Kuchyňa vedľa druhej kuchyne si nevyžaduje prepážku, ale kuchyňa vedľa skladu farieb si vyžaduje priedel ‚A-0‘.

<sup>(c)</sup> Priedely oddeľujúce kormidelňu a navigačnú kabínu môžu byť typu ‚B-0‘.

<sup>(d)</sup> Pozri odseky 2.3 a 2.4 tohto predpisu.

<sup>(e)</sup> Pri použití predpisu 2.1.2 namiesto typu ‚B-0‘ a ‚C‘ uvedeného v tabuľke 5.1 platí typ ‚A-0‘.

<sup>(f)</sup> Protipožiarna izolácia sa nemusí použiť, ak v priestore strojového zariadenia kategórie (7) je malé alebo žiadne nebezpečenstvo požiaru.

<sup>(\*)</sup> Keď je v tabuľke hviezdička, vyžaduje sa, aby deliaca plocha bola z ocele alebo iného rovnocenného materiálu, ale nemusí byť triedy ‚A‘.

Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr však tam, kde je paluba s výnimkou kategórie priestoru (10) prerazená pre elektrické káble, potrubia a vetracie kanály, také prieniky musia byť tesné, aby sa zabránilo priechodu plameňa a dymu. Deliaca plocha medzi riadiacimi stanovišťami (núdzové generátory) a voľnými palubami môžu mať vstupné vzdušné otvory bez zatváracieho zariadenia, pokiaľ nie je namontovaný pevný plynový protipožiarny systém. Pri použití predpisu II-2/B/2.1.2 tam, kde sa v tabuľke 5.2 objavuje hviezdička, platí namiesto kategórií (8) a (9) typ ‚A-0‘.

## 6. Únikové cesty (R 28)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.1 Schodišťa a rebríky musia byť usporiadané tak, aby poskytovali schodné únikové cesty na paluby naloďovania do záchranných člnov a záchranných plôtí zo všetkých priestorov pre cestujúcich a posádku a zo všetkých priestorov, v ktorých posádka bežne pracuje, okrem priestorov strojového zariadenia. Musia byť splnené najmä tieto ustanovenia:

.1 Pod predelovou palubou musia byť dve únikové cesty z každého vodotesného oddelenia alebo podobne obmedzeného miesta alebo skupín miest, z ktorých najmenej jedno musí byť nezávislé na vodotesných dverách. Výnimočne je možné upustiť od jednej z únikových ciest, pokiaľ sa zvlášť prihliadne k povahe a usporiadaniu priestoru a počtu osôb, ktoré by tam mohli bežne pracovať.

V takom prípade bude bezpečný únik zaisťovať len jedna úniková cesta.

V prípade lodí postavených 1. januára 2003 alebo neskôr môže byť uvedené vypustenie jednej únikovej cesty len v priestoroch pre posádku, do ktorých sa vstupuje len príležitostne, a v tomto prípade musí byť požadovaná úniková cesta nezávislá na vodotesných dverách.

.2 Nad predelovou palubou musia byť najmenej dve únikové cesty z každého hlavného vertikálneho požiarneho úseku alebo podobne obmedzeného miesta alebo skupín miest, z ktorých aspoň jedna musí poskytovať prístup ku schodištiu, ktoré tvorí vertikálnu únikovú cestu.

.3 Ak rádiová stanica nemá priamy prístup na voľnú palubu, musia byť k dispozícii dve únikové cesty z tejto stanice alebo prístupy k nej, z ktorých jedna môže byť lodné kruhové okno alebo okno dostatočne veľké alebo iné cesty.

.4 Na existujúcich lodiach triedy B nesmie byť chodba alebo časť chodby, z ktorej vedie len jedna úniková cesta, dlhšia ako:

.1 5 metrov v prípade lodí postavených 1. októbra 1994 alebo neskôr;

.2 13 metrov v prípade lodí postavených pred 1. októbrom 1994, ktoré prepravujú viac ako 36 cestujúcich, a

.3 7 metrov v prípade lodí postavených pred 1. októbrom 1994, ktoré prepravujú menej ako 36 cestujúcich.

Na nových lodiach tried A, B, C a D dĺžky 24 metrov a viac je chodba, hala alebo časť chodby, z ktorej vedie len jedna úniková cesta, zakázaná.

Slepé chodby používané v hospodárskych priestoroch potrebné z prevádzkových dôvodov, ako sú napríklad čerpacie stanice pohonných hmôt a priečne prebiehajúce zásobovacie chodby, sú povolené za predpokladu, že také slepé chodby sú oddelené od obytných priestorov posádky a nie sú prístupné z obytných priestorov pre cestujúcich. Časť chodby, ktorá má hĺbku nepresahujúcu jej šírku, sa považuje za výklenok alebo miestne rozšírenie a je povolená.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D DĹŽKY 24 METROV A VIAC POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003:

.5 Najmenej jedna úniková cesta predpísaná v odsekoch 1.1 a 1.2 musí obsahovať ľahko prístupné uzavreté schodište, ktoré poskytuje trvalú ochranu pred požiarom od podlažia, kde začína, až po príslušné paluby naloďovania do záchranných člnov a plôtí alebo po hornú palubu, pokiaľ naloďovacia paluba nesiahla po uvažovaný hlavný vertikálny požiarový úsek.

V tomto druhom prípade musí byť k dispozícii priamy prístup na naloďovaciu palubu cez vonkajšie otvorené schodište a spojovacie mostíky, ktoré musia mať núdzové osvetlenie v súlade s predpisom III/5.3 a nekĺzavý povrch pre chôdzu. Ohraničenia, ktoré sú obrátené k vonkajším otvoreným schodištiom a spojovacím mostíkom a sú súčasťou únikovej cesty, musia byť chránené tak, aby požiar v ktoromkoľvek uzavretom priestore za týmto ohraničením nebránil úniku na naloďovacie stanovište.

Šírka, počet a priebeh únikových ciest musia byť takéto:

- .1 Schodišťa nesmú mať menšiu svetlú šírku než 900 mm, pokiaľ je to účelné a uskutočniteľné a spĺňa to požiadavky členského štátu, no vonkoncom nesmie byť menšia než 600 mm. Schodište musí byť vybavené zábradlím na každej strane. Minimálna svetlá šírka schodiska musí byť zvýšená o 10 mm pri každej osobe presahujúcej počet 90 osôb. Na miestach, kde je schodište širšie než 900 mm, musí byť maximálna svetlá šírka medzi zábradlím 1 800 mm. Predpokladá sa, že celkový počet osôb evakovaných týmito schodiskami tvorí dve tretiny posádky a plný počet cestujúcich z priestorov, ktorým tieto schodišťa slúžia. Šírka schodišťa musí prinajmenšom zodpovedať normám uvedeným v rezolúcii IMO A.757 (18).
- .2 Všetky schodišťa s rozmermi pre viac než 90 osôb musia byť usporiadané pozdĺžne po celej lodi.
- .3 Otvory dverí, chodby a medziľahlé odpočívadlá vrátane únikových ciest musia mať rovnaké rozmery ako schodište.
- .4 Schodište nesmie vo vertikálnom stúpaní presiahnuť 3,5 metra bez existencie odpočívadiel a uhol stúpania nesmie byť väčší než 45°.
- .5 Odpočívadlá na úrovni každej paluby nesmú mať menšiu plochu než 2 m<sup>2</sup> a musia sa zvýšiť o 1 m<sup>2</sup> pre každých 10 osôb presahujúcich počet osôb 20, ale nesmie presiahnuť 16 m<sup>2</sup>, s výnimkou odpočívadiel slúžiacich spoločenským priestorom s priamym prístupom do schodovej šachty.

LODE TRIED B, C A D S DĹŽKOU 24 METROV A VIAC POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- .5a Najmenej jedna úniková cesta predpísaná v odsekoch 1.1 a 1.2 musí obsahovať ľahko prístupné uzavreté schodište, ktoré poskytuje trvalú ochranu pred požiarom od podlažia kde začína, až po príslušné paluby naložovania do záchranných člnov a pltí alebo po hornú palubu, pokiaľ naložovacia paluba nesiahá po uvažovaný hlavný vertikálny požiarový úsek.

V tomto druhom prípade musí byť k dispozícii priamy prístup na naložovacu palubu cez vonkajšie otvorené schodište a spojovacie mostíky, ktoré musia mať núdzové osvetlenie v súlade s predpisom III/5.3 a nekĺzavý povrch pre chôdzu. Ohraničenia, ktoré sú obrátené k vonkajším otvoreným schodišťať a spojovacím mostíkom a sú súčasťou únikovej cesty a ohraničenia, ktorých zlyhanie počas požiaru by bránilo úniku na naložovacu palubu, musia mať protipožiarnu odolnosť vrátane izolačných hodnôt, ktoré sú v súlade s údajmi v príslušných tabuľkách 4.1 až 5.2.

Šírka, počet a priebeh únikových ciest musí byť v súlade s požiadavkami kódu pre požiarne bezpečnostné systémy.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .6 Prístup od schodových šacht k priestorom naložovania do záchranných člnov a pltí musí byť dostatočne chránený.

LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

- .6a Ochrana prístupu od schodových šacht k priestorom naložovania do záchranných člnov a pltí musí byť zabezpečená buď priamo, alebo prostredníctvom ciest vedúcich vnútom lode, ktoré musia mať protipožiarnu odolnosť a izolačné hodnoty pre schodové šachty stanovené v príslušných tabuľkách 4.1 až 5.2.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .7 Okrem núdzového osvetlenia požadovaného predpismi II-1/D/3 a III/5.3 musia byť únikové cesty vrátane schodišťa a východov, únikové cesty vrátane rohov a križovatiek označené na všetkých miestach svietiacim alebo fotoluminiscenčným ukazovateľom umiesteným maximálne 0,3 m nad palubou. Označenie musí cestujúcim umožniť, aby našli všetky únikové cesty a aby ľahko našli únikové východy. Ak sa používa elektrické osvetlenie, musí byť napájané núdzovým zdrojom energie a usporiadané tak, aby porucha ktoréhokoľvek svetla alebo prerušenia svetelného označenia nespôsobilá, že celé označenie bude neúčinné. Okrem toho všetky značky únikových ciest a označenia miesta uloženia požiarnej výzbroje musia byť z fotoluminiscenčného materiálu alebo musia byť označené svetelnými značkami. Správa vlajkového štátu musí zaistiť, aby toto svetelné označenie alebo fotoluminiscenčné zariadenie bolo hodnotené, skúšané a používané v súlade so smernicami uvedenými v rezolúcii IMO A.752 (18).

Avšak pre nové lode TRIED B, C A D postavené 1. januára 2003 alebo neskôr musí správa vlajkového štátu zabezpečiť, aby také elektrické osvetlenie alebo fotoluminiscenčné zariadenie bolo hodnotené, skúšané a používané v súlade s kódom pre požiarne bezpečnostné systémy.

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKŔR:

.8 Na lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich požiadavky odseku 1.7 tohto predpisu uplatňujú aj na obytné priestory posádky.

.9 Bežne uzamknuté dvere, ktoré tvoria časť únikovej cesty.

.1 Dvere kabín a kajút sa nesmú zvnútra lode odomykať kľúčom.

Ďalej pozdĺž určenej únikovej cesty nesmú byť dvere, na otvorenie ktorých v smere úniku treba kľúč na odomknutie.

.2 Únikové dvere zo spoločenských priestorov, ktoré sú normálne pomocou západky zablokované, musia byť vybavené rýchlouvoľňovacím mechanizmom. Taký mechanizmus sa skladá zo západkového mechanizmu obsahujúceho zariadenie, ktoré uvoľní západku po pôsobení silou v smere úniku. Rýchlouvoľňovací mechanizmus musí byť konštruovaný a namontovaný tak, aby spĺňal požiadavky správy vlajkového štátu a aby najmä:

.2.1 pozostával z tyčí alebo panelov, ktorých spúšťacia časť zasahuje aspoň do jednej polovice šírky krídla dverí aspoň 760 mm a maximálne 1 120 mm nad palubou;

.2.2 pôsobil tak, aby sa západka dverí uvoľnila po pôsobení silou maximálne 67 N, a

.2.3 nebol vybavený dverovým zámkom, nastavovacou skrutkou alebo iným zariadením, ktoré bráni uvoľneniu západky pri použití tlaku na uvoľňovacie zariadenie.

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.2 .1 V priestoroch osobitnej kategórie počet a umiestenie únikových ciest pod i nad priedelovou palubou musí vyhovovať správe vlajkového štátu a všeobecne musí byť bezpečnosť prístupov k naložovacej palube aspoň rovnocenná s bezpečnosťou stanovenou v odsekoch 1.1, 1.2, 1.5 a 1.6.

Na nových lodiach TRIED B, C A D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr musia byť také priestory vybavené označenými priechodmi vedúcimi k únikovým cestám, ktoré majú šírku aspoň 600 mm, a pokiaľ je to účelné a uskutočniteľné, musia také označené pozdĺžne priechody viesť aspoň 150 mm nad povrchom paluby. Parkovacie zariadenie pre vozidlá musí byť také, aby priechody zostali vždy voľné.

.2 Jedna z únikových ciest z priestoru strojového zariadenia, kde bežne pracuje posádka, nesmie mať bezprostredný prístup do žiadneho priestoru osobitnej kategórie.

.3 Zdvíhacie nájazdové/výjazdové rampy k plošinovým palubám nesmú spôsobiť blokovanie schválených únikových ciest, keď sú v spustenej polohe.

.3.1 Z každého priestoru strojového zariadenia musia byť dve únikové cesty. Musia byť splnené najmä tieto ustanovenia:

.1 Ak sú priestory pod priedelovou palubou, musia sa únikové cesty skladať buď z:

.1 dvoch súprav oceľových rebríkov čo najviac od seba vzdialených a vedúcich k dverám v hornej časti priestoru, ktoré sú podobne od seba vzdialené a z ktorých je prístup na príslušné paluby pre naložovanie do záchranných člnov a pltí. Na nových lodiach musí jeden z týchto rebríkov poskytovať trvalú ochranu proti požiaru od spodnej časti priestoru do bezpečného miesta mimo tohto priestoru. Na nových lodiach TRIED B, C A D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr musí byť takýto rebrík umiestnený v chránenej šachte, ktorá spĺňa požiadavky predpisu II-2/B/4 kategórie (2) alebo prípadne II-2/B/5 kategórie (4) od spodnej časti priestoru, ktorému slúži, do bezpečného miesta mimo tohto priestoru. V šachte sa musia namontovať samozatváracie protipožiarne dvere s rovnakou protipožiarnou odolnosťou. Rebrík sa upevní tak, aby sa teplo neprenášalo do šachty cez neizolované pripevňovacie body. Chránená šachta musí mať vnútorné rozmery aspoň 800 mm × 800 mm a musí mať núdzové osvetlenie, alebo

.2 jeden oceľový rebrík vedúci k dverám, ktoré majú prístup na naložovacu palubu a okrem toho musia byť v spodnej časti priestoru a na mieste dôkladne oddelenom od uvedeného rebríka oceľové dvere, ktoré sa dajú ovládať z oboch strán a ktoré poskytujú prístup k bezpečnej únikovej ceste zo spodnej časti priestoru na naložovacu palubu.

- .2 Ak sú priestory nad predelovou palubou, musia byť dve únikové cesty od seba čo najviac vzdialené a dvere vedúce od týchto únikových ciest musia byť v takej polohe, ktorá poskytuje prístup na príslušné paluby naložovania na záchranné člny a plte. Ak si tieto únikové cesty vyžadujú použitie rebríkov, musia to byť rebríky z ocele.

NOVÉ LODE TRIED A, B, C A D:

- .3 Z priestorov na sledovanie činnosti strojového zariadenia a z pracovných priestorov musia byť najmenej dve únikové cesty, z ktorých jedna musí byť nezávislá na priestore strojového zariadenia a musí poskytovať prístup na naložovacia paluba.
- .4 Spodná časť schodov v priestore strojového zariadenia musí byť chránená.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .3.2 Správa vlajkového štátu môže na lodiach dĺžky menšej než 24 metrov upustiť od jednej z únikových ciest v priestore strojového zariadenia, pokiaľ sa patrične prihliadne k šírke a usporiadaniu hornej časti priestoru.

Na lodiach s dĺžkou 24 metrov a viac môže správa vlajkového štátu upustiť od jednej únikovej cesty z takeého miesta, kde buď dvere, alebo oceľový rebrík poskytuje bezpečnú únikovú cestu na naložovacia paluba s patričným prihliadnutím na povahu a umiestnenie priestoru a na to, či v tomto priestore bežne pracujú osoby. Na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr musí byť druhá úniková cesta v priestore kormidlovne, ak je núdzové kormidlové stanovište umiestnené v uvedenom priestore, pokiaľ nie je priamy prístup na voľnú paluba.

- .3.3 Dve únikové cesty musia byť z kontrolnej miestnosti strojového zariadenia, ktorá sa nachádza v priestore strojového zariadenia, z ktorých aspoň jedna poskytuje trvalú ochranu pred požiarom až po bezpečné miesto mimo priestoru strojového zariadenia.
- .4 Výtáh sa vonkoncom nesmie považovať za požadovanú únikovú cestu.

.5 NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B S DĹŽKOU 40 M A VIAC:

- .1 Musia byť k dispozícii núdzové únikové dýchacie prístroje, ktoré spĺňajú požiadavky kódu pre požiarne bezpečnostné systémy.
- .2 V každom hlavnom vertikálnom úseku musia byť k dispozícii aspoň dva núdzové únikové dýchacie prístroje.
- .3 Na lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich musia byť v každom hlavnom vertikálnom požiarom úseku k dispozícii dva núdzové únikové dýchacie prístroje okrem tých, ktoré požaduje pododsek 5.2.
- .4 Pododseky 5.2 a 5.3 však neplatia pre schodové šachty, ktoré tvoria jednotlivé hlavné vertikálne požiarne úseky, a pre hlavné vertikálne požiarne úseky na prave a korme lode, v ktorých nie sú priestory kategórií (6), (7), (8) alebo (12) definované v predpise II-2/B/4.
- .5 V priestore strojového zariadenia musia byť núdzové únikové dýchacie prístroje pripravené na používanie umiestnené na ľahko viditeľných miestach, ktoré sa môžu kedykoľvek v prípade požiaru rýchlo a ľahko dostať. Umiestnenie núdzových únikových dýchacích prístrojov musí zohľadňovať rozloženie strojových priestorov a počet osôb, ktoré v nich bežne pracujú.
- .6 Odkazuje sa na usmernenia pre výkon, umiestnenie, používanie a údržbu núdzových dýchacích prístrojov (EEBD) v IMO MSC/Circ.849.
- .7 Počet a umiestnenie týchto prístrojov musí byť uvedené v protipožiarom pláne predpísanom v predpise II-2/A/13.

#### 6-1. Únikové cesty na osobných lodiach ro-ro (R 28-1)

- .1 POŽIADAVKY UPLATŇOVATELNÉ NA NOVÉ OSOBNÉ LODE RO-RO TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY B
  - .1.1 Tento odsek platí pre nové osobné lode ro-ro tried B, C a D a existujúce osobné lode ro-ro triedy B.

