

# Úradný vestník

## Európskej únie

L 163



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 52

25. júna 2009

Obsah

I Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné

SMERNICE

★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Prepracované znenie) <sup>(1)</sup> .....** 1

Cena: 26 EUR

<sup>(1)</sup> Text s významom pre EHP

**SK**

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.



## I

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné)

## SMERNICE

## SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/45/ES

zo 6. mája 2009

## o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode

(Prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

(2) V rámci spoločnej dopravnej politiky sa musia prijať opatrenia, aby sa posilnila bezpečnosť v námornej doprave.

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä na jej článok 80 ods. 2,

(3) Spoločenstvo je vážne znepokojené nehodami lodí, ktorých účastníkmi boli osobné lode a ktoré viedli k veľkým stratám na životoch. Osoby, ktoré používajú osobné lode a vysokorychlostné osobné plavidlá v rámci celého Spoločenstva, majú právo očakávať a spoliehať sa na primeranú úroveň bezpečnosti na palube.

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

(4) Táto smernica sa nevzťahuje na pracovné zariadenia a osobné ochranné prostriedky pracovníkov, pretože pre používanie takýchto zariadení na osobných lodiach vo vnútroštátnej plavbe sa uplatňujú ustanovenia smernice Rady 89/391/EHS z 12. júna 1989 o zavedení opatrení na podporu zvýšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov <sup>(5)</sup> a príslušné ustanovenia jednotlivých samostatných smerníc.

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy <sup>(2)</sup>,

(5) Poskytovanie námorných osobných dopravných služieb medzi členskými štátmi už bolo liberalizované nariadením Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami <sup>(6)</sup>. Uplatňovanie princípu slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž), bolo stanovené nariadením Rady (EHS) č. 3577/92 <sup>(7)</sup>.

keďže:

(1) Smernica Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode <sup>(3)</sup> bola opakovane podstatným spôsobom zmenená a doplnená <sup>(4)</sup>. Pri príležitosti ďalších zmien a doplnení by sa mala v záujme prehľadnosti prepracovať.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 151, 17.6.2008, s. 35.

<sup>(2)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 21. októbra 2008 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 23. apríla 2009.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 144, 15.5.1998, s. 1.

<sup>(4)</sup> Pozri prílohu IV, časť A.

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 183, 29.6.1989, s. 1.

<sup>(6)</sup> Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 1.

<sup>(7)</sup> Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7.

