

SMERNICE

SMERNICA KOMISIE (EÚ) 2016/844

z 27. mája 2016,

ktorou sa mení 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, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 10 ods. 2,

keďže:

- (1) Niektoré medzinárodné dohovory, ako je vymedzené v článku 2 písm. a) smernice 2009/45/ES, sa zmenili.
- (2) V súlade s článkom 10 ods. 2 smernice 2009/45/ES sa prílohy k tejto smernici môžu zmeniť a doplniť tak, aby sa uplatnili zmeny a doplnenia medzinárodných dohovorov.
- (3) Smernica 2009/45/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (4) Opatrenia stanovené v tejto smernici sú v súlade so stanoviskom Výboru pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a rady (ES) č. 2099/2002 ⁽²⁾,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Príloha I k smernici 2009/45/ES sa mení v súlade s prílohou k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 1. júla 2017. Znenie týchto ustanovení členské štáty bezodkladne oznámia Komisii.

Keď členské štáty prijmú uvedené ustanovenia, zahrnie sa do nich odkaz na túto smernicu alebo ich takýto odkaz bude sprevádzať v prípade ich oficiálneho uverejnenia. Spôsob tohto odkazu si určia členské štáty.

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

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) a menia a dopĺňajú sa nariadenia o námornej bezpečnosti a zabránení znečisťovania z lodí (Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1).

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 27. mája 2016

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

Príloha I k smernici 2009/45/ES sa mení takto:

1. v kapitole II-1:

a) pridáva sa predpis II-1/A-1/4 v tomto znení:

„4. Ochrana proti hluku

LODE TRIED B, C a D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2018 ALEBO NESKÔR

.1 Lode s hrubou priestornosťou 1 600 ton a viac musia byť konštruované tak, aby sa znížil hluk a aby bola zabezpečená ochrana palubného personálu pred hlukom v súlade s kódexom IMO o úrovni hluku na palubách lodí prijatým rezolúciou Výboru pre námornú bezpečnosť MSC.337(91), v platnom znení schválenom Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO).“;

b) predpis II-1/C/6.2.2.2 sa nahrádza takto:

„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. V prípadoch, keď nie je možné preukázať splnenie tejto požiadavky počas skúšok na mori, pri ktorých loď s najhlbším prevádzkovým ponorom pláva dopredu rýchlosťou zodpovedajúcou maximálnemu počtu nepretržitých otáčok hlavného motora a maximálnemu konštrukčnému stúpaniu vrtule, môžu lode, bez ohľadu na dátum ich výroby, preukázať splnenie tejto požiadavky prostredníctvom jednej z týchto metód:

.1 počas skúšok na mori pláva loď na rovný kýl s úplne ponoreným kormidlom dopredu rýchlosťou zodpovedajúcou maximálnemu počtu nepretržitých otáčok hlavného motora a maximálnemu konštrukčnému stúpaniu vrtule alebo

.2 ak počas skúšok na mori nemožno dosiahnuť plné ponorenie kormidla, použije sa na výpočet príslušnej rýchlosti dopredu plocha časti listu kormidla, ktorá je pri zaťažení navrhnutom na účely námornej skúšky ponorená. Vypočítaná rýchlosť dopredu musí na hlavné kormidlové zariadenie pôsobiť minimálne takou silou a krútiacim momentom, ktoré by naň pôsobili v prípade, keby sa skúška uskutočnila pri najnižšom prevádzkovom ponore, a rýchlosťou dopredu zodpovedajúcou maximálnemu počtu nepretržitých otáčok hlavného motora a maximálnemu konštrukčnému stúpaniu vrtule alebo

.3 spoľahlivo sa určí sila a krútiaci moment, ktoré na kormidlo pôsobia pri zaťažení stanovenom na účely námornej skúšky, a extrapolujú sa na podmienky, ktoré by na kormidlo pôsobili pri plnom zaťažení. Rýchlosť lode musí zodpovedať maximálnemu počtu nepretržitých otáčok hlavného motora a maximálnemu konštrukčnému stúpaniu vrtule.“

c) predpis II-1/C/6.3.2 sa nahrádza takto:

„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. V prípadoch, keď nie je možné preukázať splnenie tejto požiadavky počas skúšok na mori, pri ktorých loď s najhlbším prevádzkovým ponorom pláva dopredu rýchlosťou zodpovedajúcou polovici maximálneho počtu nepretržitých otáčok hlavného motora a maximálnemu konštrukčnému stúpaniu vrtule alebo rýchlosti 7 uzlov, podľa toho, ktorá je vyššia, môžu lode, bez ohľadu na dátum ich výroby, preukázať splnenie tejto požiadavky prostredníctvom jednej z týchto metód:

.1 počas skúšok na mori pláva loď na rovný kýl s úplne ponoreným kormidlom dopredu rýchlosťou zodpovedajúcou polovici maximálneho počtu nepretržitých otáčok hlavného motora a maximálnemu konštrukčnému stúpaniu vrtule alebo rýchlosti 7 uzlov, podľa toho, ktorá je vyššia, alebo

- .2 ak počas skúšok na mori nemožno dosiahnuť plné ponorenie kormidla, použije sa na výpočet príslušnej rýchlosti dopredu plocha časti listu kormidla, ktorá je pri zaťažení navrhnutom na účely námornej skúšky ponorená. Vypočítaná rýchlosť dopredu musí na vedľajšie kormidlové zariadenie pôsobiť minimálne takou silou a krútiacim momentom, ktoré by naň pôsobili v prípade, keby sa skúška uskutočnila pri najnižšom prevádzkovom ponore, a rýchlosťou dopredu zodpovedajúcou polovici maximálneho počtu nepretržitých otáčok hlavného motora a maximálnemu konštrukčnému stúpaniu vrtule alebo rýchlosti 7 uzlov, podľa toho, ktorá je vyššia, alebo
- .3 spoľahlivo sa určí sila a krútiaci moment, ktoré na kormidlo pôsobia pri zaťažení stanovenom na účely námornej skúšky, a extrapolujú sa na podmienky, ktoré by na kormidlo pôsobili pri plnom zaťažení;“;

d) podnadvpis predpisu II-1/C/15 sa nahrádza takto:

„NOVÉ LODE TRIED B, C A D, NA KTORÉ SA NEVZŤAHUJE PREDPIS II- 1/A-1/4“;

2. v kapitole II-2

a) pridávajú sa predpisy II-2/A/2.28 a II-2/A/2.29 v tomto znení:

„28 Požiarnou klapkou sa na účely vykonávania predpisu II-2/B/9a rozumie zariadenie inštalované vo vetracom kanáli, ktoré za bežných podmienok zostáva otvorené, čím umožňuje prúdenie vzduchu vetracím kanálom, a ktoré sa v prípade požiaru uzavrie, čím zabráni prúdeniu vzduchu vetracím kanálom, a tým aj šíreniu ohňa. K vyššie uvedenej definícii sa môžu vzťahovať tieto pojmy:

- .1 automatická požiarna klapka je požiarna klapka, ktoré sa uzatvára nezávisle v reakcii na vystavenie účinkom požiaru;
- .2 manuálna požiarna klapka je požiarna klapka, ktorú posádka otvára alebo zatvára ručne pomocou držadla umiestneného priamo na klapke, a
- .3 diaľkovo ovládaná požiarna klapka je požiarna klapka, ktorú posádka zatvára pomocou ovládača umiestneného na mieste vzdialenom od kontrolovanej klapky.

.29 Dymovou klapkou sa na účely vykonávania predpisu II-2/B/9a rozumie zariadenie inštalované vo vetracom kanáli, ktoré za bežných podmienok zostáva otvorené, čím umožňuje prúdenie vzduchu vetracím kanálom, a ktoré sa v prípade požiaru uzavrie, čím zabráni prúdeniu vzduchu vetracím kanálom, a tým aj šíreniu dymu a horúcich plynov. Dymová klapka nie je určená na posilnenie odolnosti požiarnych deliacich plôch, ktorými prechádza vetrací kanál. K vyššie uvedenej definícii sa môžu vzťahovať tieto pojmy:

- .1 automatická dymová klapka je dymová klapka, ktorá sa uzatvára nezávisle v reakcii na vystavenie dymu alebo horúcim plynom;
- .2 manuálna dymová klapka je dymová klapka, ktorú posádka otvára alebo zatvára ručne pomocou držadla umiestneného priamo na klapke, a
- .3 diaľkovo ovládaná dymová klapka je dymová klapka, ktorú posádka zatvára pomocou ovládača umiestneného na mieste vzdialenom od kontrolovanej klapky.“;

b) predpis II-2/A/6.8.2.1 sa nahrádza takto:

„1 horľavé časti spaľovacích strojov používaných na hlavný pohon lode a na výrobu elektrickej energie, a v prípade lodí postavených 1. januára 2018 alebo neskôr horľavé časti všetkých spaľovacích strojov;“;

c) úvodná časť predpisu II-2/A/11.1 sa nahrádza takto:

„1 Na lodiach postavených pred 1. júlom 2019 musí výstroj požiarnikov pozostávať z:“;

d) pridávajú sa predpisy II-2/A/11.1.1.3 a II-2/A/11.1a v tomto znení:

„1.3 Samostatný dýchací prístroj so stlačeným vzduchom na výstroj požiarnikov musí byť od 1. júla 2019 v súlade s odsekom 2.1.2.2 kapitoly 3 kódexu pre požiarné bezpečnostné systémy.“;

1a V prípade lodí postavených 1. júla 2019 alebo neskôr musí byť výstroj požiarnikov v súlade s kódexom pre požiarne bezpečnostné systémy“;

e) vkladá sa predpis II-2/A/11.4a s týmto znením:

„4a Komunikácia požiarnikov:

Lode, pri ktorých sa vyžaduje, aby mali na palube aspoň jeden výstroj požiarnikov, a ktoré boli postavené 1. januára 2018 alebo neskôr, musia mať na palube najmenej dva prenosné obojsmerné rádiotelefony pre požiaru jednotku, určené na komunikáciu požiarnikov na palube. V prípade lodí poháňaných LNG alebo osobných lodí typu ro-ro s uzavretými priestormi typu ro-ro alebo priestormi zvláštnej kategórie musia byť tieto prenosné obojsmerné rádiotelefony odolné proti výbuchu alebo byť vnútorne (iskrivo) bezpečné. Lode postavené pred 1. januárom 2018 musia spĺňať požiadavky tohto predpisu najneskôr k dňu prvej prehliadky po 1. júli 2019.“;

f) pridáva sa predpis II-2/A/15.2.6 v tomto znení:

„6 V prípade lodí, ktoré podliehajú predpisu II-2/A/11, sa musia tlakové fľaše dýchacích prístrojov používaných počas cvičenia pred vyplávaním znovu naplniť alebo vymeniť.“;

g) predpis II-2/B/5.1 sa nahrádza takto:

„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, ako je predpísané v tabuľkách 5.1 alebo 5.1a), prípadne 5.2 alebo 5.2a).