- .1.2 Vo všetkých chodbách pozdĺž únikových ciest musí byť zábradlie alebo iné držadlá, aby na každom kroku na ceste k zhromažďovacím a naložovacím stanovištam bolo k dispozícii pevné držadlo. Také zábradlia musia byť na oboch stranách pozdĺžnych chodieb širších než 1,8 metra a priečných chodieb širších než jeden meter. Osobitná pozornosť sa musí venovať tomu, aby sa dalo prejsť halami, átriami a inými veľkými otvorenými priestormi pozdĺž únikových ciest. Zábradlia a iné držadlá musia byť tak pevné, aby vydržali rovnomerné horizontálne zaťaženie 750 N/m pôsobiace smerom do stredu chodby alebo priestoru a rovnomerné horizontálne zaťaženie 750 N/m pôsobiace smerom dolu. Obe zaťaženia nemusia pôsobiť súbežne.
- .1.3 Únikovým cestám nesmie brániť nábytok alebo iné prekážky. Okrem stolov a stoličiek, ktoré je možné odpratať, aby sa získalo voľné miesto, musia byť skrine a iný ťažký nábytok v spoločenských priestoroch a pozdĺž únikových ciest zaistený na mieste, aby sa zamedzilo jeho posunutiu, keď sa loď kolíše alebo nakláňa. Pokrytie podlahy musí byť tiež zaistené na mieste. Počas plavby musia byť z únikových ciest odstránené prekážky ako sú čistiace vozíky, posteľná bielizeň, batožina a skrine s tovarom.
- .1.4 Z každého bežne obsadeného miesta na lodi musia byť únikové cesty až po zhromažďovacie stanovište. Tieto únikové cesty musia byť usporiadané tak, aby poskytovali čo najkratšiu trasu na zhromažďovacie stanovište a musia byť označené symbolmi pre záchranné prostriedky a zariadenia, ktoré schválila organizácia IMO v rezolúcii A.760 (18) v znení zmien a doplnení.
- .1.5 Ak priliehajú uzavreté priestory k voľnej palube, musia sa dať otvory z uzavretých priestorov na voľnú palubu použiť ako núdzový východ, ak je to možné.
- .1.6 Paluby musia byť postupne očíslované od „1“ na uzávere nádrže alebo na najnižšej palube. Tieto čísla musia byť zreteľne znázornené na odpočívadlách schodov a vo vestibuloch výťahov. Paluby sa môžu tiež pomenovať, ale ich názov musí byť vždy znázornený s ich číslom.
- .1.7 Na všetkých dverách kabín zvnútra a v spoločenských priestoroch musí byť zreteľne znázornená jednoduchá schéma ukazujúca šípkami miesto „nachádzate sa tu“ a únikové cesty. Schéma musí znázorňovať smer úniku a byť patrične usporiadaná so zreteľom na jeho polohu na lodi.
- .1.8 Dvere kabín a kajút sa nesmú zvnútra lode odomykať kľúčom. Pozdĺž akejkoľvek vyznačenej únikovej cesty nesmú byť ani dvere, ktoré by sa pri chôdzi smerom k úniku museli odomykať.
- 2 POŽIADAVKY NA NOVÉ OSOBNÉ LODE RO-RO TRIED B, C A D:
- .2.1 Najnižšia 0,5 metrová časť priedelov a iných deliacich prvkov, ktoré tvoria vertikálnu deliacu plochu pozdĺž únikových ciest, musí vydržať zaťaženie 750 N/m<sup>2</sup>, aby pri veľkom náklone lode mohli byť zo strany únikovej cesty použité ako plochy pre chôdzu.
- .2.2 Úniková cesta z kabín do schodových šácht musí byť čo najkratšia s minimálnym počtom zmien smeru. Nesmie byť nutné prechádzať z jednej strany lode na druhú, aby sa dosiahla úniková cesta. Ďalej nemusí byť nutné vystúpiť na viac než dve paluby alebo zostúpiť z nich, aby sa z akéhokoľvek priestoru pre cestujúcich dosiahlo zhromažďovacie stanovište alebo voľná paluba.
- .2.3 Z voľných palúb uvedených v odseku 2.2 musia viesť vonkajšie cesty na stanovište naložovania do záchranných plavidiel.
- 3 POŽIADAVKY NA NOVÉ OSOBNÉ LODE RO-RO TRIED B, C a D POSTAVENÉ 1. JÚLA 1999 ALEBO NESKÔR
- Únikové cesty pri nových osobných lodiach ro-ro tried B, C a D postavené 1. júla 1999 alebo neskôr musia byť hodnotené evakuačnou analýzou v počiatocnom štádiu projektovania. Analýza sa používa na stanovenie a ak je to možné odstránenie zápchy, ku ktorej môže dôjsť v dôsledku normálneho pohybu cestujúcich a posádky po únikových cestách počas opustenia lode vrátane možnosti, že posádka sa bude musieť pohybovať opačným smerom, než akým sa pohybujú cestujúci. Okrem toho sa analýza používa na preukázanie, že opatrenia pre únik sú dostatočne pružné, aby počítali s tým, že niektoré únikové cesty, zhromažďovacie stanovište, naložovacie stanovište alebo záchranné plavidlá nemusia byť v dôsledku nehody prístupné.

**7. Prieniky a otvory v deliacich plochách tried A a B (R 30, 31)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Všetky otvory v deliacich plochách triedy A musia byť vybavené napevno namontovaným uzatváracím zariadením, ktoré musí byť rovnako odolné proti ohňu ako deliace plochy, v ktorých sú otvory vstavané.
- .2 Konštrukcie všetkých dverí a ich rámov v deliacich plochách triedy A a zámky dverných uzáverov musia byť, pokiaľ je to možné, rovnako odolné proti ohňu, ako aj prieniku dymu a plameňa ako priedely, v ktorých sú dvere zasadené. Také dvere a ich rámy by mali byť konštruované z ocele alebo iného ekvivalentného materiálu. Vodotesné dvere nemusia byť izolované.
- .3 Dvere sa musia dať z každej strany priedelu otvoriť a zavrieť len jednou osobou.
- .4 Požiarne dvere v priedeloch hlavného vertikálneho požiarneho úseku a schodovej šachty okrem posuvných vodotesných dverí na motorový pohon a dverí bežne zamknutých musia spĺňať tieto požiadavky:
  - .1 Dvere musia byť samozatváracie a schopné zavretia oproti náklonu 3,5°. Rýchlosť zavretia musí byť v prípade potreby ovládaná, aby sa zamedzilo neprimeranému ohrozeniu osôb. Na nových lodiach nesmie byť rovnomerná rýchlosť zatvárania vyššia než 0,2 m/s a nižšia než 0,1 m/s, keď je loď vo vzpriamenej polohe.

NOVÉ LODE TRIED B, C a D:

- .2 Diaľkovo ovládané posuvné dvere alebo dvere poháňané motorom musia byť vybavené výstražným zariadením, ktoré vydáva zvukový signál najmenej 5 sekúnd, ale maximálne 10 sekúnd predtým, než sa dvere začnú pohybovať, a znie tak dlho, kým sa dvere úplne nezavriú. Dvere, ktoré sa znovu otvoria na dotyk kontaktnej lišty sa musia otvoriť dostatočne široko, aby bol umožnený voľný priechod v šírke 0,75 metra, ale maximálne jeden meter.
- .3 Všetky dvere okrem požiarnych dverí, ktoré sú normálne zavreté, sa musia dať diaľkovo a automaticky buď súčasne, alebo v skupinách uvoľniť z ústredného riadiaceho stanovišťa s trvalou obsluhou a tiež jednotlivito z miesta na oboch stranách dverí. Na protipožiarne ovládacom paneli v ústredného riadiaceho stanovišťa s trvalou obsluhou musí byť signálny ukazovateľ, či sú všetky diaľkovo ovládané dvere zavreté. Spúšťacie zariadenie musí byť skonštruované tak, aby sa dvere v prípade poruchy ovládacieho systému alebo ústrednej dodávky energie automaticky zavreli. Prepínače musia byť dvojpohodové pre zapnutie a vypnutie, aby sa zamedzilo automatickému novému zapnutiu systému. Háčiky zadrživačov dverí neovládané z ústredného riadiaceho stanovišťa sú zakázané.
- .4 Miestne akumulátory energie pre dvere poháňané motorom musia byť v bezprostrednej blízkosti dverí, aby sa dvere dali ovládať najmenej desaťkrát (s úplným otvorením a zatvorením) s použitím miestnych ovládacích prvkov.
- .5 Na dvojkridlových dverách vybavených západkou nutnou pre odolnosť dverí proti požiaru sa musí táto západka uviesť automaticky do činnosti pohybom dverí, keď sa spúšťajú systémom.
- .6 Dvere s priamym prístupom do priestorov osobitnej kategórie, ktoré sú poháňané motorom a zatvárajú sa automaticky, nemusia byť vybavené signálnym zariadením a diaľkovým spúšťacím mechanizmom predpísaným v odsekoch 4.2 a 4.3.

NOVÉ LODE TRIED B, C a D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

Namiesto odseku 4 sa uplatňuje tento odsek 4a:

- .4a Požiarne dvere v priedeloch hlavného vertikálneho požiarneho úseku, ohraničeniach kuchýň a schodovej šachty okrem posuvných vodotesných dverí na motorový pohon a dverí bežne zamknutých musia spĺňať tieto požiadavky:
  - .1 dvere musia byť samozatváracie a schopné zavretia oproti náklonu 3,5°;
  - .2 približná doba zavretia zavesených protipožiarnych dverí nesmie byť väčšia než 40 sekúnd a menšia než 10 sekúnd od začiatku ich pohybu, keď je loď vo vzpriamenej polohe. Približná rovnomerná rýchlosť zatvárania posuvných protipožiarnych dverí nesmie byť vyššia než 0,2 m/s a nižšia než 0,1 m/s, keď je loď vo vzpriamenej polohe;

- .3 dvere sa musia dať diaľkovo a automaticky buď súčasne, alebo v skupinách uvoľniť z ústredného riadiaceho stanovišťa s trvalou obsluhou a tiež jednotlivo z miesta na oboch stranách dverí. Prepínače musia byť dvojpohové pre zapnutie a vypnutie, aby sa zamedzilo automatickému novému zapnutiu systému;
- .4 háčiky zadržiavačov dverí neovládané z ústredného riadiaceho stanovišťa sú zakázané;
- .5 dvere zatvárané diaľkovo z ústredného riadiaceho stanovišťa sa musia dať znovu otvoriť z oboch strán dverí miestnym ovládačom. Po takom miestnom otvorení sa dvere musia znovu automaticky zatvoriť;
- .6 na ovládacom paneli protipožiarnych dverí na ústrednom riadiacom stanovišti s trvalou obsluhou musí byť ukazovateľ udávajúci, či sú všetky diaľkovo ovládané dvere zavreté;
- .7 spúšťač mechanizmu musí byť skonštruovaný tak, aby sa dvere v prípade poruchy riadiaceho systému alebo ústrednej dodávky energie automaticky zavreli;
- .8 miestne akumulátory energie pre dvere poháňané motorom musia byť v bezprostrednej blízkosti dverí, aby sa dvere dali ovládať po poruche v riadiacom systéme alebo v hlavnom zdroji elektrickej energie najmenej desaťkrát (s úplným otvorením a zatvorením) s použitím miestnych ovládacích prvkov;
- .9 porucha v riadiacom systéme alebo v hlavnom zdroji elektrickej energie pri jedných dverách nesmie oslabiť bezpečné fungovanie ostatných dverí;
- .10 diaľkovo spúšťané dvere poháňané motorom musia byť vybavené výstražným zariadením, ktoré po dobu aspoň 5 sekúnd, ale maximálne 10 sekúnd po tom, čo sa dvere spustili z ústredného riadiaceho stanovišťa, a predtým, než sa začali pohybovať, vydáva nepretržitý zvukový signál, až kým sa dvere úplne nezatvoria;
- .11 dvere, ktoré sa po dotyku kontaktnej lišty znovu otvoria, sa takto musia otvoriť najviac jeden meter od miesta dotyku;
- .12 dvojkrídlové dvere vybavené západkou na zabezpečenie ich požiarnej odolnosti musia mať západku, ktorá sa automaticky aktivuje činnosťou dverí, keď sú spúšťané riadiacim systémom;
- .13 dvere umožňujúce priamy prístup do priestorov osobitnej kategórie, ktoré sú ovládané motorom a automaticky sa zatvárajú, nemusia byť vybavené výstražnými zariadeniami a diaľkovým spúšťačom mechanizmom vyžadovaným v odsekoch 3 a 10;
- .14 komponenty miestneho riadiaceho systému musia byť prístupné na účely údržby a nastavenia a
- .15 dvere ovládané motorom musia byť vybavené riadiacim systémom schváleného typu, ktorý ich umožňuje ovládať v prípade požiaru a musia zodpovedať kódu pre postup požiarneho testu. Tento systém musí spĺňať nasledujúce požiadavky:
  - 15.1 riadiaci systém musí umožniť prostredníctvom dodávky energie ovládať dvere pri teplote aspoň 200 °C minimálne 60 minút;
  - 15.2 dodávka energie pre všetky ostatné dvere, ktoré nie sú vystavené ohňu, nesmie byť prerušená a
  - 15.3 pri teplote nad 200 °C sa musí riadiaci systém automaticky izolovať od dodávky energie a musí udržať dvere zatvorené až do teploty aspoň 945 °C.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .5 Požiadavky na odolnosť vonkajších ohraničení lode triedy A sa nevzťahujú na sklenené deliace steny, okná a kruhové lodné okná za predpokladu, že predpis 10 neobsahuje požiadavku, aby tieto ohraničenia mali odolnosť triedy A. Podobne sa požiadavky na odolnosť triedy „A“ nevzťahujú na vonkajšie dvere v nadpalubí a kabínach na hornej palube.

## NOVÉ LODE TRIED B, C a D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKŔR:

Namiesto odseku 5 platí tento odsek 5a:

- .5a Požiadavky na odolnosť vonkajších ohraničení lode triedy A sa nevzťahujú na sklenené deliace steny, okná a kruhové lodné okná za predpokladu, že predpis 10 neobsahuje požiadavku, aby tieto ohraničenia mali odolnosť triedy A.

Požiadavky na odolnosť vonkajších ohraničení lode triedy A sa nevzťahujú na vonkajšie dvere, okrem dverí v nadpalubiach a kabínach oproti záchranným prostriedkom, nástupným a vonkajším zhromažďovacím stanovištiam, vonkajším schodom a voľným palubám používaným na únikové cesty. Schodové šachty nemusia spĺňať túto požiadavku.

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .6 S výnimkou vodotesných dverí, dverí odolných proti poveternostným vplyvom (polovodotesné dvere), dverí vedúcich na voľnú palubu a dverí, ktoré musia byť plynutesné, všetky dvere triedy A umiestnené v schodištiach, spoločenských priestoroch a hlavných vertikálnych požiarňch úsekoch na únikových cestách musia byť vybavené samozatváracím hadicovým otvorom z takého materiálu a takej konštrukcie a ohňovzdornosti, ktorá je rovnocenná s dverami, v ktorých je zabudovaný, pri zavretých dverách musí mať svetlosť 150 mm štvorcových a musí byť vsadený do dolného okraja dverí oproti závesu dverí alebo v prípade posuvných dverí čo najbližšie k otvoru.

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .7 Dvere a rámy dverí v deliacich plochách triedy B a prostriedky ich zaistenia musia mať uzáver s rovnakou ohňovzdornosťou ako deliace plochy; v dolnej časti dverí však môžu byť povolené vetracie otvory. Ak je tento otvor na dverách alebo pod nimi, nesmie celková čistá plocha otvoru alebo otvorov presiahnuť 0,05 m<sup>2</sup>. Alternatívne je nehorľavý vzdušný vyrovnávací kanál vedený medzi kabínou a chodbou a umiestnený pod hygienickou jednotkou povolený tam, kde prierezová plocha kanálu nepresiahne 0,05 m<sup>2</sup>. Všetky vetracie otvory musia byť vybavené mriežkou vyrobenou z nehorľavého materiálu. Dvere musia byť nehorľavé.

- .7.1 Z dôvodu zníženia hluku môže správa schváliť rovnocenné dvere so zabudovaným vetraním opatreným protihlukovou ochranou, ktorého otvory sú na jednej strane dverí dole a na druhej strane dverí hore, a to po podmienkou, že budú splnené tieto ustanovenia:

.1 Horný otvor musí byť vždy obrátený na chodbu, musí mať mriežku z nehorľavého materiálu a automaticky ovládanú požiarňu klapku, ktorá sa uvádza do činnosti pri teplote okolo 70 °C.

.2 Dolný otvor musí mať mriežku z nehorľavého materiálu.

.3 Dvere musia byť testované v súlade s rezolúciou A.754 (18).

## NOVÉ LODE TRIED B, C a D:

- .8 Dvere kabín v deliacich plochách triedy ‚B‘ musia byť samozatváracie. Zadrživače dverí nie sú povolené.

## NOVÉ LODE TRIED B, C a D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .9 Požiadavky na odolnosť vonkajších ohraničení lode triedy ‚B‘ sa nevzťahujú na sklenené deliace steny, okná a kruhové lodné okná. Podobne sa nevzťahujú na vonkajšie dvere v nadpalubiach a kabínach. Pre lode prepravujúce maximálne 36 cestujúcich môže správa vlajkového štátu povoliť používanie horľavých materiálov v dverách oddeľujúcich kabíny od jednotlivých hygienických priestorov, ako sú napr. sprchy.

**8. Ochrana schodísk a výťahov v obytných a hospodárskych priestoroch (R 29)**

## NOVÉ LODE TRIED B, C a D:

- .1 Všetky schodišťa musia mať oceľovú rámovú konštrukciu, pokiaľ správa nepovolí použitie iného rovnocenného materiálu a musia byť umiestnené v uzavretých šachtách tvorených deliacimi plochami triedy A s účinnými uzatváracími prostriedkami na všetkých otvoroch až na tieto výnimky:

.1 schodište spájajúce len dve paluby nemusí byť uzavreté za predpokladu, že odolnosť paluby je zachovaná zodpovedajúcimi prieďelmi alebo dverami v priestore medzipalubia. Ak je schodište uzavreté v jednom medzipalubnom priestore, musia byť schodové šachty chránené v súlade s tabuľkou pre paluby v predpisoch 4 a 5;

.2 schodišťa vo verejnom priestore môžu byť otvorené za predpokladu, že sa celé nachádzajú v tomto verejnom priestore.

NOVÉ LODE TRIED B, C a D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.2 Schodové šachty musia mať priamy prístup na chodby a dostatočný priestor, aby sa zabránilo zápche a s prihliadnutím na počet osôb, ktoré ich v prípade nebezpečenstva pravdepodobne použijú.

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C a D: v obvode týchto schodových šacht sú povolené len verejné záchody, odkladacie priestory z nehorľavého materiálu na skladovanie bezpečnostného zariadenia a otvorené informačné stanovišťa.

Priamy prístup k týmto schodovým šachtám môžu mať len spoločenské priestory, chodby, verejné záchody, priestory osobitnej kategórie, iné únikové schody vyžadované predpisom II-2/B/6-1.5 a vonkajšie priestory.

NOVÉ LODE TRIED B, C a D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.3 Výtahové šachty musia byť konštruované tak, aby zabránili prieniku dymu a plameňa z jedného medzipalubia na druhé a musia byť vybavené uzatváracím zariadením, aby bola možná kontrola ťahu vzduchu a prenikaniu dymu.

## 9. Vetracie systémy (R 32)

.1 Lode prepravujúce viac než 36 cestujúcich

NOVÉ LODE TRIED B, C a D:

.1 Vetrací systém musí okrem odseku 1 predpisu II/32 dohovoru SOLAS z roku 1974, ako nadobudol platnosť 17. marca 1998, spĺňať aj požiadavky pododsekov 2.2 až 2.6, 2.8 a 2.9 tohto predpisu.

NOVÉ LODE TRIED B, C a D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.2 Ventilátory musia byť všeobecne usporiadané tak, aby kanály prechádzajúce rôznymi priestormi zostali v hlavnom vertikálnom požiarnom úseku.

.3 Ak prechádzajú vetracie systémy palubami, musia sa urobiť preventívne opatrenia, okrem opatrení týkajúcich sa odolnosti paluby proti požiaru vyžadované predpisom II-2/A/12.1, aby sa znížila pravdepodobnosť, že týmto systémom prenikne dym a horúce plyny z jedného medzipalubného priestoru na druhý. Okrem požiadaviek na izoláciu obsiahnutých v tomto nariadení musia byť vertikálne kanály v prípade potreby izolované, ako je to predpísané v príslušných tabuľkách v predpise 4.