- (6) Aby sa dosiahla vysoká úroveň bezpečnosti a odstránili sa prekážky obchodu, je potrebné zaviesť harmonizované bezpečnostné normy na primeranej úrovni pre osobné lode a plavidlá zabezpečujúce vnútroštátne služby. V rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) sa vypracovávajú normy pre plavidlá pôsobiace na medzinárodných trasách. Mali by byť dostupné postupy, ktoré budú vyžadovať, aby IMO uskutočnila opatrenia na zosúladenie noriem pre medzinárodné plavby s normami tejto smernice.
- (7) Najmä z hľadiska medzinárodného trhového rozmeru námornej osobnej dopravy sú opatrenia na úrovni Spoločenstva jediným možným spôsobom ako zabezpečiť spoločnú úroveň bezpečnosti pre lode v rámci Spoločenstva.
- (8) Vzhľadom na zásadu proporcionality je smernica primeraným právnym nástrojom, pretože stanovuje rámec jednotného a povinného uplatňovania bezpečnostných noriem členskými štátmi, pričom každému členskému štátu ponecháva právo rozhodnúť, ktoré vykonávacie nástroje najlepšie vyhovujú jeho vnútornému systému.
- (9) V záujme zlepšenia bezpečnosti a zabránenia narušovaniu hospodárskej súťaže by sa spoločné bezpečnostné požiadavky mali uplatňovať pre osobné lode a vysokorýchlostné osobné plavidlá vykonávajúce vnútroštátnu plavbu v Spoločenstve bez ohľadu na vlajku, pod ktorou sa plavia. Je však nevyhnutné vylúčiť niektoré kategórie lodí, pre ktoré pravidlá tejto smernice nie sú technicky vhodné alebo sú hospodársky neudržateľné.
- (10) Osobné lode by sa mali rozdeliť do rozličných tried podľa výkonnosti a podmienok morských oblastí, v ktorých pôsobia. Vysokorýchlostné osobné plavidlá by sa mali rozdeliť do kategórií v súlade s ustanoveniami Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách, ktorý zaviedla IMO.
- (11) Hlavným referenčným rámcom pre bezpečnostné normy by mal byť Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (dohovor SOLAS 1974) v znení zmien a doplnení, ktorý zahrňuje medzinárodné dohodnuté normy pre osobné lode a vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré pôsobia na medzinárodných trasách, rovnako ako primerané rezolúcie prijaté IMO a ostatné opatrenia, ktoré dopĺňajú a vykladajú uvedený dohovor.
- (12) Rozličné triedy nových aj existujúcich osobných lodí vyžadujú rozličný prístup k zavedeniu bezpečnostných požiadaviek, ktoré by zaručili ekvivalentnú bezpečnostnú úroveň z hľadiska špecifických potrieb a obmedzení týchto rozličných tried. Je vhodné, aby sa rozlišovali bezpečnostné požiadavky, ktoré majú dodržiavať nové a existujúce lode, pretože uvalenie pravidiel pre nové lode na existujúce lode by vyvolalo také rozsiahle štruktúrne zmeny, ktoré by spôsobili ich hospodársku neudržateľnosť.
- (13) Finančné a technické dôsledky, ktoré vyplývajú z modernizácie existujúcich lodí podľa noriem stanovených touto smernicou opodstatňujú určité prechodné obdobia.
- (14) Vzhľadom na významné rozdiely v návrhu, konštrukcii a použití vysokorýchlostných osobných plavidiel v porovnaní s tradičnými osobnými loďami by sa od takýchto plavidiel malo vyžadovať, aby dodržiavali osobitné pravidlá.
- (15) Námorné zariadenia prítomné na palube lodí, ktoré sú v súlade s ustanoveniami smernice Rady 96/98/ES z 20. decembra 1996 o námorných zariadeniach <sup>(1)</sup>, ak sú inštalované na palube osobnej lode by nemali podliehať dodatočným skúškam, pretože takéto zariadenia už podliehajú normám a postupom uvedenej smernice.
- (16) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES zo 14. apríla 2003 o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro <sup>(2)</sup> zaviedla sprísnené požiadavky na stabilitu pre osobné lode ro-ro pôsobiace v medzinárodnej plavbe do a z prístavov Spoločenstva a toto rozšírené opatrenie by malo platiť aj pre niektoré kategórie takých lodí, ktoré vykonávajú vnútroštátnu plavbu za rovnakých námorných podmienok. Nesplnenie takých stabilizačných požiadaviek by bolo dôvodom na vyradenie osobných lodí ro-ro po určitom počte rokov z prevádzky. Z hľadiska konštrukčných úprav, ktorým sa existujúce osobné lode ro-ro možno budú musieť podrobiť, aby vyhovelí špecifickým stabilizačným požiadavkám, mali by sa tieto požiadavky zaviesť v priebehu viacerých rokov, aby mali dotknuté priemyselné odvetvia dostatočný čas na ich splnenie: na tento účel by sa mali pre existujúce lode prijať ustanovenia o zavádzacom časovom pláne. Tento zavádzací časový plán by nemal mať vplyv na presadzovanie špecifických stabilizačných požiadaviek v morských oblastiach, na ktoré sa vzťahujú prílohy k Štokholmskej dohode z 28. februára 1996.
- (17) Musia sa uplatniť príslušné opatrenia, aby bol pre osoby so zníženou pohyblivosťou zaručený bezpečný prístup na osobné lode a vysokorýchlostné osobné plavidlá vo vnútroštátnej plavbe v členských štátoch.
- (18) Členské štáty môžu za predpokladu kontroly podľa postupu výboru prijať dodatočné bezpečnostné požiadavky, ak sú odôvodnené miestnymi podmienkami, povoliť použitie ekvivalentných noriem alebo prijať výnimky z ustanovení tejto smernice pri určitých prevádzkových podmienkach, alebo prijať bezpečnostné opatrenia za výnimočne nebezpečných okolností.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 25.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 123, 17.5.2003, s. 22.

(19) 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) <sup>(1)</sup>, centralizuje úlohy výborov zriadených podľa príslušných právnych predpisov Spoločenstva v oblasti námornej bezpečnosti, zabránenia znečisťovaniu z lodí a ochrany životných a pracovných podmienok na palubách lodí.

(20) Mali by sa prijať opatrenia potrebné na vykonávanie tohto rozhodnutia v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu <sup>(2)</sup>.

(21) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na prispôbenie niektorých ustanovení tejto smernice, vrátane príloh, aby sa zohľadnil vývoj na medzinárodnej úrovni a najmä dodatky k medzinárodným dohovorom. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou, ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

(22) Na účely monitorovania účinného vykonávania a presadzovania tejto smernice by sa mali na nových a existujúcich osobných lodiach a plavidlách vykonávať obhliadky. Súlad s touto smernicou by mal byť potvrdený správnym orgánom štátu vlajky lode alebo v mene tohto správneho orgánu.