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

h) v predpise II-2/B/5.4 sa za tabuľku 5.1 vkladá tabuľka 5.1a):

„Nasledujúca tabuľka sa uplatňuje na VŠETKY LODE TRIED B, C a D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2018 ALEBO NESKÔR:

Tabuľka 5.1a)

Protipožiarne odolnosť priedelov oddeľujúcich príslušné priestory

Priestory		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Kontrolné stanice	(1)	A-0 ^e	A-0	60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60	
Chodby	(2)		C ^c	B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-15	A-60	A-15	A-0 ^d	*	A-30
Obytné priestory	(3)			C ^c	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15	A-0 ^d	*	A-30 A-0 ^d
Schodišťa	(4)				A-0 ^e B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15	A-0 ^d	*	A-30
Hospodárske priestory (malé nebezpečenstvo)	(5)					C ^c	A-60	A-0	A-0	A-0		*	A-0
Priestory strojového zariadenia kategórie A	(6)						*	A-0	A-0	A-60		*	A-60

Priestory		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Iné priestory strojového zariadenia	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	*	A-0
Nákladné priestory	(8)								*	A-0	*	A-0
Hospodárske priestory (vysoké nebezpečenstvo)	(9)									A-0 ^b	*	A-30
Voľné paluby	(10)											A-0
Priestory zvláštnej kategórie a priestory typu ro-ro	(11)											A-30 ^c

i) v predpise II-2/B/5.4 sa za tabuľku 5.2 vkladá tabuľka 5.2a):

„Nasledujúca tabuľka sa uplatňuje na VŠETKY LODE TRIED B, C a D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2018 ALEBO NESKÖR:

Tabuľka 5.2a)

Protipožiarna odolnosť palúb oddeľujúcich príslušné priestory

Priestory pod↓	Priestory nad →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrolné stanice	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Chodby	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Obytné priestory	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 ^d
Schodišťa	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
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 ^f	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-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Voľné paluby	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Priestory zvláštnej kategórie a priestory typu ro-ro	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0 ^d	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Poznámky k tabuľkám 5.1, 5.1a), 5.2 a 5.2a):

- (a) Pre vysvetlenie, pokiaľ ide o platnú hodnotu, pozri predpisy II-2/B/3 a 8.
 - (b) Ak sú priestory rovnakej číselnej kategórie a je pri nich uvedený horný index „b“, priedel alebo paluba typu uvedeného v tabuľke sa vyžaduje len vtedy, keď sú príslušné priestory, napr. kategórie 9, určené na rôzne účely. Kuchyňa vedľa druhej kuchyne si nevyžaduje priedel, ale kuchyňa vedľa skladu farieb si vyžaduje priedel „A-0“.
 - (c) Priedely oddeľujúce kormidelňu a navigačnú kabínu môžu byť typu „B-0“.
 - (d) Pozri odseky 2.3 a 2.4 tohto predpisu.
 - (e) Pri použití predpisu 2.1.2 namiesto typu „B-0“ a „C“ uvedeného v tabuľke 5.1 a 5.1a) platí typ „A-0“.
 - (f) Protipožiarna izolácia sa nemusí použiť, ak je v priestore strojového zariadenia kategórie (7) malé alebo žiadne nebezpečenstvo požiaru.
 - (*) Keď je v tabuľke hviezdička, vyžaduje sa, aby deliaca plocha bola z ocele alebo iného rovnocenného materiálu, ale nemusí byť triedy „A“. Ak však na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo neskôr prechádzajú palubou, s výnimkou priestoru kategórie 10, elektrické káble, potrubia a vetracie kanály, musia byť tieto prieniky tesné, aby sa zabránilo priechodu plameňa a dymu. Deliace plochy medzi kontrolnými stanicami (núdzové generátory) a voľnými palubami môžu mať vstupné vzdušné otvory bez zatváracieho zariadenia, pokiaľ nie je namontovaný pevný plynový protipožiarny systém. Na účely predpisu II-2/B/2.1.2. znamená hviezdička, pokiaľ sa objavuje v tabuľkách 5.2 a 5.2a), s výnimkou kategórií 8 a 10, typ „A-0“;
- j) pridáva sa predpis II-2/B/6.3.4 v tomto znení:

„LODE TRIED B, C a D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2018 ALEBO NESKÔR

.3.4 Z hlavného priestoru strojového zariadenia musia byť dve únikové cesty. Aspoň jedna z týchto únikových ciest musí poskytovať trvalú ochranu proti požiaru až po bezpečné miesto mimo priestoru strojového zariadenia.“;

- k) nadpis predpisu II-2/B/9 sa nahrádza takto:

„9 Vetracie systémy na lodiach postavených pred 1. januárom 2018 (R 32)“;

- l. pridáva sa predpis II-2/B/9a s týmto znením:

„9a Vetracie systémy lodí

LODE TRIED B, C a D postavené 1. januára 2018 alebo neskôr

.1 Všeobecné informácie

- .1 Vetracie kanály vrátane jedностenných a dvojstenných kanálov musia byť z ocele alebo iného rovnocenného materiálu, s výnimkou krátkych flexibilných vlnovcov s maximálnou dĺžkou 600 mm, ktoré sa používajú na napojenie ventilátorov na kanál v klimatizačných priestoroch. Pokiaľ nie je v odseku 1.6 výslovne uvedené inak, musia byť všetky ostatné materiály použité na konštrukciu kanálov takisto nehorľavé, vrátane tepelnej izolácie. Krátke kanály, ktorých dĺžka nepresahuje 2 m a ich svetlý prierez (pojem svetlý prierez označuje plochu vypočítanú na základe vnútorného rozmeru kanála a nie jeho izolácie, platí to aj pre predizolované kanály) nepresahuje 0,02 m², nemusia byť z ocele alebo rovnocenného materiálu, pokiaľ spĺňajú tieto podmienky:

- .1 kanály musia byť z nehorľavého materiálu, ktorý môže byť zvnútra i zvonku pokrytý membránami s nízkym šírením plameňa a ktorý má v každom prípade tepelnú hodnotu

neprekračujúcu 45 MJ/m² plochy v použitej hrúbke. Spalné teplo sa vypočíta podľa odporúčaní zverejnených Medzinárodnou organizáciou pre normalizáciu, najmä podľa publikácie ISO 1716:2002, „Reakcia stavebných výrobkov na skúšky horenia – určenie spalného tepla“;