NOVÉ LODE TRIED B, C a D:

.4 Ventiláčny kanály musia byť skonštruované z týchto materiálov:

.1 kanály s prierezom aspoň  $0,075 \text{ m}^2$  a všetky vertikálne kanály obsluhujúce viac než jeden medzipalubný priestor musia byť skonštruované z ocele alebo rovnocenného materiálu

.2 kanály s prierezom menším než  $0,075 \text{ m}^2$ , okrem vertikálnych kanálov uvedených v pododseku 1.4.1, musia byť skonštruované z nehorľavých materiálov. Ak vedú tieto kanály cez deliace plochy tried A a B, musí sa venovať náležitá pozornosť tomu, aby bola zaistená odolnosť deliacej plochy proti požiaru

.3 krátke úseky kanálu s prierezom, ktoré vo všeobecnosti nepresahujú  $0,02 \text{ m}^2$ , ani dva metre na dĺžku, nemusia byť nehorľavé za predpokladu, že sú splnené všetky nasledujúce podmienky:

.1 kanál je skonštruovaný z materiálu s nízkym nebezpečenstvom požiaru podľa vyjadrenia správy vlajkového štátu;

.2 kanál sa používa len na koncovom bode vetracieho systému a

.3 kanál meraný po jeho dĺžke neleží bližšie ako 600 mm od priechodu deliacou plochou tried A a B vrátane súvislých stropov triedy B.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKŔOR:

Namiesto pododseku 1 platí tento odsek 1a:

- 1a. kanál musí byť z materiálu s nízkymi charakteristikami šírenia plameňa.
- .5 Schodové šachty sa musia odvetrávať len jedným nezávislým vetracím a kanálovým systémom, ktorý neslúži inému priestoru vo vetracom systéme.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .6 Všetky ventilátory s motorovým pohonom, s výnimkou ventilátorov v priestore strojového zariadenia a nákladného priestoru a každého alternatívneho systému, ktorý sa môže vyžadovať podľa pododseku 9.2.6, musia byť vybavené ovládacími prvkami zoskupenými tak, aby sa dali všetky ventilátory zastaviť z každého z dvoch čo najďalej od seba ležiacich miest. Ovládače ventilátorov s motorovým pohonom obsluhujúce priestory strojového zariadenia musia byť tiež zoskupené tak, aby sa dali ovládať z dvoch miest, z ktorých jedno musí byť mimo týchto priestorov. Ventilátory vetracích systémov s motorovým pohonom určené pre nákladné priestory musí byť možné zastaviť z bezpečného miesta mimo týchto priestorov.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .7 Ak spoločenské priestory siahajú na tri alebo viac palúb a obsahujú horľavé hmoty ako nábytok a uzavreté priestory ako obchody, kancelárie a reštaurácie, musí byť priestor vybavený zariadením na odsávanie dymu. Zariadenie na odsávanie dymu sa musí uvádzať do chodu predpísaným hlásičom reagujúcim na dym a musí byť ovládateľné ručne. Ventilátory musia byť tak veľké, aby sa celý obsah vzduchu v priestore vyčerpali najviac za 10 minút.
  - .8 Vetracie kanály musia mať vhodne umiestnené otvory na kontrolu a čistenie, ak je to účelné a možné.
  - .9 Kanály na odsávanie kuchynských sporákov, v ktorých je pravdepodobnosť nahromadenia masntô alebo tuku, musia spĺňať požiadavky pododsekov 9.2.3.2.1 a 9.2.3.2.2 a musia byť vybavené:
    - .1 lapačom tukov, ktorý sa dá ľahko zložiť s cieľom čistenia, pokiaľ sa na jeho odstránenie nepoužíva iný schválený systém;
    - .2 požiarnymi príklopmi umiestnenými na spodnom konci kanálu ovládanými automaticky a diaľkovo a okrem toho požiarnym príklopom ovládaným diaľkovo umiestneným na hornom konci kanálu;
    - .3 pevnými zariadeniami na hasenie ohňa v kanáli;
    - .4 diaľkovo ovládanými zariadeniami na vypnutie ventilátorov pre odvod a prívod vzduchu, ovládaním požiarnych príklopov uvedených v odseku 2 a ovládaním pevného hasiaceho systému, ktoré musia byť umiestnené neďaleko vchodu do kuchyne. Ak je nainštalovaný systém s niekoľkými odbočkami vedenia, musia byť k dispozícii zariadenia na uzavretie všetkých odbočiek vedenia odsávajúce cez rovnaký hlavný kanál, kým nebude do pevného hasiaceho systému dodaná hasiaca látka, a
    - .5 vhodne umiestnené otvory na kontrolu a čistenie.
- .2 *Lode prepravujúce maximálne 36 cestujúcich*
- NOVÉ LODE TRIED B, C A D:
- .1 Vetracie kanály musia byť z nehorľavého materiálu. Krátke kanály, ktorých dĺžka všeobecne nepresahuje dva metre a prierez  $0,02 \text{ m}^2$ , nemusia byť nehorľavé, ak spĺňajú tieto podmienky:
    - .1 tieto kanály musia byť z materiálu, pri ktorom je podľa vyjadrenia správy vlajkového štátu malé nebezpečenstvo požiaru;
    - .2 môžu sa používať len na konci vetracieho zariadenia;
    - .3 kanály merané po dĺžke nesmú ležať bližšie než 600 mm od otvoru v deliacej ploche tried A a B vrátane súvislých stropov triedy B.

LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

Namiesto pododseku 1 platí tento odsek 1a:

- 1a. kanály musia byť z materiálu s nízkymi charakteristikami šírenia plameňa.
- .2a Ak ventilačné kanály so svetlým prierezom väčším než  $0,02 \text{ m}^2$  prechádzajú priedelmi alebo palubami triedy „A“, musia byť otvory obložené oceľovými manžetami, pokiaľ kanály prechádzajúce priedelmi alebo palubami nie sú z ocele v blízkosti tohto priechodu a kanály a manžety musia v tejto časti spĺňať toto:
  - .1 Manžety musia mať hrúbku najmenej 3 mm a dĺžku aspoň 900 mm. Ak prechádzajú priedelmi, táto dĺžka sa delí na každej strane priedelu na 450 mm. Tieto kanály alebo ich manžety, ktorými sú obložené, musia mať požiarnu izoláciu. Izolácia musí mať najmenej rovnakú odolnosť proti požiaru ako priedel alebo paluba, ktorou prechádza kanál.
  - .2 Kanály so svetlým prierezom nad  $0,075 \text{ m}^2$  musia byť okrem požiadaviek pododseku 9.2.2.1 vybavené požiarnymi príklopmi. Požiarny príklop sa musí ovládať automaticky, ale musí sa dať zavrieť z oboch strán priedelu alebo paluby tiež ručne. Príklop musí mať signalizačné zariadenie ukazujúce, či je príklop otvorený alebo zatvorený. Požiarny príklop sa však nevyžadujú, ak kanály prechádzajú priestormi obklopenými deliacimi plochami triedy A bez toho, aby tieto priestory obsluhovali za predpokladu, že tieto kanály majú rovnakú odolnosť proti požiaru ako deliace plochy, cez ktoré prebiehajú. Požiarny príklop musí byť ľahko prístupný. Na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr, na ktorých sú príklopy umiestnené za stropom alebo obložením, musí byť strop alebo obloženie vybavené inšpekčnými dverami, na ktorých je tabuľka oznamujúca identifikačné číslo požiarného príklopu. Identifikačné číslo požiarného príklopu musí byť na každom požadovanom diaľkovom ovládači.
  - .2b Na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr, kde je kanál obalený tenkým plechom a jeho voľný prierez je rovný alebo menší než  $0,02 \text{ m}^2$  a tento kanál prechádza cez priedely alebo paluby triedy A, musia byť otvory obložené oceľovou manžetou s hrúbkou aspoň 3 mm a dĺžkou aspoň 200 mm, rozdelenou podľa možnosti po 100 mm na každej strane priedelu alebo v prípade paluby položenou celkom na spodnej strane palúb, cez ktoré kanál prechádza.
- .3 Kanály na vetranie priestorov strojového zariadenia, kuchýň, priestoru palúb pre vozidlá, nákladných priestorov ro-ro alebo iných priestorov osobitnej kategórie nesmú prechádzať obytnými a hospodárskymi priestormi alebo riadiacimi stanovišťami, pokiaľ nespĺňajú podmienky stanovené v pododsekoch 9.2.3.1.1 až 9.2.3.1.4 alebo 9.2.3.2.1 a 9.2.3.2.2:
  - .1.1 kanály sú zhotovené z ocele s hrúbkou najmenej 3 mm, resp. 5 mm pri kanáloch so šírkou alebo priemerom do 300 mm vrátane a 760 mm a viac a v prípade kanálov, ktorých šírka alebo priemer sú medzi 300 a 760 mm, sú kanály zhotovené z ocele s hrúbkou stanovenou interpoláciou;
  - .1.2 sú vhodne zaistené a vystužené;
  - .1.3 kanály sú vybavené automatickými požiarnymi príklopmi blízko ohraničení, ktorými prechádzajú, a
  - .1.4 kanály sú izolované na úroveň „A-60“ od priestorov strojového zariadenia, kuchyne, priestorov palúb pre vozidlá, nákladných priestorov ro-ro alebo iných priestorov osobitnej kategórie až po miesto aspoň päť metrov za každým požiarnym príklopom,  
  
alebo
  - .2.1 kanály sú zhotovené z ocele v súlade s odsekmi 9.2.3.1.1 a 9.2.3.1.2 a
  - .2.2 kanály sú izolované na úroveň „A-60“ v obytných a hospodárskych priestoroch alebo riadiaci stanovišť;  
  
okrem toho musia priechody cez deliace plochy hlavných požiarnych úsekov tiež spĺňať požiadavky pododseku 9.2.8.

Na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr musia byť vo všeobecnosti vetracie systémy pre priestory strojového vybavenia kategórie A, priestory pre vozidlá, nákladné priestory ro-ro, kuchyne, priestory osobitnej kategórie a nákladné priestory navzájom oddelené a musia byť oddelené od vetracích systémov obsluhujúcich ostatné priestory. Vetracie systémy kuchýň na osobných lodiach prepravujúcich maximálne 36 cestujúcich nemusia byť úplne oddelené, ale môžu byť obsluhované samostatnými kanálmi s vetracou jednotkou obsluhujúcou ostatné priestory. V každom prípade musí byť požiarny výklopník umiestnený vo vetracom kanáli kuchyne blízko vetracieho zariadenia.

- 4 Kanály na vetranie obytných, hospodárskych priestorov, alebo kontrolných staníc nesmú prechádzať priestormi strojového zariadenia, kuchyne, priestormi palúb pre vozidlá, nákladnými priestormi ro-ro alebo priestormi osobitnej kategórie, pokiaľ nespĺňajú podmienky stanovené v pododsekoch 9.2.4.1.1 až 9.2.4.1.3 alebo 9.2.4.2.1 a 9.2.4.2.2:
  - 1.1 ak kanály prechádzajú priestormi strojového zariadenia, kuchyne, priestormi palúb pre vozidlá, nákladnými priestormi ro-ro alebo priestormi osobitnej kategórie, sú zhotovené z ocele v súlade s pododsekmi 9.2.3.1.1 a 9.2.3.1.2;
  - 1.2 automatické požiarné príklopy sú namontované blízko ohraničení, ktorými kanály prechádzajú a
  - 1.3 odolnosť ohraničenia priestorov strojového zariadenia, kuchyne, priestoru paluby pre vozidlá, nákladného priestoru ro-ro alebo priestorov osobitnej kategórie je na priechode zachovaná,  
alebo
    - 2.1 ak kanály prechádzajú priestormi strojového zariadenia, kuchyne, priestormi palúb pre vozidlá, nákladnými priestormi ro-ro alebo priestormi osobitnej kategórie, sú zhotovené z ocele v súlade s pododsekmi 9.2.3.1.1 a 9.2.3.1.2 a
    - 2.2 kanály sú izolované na úroveň „A-60“ v priestoroch strojového zariadenia, kuchyne, priestoroch palúb pre vozidlá, nákladných priestoroch ro-ro alebo priestoroch osobitnej kategórie;  
okrem toho musia priechody cez deliace plochy hlavných požiarnych úsekov tiež spĺňať požiadavky pododseku 9.2.8.
- 5 Vetracie kanály so svetlým prierezom nad 0,02 m<sup>2</sup> prechádzajúce priedelmi triedy „B“, musia mať manžety z ocele dlžky 900 mm rozdelené podľa možnosti na každej strane priedelov na 450 mm, pokiaľ kanál nie je v tejto dĺžke z ocele.
- 6 Pri riadiacich stanovištiach mimo priestoru strojového zariadenia musia byť prijaté všetky možné opatrenia, aby sa zaistilo ich vetranie, viditeľnosť a ovzdušie bez dymu tak, aby v prípade požiaru bolo strojové zariadenie a vybavenie v nich pod kontrolou a naďalej účinne pracovalo. Musia byť k dispozícii alternatívne a od seba oddelené prostriedky prívodu vzduchu; vstupné otvory dvoch zdrojov musia byť usporiadané tak, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo, že dym prenikne cez obidva vstupné otvory naraz. Požiadavky sa nemusia uplatňovať na riadiace stanovište umiestené na voľnej palube a otvorené na túto palubu alebo tam, kde je miestne uzatváracie zariadenie rovnako účinné.
- 7 Ak prechádzajú kanály na odsávanie z kuchynských sporákov obytnými priestormi alebo priestormi obsahujúcimi horľavé materiály, musia byť zhotovené z deliacich plôch triedy A. Každý odsávací kanál musí byť vybavený:
  - 1 lapačom tukov, ktorý sa dá ľahko vybrať s cieľom čistenia;
  - 2 požiarny príklop umiestený na spodnom konci kanálu;
  - 3 zariadeniami na vypnutie ventilátorov na odvod vzduchu, ktoré sa dajú ovládať z kuchyne, a
  - 4 pevnými zariadeniami na odsávanie ohňa z kanála.
- 8 Ak je nutné, aby vetrací kanál prechádzal deliacou plochou hlavného vertikálneho požiarného úseku, musí byť vedľa deliacej plochy nainštalované automaticky uzatváraný požiarny príklop zabezpečený proti výpadku. Príklop sa musí dať z oboch strán deliacej plochy zavrieť aj ručne. Ovládacie stanovište musí byť ľahko prístupné a označené reflexnou červenou farbou. Kanál medzi deliacou plochou a príklopom musí byť z ocele alebo iného rovnocenného materiálu a v prípade potreby izolovaný, aby vyhovoval požiadavkám predpisu II2/A/12.1. Príklop musí byť aspoň na jednej strane deliacej plochy opatrený viditeľným signalizačným zariadením ukazujúcim, či je príklop v otvorenej polohe.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .9 Hlavné vstupné a výstupné otvory všetkých vetracích systémov sa musia dať zavrieť z oboch strán vetracieho priestoru.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .10 Vetracie s motorovým pohonom v obytných a hospodárskych priestoroch, nákladných priestoroch, riadiacich stanovištiach a priestoroch strojového zariadenia sa musí dať zastaviť z ľahko prístupného miesta mimo obsluhovaného priestoru. Toto miesto sa v priestoroch, ktoré obsluhuje, nesmie dať v prípade požiaru ľahko odrezať. Prostriedky na zastavenie vetracieho poháňaného motorom, ktoré obsluhuje priestory strojového zariadenia, musí byť úplne oddelené od zariadenia na zastavenie vetracieho obsluhujúceho iné priestory.

.3 NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

V súlade s IMO kódom pre postup požiarneho testu sa testujú tieto zariadenia:

- .1 požiarne príklopy vrátane príslušných prostriedkov obsluhy a
- .2 priechody vetracích kanálov cez deliace plochy triedy A. Ak sú oceľové manžety priamo pripojené k vetracím kanálom pomocou nitov, skrutiek alebo zvarovania, test sa nevyžaduje.

#### 10. Hranaté a kruhové lodné okná (R 33)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Všetky hranaté a kruhové lodné okná v priestoroch obytných a hospodárskych priestoroch a riadiacich stanovištiach okrem priestorov, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia predpisu 7.5, musia byť konštruované tak, aby boli dodržané požiadavky na odolnosť typu priedelov, do ktorých sú zabudované.

Na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr sa toto stanoví v súlade s kódexom pre postup požiarneho testu.

- .2 Bez ohľadu na požiadavky tabuliek v predpisoch 4 a 5 musia byť všetky hranaté a kruhové lodné okná v priestoroch oddelujúcich obytné a hospodárske priestory a riadiace stanovišťa od vonkajšieho prostredia konštruované s oceľovými rámami alebo rámami z iného vhodného materiálu. Sklo musí pridržiavať zasklievaciu kovovú lištu alebo kovový uholník.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D PREPRAVUJÚCE VIAC NEŽ 36 CESTUJÚCICH:

- .3 Okná obrátené smerom na záchranné zariadenia, naložovacie a zhromažďovacie priestory, vonkajšie schody a voľné paluby používané ako únikové cesty a okná umiestnené pod priestormi naložovania do záchranných pltví a klzných dráh musia mať odolnosť proti požiaru predpísanú v tabuľkách predpisu 4. Ak majú okná zabudované samočinné sprchové hlavice, je možné ako ekvivalent akceptovať okná typu „A-0“.

Na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 neskôr musia samočinné sprchové hlavice mať buď:

- .1 hlavice umiestnené nad oknami a namontované ako doplnok konvenčných stropných sprchových zariadení alebo
- .2 konvenčné stropné sprchové zariadenia usporiadané tak, aby okno bolo chránené pri priemernej hodnote striekania aspoň 5 litrov/m<sup>2</sup> a doplnková plocha okna bola započítaná do výpočtu chránenej plochy.

Okná umiestnené na boku lode pod miestami nástupu do záchranných člnov musia mať protipožiaru odolnosť, ktorá sa rovná aspoň triede „A-0“.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D PREPRAVUJÚCE MAXIMÁLNE 36 CESTUJÚCICH A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .4 Bez ohľadu na požiadavky tabuliek v predpise II-2/B/5 sa musí osobitná pozornosť venovať protipožiarnej odolnosti okien obrátených na otvorené alebo uzavreté priestory nalodovania do záchranných člnov a plí a protipožiarnej odolnosti okien umiestených pod týmito priestormi v takej polohe, že ich porucha počas požiaru brániла spusteniu záchranných člnov alebo plí na vodu alebo nalodeniu do nich.

#### 11. Obmedzené používanie horľavého materiálu (R 34)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .1 Okrem nákladných priestorov, poštových oddelení, úschovní batožín alebo chladiacich oddelení hospodárskych priestorov musia byť všetky obloženia, vnútorné konštrukcie, podlahy, klapky zabráňujúce prúdeniu vzduchu, stropy a izolácie z nehorľavých materiálov. Čiastkové priedely alebo paluby používané k účelovému priestorovému usporiadaniu pre umelecké vystúpenia musia byť tiež z nehorľavého materiálu.

- .2 Izolácia proti vlhkosti a lepidlá používané v súvislosti s izoláciou, ako aj izolácia potrubných armatúr pre chladiace systémy nemusia byť nehorľavá, musí sa však používať v čo najmenšom množstve a ich nekryté plochy musia mať hodnoty odolnosti proti rozšíreniu ohňa v súlade s postupom testu podľa rezolúcie IMO A.653 (16).

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

Namiesto odseku 2 platí tento odsek 2a:

- .2a Izolácia proti vlhkosti a lepidlá používané v súvislosti s izoláciou, ako aj izolácia potrubných armatúr pre chladiace systémy nemusia byť nehorľavá, musí sa však používať v čo najmenšom množstve a ich nekryté plochy musia mať nízke charakteristiky šírenia plameňa.
- .3 Nasledujúce plochy musia mať nízke charakteristiky šírenia plameňa:
- .1 nekryté plochy na chodbách a schodových šachtách a nekryté plochy priedelov, obložení stien a stropov vo všetkých obytných a hospodárskych priestoroch a riadiacich stanovištiach;
- .2 skryté alebo neprístupné priestory v obytných a hospodárskych priestoroch a riadiacich stanovištiach.
- .4 Celkový objem horľavých obkladov, krycích líst, dekorácií a dýh v každom obytnom a hospodárskom priestore nesmie presiahnuť objem rovnajúci sa celkovej ploche stien a stropu obložených dyhami hrúbky 2,5 mm. Nábytok pripevnený na lišty, priedely alebo paluby sa nemusí zahrnúť do výpočtu celkového objemu horľavých materiálov.

Na lodiach vybavených automatickým postrekovacím systémom samočinných hasiacich zariadení vyhovujúcim ustanoveniam predpisu II-2/A/8 môže uvedený objem zahŕňať určitý horľavý materiál používaný na postavenie deliacich plôch triedy C.