(23) Aby sa zabezpečilo úplné uplatnenie tejto smernice, členské štáty by mali stanoviť systém pokút za porušenie vnútroštátnych právnych predpisov prijatých podľa tejto smernice a mali by monitorovať súlad s ustanoveniami tejto smernice na základe ustanovení vypracovaných podľa ustanovení smernice Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 o štátnom lodnom prístavnom dozore <sup>(3)</sup>.

(24) Nové prvky doplnené do tejto smernice sa týkajú len výboru. Nevyžadujú preto transpozíciu zo strany členských štátov.

(25) Táto smernica by sa nemala dotýkať povinností členských štátov týkajúcich sa lehôt na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva, ktoré sú uvedené v prílohe IV, časť B,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

#### Článok 1

##### Účel

Účelom tejto smernice je zaviesť jednotnú úroveň bezpečnosti života a majetku na nových a existujúcich osobných lodiach a vysokorýchlostných osobných plavidlách, ak obidve kategórie lodí a plavidiel vykonávajú vnútroštátnu plavbu, a stanoviť postupy rokovania na medzinárodnej úrovni na účely harmonizácie pravidiel pre osobné lode vykonávajúce medzinárodnú plavbu.

#### Článok 2

##### Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

- a) „medzinárodné dohovory“ znamenajú Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (dohovor SOLAS 1974), v znení zmien a doplnení, a Medzinárodný dohovor o nákladových čiarach ponoru z roku 1966 spolu s protokolmi a zmenami;
- b) „Kódex o neporušenej stabilite“ znamená Kódex o neporušenej stabilite pre všetky typy plavidiel, na ktoré sa vzťahuje dokument Nástroje IMO obsiahnutý v rezolúcii zhromaždenia IMO A.749(18) zo 4. novembra 1993, v znení zmien a doplnení;
- c) „Kódex o vysokorýchlostných plavidlách“ znamená Medzinárodný kódex pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel obsiahnutý v rezolúcii Výboru IMO pre námornú bezpečnosť MSC 36(63) z 20. mája 1994, v jeho aktualizovanom znení;
- d) „GMDSS“ znamená Globálny námorný núdzový a bezpečnostný systém, uvedený v kapitole IV dohovoru SOLAS 1974, v znení zmien a doplnení;
- e) „osobná loď“ znamená loď, ktorá prepravuje viac ako 12 cestujúcich;
- f) „osobná loď ro-ro“ znamená loď, ktorá prepravuje viac než 12 cestujúcich a má nákladné priestory ro-ro alebo priestory osobitnej kategórie v zmysle predpisu II-2/A/2 uvedeného v prílohe I;
- g) „vysokorýchlostné osobné plavidlo“ znamená vysokorýchlostné plavidlo definované v predpise X/1 dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení, ktoré prepravuje viac než 12 cestujúcich, s výnimkou osobných lodí vo vnútrozemskej doprave v námorných oblastiach triedy B, C alebo D, ak:
  - i) ich výtlak zodpovedajúci konštrukčnej vodoryse je menší než 500 m<sup>3</sup> a
  - ii) ich maximálna rýchlosť, definovaná v bode 1.4.30 Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách, je menšia než 20 uzlov;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1.