- .2 kanály sa používajú len na konci vetracieho zariadenia a
 - .3 kanály merané po dĺžke nesmú ležať bližšie než 600 mm od otvoru v deliacej ploche triedy „A“ alebo „B“ vrátane súvislých stropov triedy „B“.
- .2 V súlade s kódexom pre postup požiarneho testu sa skúšajú tieto zariadenia:
- .1 požiarne klapky vrátane príslušných prevádzkových prostriedkov, skúška sa však nevyžaduje v prípade, ak sú klapky umiestnené na spodnom konci kanála na odsávanie z kuchynských sporákov, ktoré musia byť z ocele a musia byť schopné prerušiť v kanáli ľah; a
 - .2 priechody vetracích kanálov cez deliace plochy triedy „A“, skúška sa však nevyžaduje v prípade, ak sú oceľové manžety priamo pripojené k vetracím kanálom pomocou prinitovaných alebo priskrutkovaných prírub alebo sú privarené.
- .3 Požiarne klapky musia byť ľahko prístupné. Ak sú umiestnené za stropmi alebo obložením, musia byť tieto stropy alebo obloženie vybavené inšpekčnými dverami, na ktorých je tabuľka s identifikačným číslom požiarnej klapky. Identifikačné číslo požiarnej klapky musí byť uvedené aj na každom poskytnutom diaľkovom ovládači.
- .4 Vetracie kanály musia byť vybavené otvormi na kontrolu a čistenie. Tieto otvory sa nachádzajú v blízkosti požiarnej klapky.
- .5 Hlavné vstupné a výstupné otvory vetracích systémov sa musia dať zavrieť z oboch strán vetraného priestoru. Uzávery musia byť ľahko prístupné, musia byť zreteľne a trvalo označené a musia na nich byť vyznačené polohy, keď sú otvorené a keď sú uzavreté.
- .6 Vo vzdialenosti menšej ako 600 mm od otvorov v deliacich plochách triedy „A“ alebo „B“ a v kanáloch triedy „A“ nie je v prírubových spojoch vetracích kanálov dovolené používať horľavé tesnenia.
- .7 Umiesťovať vetracie otvory alebo vzduchové vyrovnávacie kanály medzi dva uzavreté priestory sa nepovoľuje, okrem prípadov, keď je to povolené predpisom II-2/B/7.7.

.2 Usporiadanie kanálov

- .1 Vetracie systémy pre priestory strojového vybavenia kategórie A, priestory pre vozidlá, priestory typu ro-ro, kuchyne, priestory zvláštnej kategórie a nákladné priestory musia byť oddelené jeden od druhého a od vetracích systémov obsluhujúcich ostatné priestory. Vetracie systémy kuchýň na osobných lodiach prepravujúcich maximálne 36 cestujúcich však nemusia byť úplne oddelené od ostatných vetracích systémov, ale môžu byť obsluhované samostatnými kanálmi s vetracou jednotkou obsluhujúcou ostatné priestory. V takom prípade musí byť automatická požiarne klapka umiestnená vo vetracom kanáli kuchyne blízko vetracieho zariadenia.
- .2 Kanály na vetranie priestorov strojového zariadenia kategórie A, kuchýň, priestoru pre vozidlá, priestorov typu ro-ro alebo iných priestorov zvláštnej kategórie nesmú prechádzať obytnými a hospodárskymi priestormi alebo kontrolnými stanicami, pokiaľ nespĺňajú podmienky stanovené v odseku.2.4.
- .3 Kanály na vetranie obytných a prevádzkových priestorov alebo kontrolných staníc nesmú prechádzať priestormi strojového zariadenia kategórie A, kuchyňami, priestormi pre vozidlá, priestormi typu ro-ro alebo priestormi zvláštnej kategórie, s výnimkou prípadov, keď spĺňajú odsek.2.4.
- .4 Podľa odsekov.2.2 a.2.3 kanály musia byť buď:
 - .1.1 vyrobené z ocele s hrúbkou najmenej 3 mm v prípade kanálov so svetlým prierezom menším než 0,075 m², najmenej 4 mm v prípade kanálov so svetlým prierezom od 0,075 m² do 0,45 m² a najmenej 5 mm v prípade kanálov so svetlým prierezom nad 0,45 m²;

- .1.2 vhodne zaistené a vystužené;
- .1.3 vybavené automatickými požiarnymi klapkami blízko ohraničení, ktorými prechádzajú a
- .1.4 izolované na úroveň triedy „A- 60“ od hranice priestorov, ktoré obsluhujú, až k miestu minimálne 5 metrov za každou požiarnou klapkou

alebo

- .2.1 vyrobené z ocele v súlade s odsekmi.2.4.1.1 a.2.4.1.2 a
 - .2.2 v priestoroch, cez ktoré prechádzajú, izolované na úroveň triedy „A- 60“, s výnimkou kanálov, ktoré prechádzajú cez priestory kategórie (9) alebo (10) podľa definície v predpise II-2/B/4.2.2.
- 5 Na účely odsekov.2.4.1.4 a.2.4.2.2 musia byť kanály izolované po celom svojom vonkajšom povrchu prierezu. V prípade kanálov, ktoré sú mimo stanoveného priestoru, ale susedia s ním a majú s ním spoločnú jednu alebo viac plôch, sa predpokladá, že tieto kanály týmito stanovenými priestormi prechádzajú a spoločné plochy musia byť izolované až do vzdialenosti 450 mm od kanála (náčrty takéhoto usporiadania sú obsiahnuté v jednotnom výklade dohovoru SOLAS kapitoly II-2 (obežník MSC.1/1276).
- 6 Ak je nutné, aby vetrací kanál prechádzal deliacou plochou hlavného vertikálneho požiarného úseku, musí byť vedľa deliacej plochy nainštalovaná automatická požiarna klapka. Klapka sa musí dať z oboch strán deliacej plochy zavrieť aj ručne. Uzáver klapky musí byť ľahko prístupný a musí byť jasne a zreteľne označený. Časť kanála medzi deliacou plochou a klapkou musí byť vyrobená z ocele v súlade s odsekmi.2.4.1.1 a.2.4.1.2 a izolovaná prinajmenšom na rovnakú úroveň odolnosti proti požiaru ako deliaca plocha, ktorou prechádza. Klapka musí byť aspoň na jednej strane deliacej plochy opatrená viditeľným signalizačným zariadením ukazujúcim, či je klapka v otvorenej alebo uzavretej polohe.