- .5 Dyhy používané na plochy a obloženie zahrnuté do požiadaviek odseku.3 musia mať tepelnú hodnotu nepresahujúcu 45 MJ/m<sup>2</sup> plochy v použitej hrúbke.
- .6 Nábytok v schodových šachtách je len na sedenie. Musí byť napevno zabudovaný, počet miest na sedenie na každej palube a schodovej šachte je obmedzený na šesť, je s malým nebezpečenstvom požiaru a nesmie brániť cestujúcim pri použití únikovej cesty. Správa vlajkového štátu môže povoliť ďalšie miesta na sedenie v hlavnej recepcnej hale v schodovej šachte, pokiaľ sú napevno zabudované, nehorľavé a neobmedzujú únikové cesty pre cestujúcich. Nábytok nie je povolený na chodbách určených pre cestujúcich a posádku, ktoré tvoria únikové cesty v priestoroch kabín. Okrem uvedeného je možné povoliť odkladacie priestory z nehorľavého materiálu na uloženie bezpečnostného zariadenia vyžadovaného predpismi. Dávkovače pitnej vody a prístroje na prípravu ľadových kociek môžu byť povolené v chodbách za predpokladu, že sú pevne zabudované a nezmenšujú šírku únikových ciest. Toto platí aj na dekoratívne kvetiny alebo rastliny, sochy alebo iné umelecké predmety ako sú obrazy a nástenné závesy v chodbách a schodových šachtách.
- .7 Farby, laky a iné prostriedky na konečnú povrchovú úpravu používané na nekryté plochy interiéru nesmie produkovať veľké množstvo dymu a toxických látok.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

Namiesto odseku 7 platí tento odsek 7a:

- .7a Farby, laky a iné prostriedky na konečnú povrchovú úpravu používané na nekryté plochy interiéru nesmie produkovať veľké množstvo dymu a toxických látok, toto sa stanoví v súlade s IMO kódom pre postup požiarneho testu.
- .8 Ak sa používa základná palubná krytina v obytných a hospodárskych priestoroch a na radiaciach stanovištiach, musí byť zo schváleného materiálu, ktorý sa ľahko nevznieti a zodpovedá postupu požiarneho testu v súlade s rezolúciou IMO A.687 (17) alebo ktorý pri zvýšených teplotách nepredstavuje nebezpečenstvo otravy alebo výbuchu.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

Namiesto odseku 8 platí tento odsek 8a:

- .8a Ak sa používa základná palubná krytina v obytných a hospodárskych priestoroch a na radiaciach stanovištiach, musí byť zo schváleného materiálu, ktorý sa ľahko nevznieti alebo ktorý pri zvýšených teplotách nepredstavuje nebezpečenstvo otravy alebo výbuchu, toto sa stanoví v súlade s kódexom pre postup požiarneho testu IMO.

## 12 Konštrukčné údaje (R 35)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

V obytných a hospodárskych priestoroch, radiaciach stanovištiach, na chodbách a schodoch:

- .1 vzduchové dutiny za stropom, obložením, alebo obkladmi musia byť vhodne rozdelené pevne priliehajúcim protipožiarным tesnením najviac po 14 metroch;
- .2 také uzavreté vzduchové dutiny, vrátane vzduchových dutín za obloženiami schodišť, šachtami atď., musia byť vo vertikálnom smere uzavreté na úrovni každej paluby.

## 13 Pevné systémy hlásenia požiaru a požiarneho poplachu a automatický systém samočinných hasiacich zariadení, hlásenia požiarov a požiarneho poplachu (R 14) (R 36)

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .1 Na lodiach prepravujúcich maximálne 36 cestujúcich a na lodiach s dĺžkou menšou než 24 metrov musí byť v každom jednotlivom požiarom úseku buď horizontálnom, alebo vertikálnom, vo všetkých spoločenských a hospodárskych priestoroch a na radiaciach stanovištiach okrem priestorov, ktoré nepredstavujú podstatné nebezpečenstvo požiaru, ako sú prázdne priestory, hygienické priestory atď., inštalované buď:

- .1 pevné systémy hlásenia požiaru a požiarneho poplachu schváleného typu vyhovujúce požiadavkám predpisu II-2/A/9 a inštalované a usporiadané tak, aby zistili vznik požiaru v týchto priestoroch, avšak na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr musia byť inštalované a usporiadané tak, aby zistili aj dym na chodbách, schodištiach a únikových cestách v obytných priestoroch, alebo
- .2 systém samočinného hasiaceho zariadenia, hlásenia požiaru a požiarneho poplachu schváleného typu vyhovujúci požiadavkám predpisu II-2/A/8 alebo smerniciam IMO pre schválené rovnocenné samočinné hasiace zariadenie uvedené v rezolúcii IMO A.800 (19) inštalované a usporiadané tak, aby také priestory chránili, a okrem toho pevné systémy hlásenia požiaru a požiarneho poplachu schváleného typu, vyhovujúce požiadavkám predpisu II-2/A/9 inštalované a usporiadané tak, aby zistili dym na chodbách, schodištiach a únikových cestách v obytných priestoroch.

- .2 Lode prepravujúce viac než 36 cestujúcich, okrem lodí s dĺžkou menšou než 24 metrov, musia byť vybavené:

Vo všetkých hospodárskych priestoroch, na radiaciach stanovištiach a v obytných priestoroch, vrátane chodieb a schodišť systémom samočinného hasiaceho zariadenia, hlásenia požiaru a požiarneho poplachu schváleného typu vyhovujúceho požiadavkám predpisu II-2/A/8 alebo smerniciam IMO pre schválené rovnocenné samočinné hasiace zariadenie uvedené v rezolúcii IMO A.800 (19).

Riadiace stanovištia, v ktorých môže voda spôsobiť škodu na dôležitom zariadení, môžu byť alternatívne vybavené schválenou pevnou hasiacou sústavou iného typu.

Pevné systémy hlásenia požiaru a požiarneho poplachu schváleného typu vyhovujúce požiadavkám predpisu II-2/A/9 musia byť inštalované a usporiadané tak, aby zistili dym v hospodárskych priestoroch, riadiacich stanovištiach a obytných priestoroch vrátane chodieb a schodísk. Hlásiče požiaru reagujúce na dym nemusia byť inštalované v súkromných kúpeľniach a kuchyniach.

Priestory s malým alebo žiadnym nebezpečenstvom ohňa, ako sú prázdne priestory, verejné záchody, priestory s CO<sub>2</sub> a podobné priestory, nemusia byť vybavené samočinným hasiacim zariadením alebo pevným systémom hlásenia požiaru a požiarneho poplachu.

- .3 V priestoroch strojového zariadenia bez trvalej obsluhy musí byť inštalované pevný systém hlásenia požiaru a požiarneho poplachu schváleného typu v súlade s príslušnými ustanoveniami predpisu II-2/A/9.

Tento systém hlásenia požiaru musí byť skonštruovaný a hlásiče požiaru musia byť umiestené tak, aby rýchlo zistili vypuknutie požiaru v akejkoľvek časti týchto priestorov a za bežných podmienok prevádzky strojového zariadenia a kolísania pri vetraní podmienenom možným rozsahom okolitých teplôt. Hlásenia požiaru používajúce len tepelné snímače nie sú povolené, s výnimkou priestorov s obmedzenou výškou, a priestoru, kde je ich použitie osobitne účelné. Systémy hlásenia požiaru musia spustiť akustické a vizuálne poplachové signály, ktoré sa odlišujú od signálu každého iného systému neohlasujúceho požiar, na dostatočnom počte miest s cieľom zistiť, aby signály mohli počuť a vidieť osoby na veliteľskom mostíku a zodpovední technickí dôstojníci.

Ak nie je veliteľský mostík obsadený, signál musí znieť na mieste, kde sa nachádza službukonajúci člen posádky.

Systém musí byť po inštalácii testovaný za rôznych podmienok práce motorov a vetrania.

#### .14 Ochrana priestorov osobitnej kategórie (R 37)

- .1 Ustanovenia pre priestory osobitnej kategórie, ktoré sa nachádzajú nad alebo pod priedelovou palubou

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B PREPRAVUJÚCE VIAC NEŽ 36 CESTUJÚCICH:

##### .1 Všeobecne

- 1 Ustanovenia tohto predpisu vychádzajú zo základnej zásady, že normálne delenie na hlavné vertikálne požiarne úseky nemusí byť v priestoroch osobitnej kategórie možné, takže rovnocenná ochrana sa musí v týchto priestoroch dosiahnuť na základe koncepcie horizontálnych požiarnych úsekov a ustanovení o účinnom pevnom hasiacom systéme. Podľa tejto koncepcie môže horizontálny požiarový úsek na účely tohto predpisu zahŕňať priestory osobitnej kategórie na viac než jednej palube za predpokladu, že celková svetlá výška pre vozidlá nepresahuje 10 metrov.
- 2 Požiadavky predpisov II-2/A/12, II-2/B/7 a II-2/B/9 na zachovanie odolnosti vertikálnych požiarnych úsekov sa musí rovnakou mierou uplatňovať na paluby a priedely tvoriace ohraničenie, ktoré oddeľuje jeden horizontálny požiarový úsek od druhého a od zvyšku lode.

##### .2 Stavebná ochrana

- 1 Na nových lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich musia byť priedely a paluby, ktoré ohraničujú priestory osobitnej kategórie, izolované na úroveň triedy „A-60“. Ak sa však nachádza priestor voľnej paluby [definovaný v predpise II-2/B/4.2.2(5)], hygienický alebo podobný priestor [definovaný v predpise II-2/B/4.2.2(9)] alebo nádrž, prázdny priestor alebo priestor pomocného strojového zariadenia s malým alebo žiadnym nebezpečenstvom požiaru [definované v predpise II-2/B/4.2.2(10)] na jednej strane deliacej plochy, môže byť norma znížená na „A-0“.

Ak sú palivové nádrže pod priestorom osobitnej kategórie, protipožiarne odolnosť paluby medzi takými priestormi sa môže znížiť na normu „A-0“.

- 2 Na nových lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich a existujúcich lodiach triedy B prepravujúcich viac než 36 cestujúcich musia byť priedely, ktoré ohraničujú priestory osobitnej kategórie, izolované tak, ako je to predpísané v priestoroch kategórie (11) v tabuľke 5.1 predpisu II-2/B/5, a horizontálne ohraničenia musia byť izolované tak, ako je to predpísané pre priestory kategórie (11) v tabuľke 5.2 predpisu II-2/B/5.
- 3 Na veliteľskom mostíku musia byť hlásiče, ktoré signalizujú, keď sú akékoľvek požiarne dvere vedúce do alebo z priestorov osobitnej kategórie zavreté.

Dvere do priestorov osobitnej kategórie musia byť konštruované tak, aby počas plavby nemohli byť trvalo otvorené a aby boli zavreté.

### .3 Pevné hasiace systémy

Každý priestor osobitnej kategórie musí byť vybavený schváleným pevným tlakovým vodným postrekovacím systémom ovládaným ručne, ktorý musí chrániť všetky časti každej paluby a plošiny pre vozidlá v týchto priestoroch.

Na nových lodiach TRIED B, C A D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr taký vodný postrekovací systém musí mať:

- .1 tlakomer na ventile potrubia;
- .2 zreteľné označenie na každom ventile potrubia, ktoré informuje o obsluhovaných priestoroch;
- .3 pokyny na údržbu a prevádzku, umiestnené v priestore ventilov a
- .4 dostatočný počet odvodňovacích ventilov.

Správa vlajkového štátu však môže povoliť používanie akéhokoľvek iného pevného hasiaceho systému, ktorý pri teste v celom rozsahu za podmienok simulujúcich požiar tečúceho benzínu v priestore osobitnej kategórie preukáže, že v kontrole požiaru, ktorý sa v tomto priestore môže pravdepodobne vyskytnúť, nie je menej účinný. Takýto pevný postrekovací tlakový vodný systém alebo rovnocenný hasiaci systém musí spĺňať ustanovenia rezolúcie IMO A.123(V) a zohľadňovať IMO MSC/Circ.1272 'Usmernenia pre schvaľovanie alternatívnych vodných hasiacich systémov používaných v priestoroch osobitnej kategórie'.

### .4 Hliadky a zisťovania požiaru

- .1 V priestoroch strojového zariadenia sa musí udržiavať účinný systém hliadok. Priestor, v ktorom po celú dobu plavby nie sú hliadky vo forme trvalej strážnej služby, musí byť vybavený pevným systémom hlásenia požiaru a požiarneho poplachu schváleného typu vyhovujúceho požiadavkám predpisu II-2/A/9. Pevný systém hlásenia požiaru musí byť schopný rýchlo zistiť vypuknutie požiaru. Typ a vzdialenosť medzi jednotlivými hlásičmi požiaru a ich umiestnenie sa musí stanoviť s prihliadnutím na vplyvy vetrania a iné zodpovedajúce faktory.

Na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr sa po inštalovaní takeého systému tento musí testovať za bežných podmienok vetrania a celkový čas reakcie musí vyhovovať požiadavkám správy vlajkového štátu.

- .2 V priestoroch osobitnej kategórie musia byť na potrebných miestach ručne ovládané hlásiče požiaru a jeden musí byť umiestnený vedľa každého východu z tohto priestoru.

Na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr musia byť ručne ovládané hlásiče požiaru rozmiestnené tak, aby žiadna časť priestoru nebola vzdialená viac než 20 metrov od ručne ovládaného hlásiča požiaru.

### .5 Prenosné hasiace prístroje

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .5a V každom priestore osobitnej kategórie musia byť:

- .1 najmenej tri rozprašovače vodnej hmly;
- .2 jeden prenosný penový hasiaci prístroj spĺňajúci ustanovenia predpisu II-2/A/6.2 za predpokladu, že najmenej dva z nich sú na lodi k dispozícii na použitie v týchto priestoroch, a
- .3 najmenej jeden prenosný hasiaci prístroj pri každom vchode do takých priestorov.

## LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

.5b Prenosné hasiace prístroje musia byť na každej palube v priestore alebo oddelení, v ktorom sú prepravované vozidlá, rozmiestnené maximálne 20 metrov od seba na oboch stranách priestoru. Aspoň jeden prenosný hasiaci prístroj musí byť umiestnený pri každom prístupe k takému priestoru.

Okrem toho musia byť v priestoroch osobitnej kategórie:

.1 najmenej tri rozprašovače vodnej hmly a

.2 jeden prenosný penový hasiaci prístroj spĺňajúci ustanovenia kódu pre požiarne bezpečnostné systémy za predpokladu, že najmenej dva z nich sú na lodi k dispozícii na použitie v priestoroch ro-ro.

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

## .6 Vetrací systém

.1 Priestory osobitnej kategórie musia byť vybavené účinným vetracím systémom na motorový pohon, ktorý umožňuje výmenu vzduchu najmenej 10-krát za hodinu. Systém pre tieto priestory musí byť úplne oddelený od ostatných vetracích systémov a musí byť v činnosti po celý čas, keď sa v ňom nachádzajú vozidlá. Počet výmen vzduchu sa musí počas nakladania a vykladania vozidiel zvýšiť najmenej na 20.

Ventilačné kanály pre priestory osobitnej kategórie, ktoré sa dajú úplne uzavrieť, musia byť od každého takého priestoru oddelené. Systém musí byť ovládateľný z miesta mimo takých priestorov.

.2 Vetranie musí zamedziť vytvoreniu vzduchových vrstiev a vzduchových bublín.

.3 Musia byť k dispozícii prostriedky, ktoré na veliteľskom mostíku signalizujú každú stratu alebo zníženie požadovanej kapacity vetrania.

.4 Musia sa urobiť opatrenia, aby sa vetrací systém dal v prípade požiaru rýchlo zastaviť a uzavrieť s prihliadnutím na poveternostné podmienky a podmienky plavby.

.5 Ventilačné kanály vrátane príklopov musia byť zhotovené z ocele a spĺňať požiadavky správy vlajkového štátu.

Na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr ventilačné kanály, ktoré prechádzajú cez horizontálne úseky alebo priestory strojového vybavenia, musia byť triedy „A-60“, musia byť z ocele a konštruované v súlade s predpismi II-2/B/9.2.3.1.1 a II-2/B/9.2.3.1.2.

*.2 Doplňujúce ustanovenia len pre priestory osobitnej kategórie nad predelovou palubou*

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

## .1.1 Palubné odtoky

Pretože veľké množstvo vody nahromadenej na palube alebo palubách ako dôsledok činnosti pevného rozprašovacieho systému na tlakovú vodu môže spôsobiť značnú stratu stability, musia byť inštalované palubné odtoky tak, aby sa zaistilo, že voda bude rýchlo odvedená priamo cez palubu.

## NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO:

## .1.2 Odtoky

.1.2.1 Vypúšťacie ventily pre palubné odtoky vybavené účinnými uzatváracími prostriedkami, ktoré sa dajú ovládať z miesta nad predelovou palubou v súlade s požiadavkami Medzinárodného dohovoru o nákladovej značke v platnom znení, musia byť počas plavby lodí na mori otvorené.

.1.2.2 Každá činnosť ventilov uvedených v pododseku 1.2.1 musí byť zaznamenaná v palubnom denníku.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

.2 Preventívne opatrenia proti vznieteniu horľavých pár

.1 Na každej palube alebo plošine, ak je zabudovaná, na ktorej sa prepravujú vozidlá a na ktorej sa môžu nahromadiť výbušné pary, okrem plošín s dostatočne veľkými otvormi umožňujúcimi odvádzanie benzínových pár smerom dolu, zariadenie, ktoré môže byť zdrojom vznietenia horľavých pár, a to najmä elektrické zariadenia a elektrická inštalácia, musí byť inštalované najmenej 450 mm nad palubou alebo plošinou. Elektrické vybavenie inštalované viac než 450 mm nad palubou alebo plošinou musí byť uzavreté a chránené, aby sa zamedzilo úniku iskier. Ak je však inštalácia elektrického zariadenia a elektrickej inštalácie vo výške menšej než 450 mm nad palubou alebo plošinou, nutná pre bezpečnú činnosť lode, môže byť toto elektrické zariadenie a elektrická inštalácia nainštalované za predpokladu, že je certifikované ako bezpečný typ schválený na používanie vo výbušnej zmesi vzduchu s benzínom.

.2 Elektrické zariadenie a elektrická inštalácia vo vetracom kanále musia byť typu schváleného na používanie vo výbušnej zmesi vzduchu s benzínom a výstupné otvory z každého vetracieho kanála musia byť nastavené do bezpečnej polohy s ohľadom na iné možné zdroje vznietenia.

.3 *Doplňujúce ustanovenia len pre priestory osobitnej kategórie, ktoré sa nachádzajú pod predelovou palubou*

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

.1 Čerpanie vody z dnového priestoru lode a jeho odvodňovanie

Keďže veľké množstvo vody nahromadené na palube alebo kryte nádrže ako dôsledok činnosti pevného rozprašovacieho systému na tlakovú vodu môže spôsobiť značnú stratu stability, môže správa vlajkového štátu vyžadovať, aby popri požiadavkách predpisu II-1/C/3 boli k dispozícii čerpace a odvodňovacie zariadenia.

Na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr v takom prípade odvodňovací systém musí mať rozmery také, aby odstránil najmenej 125 % spoločnej kapacity čerpadiel rozprašovacieho systému a požadovaného počtu trysiek požiarnych hadíc. Ventily odvodňovacieho systému sa musia byť ovládateľné z miesta mimo chráneného priestoru, ktoré je blízko ovládačov hasiaceho systému. Odvodňovacie zberné jamy musia mať dostatočnú zbernú kapacitu a musia byť usporiadané na vonkajšej obšívke lode vo vzdialenosti od seba najviac 40 metrov v každom vodotesnom oddelení.

.2 Preventívne opatrenia proti vznieteniu horľavých pár

.1 Ak je nainštalované elektrické zariadenie a elektrická inštalácia, musia byť typom vhodným na používanie vo výbušnej zmesi vzduchu s benzínom. Iné zariadenia, ktoré môžu byť zdrojom vznietenia horľavých pár, nie sú povolené.

.2 Elektrické zariadenie a elektrická inštalácia vo vetracom kanále musia byť typu schváleného na používanie vo výbušnej zmesi vzduchu s benzínom a výstupné otvory z každého vetracieho kanála musia byť nastavené do bezpečnej polohy vzhľadom na iné možné zdroje vznietenia.

.4 *Stále otvory*

NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKŔ:

Stále otvory v bočnej obšívke lode, koncové priedely alebo paluby priestorov osobitnej kategórie nad nimi musia byť situované tak, aby požiar v priestoroch osobitnej kategórie neohrozil skladovacie plochy a stanovišťa naložovania na záchranne člny a obytné priestory, hospodárske priestory a riadiace stanovišťa v nadpalubí a kabíny nad priestormi osobitnej kategórie.

15. **Požiarne hliadky, systémy hlásenia požiaru a požiarneho poplachu a systémy miestneho rozhlasu (R 40)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

.1 Musia byť inštalované ručne ovládané hlásiče požiaru, ktoré spĺňajú požiadavky predpisu II-2/A/9.

.2 Všetky lode musia byť po celý čas plavby na mori alebo v prístave (okrem prípadov, keď sú mimo prevádzky) obsadené alebo vybavené tak, aby bolo zaistené, že každý prvý požiarny poplach prijme okamžite zodpovedný člen posádky.