- h) „nová loď“ znamená loď, ktorej kýl bol položený, alebo bol v podobnej fáze výstavby k 1. júlu 1998 alebo po tomto dátume; „podobná fáza výstavby“ znamená fázu, v ktorej:
- i) začína stavba identifikovateľná so špecifickou loďou; a
  - ii) začalo montovanie tejto lode, ktoré predstavuje minimálne 50 ton alebo 1 % odhadovanej hmotnosti všetkých stavebných materiálov, podľa toho, ktorá hodnota je menšia;
- i) „existujúca loď“ znamená loď, ktorá nie je novou loďou;
- j) „vek“ znamená vek lode vyjadrený počtom rokov po dátume jej dodania;
- k) „cestujúci“ znamená každú osobu, okrem:
- i) kapitána lode, členov posádky a iných osôb zamestnaných alebo služobne začlenených do akejkoľvek funkcie na palube lode; a
  - ii) dieťaťa mladšieho ako jeden rok;
- l) „dĺžka lode“, pokiaľ nie je výslovne stanovené inak, znamená 96 % celkovej dĺžky čiar ponoru pri 85 % najmenej bočnej výške meranej od vrchu kýlu, alebo dĺžka od prednej časti lode k osi kormidla pozdĺž čiar ponoru, ak je táto hodnota väčšia. Pri lodiach projektovaných s previsom kýlu, čiara ponoru, na ktorej sa meria dĺžka, je paralelná s projektovanou čiarou ponoru;
- m) „výška prednej časti“ znamená výšku prednej časti, ako je definovaná v nariadení č. 39 Medzinárodného dohovoru o nákladových čiarach ponoru z roku 1966, ktorá je vertikálnou vzdialenosťou prednej kolmice medzi čiarou ponoru zodpovedajúcou predpísanému letnému voľnému boku lode a projektovanému náklonu a vrchom exponovanej paluby na strane;
- n) „loď s plnou palubou“ znamená loď, ktorá má úplnú palubu vystavenú počasiu a moru, ktorá má stále možnosti uzatvorenia všetkých otvorov, ktoré sú vystavené počasiu a pod ktorými sú všetky otvory na stranách lode zabezpečené minimálne stálymi prostriedkami na poveternostne odolné uzatvorenie.
- Úplná paluba môže byť vodotesná paluba alebo ekvivalentná štruktúra pozostávajúca z nie vodotesnej paluby, úplne pokrytá poveternostne odolnou konštrukciou primeranej sily, aby sa zachovala poveternostne odolná integrita, a vybavená poveternostne odolnými uzatváracími zariadeniami;
- o) „medzinárodná plavba“ znamená plavbu po mori z prístavu členského štátu do prístavu, ktorý sa nachádza mimo tohto členského štátu, alebo naopak;
- p) „vnútroštátna plavba“ znamená plavbu v morskej oblasti z prístavu členského štátu do rovnakého alebo iného prístavu v rámci toho istého členského štátu;
- q) „morská oblasť“ znamená oblasť, ako je zavedená podľa článku 4 ods. 2;
- avšak pre uplatňovanie ustanovení o rádiokomunikácii sa uplatňujú definície morských oblastí, ako sú definované v predpise č. 2 kapitola IV dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení;
- r) „prístavná oblasť“ znamená oblasť inú ako morskú oblasť, ako je definovaná členskými štátmi, rozkladajúca sa až po najvzdialenejšie stále prístavné pracoviská tvoriace jednotnú časť prístavného systému, alebo až po hranice, ktoré sú definované prírodnými geografickými znakmi, ktoré chránia ústie alebo podobnú chránenú oblasť;
- s) „útočisko“ znamená ľubovoľnú prírodne alebo umelo chránenú oblasť, ktorú loď alebo plavidlo môže použiť ako úkryt v prípade podmienok, ktoré by mohli ohroziť jej bezpečnosť;
- t) „správny orgán štátu vlajky“ znamená príslušné orgány štátu, pod ktorého vlajkou je loď alebo plavidlo oprávnené sa plaviť;
- u) „hostiteľský štát“ znamená členský štát, do prístavu ktorého alebo z prístavu ktorého loď alebo plavidlo plaviace sa pod vlajkou inou, ako je vlajka tohto členského štátu, vykonáva vnútroštátnu plavbu;
- v) „uznaná organizácia“ znamená organizáciu, ktorá je uznaná v súlade s článkom 4 smernice Rady 94/57/ES z 22. novembra 1994 o spoločných pravidlách a normách pre lodné inšpekcie a dohliadajúce organizácie a pre príslušné činnosti námornej správy<sup>(1)</sup>;
- w) „míľa“ je 1 852 metrov;
- x) „významná výška vlny“ je priemerná výška hornej tretiny výšky vln pozorovaných počas určitého obdobia;
- y) „osoby so zníženou pohyblivosťou“ znamenajú všetky osoby, ktoré majú osobitné ťažkosti pri používaní verejnej dopravy, vrátane starších osôb, osôb so zdravotným postihnutím, osôb s poškodením zmyslových orgánov a používateľov invalidných vozíkov, tehotné ženy a osoby sprevádzajúce malé deti.

(1) Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 20.



## Článok 3

## Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na tieto osobné lode a plavidlá, bez ohľadu na ich vlajku, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu:

- a) nové osobné lode;
- b) existujúce osobné lode dlhé 24 metrov a viac;
- c) vysokorýchlostné osobné plavidlá.

Každý členský štát v pozícii hostiteľského štátu musí zabezpečiť, aby osobné lode a vysokorýchlostné osobné plavidlá plaviace sa pod vlajkou štátu, ktorý nie je členským štátom, plne vyhovovali požiadavkám tejto smernice ešte predtým, ako im je povolené vykonávať vnútroštátnu plavbu v tomto členskom štáte.