3 Podrobnosti požiarnych klapiek a priechodov kanálov

- 1 Kanály prechádzajúce cez deliace plochy triedy „A“ musia spĺňať tieto požiadavky:

- .1 ak kanál obalený tenkým plechom so svetlým prierezom rovným alebo menším než 0,02 m² prechádza cez deliace plochy 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;
- .2 ak vetracie kanály so svetlým prierezom väčším než 0,02 m², maximálne však 0,075 m², prechádzajú cez deliace plochy triedy „A“, musia byť otvory obložené manžetami z oceľového plechu. Kanály a 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 deliaca plocha, cez ktorú kanál prechádza, a
- .3 všetky kanály so svetlým prierezom väčším než 0,075 m², ktoré prechádzajú cez deliace plochy triedy „A“, musia byť vybavené automatickými požiarnymi klapkami. Každá klapka musí byť umiestnená v blízkosti deliacej plochy, cez ktorú kanál prechádza, a časť kanála medzi deliacou plochou a klapkou musí byť vyrobená z ocele v súlade s odsekmi.2.4.2.1 a.2.4.2.2. Požiarna klapka sa musí ovládať automaticky, ale musí sa dať zavrieť z oboch strán deliacej plochy aj ručne. Klapka musí byť opatrená viditeľným signalizačným zariadením ukazujúcim, či je klapka v otvorenej alebo uzavretej polohe. Požiarné klapky sa však nevyžadujú, ak kanály prechádzajú cez priestory obklopené 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 prechádzajú. Kanál so svetlým prierezom vyšším ako 0,075 m² sa v mieste, kde prechádza cez deliacu plochu triedy „A“, nesmie rozdeliť na menšie kanály a následne sa za deliacou plochou opäť spojiť do pôvodného kanála, s cieľom obísť povinnosť opatriť tento kanál klapkou.

- .2 Vetracie kanály so svetlým prierezom väčším než 0,02 m², ktoré prechádzajú cez priedely triedy „B“, musia mať manžety z oceľového plechu dĺžky 900 mm rozdelené podľa možnosti na každej strane priedelov na 450 mm, pokiaľ kanál nie je v tejto dĺžke z ocele.
- .3 Všetky požiariarne klapky musí byť možné ovládať ručne. Klapky musí byť možné priamo mechanicky uvoľniť, prípadne uzavrieť elektronicky, hydraulicky alebo pneumaticky. Všetky klapky musia byť ručne ovládateľné z oboch strán deliacej plochy. Automatické požiariarne klapky vrátane tých, ktoré sa môžu ovládať diaľkovo, musia mať mechanizmus na zabezpečenie proti poruchám, ktorým sa klapka v prípade požiaru uzavrie aj vtedy, ak dôjde k prerušeniu dodávok elektrického prúdu alebo k strate hydraulického alebo pneumatického tlaku. Diaľkovo ovládané požiariarne klapky sa musia dať v mieste, kde je klapka umiestnená, znovu ručne otvoriť.

.4 Vetracie systémy pre osobné lode prepravujúce viac než 36 cestujúcich

- .1 Okrem požiadaviek v odsekoch.1.,2 a.3 musia vetracie systémy osobných lodí prepravujúcich viac než 36 cestujúcich spĺňať aj tieto požiadavky:
 - .1 Ventilátory musia byť všeobecne usporiadané tak, aby kanály prechádzajúce cez rôzne priestory zostali v hlavnom vertikálnom požiarnom úseku.
 - .2 Uzavreté priestory schodišťa musia byť obsluhované nezávislým vetracím systémom a sieťou kanálov (odvod a prívod), ktoré neobsluhujú žiaden iný priestor vetracieho systému.
 - .3 Kanál, bez ohľadu na prierez, ktorý obsluhuje viac než jeden obytný priestor na uzavretej palube, obslužný priestor alebo kontrolnú stanicu, musí byť vybavený automatickou dymovou klapkou v blízkosti miesta, kde cez tieto priestory prechádza na každej palube, pričom táto dymová klapka sa musí dať zavrieť ručne z chránenej paluby nad klapkou. Ak ventilátor obsluhuje viac než jeden priestor na uzavretej palube prostredníctvom oddelených kanálov v hlavnom vertikálnom požiarnom úseku, pričom každý z nich je určený na obsluhu jedného priestoru na uzavretej palube, musí byť každý kanál vybavený ručne ovládanou dymovou klapkou umiestnenou blízko ventilátora.
 - .4 Vertikálne kanály musia byť tam, kde je to nevyhnutné, izolované v súlade s požiadavkami stanovenými v tabuľkách 4.1 a 4.2. Kanály musia byť izolované v súlade s požiadavkami vzťahujúcimi sa na paluby medzi priestorom, ktorý obsluhujú, a priestorom, o ktorom sa uvažuje.