- 3 Na zvolanie posádky musí byť osobitné signálne zariadenia ovládané z veliteľského mostíka alebo zo stanovišťa protipožiarnej kontroly. Toto signálne zariadenie môže byť súčasťou celkového poplachového systému lode, ale musí vydávať signál nezávisle na signalizačnom zariadení pre priestory cestujúcich.
- 4 Systém miestneho rozhlasu alebo iné účinné prostriedky komunikácie musia byť vo všetkých obytných a hospodárskych priestoroch, na riadiacich stanovištiach a voľných palubách.

Na nových lodiach tried B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo neskôr tento systém miestneho rozhlasu musí spĺňať požiadavky predpisu III/6.5 dohovoru SOLAS v znení zmien a doplnení.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- 5 Na lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich sa musí udržiavať účinný systém hliadok, aby sa vypuknutie požiaru okamžite zistilo. Každý člen požiarnej hliadky musí byť vyškolený tak, aby bol oboznámený s priestorovým usporiadaním lode a tiež s umiestnením a činnosťou každého zariadenia, ktorého používanie sa môže od neho vyžadovať. Každý člen požiarnej hliadky musí byť vybavený prenosnou rádiostanicou na vysielanie aj príjem.

#### NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- 6 Na lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich musia byť hlásiče poplachu pre systémy predpísané v predpise 13.2 sústredené na ústrednom riadiacom stanovišti s trvalou obsluhou. Okrem toho musia byť na rovnakom mieste sústredené ovládacie prvky pre diaľkové zatváranie požiarnych dverí a zastavenie ventilátorov. Ventilátory sa musia dať znovu spustiť do chodu posádkou natrvalo obsadeného riadiaceho stanovišťa. Ovládacie panel v ústredného riadiaceho stanovišťa musí byť schopný ukazovať otvorenú alebo zatvorenú polohu požiar-nych dverí, zapnuté alebo vypnuté hlásiče požiaru, signalizačné zariadenia a ventilátory. Ovládacie panel musí byť trvalo napájaný energiou a musí mať automatický prepínač pre náhradnú dodávku energie v prípade výpadku normálnej dodávky. Ovládacie panel musí byť napájaný z hlavného zdroja elektrickej energie a núdzového zdroja elektrickej energie definovaného predpisom II-1/D/3, pokiaľ predpisy nepripúšťajú prípadne iné usporiadanie.
- 7 Tento ovládacie panel musí byť skonštruovaný na princípe zabezpečenia proti výpadku, napr. pri otvorení obvode signalizačného zariadenia sa musí spustiť poplach.

### 16. Modernizácia existujúcich lodí triedy B prepravujúcich viac než 36 cestujúcich (R 41-1)

- 1 Existujúce lode triedy B prepravujúce viac než 36 cestujúcich musia okrem požiadaviek pre existujúce lode triedy B v tejto kapitole II-2 spĺňať tieto požiadavky:
  - 1 Všetky obytné a hospodárske priestory, schodové šachty a chodby musia byť vybavené hlásičom reagujúcim na dym a poplachovým systémom schváleného typu vyhovujúcim požiadavkám predpisu II-2/A/9. Tieto systémy nemusia byť inštalované v súkromných kúpeľniach a priestoroch s malým alebo žiadnym nebezpečenstvom požiaru ako sú prázdne a podobné priestory. Hlásič s tepelným snímačom reagujúcim na teplo namiesto na dym musí byť nainštalovaný v kuchyniach.
  - 2 Hlásiče reagujúce na dym napojené na systém hlásenia požiaru a požiarneho poplachu musí byť inštalované aj nad stropmi na schodištiach a chodbách v priestoroch, kde sú stropy horľavej konštrukcie.
  - 3.1 Zavesené požiarne dvere v schodových šachtách, priedeloch hlavných vertikálnych požiar-nych úsekoch a ohraničení kuchýň, ktoré sú bežne otvorené, musia byť samozatváracie a musí sa dať uvoľniť z ústredného riadiaceho stanovišťa a z miesta pri dverách.
  - 3.2 Ovládacie panel musí byť umiestnený na ústrednom riadiacom stanovišti s trvalou obsluhou aby ukazoval, či sú požiarne dvere v schodových šachtách, priedeloch hlavných vertikálnych požiar-nych úsekoch a ohraničení kuchýň zavreté.
  - 3.3 Kanály na odsávanie z kuchynských sporákov, v ktorých sa môže hromadiť mastnota a tuky a ktoré prechádzajú obytnými priestormi alebo priestormi obsahujúcimi horľavé materiály, musia byť zhotovené z deliacich plôch triedy A. Každý kanál na odsávanie z kuchynských sporákov musí byť vybavený:
    - 1 lapačom tukov, ktorý sa dá ľahko sňať s cieľom čistenia, pokiaľ sa na jeho odstránenie nepoužíva iný postup;

- .2 požiarnym príklpom umiestneným na spodnom konci kanálu;
  - .3 zariadeniami na vypnutie odsávacích ventilátorov ovládanými z kuchyne;
  - .4 pevnými zariadeniami na odsávanie ohňa v kanále a
  - .5 vhodne umiestnenými otvormi na kontrolu a čistenie.
- 3.4 V ohraničení schodových šacht môžu byť umiestnené len verejné záchody, výtahy, odkladacie priestory pre nehorľavé materiály, v ktorých sú uložené bezpečnostné zariadenia a otvorené informačné stanovišťa. Ostatné existujúce priestory v schodovej šachte:
- .1 musia byť prázdne, neustále zavreté a odpojené od elektrického systému, alebo
  - .2 musia byť oddelené od schodových šacht deliacimi plochami triedy A v súlade s predpisom II-2/B/5. Tieto priestory môžu mať priamy prístup do schodových šacht dverami triedy A v súlade s predpisom II-2/B/5, pokiaľ sa v nich nachádza samočinné hasiace zariadenie. Kabíny však nesmú byť otvorené priamo do schodových šacht.
- 3.5 V priestoroch iných, než sú spoločenské priestory, chodby, verejné záchody, priestory osobitnej kategórie, iné schodišťa predpísané predpisom II-2/B/6.1.5, priestory voľných palúb a priestory upravené odsekom 3.4.2, nie je povolený priamy prístup do schodových šacht.
- 3.6 Existujúce priestory strojového zariadenia kategórie (10) charakterizované v predpise II-2/B/4 a obslužné oddelenia informačných stanovišť, ktoré sú otvorené priamo do schodových šacht, môžu byť ponechané, pokiaľ sú chránené hlásičmi požiaru reagujúcimi na dym a pokiaľ obslužné oddelenia pre informačné stanovišťa obsahujú len nábytok s obmedzeným nebezpečenstvom ohňa.
- 3.7 Okrem núdzového osvetlenia predpísaného predpismi II-1/D/3 a III/5.3 musia byť označené únikové cesty vrátane schodišť a východov na všetkých miestach únikovej cesty vrátane rohov a križovatiek, a to svetelným bezpečnostným zariadením alebo fotoluminiscenčným ukazovateľom umiestneným maximálne 0,3 m nad palubou. Označenie musí cestujúcim umožniť, aby našli všetky únikové cesty a aby ľahko našli únikové východy. Ak sa používa elektrické osvetlenie musí byť napájané núdzovým zdrojom energie a usporiadané tak, aby porucha ktoréhokoľvek svetla alebo prerušenie svetelného označenia nespôsobil, že celé označenie bude neúčinné. Okrem toho všetky značky únikových ciest a označenia miesta uloženia požiarnej výzbroje musia byť z fotoluminiscenčného materiálu alebo musia byť označené svetelnými značkami. Správa vlajkového štátu musí zaistiť, aby toto svetelné označenie alebo fotoluminiscenčné zariadenie bolo hodnotené, testované a používané v súlade so smernicami uvedenými v rezolúcii IMO A.752 (18) alebo v norme ISO 15370-2001.
- 3.8 Musí byť k dispozícii všeobecný poplachový systém. Signál musí byť počuť vo všetkých obytných priestoroch, bežných pracovných priestoroch posádky a na voľných palubách a hladina jeho akustického tlaku musí spĺňať normu kódexu o poplachoch a hlásičoch, ktorý schválila organizácia IMO v rezolúcii A.686 (17) v znení zmien a doplnení.
- 3.9 Systém miestneho rozhlasu alebo iných účinných prostriedkov komunikácie musí byť k dispozícii vo všetkých obytných, spoločenských a hospodárskych priestoroch, na riadiacich stanovištiach a voľných palubách.
- 3.10 Nábytok v schodových šachtách je len na sedenie. Musí byť napevno zabudovaný, počet miest na sedenie na každej palube a schodovej šachte je obmedzený na šesť, je s malým nebezpečenstvom požiaru a nesmie brániť cestujúcim pri použití únikovej cesty. Správa vlajkového štátu môže povoliť ďalšie miesta na sedenie v hlavnej recepcnej oblasti v priestore schodovej šachty, pokiaľ sú miesta na sedenie napevno zabudované, nehorľavé a neobmedzujú únikové cesty pre cestujúcich. Nábytok nie je povolený na chodbách určených pre cestujúcich a posádku, ktoré tvoria únikové cesty v priestoroch kabín. Okrem uvedeného je možné povoliť odkladacie priestory z nehorľavého materiálu na uloženie bezpečnostného zariadenia vyžadovaného predpismi.
- .2 Ďalej:
- .1 Všetky schodišťa v obytných a hospodárskych priestoroch musia mať oceľovú rámovú konštrukciu, pokiaľ správa vlajkového štátu nepovolí použitie iného rovnocenného materiálu a musia byť umiestnené v uzavretých šachtách tvorených deliacimi plochami triedy A s účinnými uzatváracími prostriedkami na všetkých otvoroch až na tieto výnimky:

- .1 schodište spájajúce len dve paluby nemusí byť uzavreté za predpokladu, že odolnosť paluby je zachovaná zodpovedajúcimi priedelmi alebo dverami v priestore medzipalubia. Ak je schodište uzavreté v jednom medzipalubnom priestore, musia byť schodové šachty chránené v súlade s tabuľkou pre paluby v predpise II-2/B/5;
  - .2 schodišťa vo verejnom priestore môžu byť otvorené za predpokladu, že sa celé nachádzajú v tomto verejnom priestore.
  - .2 Priestory strojového zariadenia musia byť vybavené pevným hasiacim systémom spĺňajúcim požiadavky predpisu II-2/A/6.
  - .3 Ventilačné kanály prechádzajúce deliacimi plochami medzi hlavnými vertikálnymi požiarňmi úsekmi musia byť vybavené požiarňmi príklopmi s automatickým uzatváraním a zabezpečené proti poruchám, ktoré sa musia dať zavrieť ručne z každej strany deliacej plochy. Všetky ventilačné kanály slúžiace obytným a hospodárskym priestorom a schodovým šachtám musia byť okrem toho na miestach, kde prechádzajú týmito priestormi, vybavené požiarňmi príklopmi s automatickým uzatváraním a zabezpečením proti poruchám s ručným ovládaním z uzavretého priestoru. Ventilačné kanály prechádzajúce deliacou plochou hlavného požiarneho úseku bez toho, aby obsluhovali priestory na oboch stranách, alebo prechádzajúce schodovou šachtou, bez toho aby ju obsluhovali, nemusia byť opatrené príklopmi za predpokladu, že kanály sú konštruované a izolované podľa normy „A-60“ a nemajú žiadne otvory v schodovej šachte alebo časti kanála na strane, ktorá nie je priamo obsluhovaná.
  - .4 Priestory osobitnej kategórie musia spĺňať požiadavky predpisu II-2/B/14.
  - .5 Všetky požiarne dvere v schodových šachtách, priedeloch hlavných vertikálnych požiarňmi úsekov a ohraničeniach kuchýň, ktoré sú bežne otvorené, sa musia dať uvoľniť z hlavného riadiaceho stanovišťa a z miesta pri dverách.
  - .6 Požiadavky odseku 1.3.7 tohto predpisu sa vzťahujú aj na ubytovanie.
- .3 Najneskôr do 1. októbra 2005 alebo do 15 rokov po stavbe lode podľa toho, ktorý dátum je neskorší:
- .1 Obytné a hospodárske priestory, schodové šachty a chodby musia byť vybavené samočinným hasiacim zariadením, systémom hlásenia požiaru a požiarneho poplachu vyhovujúceho požiadavkám predpisu II-2/A/8 alebo usmernení o schválenom rovnocennom samočinnom hasiacom zariadení uvedenom v rezolúcii IMO A.800(19).
17. **Osobitné požiadavky na lode prepravujúce nebezpečný tovar (R 41)**  
NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:  
Na prepravu nebezpečného tovaru na osobných lodiach platia podľa potreby požiadavky predpisu dohovoru SOLAS II-2/54, ako bol platný 17. marca 1998.
- NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:  
Na prepravu nebezpečného tovaru na osobných lodiach platia podľa potreby požiadavky predpisu 19 časti G kapitoly II-2 dohovoru SOLAS revidovaného 1. januára 2003.
18. **Osobitné požiadavky na vrtuľníkové vybavenie**  
NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:  
Lode vybavené palubami pre vrtuľníky musia spĺňať požiadavky predpisu 18 časti G dohovoru SOLAS kapitoly II-2 revidovaného 1. januára 2003.

## KAPITOLA III

## ZÁCHRANNÉ PROSTRIEDKY

1. **Definície (R 3)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

- .1 Na účely tejto kapitoly sa uplatňujú definície predpisu III/3 dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien a doplnení, pokiaľ nie je výslovne stanovené inak.
- .2 ‚Kódex LSA‘ znamená Medzinárodný kódex pre záchranné prostriedky (LSA) obsiahnutý v rezolúcii IMO MSC.48(66) v znení zmien a doplnení.

2. **Komunikácie, záchranné plavidlá a záchranné člny, osobné záchranné prostriedky (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

- .1 Každá loď musí byť vybavená najmenej radiokomunikačnými záchrannými prostriedkami, radarovými transpondermi, osobnými záchrannými prostriedkami, záchrannými plavidlami a záchrannými člmi, raketami pre stav núdze, lanovým vrhacím vybavením, ktoré je uvedené v nasledujúcej tabuľke a príslušných poznámkach, podľa triedy lode.
- .2 Všetky uvedené prostriedky vrátane prípadného zariadenia na ich spúšťanie na vodu musia vyhovovať predpisom kapitoly III prílohy k dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien a doplnení, pokiaľ nie je v nasledujúcich odsekoch výslovne stanovené inak. Pokiaľ sa výslovne neustanovuje inak, existujúce vybavenie musí vyhovovať aspoň ustanoveniam, ktoré boli platné v čase inštalácie vybavenia.
- .3 Okrem toho každá loď musí mať pre každý záchranný čln na lodi aspoň tri potápačské obleky (a) dodatočne prostriedky tepelnej ochrany pre každú osobu, ktorá sa má umiestniť do záchranného člna, ktorá nie je vybavená potápačským oblekom. Tieto potápačské oblaky a prostriedky tepelnej ochrany sa nemusia prepravovať:
  - .1 pre osoby, ktoré sa majú umiestniť v úplne uzatvorených záchranných člnoch, alebo
  - .2 ak loď stále pláva v teplom podnebí, kde sú podľa rozhodnutia správy nepotrebné so zreteľom na odporúčania uvedené v IMO MSC/Circ.1046.
- .4 Ustanovenia odseku 3.1 sa uplatňujú aj na čiastočne alebo úplne uzatvorené záchranné člny, ktoré nespĺňajú požiadavky oddielu 4.5 alebo 4.6 kódexu LSA za predpokladu, že sa prepravujú na lodiach postavených pred 1. júlom 1986.
- .5 Potápačský oblek, ktorý spĺňa požiadavky oddielu 2.3 kódexu LSA alebo protiosvitový oblek, ktorý spĺňa požiadavky oddielu 2.4 kódexu LSA, primeranej veľkosti sa musí poskytnúť každej osobe pridelenej do záchranných člnov posádky alebo námornej evakuačnej skupiny. Ak sa však loď nachádza trvalo v teplom podnebí, v ktorom nie sú podľa názoru správy potrebné prostriedky tepelnej ochrany, nemusí byť takáto ochrana na lodi so zreteľom na odporúčania uvedené v IMO MSC/Circ.1046.
- .6 Lode, na ktorých nie sú záchranné plavidlá a záchranné člny, musia byť na záchranné účely vybavené aspoň jedným potápačským oblekom. Ak sa však loď nachádza trvalo v teplom podnebí, v ktorom nie sú podľa názoru správy potrebné prostriedky tepelnej ochrany, nemusí byť takáto ochrana na lodi so zreteľom na odporúčania uvedené v IMO MSC/Circ.1046.

Trieda lode:	B		C		D	
Počet osôb (N)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Počet cestujúcich (P)						
Záchranné plavidlá <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup> :						
— existujúce lode	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— nové lode	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Záchranné člny <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup>	1	1	1	1	1	1
Záchranné kolesá <sup>(6)</sup>	8	8	8	4	8	4
Záchranné vesty <sup>(8)</sup> <sup>(9)</sup> <sup>(12)</sup> <sup>(13)</sup>	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Záchranné vesty pre deti <sup>(9)</sup> <sup>(13)</sup>	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Záchranné vesty pre dojčatá <sup>(10)</sup> <sup>(13)</sup>	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Rakety pre stav núdze <sup>(7)</sup>	12	12	12	12	6	6
Lanové vrhacie vybavenie	1	1	1	1	—	—
Radarový transpondér	1	1	1	1	1	1
Rádiostanica v pásme VHF (vysielanie – príjem)	3	3	3	3	3	2

<sup>(1)</sup> Záchranným plavidlom môžu byť záchranné člny alebo záchranné plte alebo ich kombinácia v súlade s ustanoveniami predpisu III/2.2.

Ak je to odôvodnené chránenou povahou plavby a/alebo priaznivými poveternostnými podmienkami v oblasti plavby, môže správa vlajkového štátu so zreteľom na odporúčania uvedené v IMO MSC/Circ.1046 povoliť nasledujúce, pokiaľ to neodmietne hostujúci členský štát:

a) otvorené obojstranne použiteľné záchranné plte, ktoré nespĺňajú požiadavky bodu 4.2 alebo 4.3 kódexu LSA za predpokladu, že plne vyhovujú požiadavkám prílohy 10 kódexu vysokorychlostných plavidiel z roku 1994 a v prípade lodí postavených 1. januára 2012 alebo neskôr požiadavkám prílohy 11 kódexu vysokorychlostných plavidiel z roku 2000

b) záchranné plte nevyhovujúce požiadavkám predpisu bodov 4.2.2.2.1 a 4.2.2.2.2 kódexu LSA za predpokladu, že plne vyhovujú požiadavkám prílohy 10 kódu pre izoláciu podlahy záchrannej plte proti chladu.

Záchranné plavidlá pri existujúcich lodiach B, C a D musia vyhovovať príslušným predpisom dohovoru SOLAS z roku 1974 pre existujúce lode v znení platnom 17. marca 1998. Osobné lode ro-ro musia podľa potreby spĺňať požiadavky uvedené v predpise III/5-1.

Lodné evakuačné systémy alebo systémy spĺňajúce požiadavky bodu 6.2 kódexu LSA môžu nahradiť zodpovedajúcu kapacitu záchranných plti a spúšťacích zariadení podľa tabuľky.

<sup>(2)</sup> Záchranné plavidlá musia byť podľa možnosti rovnomerne rozdelené na obidvoch stranách lode.

<sup>(3)</sup> Celková/agregovaná kapacita záchranných plavidiel, vrátane dodatočných záchranných plti, musí byť v súlade s požiadavkami uvedenými v tabuľke, t. j. 1,10N = 110 % a 1,25N = 125 % celkového počtu osôb (N), ktoré je loď oprávnená prepravovať. Musí sa vziať dostatočný počet záchranných plavidiel, aby sa zaistilo, že v prípade straty akéhokoľvek záchranného plavidla alebo jeho nespôsobilosti k plavbe, sa na zvyšujúcich záchranných plavidlách bude môcť umiestniť celkový počet osôb, ktorý je loď oprávnená prepravovať. Ak nie je splnená požiadavka na uskladnenie záchranných plti, uvedená v predpise III/7.5, môžu sa požadovať dodatočné záchranné plte.

<sup>(4)</sup> Počet záchranných člnov a/alebo záchranných plavidiel musí byť dostatočný, aby sa zaistilo, že v prípade, keď loď bude opúšťať celkový počet osôb, ktorý je loď oprávnená prepravovať, nebude musieť každý záchranný čln alebo záchranné plavidlo zbierať viac než deväť záchranných plti.

<sup>(5)</sup> Zariadenia na spustenie záchranných člnov na vodu musia spĺňať požiadavky predpisu III/10.