2. Táto smernica sa nevzťahuje na:

- a) osobné lode, ktoré sú:
  - i) vojnové lode a vojenské dopravné lode;
  - ii) lode, ktoré nie sú poháňané strojnými prostriedkami;
  - iii) plavidlá, ktoré sú postavené z materiálu iného ako je oceľ alebo ekvivalent ocele, a na ktoré sa nevzťahujú normy týkajúce sa vysokorýchlostných plavidiel [rezolúcia MSC 36(63)] alebo dynamicky podporovaných plavidiel [rezolúcia A.373(X)];
  - iv) drevené lode jednoduchšej konštrukcie;
  - v) pôvodné alebo jednotlivé repliky historických osobných lodí projektované pred rokom 1965, stavané prevažne z pôvodných materiálov;
  - vi) rekreačné jachty, pokiaľ nemajú posádku a ani nebudú obsadené posádkou a pre komerčné účely neprevážajú viac ako dvanásť cestujúcich; alebo
  - vii) lode, ktoré pôsobia výlučne v prístavných oblastiach;
- b) vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré sú:
  - i) vojnové plavidlá a vojenské dopravné plavidlá;
  - ii) rekreačné plavidlá, pokiaľ nemajú posádku a ani nebudú obsadené posádkou a pre komerčné účely neprevážajú viac ako dvanásť cestujúcich; alebo

iii) plavidlá, ktoré pôsobia výlučne v prístavných oblastiach.

## Článok 4

## Triedy osobných lodí

1. Osobné lode sú rozdelené do týchto tried podľa morských oblastí, v ktorých sa plavia:

„Trieda A“	znamená osobnú loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu inú ako plavbu, na ktorú sa vzťahujú triedy B, C a D.
„Trieda B“	znamená osobnú loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu, na ktorej nikdy nie je vzdialená viac ako 20 míľ od hranice pobrežia, kde môžu stroskotané osoby dosiahnuť pevninu, zodpovedajúcej strednej výške prílivu.
„Trieda C“	znamená osobnú loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu v morských oblastiach, kde pravdepodobnosť prekročenia 2,5 metrov významnej výšky vlny je menšia ako 10 % počas jednoročného obdobia pre celoročnú prevádzku, alebo počas špecifického obmedzeného obdobia počas roka pre prevádzku výlučne v tomto období (napr. obdobie letnej prevádzky), na ktorej nikdy nie je vzdialená viac ako 15 míľ od miesta útočiska, ani viac ako 5 míľ od hranice pobrežia, kde stroskotané osoby môžu dosiahnuť pevninu, zodpovedajúcej strednej výške prílivu.
„Trieda D“	znamená osobnú loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu v morských oblastiach, kde pravdepodobnosť prekročenia 1,5 metrov významnej výšky vlny je menšia ako 10 % počas jednoročného obdobia pre celoročnú prevádzku, alebo počas špecifického obmedzeného obdobia počas roka pre prevádzku výlučne v tomto období (napr. obdobie letnej prevádzky), na ktorej nikdy nie je vzdialená viac ako 6 míľ od miesta útočiska, ani viac ako 3 míle od hranice pobrežia, kde stroskotané osoby môžu dosiahnuť pevninu, zodpovedajúcej strednej výške prílivu.

2. Každý členský štát:

- a) vypracuje a v prípade potreby aktualizuje zoznam morských oblastí v jeho právomoci, s vymedzením zón s celoročnou prevádzkou a prípadne s časovo obmedzenou prevádzkou tried lodí, do ktorých sú lode zaradené podľa kritérií stanovených v odseku 1;
- b) uverejní zoznam v databáze verejne prístupnej na internetovej stránke príslušného námorného orgánu;
- c) oznámi Komisii miesto takých informácií a zmeny vykonané v zozname.

3. Pre vysokorýchlostné osobné plavidlá sa uplatňujú kategórie definované v odseku 1 (1.4.10) a (1.4.11) Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách.

## Článok 5

## Uplatňovanie

1. Nové a existujúce osobné lode a vysokorýchlostné osobné plavidlá, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu, musia byť v súlade s príslušnými bezpečnostnými pravidlami a normami stanovenými v tejto smernici.

2. Členské štáty neodmietnu z dôvodov vyplývajúcich z tejto smernice prevádzku osobných lodí alebo vysokorýchlostných osobných plavidiel, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu, ktoré sú v súlade s požiadavkami tejto smernice vrátane akýchkoľvek dodatočných požiadaviek stanovených členským štátom v súlade s článkom 9 ods. 1.

Každý členský štát, ak je v postavení hostiteľského štátu, musí uznávať bezpečnostný certifikát vysokorýchlostného plavidla a povolenie na prevádzku, ktoré vydal iný členský štát pre vysokorýchlostné osobné plavidlá, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu, alebo bezpečnostný certifikát osobnej lode uvedený v článku 13, ktorý vydal iný členský štát pre osobné lode, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu.