.5 Kanály na odsávanie z kuchynských sporákov

- .1 Požiadavky na osobné lode prepravujúce viac než 36 cestujúcich
 - .1 Okrem požiadaviek v odsekoch .1.,2 a.3 musia byť kanály na odsávanie z kuchynských sporákov vyrobené v súlade s odsekmi.2.4.2.1 a.2.4.2.2 a v obytných priestoroch, obslužných priestoroch alebo kontrolných staniaciach, cez ktoré prechádzajú, izolované na úroveň triedy „A- 60“. Zároveň musia byť vybavené:
 - .1 lapačom tukov, ktorý sa dá ľahko zložiť na účely čistenia, pokiaľ sa na jeho odstránenie nepoužíva iný schválený systém;
 - .2 automaticky a diaľkovo ovládanou požiarnou klapkou umiestnenou na spodnom konci kanála v mieste kríženia kanála s kuchynským odsávačom pár a okrem toho aj diaľkovo ovládanou požiarnou klapkou umiestnenou na hornom konci kanála v blízkosti jeho výstupu;
 - .3 pevnými zariadeniami na hasenie ohňa z kanála. Hasiace systémy musia byť v súlade s odporúčaniami zverejnenými Medzinárodnou organizáciou pre normalizáciu, najmä s publikáciou ISO 15371:2009 „Lode a námorné technológie – hasiace systémy na ochranu kuchynského vybavenia“;
 - .4 diaľkovo ovládanými zariadeniami na vypnutie ventilátorov pre odvod a prívod vzduchu, ovládaním požiarnych klapiek uvedených v odseku.5.1.1.2 a ovládaním pevného hasiaceho systému, ktoré musia byť umiestnené mimo kuchyne neďaleko vchodu do kuchyne. Ak je nainštalovaný systém s niekoľkými odbočkami vedenia, musia byť k dispozícii diaľkovo

ovládané zariadenia umiestnené spolu s vyššie uvedeným diaľkovo ovládanými zariadeniami na uzavretie všetkých odbočiek vedenia odsávajúcich cez rovnaký hlavný kanál skôr, než bude do pevného hasiaceho systému dodaná hasiaca látka, a

.5 vhodne umiestnenými otvormi na kontrolu a čistenie, pričom jeden musí byť umiestnený blízko ventilátora na odvod vzduchu a jeden na spodnom konci kanála, kde sa hromadí masť.

.2 Kanály na odsávanie z kuchynských sporákov umiestnených na otvorených palubách musia zodpovedať požiadavkám stanoveným v odseku 5.1.1, ak prechádzajú obytnými priestormi alebo priestormi, v ktorých sa nachádzajú horľavé materiály.

.2 Požiadavky na osobné lode prepravujúce maximálne 36 cestujúcich

Kanály na odsávanie z kuchynských sporákov, ktoré prechádzajú obytnými priestormi alebo priestormi, v ktorých sa nachádzajú horľavé materiály, musia byť vyrobené v súlade s požiadavkami stanovenými v odsekoch 2.4.1.1 a 2.4.1.2. Každý odsávací kanál musí byť vybavený:

.1 lapačom tukov, ktorý sa dá ľahko vybrať na účely čistenia;

.2 automaticky a diaľkovo ovládanou požiarou klapkou umiestnenou na spodnom konci kanála v mieste kríženia kanála s kuchynským odsávačom pár a okrem toho aj diaľkovo ovládanou požiarou klapkou umiestnenou na hornom konci kanála v blízkosti jeho výstupu;

.3 zariadeniami na vypnutie ventilátorov na odsávanie a prívod vzduchu, ktoré sa dajú ovládať z kuchyne, a

.4 pevnými zariadeniami na hasenie ohňa z kanála.

.6 *Vetracie miestnosti obsluhujúce priestory strojového zariadenia kategórie A, v ktorých sa nachádzajú strojové zariadenia s vnútorným spaľovaním*

.1 Ak vetracia miestnosť obsluhuje len priestory príslušného priestoru strojového zariadenia a od priestorov strojového zariadenia nie je oddelená deliacou plochou, musí byť uzáver vetracieho kanála alebo kanála, ktorý obsluhuje priestory strojového zariadenia, umiestnený mimo vetracej miestnosti a priestoru strojového zariadenia.

.2 Ak takáto vetracia miestnosť obsluhuje priestory strojového zariadenia a aj ostatné priestory a ak je od priestorov strojového zariadenia oddelená deliacou plochou triedy „A-0“ vrátane priechodov, môže byť uzáver vetracieho kanála alebo kanála, ktorý obsluhuje priestory strojového zariadenia, umiestnený vo vetracej miestnosti.

.7 *Vetracie systémy pre pracovne osobných lodí prepravujúcich viac než 36 cestujúcich*

Kanály na odsávanie z priestorov pracovní a sušiarň kategórie (13) definované v predpise II-2/B//.2.2 musia byť vybavené:

.1 filtrami, ktoré sa dajú ľahko vybrať na účely čistenia;

.2 automaticky a diaľkovo ovládanou požiarou klapkou umiestnenou na spodnom konci kanála;

.3 diaľkovo ovládanými zariadeniami na vypnutie ventilátorov na odsávanie a prívod vzduchu zvnútra daného priestoru a na ovládanie požiarnej klapky uvedenej v odseku 7.2 a

.4 vhodne umiestnenými otvormi na kontrolu a čistenie.“;

m) pridávajú sa predpisy II-2/B/13.4, II-2/B/13.5 a II-2/B/13.6 v tomto znení:

„LODE TRIED B, C a D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2018 ALEBO NESKÔR

.4 V priestoroch strojového zariadenia musí byť inštalovaný pevný systém hlásenia požiaru a požiarneho poplachu schváleného typu v súlade s príslušnými ustanoveniami predpisu II-2/A/9:

.4.1 pre ktoré boli ako náhrada za nepretržitú obsluhu priestoru schválené automatické a diaľkovo ovládané systémy a zariadenia a