Ak vyhovujú záchranné plavidlá požiadavkám bodu 4.5 alebo 4.6 kódexu LSA, môžu byť zaradené do kapacity záchranných plavidiel uvedených v tabuľke.

Záchranný čln sa môže považovať za záchranné plavidlo pod podmienkou, že tento čln a jeho spúšťacie a vyťahovacie zariadenia taktiež spĺňajú požiadavky na záchranné plavidlo.

Na osobných lodiach ro-ro musí byť najmenej jeden záchranný čln rýchlym záchranným člnom vyhovujúcim požiadavkám predpisu III/5-1.3.

Ak správa vlajkového štátu usúdi, že inštalácia záchranných člnov alebo rýchlych záchranných člnov na palube lode je fyzicky nemožná, môže byť táto loď zbavená povinnosti vziať záchranné člny, pokiaľ loď spĺňa všetky tieto požiadavky:

a) loď je zariadená tak, že umožňuje, aby sa bezmocná osoba dostala z vody von;

b) záchrannu bezmocnej osoby je možné sledovať z veliteľského mostíka a

c) loď je schopná dostatočne manévrovať, aby sa za najhorších možných podmienok dostala bližšie k osobám a zachránila ich.

<sup>(6)</sup> Najmenej jedno záchranné koleso na každom boku musí byť vybavené záchranným lanom, ktorého dĺžka sa rovná najmenej dvojnásobku výšky, na ktorej je uložené nad vodoryskou za najľahších podmienok plavby alebo 30 metrov podľa toho, ktorá hodnota je vyššia.

Dve záchranné kolesá musia byť vybavené samočinnou dymovou signalizáciou a samočinným svetlom; musia sa dať spustiť z veliteľského mostíka. Zostávajúce záchranné kolesá musia byť vybavené samozapaľovacími svetlami v súlade s ustanoveniami odseku 2.1.2 kódu LSA.

<sup>(7)</sup> Rakety pre stav núdze vyhovujúce požiadavkám bodu 3.1 kódu LSA musia byť uložené na veliteľskom mostíku alebo riadiacom stanovišti.

<sup>(8)</sup> Nafukovacie záchranné vesty musia byť k dispozícii pre každú osobu, ktorá má vykonávať prácu na palube v nechránených oblastiach. Tieto nafukovacie záchranné vesty môžu byť zahrnuté do celkového počtu záchranných viest požadovaných touto smernicou.

<sup>(9)</sup> Počet záchranných viest vhodných pre deti sa musí rovnať aspoň 10 % počtu cestujúcich na palube alebo sa môže požadovať väčší počet s cieľom zabezpečiť záchrannú vestu pre každé dieťa.

<sup>(10)</sup> Počet záchranných viest vhodných pre dojčatá sa musí rovnať aspoň 2,5 % počtu cestujúcich na palube alebo sa môže požadovať väčší počet s cieľom zabezpečiť záchrannú vestu pre každé dieťa.

<sup>(11)</sup> Všetky lode musia mať dostatočný počet záchranných viest pre osoby na strážni a na použitie na vzdialených záchranných stanovištiach. Záchranné vesty pre osoby na strážni by mali byť uskladnené na mostíku, v miestnosti kontroly motora a vo všetkých ostatných obsluhovaných staniciach.

Všetky osobné lode musia najneskôr do prvej pravidelnej prehliadky po 1. januári 2012 splniť ustanovenia uvedené v poznámkach pod čiarou 12 a 13.

<sup>(12)</sup> Ak poskytnuté záchranné vesty pre dospelých nie sú navrhnuté pre osoby s hmotnosťou až 140 kg a obvodom hrudníka až 1 750 mm, na palube musí byť dostatočný počet vhodných doplnkov, aby bolo možné zachrániť takéto osoby.

<sup>(13)</sup> Každá záchranná vesta na osobných lodiach ro-ro musí byť vybavená svetlom, ktoré spĺňa požiadavky odseku 2.2.3 kódexu LSA. Všetky osobné lode ro-ro musia spĺňať ustanovenia predpisu III/5.5.2.

3. **Núdzový poplachový systém, systém verejného rozhlasu, zoznam súprav a pokyny pre stav núdze, zamestnanci zabezpečujúci rádiovú komunikáciu, prevádzkové pokyny, výcviková príručka a pokyny pre údržbu (R 6 + 8 + 9 +19 + 20)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

Každá loď musí byť vybavená týmito zariadeniami:

.1 *Systém všeobecného núdzového poplachu (R 6.4.2)*

Musí spĺňať požiadavky odseku 7.2.1.1 kódu LSA a musí byť vhodný na zvolanie cestujúcich a posádky na zhromažďovacie stanovište a zahájenie opatrení zaradených do knihy bezpečnosti.

Poplachový systém musí byť na všetkých lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich doplnený systémom miestneho rozhlasu, ktorý sa dá použiť z veliteľského mostíka. Systém musí byť vytvorený, usporiadaný a umiestnený tak, aby osoby, ktorých sluch je normálny, za chodu hlavného strojového zariadenia ľahko počuli správy, ktoré vysiela na všetkých miestach, kde sa môžu zdržiavať.

PRE NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

Systémy všeobecného núdzového poplachu musia byť počuteľné vo všetkých ubytovacích priestoroch, bežných pracovných priestoroch posádky a na všetkých voľných palubách a minimálna hladina akustického tlaku pre tón núdzového poplachu musí byť v súlade s odsekmi 7.2.1.2 a 7.2.1.3 kódexu LSA.

.2 *Systém miestneho rozhlasu (R 6.5)*

.2.1 Všetky osobné lode prepravujúce viac než 36 cestujúcich musia byť okrem požiadaviek predpisu II-2/B/15.4 a odseku .1 vybavené systémom miestneho rozhlasu.

.2.2 Systémami miestneho rozhlasu musia byť kompletne reproduktorové, ktoré umožňujú vysielať správy do všetkých priestorov, v ktorých sa bežne zdržujú členovia posádky alebo cestujúci alebo jedni i druhí a na zhromažďovacích stanovištiach. Musí umožňovať vysielať správy z veliteľského mostíka a z ďalších miest na palube lode, ktoré bude správa vlajkového štátu považovať za nutné. Musia byť inštalované so zreteľom na akustické ohraničujúce podmienky a nesmú si vyžadovať žiadnu činnosť od príjemcu.

.2.3 Systém miestneho rozhlasu musí byť chránený proti neoprávnenému používaniu, musí sa dať zreteľne počuť cez okolitý hluk vo všetkých priestoroch predpísaných odsekom 2.2 a musí byť vybavený nadradňovacou funkciou ovládanou z jedného miesta na veliteľskom mostíku a z ďalších miest na palube, ktoré bude správa vlajkového štátu považovať za nutné tak, aby boli všetky núdzové správy vysielať keď sa vypne ktorýkoľvek reproduktor v príslušnom priestore, keď sa jeho hlasitosť zníži alebo keď sa systém miestneho rozhlasu používa na iné účely.

PRE NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

Minimálne hladiny akustického tlaku vysielať núdzových oznámení musia byť v súlade s odsekom 7.2.2.2 kódexu LSA.

.2.4 NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

.1 Systém miestneho rozhlasu musí mať najmenej dva obvody dostatočne od seba oddelené po celej dĺžke a dva oddelené a nezávislé zosilňovače a

.2 systém miestneho rozhlasu a normy jeho výkonu musí schváliť správa vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania uvedené v IMO MSC/Circ.808.

.2.5 Systém miestneho rozhlasu musí byť napojený na núdzový zdroj elektrickej energie.

.2.6 Existujúce lode, ktoré už sú vybavené systémom miestneho rozhlasu schváleným správou vlajkového štátu a v podstate vyhovujú požiadavkám predpísaným v odsekoch 2.2, 2.3 a 2.5, nemusia svoj systém meniť.

.3 *Bezpečnostné pokyny a pokyny pre stav núdze (R 8)*

Každý osobe na palube sa musia poskytnúť jasné pokyny v súlade s predpisom dohovoru SOLAS III/8, ktoré bude dodržiavať v prípade stavu núdze.

Bezpečnostné pokyny zhodné s požiadavkami predpisu III/37 dohovoru SOLAS musia byť vyvesené na viditeľných miestach po celej lodi vrátane veliteľského mostíka, strojovne a obytných priestorov pre posádku.

Zobrazenia a pokyny v príslušných jazykoch musia byť vyvesené v kabínach pre cestujúcich a musia byť zreteľne viditeľné na zhromažďovacích stanovištiach a iných priestoroch pre cestujúcich, aby ich informovali o:

- i) ich zhromažďovacom stanovišti;
- ii) základných opatreniach, ktoré musia urobiť v stave núdze;
- iii) spôsobe obliekania záchranných viest.

#### 3a Zamestnanci zabezpečujúci rádiovú komunikáciu

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

.1 V súlade s ustanoveniami predpisu IV/16 dohovoru SOLAS musia byť na každej lodi zamestnanci vyškolení na účely núdzovej a bezpečnostnej rádiokomunikácie k spokojnosti správy. Zamestnanci musia byť držiteľmi osvedčení uvedených v predpisoch pre rádiovú komunikáciu, každý z nich musí byť menovaný na to, aby mal prvotnú zodpovednosť za rádiovú komunikáciu počas núdzových situácií, čo sa musí uviesť v pokynoch pre stav núdze.

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B a C:

.2 Na lodiach tried B a C sa určí aspoň jedna osoby kvalifikovaná v súlade s odsekom 1, aby vykonávala rádiovú komunikáciu počas núdzových situácií, čo sa musí uviesť v pokynoch pre stav núdze.

#### 4 Návod na obsluhu (R 9)

V blízkosti záchranných plavidiel a ich ovládacích prvkov na spúšťanie na vodu musia byť vývesky alebo značky, ktoré:

- i) znázorňujú účel ovládačov a postupy ovládania zariadenia a poskytujú príslušné pokyny a upozornenia;
- ii) za stavu núdzového osvetlenia sa dajú ľahko vidieť;
- iii) využívajú symboly v súlade s rezolúciou IMO A.760(18) v znení zmien a doplnení [rezolúcia IMO MSC.82(70)].

#### 5 Výcviková príručka

Výcviková príručka spĺňajúca požiadavky predpisu III/35 dohovoru SOLAS musí byť v každej jedálni a spoločenskej miestnosti posádky alebo v každej kabíne pre posádku.

#### 6 Pokyny pre údržbu (R 20.3)

Na palube musia byť pokyny pre údržbu palubných záchranných prostriedkov alebo harmonogram plánovanej údržby, ktorý zahŕňa údržbu palubných záchranných prostriedkov, a údržba sa musí podľa nich vykonávať. Pokyny musia byť v súlade s požiadavkami predpisu III/36 dohovoru SOLAS.

### 4. Posádka záchranného plavidla a dozor (R 10)

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

- .1 Na palube musí byť dostatočný počet osôb vyškolených na zhromažďovanie ľudí a na pomoc nevyškoleným osobám.
- .2 Na palube musí byť dostatočný počet členov posádky pre obsluhu záchranných plavidiel a spúšťacieho zariadenia potrebného na opustenie paluby všetkými osobami na palube.
- .3 Na vedenie každého záchranného člna musí byť pridelený dôstojník alebo poskúšaná osoba. Na vedenie každej záchrannej plte alebo skupiny týchto plavidiel však môže byť pridelený člen posádky so skúsenosťami v ovládaní a v prevádzke záchranných plí. Na každom záchrannom člne a motorovom záchrannom plavidle musí byť poverená osoba, ktorá je schopná motor ovládať a vykonať jeho menšie nastavenia.
- .4 Kapitán musí zabezpečiť rovnomerné rozdelenie osôb uvedených v odsekoch 1, 2 a 3 na záchranné plavidlá lode.

## 5. Zhromažďovacie a naloďovacie zariadenie záchranného plavidla (R 11 + 23 + 25)

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

- .1 Záchranné plavidlá, pri ktorých sa požaduje schválené spúšťacie zariadenie, musia byť umiestnené čo možno najbližšie k obytným a hospodárskym priestorom.
- .2 Zhromažďovacie stanovišťa musia byť blízko naloďovacích stanovišť a musia byť ľahko prístupné z obytných a pracovných priestorov a musia mať priestornú miestnosť na zoradenie a inštruovanie cestujúcich. Pre každú osobu musí byť na palube plocha aspoň 0,35 m<sup>2</sup>.
  - .1 Na lodiach postavených pred 1. júlom 1998 musí byť na zhromažďovacom stanovišti dostatočný priestor pre všetky osoby, ktoré sa majú zhromaždiť na tomto stanovišti.
- .3 Zhromažďovacie a naloďovacie stanovišťa a k nim vedúce chodby, schodišťa a východy musia byť primerane osvetlené.

Toto osvetlenie sa musí dať zásobovať z núdzového zdroja elektrickej energie predpísaného predpismi II-1/D/3 a II-1/D/4.

Okrem toho a ako časť označenia požadovaného podľa predpisu II-2/B 6.1.7 pre nové lode tried B, C a D cesty k zhromažďovacím stanovišťam musia byť označené symbolmi zhromažďovacích stanovišť určenými na tento účel v súlade s rezolúciou IMO A.760 (18) v znení zmien a doplnení. Táto požiadavka platí aj na existujúce lode triedy B prepravujúce viac než 36 cestujúcich.

- .4 Do záchranných člnov sa musí dať nastúpiť buď len priamo z miesta ich uloženia, alebo len z naloďovacej paluby.
- .5 Do záchranných plôt spúšťaných na vodu člnovými žeriavmi sa musí dať nastúpiť z miesta bezprostredne susediaceho s miestom ich uloženia alebo z miesta, na ktoré je záchranná pláť pred spustením na vodu presunutá.
- .6 Ak je to nutné, musia byť k dispozícii prostriedky, ktoré záchranné plavidlá spustené na vodu člnovými žeriavmi dostanú bližšie k bočnici a pridržia ich pozdĺž nej tak, aby sa osoby mohli bezpečne naložiť.

NOVÉ LODE TRIED B, C A D:

- .7 Ak spúšťacie zariadenia záchranných plavidiel neumožňuje nalodenie do nich skôr, než sa dostanú na vodu, a výška z naloďovacieho stanovišťa do vody je väčšia než 4,5 metra nad vodoryskou za najľahších plavebných podmienok, musí byť inštalovaný schválený typ MES (Marine Evacuation System – systém evakuácie z lode) zhodný s bodom 6.2 kódu LSA.

Na lodiach vybavených systémom evakuácie z lode musí byť zabezpečená komunikácia medzi naloďovacím stanovišťom a plošinou nástupu do záchranného plavidla.

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

- .8 Na každej strane lode musí byť najmenej jeden naloďovací rebrík spĺňajúci požiadavky odseku 6.1.6 kódu LSA; správa vlajkového štátu môže vyňať loď z povinnosti splnenia týchto požiadaviek za predpokladu, že voľný bok medzi predpokladaným miestom nalodenia a vodoryskou pri každom sklone a náklone nepoškodenej lode a tiež pri predpísanom sklone a náklone poškodenej lode nie je väčší než 1,5 metra.

### 5-1. Požiadavky na osobné lode ro-ro (R 26);

- .1 *Záchranné plte*

LODE RO-RO TRIED B, C A D POSTAVENÉ PRED 1. JANUÁROM 2003:

- .1 Záchranné plte osobných lodí ro-ro sa používajú v spojení so systémami evakuácie lode zodpovedajúcimi predpisu III/48.5 dohovoru SOLAS, platnému k 17. marcu 1998, alebo spúšťacími zariadeniami zodpovedajúcimi predpisu III/48.6 dohovoru SOLAS, platnému k 17. marcu 1998, rovnomerne rozdelenými na každej strane lode.

Musí byť zabezpečená komunikácia medzi naloďovacím stanovišťom a naloďovacou plošinou.

Bez ohľadu na uvedené, keď námorné evakuačné systémy na osobných lodiach ro-ro boli nahradené, alebo na takých lodiach prebieha oprava, prestavba alebo zmena väčšieho rozsahu, ktorá zahŕňa výmenu alebo akékoľvek doplnenie existujúcich záchranných prostriedkov alebo postupov, záchranné plte osobných lodí ro-ro musia byť obsluhované evakuačnými systémami z lode, ktoré vyhovujú ustanoveniam oddielu 6.2 kódexu LSA, alebo musia byť spúšťacie zariadenia, ktoré vyhovujú odseku 6.1.5 kódexu LSA, ktoré sú rovnomerne rozmiestnené na každej strane lode.

## LODE RO-RO TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÖR

- .2 Záchranné plte osobných lodí ro-ro sa používajú v spojení so systémami evakuácie lode zodpovedajúcimi odseku 6.2 kódexu LSA alebo spúšťacími zariadeniami zodpovedajúcimi odseku 6.1.5 kódexu LSA, rovnomerne rozdelenými na každej strane lode.

Musí byť zabezpečená komunikácia medzi naloďovacím stanovištom a naloďovacou plošinou.

## VŠETKY OSOBNÉ LODE RO-RO TRIED B, C A D

- .3 Každá záchranná plť na osobných lodiach ro-ro musí mať zariadenia pre voľné uloženie zodpovedajúce požiadavkám predpisu III/13.4 dohovoru SOLAS.
- .4 Každá záchranná plť na osobných lodiach ro-ro musí byť vybavená nástupnou rampou zodpovedajúcou požiadavkám odseku 4.2.4.1 alebo prípadne 4.3.4.1 kódexu LSA.
- .5 Každá záchranná plť na osobných lodiach ro-ro musí byť buď automaticky samonaravnávací alebo obojstranne použiteľná záchranná plť s ochranným prístreškom, ktorá je na hladine mora stabilná a schopná bezpečnej prevádzky nezávisle na tom, na akej strane pláva. Otvorené obojstranne použiteľné záchranné plte bez ochranného prístrešku môžu byť povolené, pokiaľ to správa vlajkového štátu bude považovať za vhodné s prihliadnutím na chránené podmienky plavby, priaznivé poveternostné podmienky v oblasti plavby a dobu prevádzky a za predpokladu, že také záchranné plte úplne zodpovedajú požiadavkám prílohy 10 Kódu pre vysokorýchlostné plavidlá z roku 1994.

Loď musí okrem obvyklého počtu záchranných plťí alternatívne viesť automatické samonaravnávací záchranné plte alebo obojstranne použiteľné záchranné plte s ochranným prístreškom s takou celkovou kapacitou, aby sa do nich vošlo najmenej 50 % osôb neumiestnených do záchranných člnov.

Takáto dodatočná kapacita záchranných plťí sa stanoví ako rozdiel medzi celkovým počtom osôb na palube a počtom osôb umiestnených v záchranných člnoch. Každú záchrannú plť musí schváliť správa vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania uvedené v IMO MSC/ Circ.809.

.2 *Transpondéry*

## VŠETKY LODE RO-RO TRIEDY B

- .1 Najneskôr do dátumu prvej pravidelnej prehliadky po 1. januári 2012 musia byť záchranné plte na osobných lodiach ro-ro triedy B vybavené radarovým transpondérom v pomere jeden transpondér na každé štyri záchranné plte. Transpondér musí byť namontovaný vo vnútri záchrannej plte tak, aby jeho anténa nebola viac ako jeden meter nad hladinou mora, ak sa záchranná plť používa, s výnimkou baldachýnových obojstranne použiteľných záchranných plťí, kde transpondér musí byť nastavený tak, aby bol okamžite prístupný a vztýčený osobami, ktoré prežili. Každý transpondér musí byť nastavený tak, aby mohol byť pri použití záchrannej plte manuálne vztýčený. Kontajnery so záchrannými plťami vybavenými transpondéromi musia byť jasne označené.