3. Hostiteľský štát môže vykonať inšpekciu osobnej lode alebo vysokorýchlostného osobného plavidla, ak vykonáva vnútroštátnu plavbu, a vykonať audit dokumentácie takejto lode alebo plavidla v súlade s ustanoveniami smernice 95/21/ES.

4. Všetky námorné zariadenia prítomné na palube lode, ako je uvedené v zozname prílohy A.1 k smernici 96/98/ES a ktoré sú v súlade s ustanoveniami uvedenej smernice, sa považujú, že sú v súlade s ustanoveniami tejto smernice bez ohľadu na to, či príloha I tejto smernice vyžaduje, aby zariadenie bolo schválené a aby sa podrobilo testom k spokojnosti správneho orgánu štátu vlajky.

## Článok 6

## Bezpečnostné požiadavky

1. Pokiaľ ide o nové a existujúce osobné lode tried A, B, C a D:

a) konštrukcia a údržba trupu, hlavných a pomocných strojových zariadení, elektrických a automatických častí musia byť v súlade s normami stanovenými pre klasifikáciu podľa pravidiel uznanej organizácie alebo ekvivalentných pravidiel, ktoré používa správny orgán v súlade s článkom 14 ods. 2 smernice 94/57/ES;

b) uplatňujú sa ustanovenia kapitoly IV vrátane dodatkov GMDSS z roku 1988, kapitoly V a kapitoly VI dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení;

c) platia ustanovenia pre navigačné zariadenia prítomné na palube lode uvedené v predpise č. 12 kapitola V dohovoru

SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení. Navigačné zariadenie prítomné na palube lode, ako je uvedené v prílohe A.1 smernice 96/98/ES a ktoré je v súlade s ustanoveniami uvedenej smernice, sa považuje, že je v súlade s požiadavkami typového schválenia predpisu SOLAS V/12(r) v znení zmien a doplnení.

2. Pokiaľ ide o nové osobné lode:

a) všeobecné požiadavky:

i) nové osobné lode triedy A musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení, a so špecifickými relevantnými požiadavkami stanovenými v tejto smernici. Pre tie predpisy, ktoré sa podľa dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení vykladajú podľa uváženia správneho orgánu, uplatní správny orgán štátu vlajky výklady, ako sú uvedené v prílohe I tejto smernice;

ii) nové osobné lode tried B, C a D musia byť v súlade so špecifickými relevantnými požiadavkami stanovenými v tejto smernici;

b) požiadavky na nákladové čiary ponoru:

i) všetky nové osobné lode dlhé 24 metrov a viac musia byť v súlade s Medzinárodným dohovorom o nákladových čiarach ponoru z roku 1966;

ii) kritériá s úrovňou bezpečnosti ekvivalentné s kritériami Medzinárodného dohovoru o nákladových čiarach ponoru z roku 1966 sa musia uplatňovať vo vzťahu k dĺžke a triede pre nové osobné lode, ktoré sú kratšie ako 24 metrov;

iii) bez ohľadu na body i) a ii), nové osobné lode triedy D sú oslobodené od požiadavky minimálnej výšky prednej časti lode, ako je uvedené v Medzinárodnom dohovore o nákladových čiarach ponoru z roku 1966;

iv) nové osobné lode tried A, B, C a D musia mať plnú palubu.

3. Pokiaľ ide o existujúce osobné lode:

a) existujúce osobné lode triedy A musia byť v súlade s predpismi pre existujúce osobné lode definovanými v dohovore SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení, a so špecifickými relevantnými požiadavkami tejto smernice; pri tých predpisoch, ktorých výklad dohovor SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení ponecháva na uváženie správneho orgánu, musí správny orgán štátu vlajky uplatniť výklady, ako sú uvedené v prílohe I k tejto smernici;



b) existujúce osobné lode triedy B musia byť v súlade so špecifickými relevantnými požiadavkami tejto smernice;

c) existujúce osobné lode tried C a D musia byť v súlade so špecifickými relevantnými požiadavkami tejto smernice a v prípade záležitostí, na ktoré sa nevzťahujú takéto požiadavky, musia spĺňať pravidlá správneho orgánu štátu vlajky; takéto pravidlá musia stanoviť úroveň bezpečnosti ekvivalentnú úrovni z kapitoly II-1 a kapitoly II-2 prílohy I, pričom zohľadnia špecifické miestne prevádzkové podmienky, ktoré sa týkajú morských oblastí, v ktorých sa lode týchto tried môžu plaviť;