- .4.2 v ktorých je hlavné hnacie a súvisiace strojové zariadenie vrátane hlavného zdroja dodávok elektrickej energie vybavené rôznymi stupňami automatického a diaľkového ovládania a je pod trvalým dohľadom posádky z kontrolnej miestnosti.
- .5 V uzavretých priestoroch, v ktorých sa nachádzajú spaľovacie zariadenia, musí byť nainštalovaný pevný systém hlásenia požiaru a požiarneho poplachu schváleného typu v súlade s príslušnými ustanoveniami predpisu II-2/A/9.
- .6 So zreteľom na pevný systém hlásenia požiaru a požiarneho poplachu sa v zmysle predpisov II-2/B/13.4 a 13.5 uplatňujú tieto požiadavky:

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. Systémy hlásenia požiaru používajúce len tepelné snímače nie sú povolené, s výnimkou priestorov s obmedzenou výškou a priestorov, 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 zabezpečiť, 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.“;

n) predpis II-2/B/14.1.1.2 sa nahrádza takto:

„2 Požiadavky predpisov II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 a II-2/B/9a na zachovanie odolnosti vertikálnych požiarneho úseku sa musí rovnakou mierou uplatňovať na paluby a priedely tvoriace ohraničenie, ktoré oddeľuje jeden horizontálny požiarneho úsek od druhého a od zvyšku lode.“;

o) predpis II-2/B/14.1.2.2 sa nahrádza takto:

„2 Na nových lodiach prepravujúcich maximálne 36 cestujúcich a postavených pred 1. januárom 2018, ako aj na 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. Na lodiach prepravujúcich maximálne 36 cestujúcich a postavených 1. januára 2018 alebo neskôr musia byť priedely, ktoré ohraničujú priestory osobitnej kategórie, izolované tak, ako je to predpísané v priestoroch kategórie (11) v tabuľke 5.1a predpisu II-2/B/5, a horizontálne ohraničenia musia byť izolované tak, ako je to predpísané pre priestory kategórie (11) v tabuľke 5.2a predpisu II-2/B/5.“;

3. v kapitole III:

a) sa tabuľka v predpise III/2.6 nahrádza takto:

„Priestory	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Počet osôb (N) Počet cestujúcich (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Kapacita záchranných plavidiel ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :						
— existujúce lode	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— nové lode	1,25	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Záchranné člny ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1

Priestory	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Počet osôb (N) Počet cestujúcich (P)						
Záchranné kolesá ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Záchranné vesty ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Záchranné vesty pre deti ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Záchranné vesty pre dojčatá ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Rakety pre stav núdze ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Lanové vrhacie vybavenie ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	—	—
Radarový transpondér	1	1	1	1	1	1
Obojsmerný VHF rádiový prístroj	3	3	3	3	3	2

(1) Záchranným plavidlom môžu byť záchranné člny alebo záchranné plte alebo ich kombinácia v súlade s ustanoveniami predpisu III/2.2. Ak je to zdôvodnené chránenou povahou plavby a/alebo priaznivými poveternostnými podmienkami v oblasti plavby, so zreteľom na odporúčania prijaté IMO v obežníku MSC/1046, môže správny orgán vlajkového štátu povoliť nasledujúce, pokiaľ to neodmietne prijímajúci členský štát:

- obojstranne použiteľné nafukovacie záchranné plte, ktoré nespĺňajú ustanovenia oddielu 4.2 alebo 4.3 kódexu LSA za predpokladu, že tieto záchranné plte úplne zodpovedajú požiadavkám prílohy 10 Kódexu o vysokorychlostných plavidlách z roku 1994 a v prípade lodí postavených 1. januára 2012 alebo neskôr, prílohy 11 Kódexu o vysokorychlostných plavidlách z roku 2000.
- záchranné plte nevyhovujúce požiadavkám odsekov 4.2.2.2.1 a 4.2.2.2.2 kódexu LSA na 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 zo 17. marca 1998. Osobné lode ro-ro musia spĺňať príslušné ustanovenia predpisu III/5-1.

Lodné evakuačné systémy alebo systémy spĺňajúce požiadavky oddielu 6.2 kódexu LSA môžu nahradiť zodpovedajúcu kapacitu záchranných pltv podľa tabuľky vrátane príslušného počtu ich spúšťacích zariadení.

- Záchranné plavidlá musia byť podľa možnosti rovnomerne rozdelené na oboch stranách lode.
- Celková/súhrnná kapacita záchranných plavidiel vrátane dodatočných záchranných pltv musí byť v súlade s požiadavkami uvedenými v tabuľke, t. j. 1,10 N = 110 % a 1,25 N = 125 % celkového počtu osôb (N), ktorý 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 pltv uvedená v predpise III/7.5, môžu sa požadovať dodatočné záchranné plte.
- 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 zoraďovať viac než deväť záchranných pltv.
- Spúšťacie zariadenia záchranných člnov musia vyhovovať požiadavkám predpisu III/10. Ak záchranné plavidlá vyhovujú požiadavkám oddielu 4.5 alebo 4.6 kódexu LSA, môžu byť zaradené do kapacity záchranných plavidiel uvedených v tabuľke vyššie. Záchranný čln možno akceptovať ako záchranné plavidlo pod podmienkou, že tento čln a zariadenia na jeho spúšťanie a spätné vyťahovanie taktiež spĺňajú požiadavky stanovené pre záchranné člny. Ak musí byť osobná loď ro-ro vybavená záchrannými člnmi, musí byť najmenej jeden záchranný čln rýchlym záchranným člnom spĺňajúcim požiadavky predpisu III/5-1.3. Ak správa vlajkového štátu usúdi, že inštalácia záchranného člna alebo rýchleho záchranného člna na palube lode je fyzicky nemožná, môže byť táto loď zbavená povinnosti vziať záchranný čln, pokiaľ spĺňa všetky tieto požiadavky:
 - loď je zariadená tak, že umožňuje, aby sa bezmocná osoba dala vytiahnuť z vody von;
 - záchrana bezmocnej osoby je možné sledovať z veliteľského mostíka a
 - loď je schopná dostatočne manévrovať, aby za najhorších možných podmienok dostala osoby bližšie k lodi a zachránila ich.