.3 *Rýchle záchranné člny*

## VŠETKY LODE RO-RO TRIED B, C A D

- .1 Záchranný čln, ak ho takáto loď musí mať, na osobných lodiach ro-ro musí byť rýchly záchranný čln schválený správou vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania prijaté obežníkom MSC 809 IMO.
- .2 Každý rýchly záchranný čln sa musí používať spolu s vhodným spúšťacím zariadením schváleným správou vlajkového štátu. Pri schvaľovaní takých zariadení musí správa vlajkového štátu vziať do úvahy, že rýchly záchranný čln je určený na spustenie na vodu a opätovné vytiahnutie i za veľmi nepriaznivých poveternostných podmienok a takisto musí prihliadať na odporúčania prijaté IMO.
- .3 Na každom rýchlom záchrannom člne musia byť najmenej dvaja vyšskolení a pravidelne cvičení členovia posádky s prihliadnutím na oddiel A-VI/2, tabuľku A-VI/2-2 „Špecifikácia minimálnych požiadaviek spôsobilosti na rýchlych záchranných člnoch“ Kódexu výcviku, osvedčenia o spôsobilosti a strážnej služby námorníkov (STCW) a odporúčaní, prijatých IMO rezolúciou A.771(18) v zmenenom a doplnenom znení. Výcvik a cvičenie musia obsahovať všetky aspekty záchran, manipulácie, manévrovania, obsluhy týchto plavidiel v rôznych podmienkach a ich vyrovnanie po prevrhnutí.
- .4 Keď usporiadanie alebo rozmer existujúcej osobnej lode ro-ro sú také, že zabráňujú inštalácii rýchleho záchranného člna požadovaného odsekom 3.1, môže byť rýchly záchranný čln inštalovaný namiesto existujúceho záchranného člna, ktorý je schválený ako záchranné plavidlo alebo plavidlo používané v stave núdze za predpokladu, že sú splnené všetky nasledujúce podmienky:

- .1 nainštalovaný rýchly záchranný čln sa používa v spojení so spúšťacím zariadením zodpovedajúcim ustanoveniam odseku 3.2;

.2 kapacita záchranného plavidla stratená uvedenou výmenou sa nahradí inštaláciou záchranných plôtí schopných prepravovať aspoň rovnaký počet osôb ako nahradené záchranné plavidlo a

.3 také záchranné plte sa používajú v spojení s existujúcimi spúšťacími zariadeniami alebo systémami evakuácie lode.

#### 4. Záchranné prostriedky

VŠETKY LODE RO-RO TRIED B, C A D

.1 Každá osobná loď ro-ro musí byť vybavená účinnými prostriedkami na rýchle vytiahnutie osôb z vody ktoré prežili a ich presun zo záchranného prostriedku alebo záchranného plavidla na loď.

.2 Prostriedky presunu osôb ktoré prežili, na loď, môžu byť súčasťou systému evakuácie lode alebo systému určeného na záchranné účely.

Tieto prostriedky musí schváliť vlajkový štát so zreteľom na odporúčania uvedené v IMO MSC/Circ.810.

.3 Ak má, ako prostriedok presunu osôb ktoré prežili na palubu lode slúžiť klzná dráha systému evakuácie lode, musí byť vybavená držadlami alebo rebríkmi, ktoré pomôžu pri šplhaní po nej hore.

#### 5. Záchranné vesty

VŠETKY LODE RO-RO TRIED B, C A D

.1 Bez ohľadu na požiadavky predpisu III/7.2 a III/22.2 dohovoru SOLAS, musí byť dostatočný počet záchranných viest umiestených v blízkosti zhromažďovacích stanovišť, aby sa cestujúci pre ne nemuseli vracaf do svojich kajút.

.2 Každá záchranná vesta na osobných lodiach ro-ro musí byť vybavená svetlom, ktoré spĺňa požiadavky odseku 2.2.3 kódexu LSA.

### 5-2. Plochy na pristátie vrtuľníkov a na odvoz osôb (R 28)

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

.1 Osobné lode ro-ro musia byť vybavené plochou na odvoz vrtuľníkom schválenou správou vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania uvedené v rezolúcii IMO A.894(21) v znení zmien a doplnení.

.2 Nové osobné lode ro-ro tried B, C a D s dĺžkou 130 metrov a viac musia byť vybavené plochou na odvoz vrtuľníkom schválenou správou vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania uvedené v príručke Medzinárodného leteckého a námorného systému pátrania a záchrany (IAMSAR) prijatej IMO rezolúciou A.892(21) v znení zmien a doplnení a IMO MSC/Circ.895 – odporúčanie pre pristávacie plochy pre vrtuľníky na osobných lodiach ro-ro.

### 5-3. Pomocný systém rozhodovania pre kapitánov (R 29)

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

.1 Na všetkých lodiach musí byť na veliteľskom mostíku pomocný systém rozhodovania pre riadenie núdzových stavov.

.2 Systém sa musí skladať aspoň z vytlačeného núdzového plánu alebo plánov. V núdzovom pláne alebo plánoch musia byť uvedené všetky predvídateľné núdzové situácie vrátane, ale nielen, nasledovných hlavných núdzových kategórií:

.1 požiar;

.2 poškodenie lode;

.3 znečistenie;

.4 nezákonné činy ohrozujúce bezpečnosť lode a jej cestujúcich a posádky;

.5 osobné nehody;

.6 nehody týkajúce sa nákladu;

.7 pomoc iným lodiam v núdzi.

.3 Postupy pre stavy núdze stanovené v núdzovom pláne alebo plánoch musia poskytovať podporu kapitánovi pri rozhodovaní o riešení každej núdzovej situácie.

- .4 Núdzový plán alebo plány musia mať jednotnú štruktúru a musia sa dať ľahko používať. Na výpočet narušenej stability lode sa, pokiaľ je to možné, použije skutočné zataženie lode.
- .5 Správa vlajkového štátu môže okrem vytlačeného plánu alebo plánov akceptovať tiež používanie počítačového pomocného systému rozhodovania na veliteľskom mostíku, ktorý poskytuje všetky informácie obsiahnuté v núdzovom pláne alebo plánoch, postupoch, kontrolných zoznamoch atď., a je schopný predložiť zoznam odporučených opatrení, ktoré sa musia urobiť za predvídateľného stavu núdze.

#### 6. Spúšťacie stanovištia (R 12)

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

Spúšťacie stanovištia musia byť v takej polohe, ktorá zaisťuje bezpečné spúšťanie záchranných plavidiel s osobitným zreteľom na vzdialenosť od vrtule a strmo previsajúce časti lodného trupu a tak, aby záchranné plavidlá mohli byť spustené dolu na zvislom boku lode. Ak sa nachádzajú vpredu, musia byť umiestnené za kolíznym priedelom v chránenej polohe.

#### 7. Uloženie záchranných plavidiel (R 13 + 24)

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

- .1 Každé záchranné plavidlo musí byť uložené:
  - a) tak, aby ani záchranné plavidlo, ani usporiadanie jeho uloženia nebránilo inému záchrannému plavidlu v jeho spustení;
  - b) čo najbližšie k hladine vody, ak je to bezpečné a možné; pri záchranných plavidlách spustených člnovými žeriavmi nesmie, ak je to možné, vzdialenosť hlavy člnového žeriavu k vodoryske v naloďovacej polohe plavidla za najľahších plavebných podmienok presiahnuť 15 metrov; záchranné plavidlá spustené člnovým žeriavom musia byť uložené na mieste, na ktorom sa nachádzajú nad vodoryskou tiež vtedy, keď je plne naložená loď za nepriaznivých podmienok pozdĺžneho sklonu do 10° naklonená do 20° na každej strane pri nových lodiach alebo najmenej do 15° na každej strane pri existujúcich lodiach alebo v uhle, pri ktorom je otvorená paluba ponorená podľa toho, ktorý uhol je menší;
  - c) v stave trvalej pohotovosti tak, aby ho dvaja členovia posádky mohli pripraviť pre nalodenie a spustenie do 5 minút,
  - d) tak ďaleko od vrtule, ako je to možné a
  - e) plne vybavené, ako je to predpísané príslušnými predpismi dohovoru SOLAS okrem záchranných plí definovaných v poznámke 1 písm. a) alebo b) k tabuľke predpisu III/2, ktoré môžu byť vyňaté z povinnosti plnenia niektorých požiadaviek dohovoru SOLAS na zariadenia uvedené v tejto poznámke.
- .2 Záchranné člny musia byť uložené vedľa spúšťacích zariadení a na osobných lodiach dĺžky 80 metrov a viac musí byť každý záchranný čl uložený tak, aby bol jeho zadný koniec vo vzdialenosti aspoň 1,5 násobku dĺžky záchranného člna od vrtule.
- .3 Každá záchranná plí musí byť uložená:
  - a) s lanom na pripútanie člna k lodi;
  - b) s voľne plávajúcim zariadením vyhovujúcim požiadavkám odseku 4.1.6 kódexu LSA umožňujúcim jej voľné plávanie a ak je nafukovacie, aby sa automaticky nafúkla, keď loď klesá. Jedno voľne plávajúce zariadenie je možné použiť v dvoch alebo viacerých záchranných pltiach, pokiaľ spĺňa požiadavky predpisu odseku 4.1.6 kódexu LSA;
  - c) tak, aby sa dal ručne uvoľniť z jeho upevňujúceho zariadenia.
- .4 Záchranné plte spustené člnovým žeriavom musia byť uložené v dosahu montážneho háku, pokiaľ nie sú k dispozícii iné prostriedky na jeho presun, za predpokladu, že nebudú vyradené z činnosti pri pozdĺžnom sklone do 10° a bočnom náklone do 20° na každú stranu pri nových lodiach a do najmenej 15° na každú stranu pri existujúcich lodiach alebo pri pohybe lodi alebo výpadku energie.
- .5 Záchranné plte určené na spustenie formou zhodenia cez palubu musia byť uložené tak, aby sa na jednej voľnej palube mohli ľahko presunúť z jednej strany na druhú. Ak nie je také uloženie možné, musia byť k dispozícii ďalšie záchranné plte, aby celková kapacita na každej strane lode zodpovedala 75 % všetkých osôb nachádzajúcich sa na palube.

.6 Záchranné plte, ktoré patria k systému evakuácie z lode (MES — Marine Evacuation System) musia:

- a) byť uložené blízko kontajnerov obsahujúcich MES;
- b) sa dať uvoľniť z ich upevnenia na mieste uloženia tak, aby ich bolo možné pripútať a nafúknuť pozdĺž naloďovacej plošiny;
- c) sa dať spustiť ako nezávislé záchranné plavidlo a
- d) byť vybavené lanom na upevnenie k naloďovacej plošine.

**8. Uloženie záchranných člnov (R 14)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

Záchranné člny musia byť uložené:

- .1 v stave trvalej pohotovosti na spustenie maximálne do 5 minút a ak ide o nafukovací typ, vždy v plne nafúknutom stave;
- .2 v polohe vhodnej na spustenie a vyrovnanie;
- .3 tak, aby ani záchranný čln, ani jeho uloženie nebránilo činnosti akéhokoľvek záchranného plavidla na inom spúšťacom stanovišti;
- .4 ak je tiež záchranným člnom, v súlade s požiadavkami predpisu 7.

**8a. Uloženie námorných evakuačných systémov (R 15)**

NOVÉ LODE TRIED B, C A D a EXISTUJÚCE LODE RO-RO TRIED B, C A D:

- .1 Na boku lode nesmú byť žiadne otvory medzi naloďovacími stanovišťami systému evakuácie lode a vodoryskou za najľahších podmienok plavby a musia byť k dispozícii prostriedky na ochranu systému pred akýmikoľvek výčnelkami.
- .2 Systémy evakuácie z lode musia byť v takej polohe, aby bolo zaistené bezpečné spúšťanie, s osobitným zreteľom na vzdialenosť od vrtule a strmo previsajúce časti lodného trupu, a tak, aby pokiaľ je to možné mohol byť systém spustený dolu na zvislom boku lode.
- .3 Každý systém evakuácie z lode musí byť uložený tak, aby ani žľab, ani plošina, ani jeho uloženie alebo obslužné zariadenia neprekážali pri použití akéhokoľvek iného záchranného zariadenia na ktoromkoľvek inom spúšťacom stanovišti.
- .4 V prípade potreby musí byť loď usporiadaná tak, aby systémy evakuácie z lode v ich uloženej polohe boli chránené pred akýmkoľvek poškodením vplyvom silného vlnobitia.

**9. Zariadenia na spúšťanie plavidiel a vyrovnanie (R 16)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

.1 Na všetkých záchranných plavidlách musia byť prostriedky na spúšťanie spĺňajúce požiadavky bodu 6.1 kódu LSA s výnimkou:

.1 PRI EXISTUJÚCICH LODIACH TRIED B, C A D:

- a) záchranné plavidlo, ktoré je naloďované z miesta na palube a nachádza sa menej než 4,5 metra nad vodoryskou za najľahších plavebných podmienok a ktoré buď:

— má hmotnosť maximálne 185 kg, alebo

— je uložené tak, aby sa mohlo spustiť priamo z miesta uloženia za nepriaznivých podmienok pozdĺžneho sklonu do 10° a bočného náklonu najmenej 15° na každú stranu, alebo

- b) záchranné plavidlo, ktoré je prepravované navyše k záchranným plavidlám pre 110 % celkového počtu osôb na palube záchranné plavidlo použité spolu so systémom evakuácie z lode (MES), ktoré spĺňa požiadavky bodu 6.2 kódu LSA a je uložené tak, aby mohlo byť spustené priamo z polohy uloženia za nepriaznivých podmienok pozdĺžneho sklonu do 10° a bočného náklonu do 20° na každú stranu.

.2 PRI NOVÝCH LODIACH TRIED B, C A D:

Ak je voľný bok medzi určenou naloďovacou polohou a vodoryskou za najľahších plavebných podmienok maximálne 4,5 metra, môže správa vlajkového štátu akceptovať systém, pri ktorom sa osoby naloďujú na záchranné plte priamo, pokiaľ zariadenie na naloďovanie do záchranných plavidiel funguje za všetkých podmienok sklonu a náklonu nepoškodenej lode a predpísaného sklonu a náklonu poškodenej lode.

.2 Každý záchranný čln musí byť vybavený prostriedkami, ktoré sú schopné čln spustiť a vyrovnať.

PRE NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

Okrem toho musia byť k dispozícii zariadenia, ktorým sa záchranný čln môže zvesiť na účely údržby.

- .3 Zariadenie na spustenie a vyrovnanie musí byť také, aby jeho operátor na lodi mohol záchranný čln sledovať po celú dobu spustenie a pri záchranných pltiach počas vyrovňania.
- .4 Pre podobný záchranný čln prepravovaný na palube lode sa môže použiť len jeden typ spúšťacieho mechanizmu.
- .5 Ak sa používajú laná, musia byť dostatočne dlhé, aby záchranné plavidlo dosiahlo vodnú hladinu za najľahších plavebných podmienok a pri nepriaznivom sklone do 10° a náklone do 20° na každej strane pri nových lodiach a najmenej do 15° na každej strane pri existujúcich lodiach.
- .6 Príprava záchranného plavidla a manipulácia s ním na každom spúšťacom stanovišti nesmie brániť rýchlej príprave akéhokoľvek iného záchranného plavidla alebo záchranného člna a manipulácie s ním na každom inom stanovišti.
- .7 Musia byť k dispozícii prostriedky, ktoré zamedzia každému prietoku vody do záchranného plavidla počas opustenia lode.
- .8 Počas prípravy a spustenia musí byť záchranné plavidlo, jeho spúšťacie prostriedky a plocha vody, do ktorej sa má spustiť, dostatočne osvetlené svetlom napájaným z núdzového zdroja elektrickej energie požadovaného predpismi II-1/D/3 a II-1/D/4.

10. **Zariadenie na naloďovanie, spúšťanie a vyrovnanie záchranných člnov (R 17)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

- .1 Zariadenia pre naloďovanie do záchranných člnov a ich spúšťanie musí byť také, aby záchranné člny boli naložené a spustené za čo najkratší možný čas.
- .2 Musí byť možné naložiť do záchranného člna priamo v mieste jeho uloženia počet osôb určený na jeho obsluhu a spustiť záchranný čln priamo z tohto miesta na vodu.
- .3 Ak je záchranný čln zaradený do kapacity záchranných plavidiel a na ostatné záchranné plavidlá sa naloďuje z naloďovacej paluby, musí sa dať na záchranný čln okrem odseku 2 naložiť aj z naloďovacej paluby.
- .4 Spúšťacie zariadenie musí vyhovovať požiadavkám pravidla 9. Na všetky záchranné člny sa však musí dať naložiť s použitím záchranných lán, ak je to nutné, a to pri plavbe lode vpred pri rýchlosti do päť uzlov v pokojnej vode.
- .5 Záchranný čln musí byť v pokojnej vode pri plnom obsadení a s plným vybavením vyrovnaný najneskôr do piatich minút. Ak je záchranný čln zaradený do kapacity záchranných plavidiel, musí byť jeho vyrovnanie možné, keď je naložený svojím vybavením záchranného plavidla a schváleným obsadením záchranného člna s najmenej šiestimi osobami.
- .6 PRE NOVÉ LODE TRIED B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO NESKÔR:

Zariadenia na spúšťanie a vyrovnanie záchranného člna musia umožňovať bezpečnú a účinnú manipuláciu s nosidlami. Ak za zlého počasia ťažké návaly vody predstavujú nebezpečenstvo, musia byť k dispozícii vyrovnávacie laná.

**11. Pokyny pre stav núdze (R 19)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

Pokiaľ sa nalodia noví cestujúci, musí sa im poskytnúť inštrukciá o bezpečnosti bezprostredne pred odplávaním alebo po ňom. Táto inštrukciá musí zahŕňať aspoň pokyny vyžadované predpisom III/3.3. Musí sa uskutočniť hlásenie v jednom alebo viacerých jazykoch, ktorým cestujúci rozumejú. Hlásenie sa musí uskutočniť v miestnom rozhlase alebo inými vhodnými prostriedkami, ktoré budú počuť tí cestujúci, ktorí ho ešte počas plavby nepočuli.

**12. Pracovná pohotovosť, údržba a kontroly (R 20)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

- .1 Všetky záchranné prostriedky musia byť pripravené a schopné okamžitého použitia predtým, než loď opustí prístav, a počas celého času plavby.
- .2 Údržba a kontroly záchranných prostriedkov sa musia vykonávať v súlade s požiadavkami predpisu III/20 dohovoru SOLAS.

**13. Výcvik a cvičenie opustenia lode (R 19 + R 30)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

- .1 Každý člen posádky s pridelenými povinnosťami v prípade núdze musí byť oboznámený s týmito povinnosťami predtým, než plavba začne.
- .2 Cvičenie opustenia lode a požiarne cvičenie sa musí konať každý týždeň.

Každý člen posádky sa musí každý mesiac zúčastniť najmenej jedného cvičenia opustenia lode a jedného požiarneho cvičenia. Cvičenie posádky sa musí konať pred vyplávaním lode, pokiaľ sa viac než 25 % posádky nezúčastnilo na cvičeniach opustenia lode a požiarneho cvičenia na palube danej lode v predchádzajúcom mesiaci. Keď je loď uvedená prvýkrát do prevádzky, po rozsiahlejšej zmene alebo keď je zamestnaná nová posádka, musia sa uvedené cvičenia vykonať pred vyplávaním.

- .3 Každý nácvik opustenia lode musí zahŕňať opatrenia požadované v predpise III/19.3.3.1 dohovoru SOLAS so zreteľom na usmernenia uvedené v IMO MSC.1/Circ.1206 'Opatrenia na zabránenie nehôd so záchrannými člmi'.
- .4 Záchranné plavidlá a záchranné člny sa spúšťajú na vodu pri postupných cvičeniach v súlade s ustanoveniami predpisu III/19.3.3.2, 3.3.3 a 3.3.6. dohovoru SOLAS.

Ak sa vykonáva nácvik spúšťania záchranného plavidla alebo záchranného člna s loďou plávajúcou vpred, takéto nácviky sa musia vzhľadom na súvisiace nebezpečenstvá vykonávať iba v chránených vodách a pod dohľadom dôstojníka, ktorý má skúsenosti s takými nácvikmi, so zreteľom na usmernenia uvedené v rezolúcii IMO A.624(15) 'Usmernenia pre výcvik na účely spúšťania záchranných plavidiel a záchranných člnov z lodí plávajúcich vpred do vody' a usmernenia v rezolúcii IMO A.771(18) 'Odporúčania týkajúce sa požiadaviek na výskolenie posádky na rýchlych záchranných člnoch'.

Správa vlajkového štátu môže pre lode povoliť, aby nespúšťali záchranné člny na jednej strane, ak ich prístavné zariadenia a ich obchodné zvyklosti nedovoľujú spustiť záchranné člny na tejto strane. Všetky také záchranné člny však musia byť spúšťané aspoň raz za tri mesiace a aspoň raz ročne musia byť spustené na vodu.

- .5 Ak je loď vybavená systémom evakuácie z lode, cvičenie musí zahŕňať činnosti požadované predpisom III/19.3.3.8. dohovoru SOLAS.
- .6 Núdzové osvetlenie pre zhromaždenie a nalodenie sa musí testovať pri každom cvičení opustenia lode.
- .7 Požiarne cvičenia sa musia vykonávať v súlade s ustanoveniami predpisu III/19.3.4. dohovoru SOLAS.
- .8 Členom posádky sa musí poskytnúť výcvik a inštrukciá na palube v súlade s ustanoveniami predpisu III/19.4. dohovoru SOLAS.