Pred tým, ako existujúce osobné lode tried C a D môžu začať vykonávať pravidelnú vnútroštátnu plavbu v hostiteľskom štáte, správny orgán štátu vlajky musí získať súhlas hostiteľského štátu pre takéto pravidlá;

d) ak je členský štát názoru, že pravidlá, ktoré požaduje správny orgán hostiteľského štátu podľa písmena c), sú neprimerané, musí o tom okamžite informovať Komisiu; Komisia začne konanie, aby mohla rozhodnúť v súlade s postupom uvedeným v článku 11 ods. 2;

e) opravy, zmeny a úpravy podstatného charakteru a vybavenie, ktoré sa spája s týmito činnosťami, musia byť v súlade s požiadavkami pre nové lode, ako je stanovené v odseku 2 písm. a); zmeny vykonané na existujúcej lodi, ktorých cieľom je iba dosiahnutie vyššej úrovne možnosti prežiť, sa nepovažujú za úpravy podstatného charakteru;

f) ustanovenia písmena a), ak v dohovore SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení nie sú uvedené skoršie dátumy, a ustanovenia písmen b) a c), ak v prílohe I tejto smernice nie sú určené skoršie dátumy, sa neuplatnia vo vzťahu k lodi, ktorej kýl bol položený alebo bol v podobnej fáze výstavby:

i) pred 1. januárom 1940: do 1. júla 2006;

ii) 1. januára 1940 alebo po tomto dátume, ale pred 31. decembrom 1962: do 1. júla 2007;

iii) 1. januára 1963 alebo po tomto dátume, ale pred 31. decembrom 1974: do 1. júla 2008;

iv) 1. januára 1975 alebo po tomto dátume, ale pred 31. decembrom 1984: do 1. júla 2009;

v) 1. januára 1985 alebo po tomto dátume, ale pred 1. júlom 1998: do 1. júla 2010.

4. Pokiaľ ide o vysokorýchlostné osobné plavidlá:

a) vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré boli konštruované alebo sa podrobili opravám, zmenám alebo úpravám

podstatného charakteru 1. januára 1996 alebo po tomto dátume, musia spĺňať požiadavky predpisu X/3 dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení, pokiaľ

i) ich kýl nebol položený ani neboli v podobnej fáze výstavby najneskôr 4. júna 1998,

ii) dodávka a zaradenie do prevádzky sa uskutočnili najneskôr 4. decembra 1998, a

iii) úplne spĺňajú požiadavky Kódexu bezpečnosti pre dynamicky podporované plavidlá (Kódex DSC) uvedené v rezolúcii zhromaždenia IMO A.373(X) zo 14. novembra 1977 v znení zmien a doplnení podľa rezolúcie Výboru pre námornú bezpečnosť MSC 37(63) z 19. mája 1994;

b) vysokorýchlostné osobné plavidlá konštruované pred 1. januárom 1996 a spĺňajúce požiadavky Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách smú pokračovať v prevádzke certifikovanej podľa toho kódexu;

vysokorýchlostné osobné plavidlá konštruované pred 1. januárom 1996 a nespĺňajúce požiadavky Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách, nesmú vykonávať vnútroštátnu plavbu, ak už neboli v prevádzke v rámci vnútroštátnej plavby v členskom štáte 4. júna 1998, pričom v takomto prípade smú pokračovať vo svojej prevádzke v rámci vnútroštátnej plavby v tomto členskom štáte; takéto plavidlá musia spĺňať požiadavky Kódexu DSC;

c) konštrukcia a údržba vysokorýchlostných osobných plavidiel a ich zariadení musia byť v súlade s pravidlami pre klasifikáciu vysokorýchlostných plavidiel uznanej organizácie alebo ekvivalentnými pravidlami, ktoré používa správny orgán v súlade s článkom 14 ods. 2 smernice 94/57/ES.

#### Článok 7

#### Stabilizačné požiadavky na osobné lode ro-ro a vyradenie z prevádzky

1. Všetky osobné lode ro-ro triedy A, B a C, ktorých kýl bol položený alebo boli v podobnej fáze výstavby 1. októbra 2004 alebo po tomto dátume, musia spĺňať požiadavky článkov 6, 8 a 9 smernice 2003/25/ES.

2. Všetky osobné lode ro-ro triedy A a B, ktorých kýl bol položený alebo boli v podobnej fáze výstavby pred 1. októbrom 2004, musia spĺňať požiadavky článkov 6, 8 a 9 smernice 2003/25/ES k 1. októbru 2010, pokiaľ nie sú vyradené z prevádzky k uvedenému dátumu alebo neskoršiemu dátumu, ku ktorému dosiahnu vek 30 rokov, no v každom prípade najneskôr do 1. októbra 2015.