- (6) Najmenej jedno záchranné koleso na každom boku musí byť vybavené záchranným lanom, ktorého dĺžka sa rovná najmenej dvojnásobku výšky, v 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 kódexu LSA.
- (7) Rakety pre stav núdze vyhovujúce požiadavkám bodu 3.1 kódexu LSA musia byť uložené na veliteľskom mostíku alebo riadiacom stanovišti.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) Počet záchranných viest vhodných pre dojatá sa musí rovnať aspoň 2,5 % počtu cestujúcich na palube alebo sa môže požadovať väčší počet s cieľom zabezpečiť záchrannú vestu pre každé dojča.
- (11) Všetky lode musia mať dostatočný počet záchranných viest pre osoby na stráži a na použitie na vzdialených záchranných stanovištiach. Záchranné vesty pre osoby na stráži by mali byť uskladnené na mostíku, v miestnosti kontroly motora a v akýchkoľvek iných stanovištiach strážnej služby s posádkou.
Najneskôr ku dňu prvej pravidelnej prehliadky po 1. januári 2012 musia všetky osobné lode splniť ustanovenia uvedené v poznámkach pod čiarou 12 a 13.
- (12) Ak poskytnuté záchranné vesty pre dospelých nie sú navrhnuté pre osoby s hmotnosťou do 140 kg a obvodom hrudníka do 1 750 mm, na palube musí byť dostatočný počet vhodných doplnkov, aby bolo možné zachrániť takéto osoby.
- (13) Každá záchranná vesta na osobných lodiach 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.
- (14) Pri lodiach kratších ako 24 m sa povinnosť mať na palube lanové vrhacie vybavenie nevyžaduje.“

b) pridáva sa predpis III/9/2a s týmto znením:

„2a Najneskôr pri prvom plánovanom príchode do suchého doku po 1. januári 2018, ale nie neskôr než 1. júla 2019, musia byť zariadenia na spúšťanie záchranných člnov, ktoré nie sú v súlade s ustanoveniami odsekov 4.4.7.6.4 až 4.4.7.6.6 kódexu LSA, nahradené zariadeniami, ktoré sú s kódexom v súlade (*).

(*) pozri Usmernenia na hodnotenie a výmenu systémov spúšťania a vyťahovania záchranných člnov (obežník MSC.1/1392)“;

c) pridáva sa predpis III/10a s týmto znením:

„10a Záchrana osôb z vody

LODE TRIED B, C a D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2018 ALEBO NESKÔR

.1 Všetky lode musia mať vypracované individuálne plány a postupy na záchranu osôb z vody, pričom sa v nich musia zohľadňovať usmernenia, ktoré vypracovala IMO (*). V týchto plánoch a postupoch sa stanoví vybavenie určené na záchranné účely a opatrenia potrebné na minimalizáciu rizika, ktorému je vystavený palubný personál podieľajúci sa na záchranných operáciách. Lode postavené pred 1. januárom 2018 musia túto požiadavku spĺňať najneskôr do prvej pravidelnej prehliadky alebo obnovovacej prehliadky bezpečnostného vybavenia.

.2 Osobné lode ro-ro, ktoré sú v súlade s predpisom III/5-1.4, sa považujú za lode v súlade s týmto predpisom.

(*) Usmernenia na tvorbu plánov a postupov na záchranu osoby z vody (obežník MSC.1/1447).“;

d) pridáva sa predpis III/13.9 s týmto znením:

„9 Členovia posádky, ktorí sú oprávnení na vstup do uzavretých priestorov alebo poverení záchrannými operáciami, sa musia zúčastňovať na cvičeniach vstupu do uzavretých priestorov a na cvičeniach zameraných na záchranné činnosti, ktoré sa na palube lode musia uskutočňovať v intervale stanovenom správnym orgánom, najmenej však raz za rok:

.1 Cvičenia vstupu do uzavretých priestorov a cvičenia zamerané na záchranné činnosti

.1 Cvičenia vstupu do uzavretých priestorov a cvičenia zamerané na záchranné činnosti sa musia plánovať a realizovať bezpečným spôsobom, pričom sa musia zohľadniť, ak je to vhodné, usmernenia poskytované v rámci odporúčaní, ktoré vypracovala IMO (*).

.2 Každé cvičenie vstupu do uzavretých priestorov a cvičenie zamerané na záchranné činnosti zahŕňa:

.1 kontrolu a používanie osobných ochranných prostriedkov potrebných na vstup;

- .2 kontrolu a používanie komunikačných zariadení a postupov;
- .3 kontrolu a používanie nástrojov na meranie atmosféry v uzavretých priestoroch;
- .4 kontrolu a používanie záchranného vybavenia a postupov a
- .5 pokyny v oblasti prvej pomoci a resuscitačných techník.

(*) pozri revidované odporúčania na vstup do uzavretých priestorov na palubách lodí, ktoré prijala IMO rezolúciou A.1050(27).“

e) pridáva sa predpis III/14 s týmto znením:

„14 Záznamy (R 19.5)

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIED B, C A D:

- .1 Dátumy konania poplachov, podrobnosti o nácviiku opustenia lode a požiarnych cvičeniach, cvičeniach vstupu do uzavretých priestorov a cvičeniach zameraných na záchranné činnosti, cvičeniach s ostatnými záchrannými prostriedkami a školeniach na palube sa musia zaznamenávať v lodnom denníku, ktorého podobu môže predpísať správa. Ak sa plný poplach, cvičenie alebo školenie nekoná v stanovenom čase, v lodnom denníku sa o tom musí vykonať záznam s uvedením okolností a rozsahu uskutočneného poplachu, cvičenia alebo školenia.“
-