KAPITOLA IV  
RÁDIOVÉ SPOJENIE

1. **Rádiokomunikačné zariadenia**

LODE TRIEDY D

.1 Lode triedy D musia byť vybavené aspoň:

.1.1 rádiovým zariadením VHF schopným vysielat' a prijímat':

.1.1.1 DSC na frekvencii 156.525 MHz (kanál 70). Musí byť možné začat' vysielanie núdzových signálov na kanále 70 z polohy, v ktorej sa loď bežne naviguje, a

.1.1.2 rádiotelefóniu na frekvenciách 156.300 MHz (kanál 6), 156.650 MHz (kanál 13) a 156.800 MHz (kanál 16);

.1.2 rádiové zariadenie VHF musí byť schopné taktiež vysielat' a prijímat' všeobecné rádiové správy pri použití rádiotelefónie;

.1.3 odvoláva sa na predpis IV/7.1.1 dohovoru SOLAS z roku 1974 a predpis IV/ 8.2.

---

*PRÍLOHA II***FORMULÁR CERTIFIKÁTU BEZPEČNOSTI LODE****CERTIFIKÁT BEZPEČNOSTI LODE**

(Tento certifikát musí byť doplnený o záznam o zariadeniach)

(úradná pečiatka)

(štát)

**Vydaný na základe ustanovení**

(názov príslušného opatrenia alebo príslušných opatrení zavedených vlajkovým štátom)

**a potvrdzujúci zhodu plavidla s ustanoveniami smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode**

v rámci právomoci vlády

(úplný úradný názov vlajkového štátu)

podľa

(úplný úradný názov príslušnej organizácie uznanej na základe ustanovení smernice Rady 94/57/ES)

**Podrobné údaje o lodi**

Meno lode:	
Prístav registrácie:	
Identifikačné čísla alebo písmená:	
Číslo IMO <sup>(1)</sup> :	
Dĺžka:	
Počet cestujúcich:	
Hrubá tonáž:	
Dátum polozenia kýlu alebo dátum, keď bola loď v podobnej fáze stavby:	
Dátum prvej prehliadky:	
Morské oblasti, v ktorých je loď oprávnená sa plaviť (predpis IV/2 dohovoru SOLAS)	A1 / A2 / A3 / A4 <sup>(2)</sup>
Trieda lode v súlade s morskou oblasťou, v ktorej je loď oprávnená sa plaviť, pod podmienkou týchto obmedzení alebo požiadaviek <sup>(3)</sup> :	A / B / C / D <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Ak existuje, identifikačné číslo lode IMO v súlade s rezolúciou A.600(15).<sup>(2)</sup> Nehodí sa prečiarknite.<sup>(3)</sup> Záznam o všetkých uplatňovaných obmedzeniach z dôvodu trasy, oblasti plavby alebo obmedzeného obdobia pôsobenia, alebo dodatočných požiadaviek z dôvodu špecifických miestnych podmienok.

Prvotná <sup>(2)</sup>/pravidelná <sup>(2)</sup> prehliadka

Týmto sa osvedčuje,

1. že loď bola prehliadnutá v súlade s článkom 12 smernice 2009/45/ES,
2. že prehliadka potvrdila, že loď v plnom rozsahu spĺňa požiadavky smernice 2009/45/ES, a
3. že loď je, na základe právomoci udelennej na základe článku 9 ods. 3 smernice 2009/45/ES, vyňatá z týchto požiadaviek smernice:

.....  
 .....  
 .....

Ak existujú, podmienky, na základe ktorých sa udeľuje výnimka: .....

.....  
 .....

4. že sa pridelili tieto nákladové vodorysky priedelov:

Nákladové vodorysky priedelov vymedzené a označené na boku lode na: v strede lode (predpis II-1/B/11)	Nekrytá paluba (v mm)	Poznámky vzhľadom na alternatívne prevádzkové podmienky
C.1 <sup>(1)</sup>		
C.2		
C.3		

Tento certifikát je platný do ..... v súlade s článkom 12  
 (dátum nasledujúcej pravidelnej prehliadky)

smernice 2009/45/ES.

Miesto ..... Dátum .....

(podpis a/alebo pečiatka vystavujúceho orgánu)

*Pri podpise sa musí pridať tento odsek:*

Podpísaný vyhlasuje, že je náležite oprávnený príslušným vlajkovým štátom vydávať tento certifikát bezpečnosti osobnej lode.

.....  
 (podpis)

<sup>(1)</sup> Arabské čísla po písmene C v označení deliacej nákladovej značky sa môžu nahradiť rímskymi číslami alebo písmenami, ak správa vlajkového štátu považuje za nutné odlišiť ich od označení medzinárodných deliacich nákladových značiek.

<sup>(2)</sup> Nehodí sa prečiarknite.

**Súhlas s predĺžením platnosti certifikátu o jeden mesiac v súlade s článkom 13.2**

Tento certifikát sa v súlade s článkom 13.2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES považuje ako platný do .....

Miesto ..... Dátum .....

.....  
(podpis a/alebo pečiatka vystavujúceho orgánu)

**ZÁZNAM O ZARIADENIACH PRE CERTIFIKÁT BEZPEČNOSTI OSOBNÉJ LODE**

Tento záznam musí byť trvalo pripojený k certifikátu bezpečnosti osobnej lode

ZÁZNAM O ZARIADENIACH NA ÚČELY ZHODY S USTANOVENAMI SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU  
A RADY 2009/45/ES

**Podrobné údaje o lodi**

Meno lode:	
Identifikačné čísla alebo písmená:	
Počet cestujúcich, na ktorý je certifikovaná:	
Minimálny počet osôb s požadovanou kvalifikáciou na prácu s rádiovými zariadeniami:	

**Podrobné údaje o záchranných prostriedkoch**

1.	Celkový počet osôb, pre ktoré sú zabezpečené záchranné prostriedky		
2.	<b>Záchranné člny a záchranné plavidlá</b>	Ľavý bok	Pravý bok
2.1.	Celkový počet záchranných člnov		
2.2.	Celkový počet osôb, ktoré v nich možno umiestniť		
2.3.	Celkový počet záchranných člnov LSA 4.5		
2.4.	Celkový počet záchranných člnov LSA 4.6		
2.5.	Celkový počet záchranných člnov LSA 4.7		
2.6.	Počet motorových záchranných člnov na celkovom počte záchranných člnov uvedenom vyššie		
2.7.	Počet záchranných člnov vybavených pátracími svetlami		
2.8.	Počet záchranných plavidiel		
2.9.	Počet člnov na celkovom počte záchranných člnov uvedenom vyššie		
3.	<b>Záchranné plte</b>	Ľavý bok	Pravý bok
3.1.	Celkový počet záchranných plti		
3.2.	Celkový počet osôb, ktoré v nich možno umiestniť		
3.3.	Počet záchranných plti, pre ktoré sa požadujú schválené spúšťacie zariadenia		
3.4.	Počet záchranných plti, pre ktoré sa nepožadujú schválené spúšťacie zariadenia		

**Podrobné údaje o záchranných prostriedkoch** (pokračovanie)

4.	Osobné záchranné prostriedky	
4.1.	Počet záchranných kolies	
4.2.	Počet záchranných viest pre dospelých	
4.3.	Počet záchranných viest pre deti	
4.4.	Počet potápačských oblekov	
4.5.	Počet potápačských oblekov spĺňajúcich požiadavky na záchranné vesty	
4.6.	Počet tepelných ochranných prostriedkov <sup>(1)</sup>	
5.	Pyrotechnika	
5.1.	Lanové vrhacie vybavenie	
5.2.	Rakety pre stav núdze	
6.	Rádiové záchranné prostriedky	
6.1.	Počet radarových transpondérov	
6.2.	Obojsmerný VHF rádiatelefonny prístroj pre záchranné plavidlá	
<sup>(1)</sup> S výnimkou tých, ktoré sú obsiahnuté v záchrannom člne, záchrannej plti a záchranného vybavenia s cieľom dodržať ustanovenia kódexu LSA.		

**Podrobné údaje o rádiových zariadeniach**

1.	Primárne systémy	
1.1.	Rádiové zariadenie VHF	
1.1.1.	Kódovač DSC	
1.1.2.	Prijímač DSC	
1.1.3.	Rádiatelefónia	
1.2.	Rádiové zariadenie MF	
1.2.1.	Kódovač DSC	
1.2.2.	Prijímač DSC	
1.2.3.	Rádiatelefónia	
1.3.	Rádiové zariadenie MF/HF	
1.3.1.	Kódovač DSC	
1.3.2.	Prijímač DSC	
1.3.3.	Rádiatelefónia	
1.3.4.	Rádiatelegrafia s priamou tlačou	
1.4.	Stanica loď – zem INMARSAT	
2.	Sekundárne výstražné prostriedky	

**Podrobné údaje o rádiových zariadeniach** (pokračovanie)

3.	Zariadenia na príjem informácií o bezpečnosti na mori	
3.1.	Prijímač NAVTEX	
3.2.	Prijímač EGC	
3.3.	Telegrafický prijímač HF s priamou tlačou	
4.	Satelit EPIRB	
4.1.	COSPAS-SARSAT	
4.2.	(INMARSAT)	
5.	VHF EPIRB	
6.	Lodný radarový transpondér	

**Spôsoby používané na zabezpečenie dostupnosti rádiových zariadení**

(predpisy IV/15.6 a 15.7)

7.1.	Duplicitné vybavenie	
7.2.	Údržba na brehu	
7.3.	Kapacita údržby na mori	

**Podrobné údaje o navigačných systémoch a zariadeniach**

1.1.	Štandardný magnetický kompas <sup>(3)</sup>	
1.2.	Náhradný magnetický kompas <sup>(3)</sup>	
1.3.	Gyrokompas <sup>(3)</sup>	
1.4.	Gyrokompas s retranslátorom kurzu <sup>(3)</sup>	
1.5.	Gyrokompas s retranslátorom <sup>(3)</sup>	
1.6.	Systém kontroly kurzu alebo stopy <sup>(3)</sup>	
1.7.	Pelorus alebo kompas s prístrojmi <sup>(3)</sup>	
1.8.	Prostriedky úpravy kurzov a smerov <sup>(3)</sup>	
1.9.	Prístroj na prenos kurzu <sup>(3)</sup>	
2.1.	Plavebné mapy/Elektronický mapový displejový a informačný systém (ECDIS)	
2.2.	Záložné zariadenia pre ECDIS	
2.3.	Plavené publikácie	

**Podrobné údaje o navigačných systémoch a zariadeniach** (pokračovanie)

3.1.	Prijímač pre globálny navigačný satelitný systém/pozemný rádiový navigačný systém <sup>(2)</sup> , <sup>(3)</sup>	
3.2.	Radar 9 GHz <sup>(3)</sup>	
3.3.	Druhý radar (3 GHz / 9GHz) <sup>(2)</sup> , <sup>(3)</sup>	
3.4.	Automatický radarový zakresľovací prístroj (ARPA) <sup>(3)</sup>	
3.5.	Automatické identifikačné systémy <sup>(3)</sup>	
3.6.	Druhé automatické identifikačné systémy <sup>(3)</sup>	
3.7.	Elektronický zakresľovací systém <sup>(3)</sup>	
4.	Automatický identifikačný systém (AIS)	
5.	Zapisovateľ údajov o plavbe/ Zjednodušený zapisovateľ údajov o plavbe (VDR / S-VDR) <sup>(2)</sup>	
6.1.	Prístroj na meranie rýchlosti a vzdialenosti (vo vode) <sup>(3)</sup>	
6.2.	Prístroj na meranie rýchlosti a vzdialenosti (nad dnom v smere vpred a vzad) <sup>(3)</sup>	
7.	Prístroj na meranie ozveny <sup>(3)</sup>	
8.1.	Kormidlo, vrtuľa, ložisko, roztvor ukazovateľa prevádzkového módu <sup>(3)</sup>	
8.2.	Ukazovateľ miery otáčok <sup>(3)</sup>	
<sup>(2)</sup> Nehodiace sa prečiarknite. <sup>(3)</sup> Povolené sú alternatívne prostriedky spĺňajúce túto požiadavku na základe dohovoru SOLAS V/19. V prípade iných prostriedkov sa tieto prostriedky musia podrobne opísať.		

## PRÍLOHA III

**USMERNENIE PRE BEZPEČNOSTNÉ POŽIADAVKY NA OSOBNÉ LODE A VYSOKORÝCHLOSTNÉ OSOBNÉ  
PLAVIDLÁ SO ZRETEĽOM NA OSOBY SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU**

(ako sa uvádza v článku 8)

Pri uplatňovaní usmernení uvedených v tejto prílohe musia členské štáty dodržiavať obežník MSC 735 IMO nazvaný Odporúčanie o usporiadaní a prevádzke osobných lodí, aby boli uplatnené potreby starších osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou.

**1. PRÍSTUP NA LOĎ**

Loď by mala byť skonštruovaná a vybavená tak, aby osoba so zníženou pohyblivosťou mohla ľahko nastúpiť a vystúpiť a aby bol zabezpečený prístup na rôzne paluby buď bez cudzej pomoci, alebo pomocou rámp, zdvíhadiel alebo výťahov. Upozornenia na taký prístup by mali byť umiestnené pri všetkých takých prístupoch na loď a na vhodných miestach po celej lodi.

**2. ZNAČKY**

Značky rozmiestnené na lodi na pomoc cestujúcim by mali byť prístupné a ľahko čitateľné pre osoby so zníženou pohyblivosťou (vrátane osôb s poškodením zmyslových orgánov) a mali by byť umiestnené na kľúčových miestach.

**3. PROSTRIEDKY OZNAMOVANIA SPRÁV**

Prevádzkovateľ by mal mať na palube lode prostriedky šírenia vizuálnych a slovných oznámení ako sú správy o meškani, zmeny cestovného poriadku a služby na palube pre osoby s rôznymi formami zníženej pohyblivosti.

**4. POPLACH**

Poplachový systém a poplachové spínače musia byť konštrukčne riešené tak, aby boli prístupné pre všetkých cestujúcich so zníženou pohyblivosťou a aby ich varovali, vrátane osôb so zníženou citlivosťou zmyslových orgánov a osôb so zníženou schopnosťou chápania.

**5. DODATOČNÉ POŽIADAVKY NA ZARUČENIE POHYBLIVOSTI VO VNÚTRI LODE**

Zábradlia, chodby a prístupové cesty, otvory dverí a dvere musia umožniť pohyb osoby na invalidnom vozíku. Výťahy, paluby pre vozidlá, salóny pre cestujúcich, obytné priestory a kúpeľne musia byť konštruované tak, aby boli primerané a vhodným spôsobom prístupné pre osoby so zníženou pohyblivosťou.

—

## PRÍLOHA IV

## ČASŤ A

**Zrušená smernica v znení neskorších zmien a doplnení**

(v zmysle článku 17)

Smernica Rady 98/18/ES  
(Ú. v. ES L 144, 15.5.1998, s. 1)

Smernica Komisie 2002/25/ES  
(Ú. v. ES L 98, 15.4.2002, s. 1)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/84/ES  
(Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, p. 53)

Iba článok 7

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/24/ES  
(Ú. v. EÚ L 123, 17.5.2003, s. 18)

Smernica Komisie 2003/75/ES  
(Ú. v. EÚ L 190, 30.7.2003, s. 6)

## ČASŤ B

**Zoznam lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva a uplatňovanie**

(v zmysle článku 17)

Smernica	Lehota na transpozíciu	Dátum uplatňovania
smernica 98/18/ES	1. júl 1998	
smernica 2002/25/ES	15. október 2002	1. január 2003, pokiaľ nie je ustanovené inak v prílohe k smernici
smernica 2002/84/ES	23. november 2003	
smernica 2003/24/ES	16. november 2004	
smernica 2003/75/ES	31. január 2004	

## PRÍLOHA V

## TABULKA ZHODY

Smernica 98/18/ES	Táto smernica
článok 1	článok 1
článok 2 úvodné slová	článok 2 úvodné slová
článok 2 písm. a)	článok 2 písm. a)
článok 2 písm. b)	článok 2 písm. b)
článok 2 písm. c)	článok 2 písm. c)
článok 2 písm. d)	článok 2 písm. d)
článok 2 písm. e)	článok 2 písm. e)
článok 2 písm. ea)	článok 2 písm. f)
článok 2 písm. f) úvodné slová	článok 2 písm. g) úvodné slová
článok 2 písm. f) prvá zarážka	článok 2 písm. g) bod i)
článok 2 písm. f) druhá zarážka	článok 2 písm. g) bod ii)
článok 2 písm. g)	článok 2 písm. h)
článok 2 písm. h)	článok 2 písm. i)
článok 2 písm. ha)	článok 2 písm. j)
článok 2 písm. i)	článok 2 písm. k)
článok 2 písm. j)	článok 2 písm. l)
článok 2 písm. k)	článok 2 písm. m)
článok 2 písm. l)	článok 2 písm. n)
článok 2 písm. m)	článok 2 písm. o)
článok 2 písm. n)	článok 2 písm. p)
článok 2 písm. o)	článok 2 písm. q)
článok 2 písm. p)	článok 2 písm. r)
článok 2 písm. q)	článok 2 písm. s)
článok 2 písm. r)	článok 2 písm. t)
článok 2 písm. s)	článok 2 písm. u)
článok 2 písm. t)	článok 2 písm. v)
článok 2 písm. u)	článok 2 písm. w)
článok 2 písm. v)	článok 2 písm. x)
článok 2 písm. w)	článok 2 písm. y)
článok 3 ods. 1	článok 3 ods. 1
článok 3 ods. 2 úvodné slová	článok 3 ods. 2 úvodné slová
článok 3 ods. 2 písm. a) úvodné slová	článok 3 ods. 2 písm. a) úvodné slová
článok 3 ods. 2 písm. a) prvá zarážka	článok 3 ods. 2 písm. a) bod i)
článok 3 ods. 2 písm. a) druhá zarážka	článok 3 ods. 2 písm. a) bod ii)
článok 3 ods. 2 písm. a) tretia zarážka	článok 3 ods. 2 písm. a) bod iii)
článok 3 ods. 2 písm. a) štvrtá zarážka	článok 3 ods. 2 písm. a) bod iv)
článok 3 ods. 2 písm. a) piata zarážka	článok 3 ods. 2 písm. a) bod v)

Smernica 98/18/ES	Táto smernica
článok 3 ods. 2 písm. a) šiesta zarážka	článok 3 ods. 2 písm. a) bod vi)
článok 3 ods. 2 písm. a) siedma zarážka	článok 3 ods. 2 písm. a) bod vii)
článok 3 ods. 2 písm. b) úvodné slová	článok 3 ods. 2 písm. b) úvodné slová
článok 3 ods. 2 písm. b) prvá zarážka	článok 3 ods. 2 písm. b) bod i)
článok 3 ods. 2 písm. b) druhá zarážka	článok 3 ods. 2 písm. b) bod ii)
článok 3 ods. 2 písm. b) tretia zarážka	článok 3 ods. 2 písm. b) bod iii)
článok 4	článok 4
článok 5	článok 5
článok 6	článok 6
článok 6a	článok 7
článok 6b	článok 8
článok 7	článok 9
článok 8 prvý pododsek úvodné slová	článok 10 ods. 1 úvodné slová
článok 8 prvý pododsek písm. a) bod i)	článok 10 ods. 1 písm. a)
článok 8 prvý pododsek písm. a) bod ii)	článok 10 ods. 1 písm. b)
článok 8 prvý pododsek písm. a) bod iii)	článok 10 ods. 1 písm. c)
článok 8 prvý pododsek písm. a) bod iv)	článok 10 ods. 1 písm. d)
článok 8 prvý pododsek záverečné slová	článok 10 ods. 1 úvodné slová
článok 8 prvý pododsek písm. b) úvodné slová	článok 10 ods. 2 úvodné slová
článok 8 prvý pododsek písm. b) bod i)	článok 10 ods. 2 písm. a)
článok 8 prvý pododsek písm. b) bod ii)	článok 10 ods. 2 písm. b)
článok 8 druhý pododsek	článok 10 ods. 3
článok 9	článok 11
článok 10	článok 12
článok 11	článok 13
článok 12	článok 14
článok 13	článok 15
článok 14	článok 16
—	článok 17
článok 15	článok 18
článok 16	článok 19
príloha I	príloha I
príloha II	príloha II
príloha III	príloha III
—	príloha IV“