## Článok 8

**Bezpečnostné požiadavky pre osoby so zníženou pohyblivosťou**

1. Členské štáty zabezpečia prijatie vhodných opatrení, pokiaľ je to uskutočniteľné, na základe usmernení v prílohe III, aby mali osoby so zníženou pohyblivosťou bezpečný prístup na všetky osobné lode triedy A, B, C a D a na všetky vysokorychlostné osobné plavidlá používané vo verejnej doprave, ktorých kým bol položený alebo boli v podobnej fáze výstavby 1. októbra 2004 alebo po tomto dátume.

2. Členské štáty spolupracujú a poradia sa so všetkými organizáciami, ktoré zastupujú osoby so zníženou pohyblivosťou, pri uplatňovaní usmernení obsiahnutých v prílohe III.

3. Na účely prestavby osobných lodí triedy A, B, C a D a vysokorychlostných osobných plavidiel používaných vo verejnej doprave, ktorých kým bol položený alebo boli v podobnej fáze výstavby pred 1. októbrom 2004, musia členské štáty uplatňovať usmernenia prílohy III, pokiaľ je to ekonomicky vhodné a uskutočniteľné.

Členské štáty vypracujú národný akčný plán uplatňovania usmernení pre takéto lode a plavidlá. Tento plán pošlú Komisii najneskôr do 17. mája 2005.

4. Členské štáty najneskôr 17. mája 2006 oznámia Komisii vykonávanie tohto článku na všetky osobné lode uvedené v odseku 1, osobné lode uvedené v odseku 3 certifikované na prepravu viac než 400 cestujúcich a všetky vysokorychlostné osobné plavidlá.

## Článok 9

**Dodatočné bezpečnostné požiadavky, ekvivalenty, výnimky a bezpečnostné opatrenia**

1. Ak sa členský štát alebo skupina členských štátov nazdáva, že uplatniteľné bezpečnostné požiadavky by sa mali v určitých situáciách zlepšiť vzhľadom na špecifické miestne okolnosti, a ak je táto potreba preukázaná, môžu prijať opatrenia na zlepšenie bezpečnostných požiadaviek s podmienkou postupu uvedeného v odseku 4.

2. Členský štát môže s podmienkou postupu uvedeného v odseku 4 prijať opatrenia, ktoré umožňujú ekvivalenty pre predpisy uvedené v prílohe I, ak sú takéto ekvivalenty účinné aspoň tak, ako tieto predpisy.

3. Za predpokladu, že sa neznižuje úroveň bezpečnosti a s podmienkou postupu uvedeného v odseku 4, môže členský štát prijať opatrenia na oslobodenie lodí od určitých špecifických požiadaviek tejto smernice pre vnútroštátnu plavbu uskutočňovanú v tomto štáte, vrátane jeho súostrovnych morských oblastí, ktoré sú chránené pred vplyvmi otvoreného mora, za určitých prevádzkových podmienok, ako napríklad menšia významná výška vlny, obmedzené obdobie počas roka, plavby iba za dňa alebo za určitých vhodných klimatických alebo poveternostných podmienok, alebo obmedzené trvanie plavby alebo blízkosť záchranných služieb.

4. Členský štát, ktorý využije ustanovenia odsekov 1, 2 alebo 3, postupuje v súlade s druhým až šiestym pododsekom tohto odseku.

Členský štát informuje Komisiu o opatreniach, ktoré zamýšľa prijať, vrátane podrobností v rozsahu potrebnom na potvrdenie, že bezpečnostná úroveň je primerane dodržaná.

Ak sa do šiestich mesiacov po oznámení rozhodne v súlade s postupom uvedeným v článku 11 ods. 2, že navrhované opatrenia nie sú odôvodnené, od uvedeného členského štátu sa bude požadovať, aby navrhované opatrenia zmenil alebo ich neprijal.

Prijaté opatrenia musia byť špecifikované v príslušných vnútroštátnych právnych predpisoch a oznámené Komisii, ktorá informuje ostatné členské štáty o podrobnostiach týchto opatrení.

Všetky takéto opatrenia sa musia uplatňovať na všetky osobné lode tej istej triedy alebo plavidlá, ak sú v prevádzke za tých istých špecifikovaných podmienok bez ohľadu na ich vlajku alebo štátnu príslušnosť, alebo miesto sídla ich prevádzkovateľa.

Opatrenia uvedené v odseku 3 sa uplatňujú iba dovtedy, kým je loď alebo plavidlo v prevádzke za špecifikovaných podmienok.

5. Ak sa členský štát nazdáva, že osobná loď alebo plavidlo vykonávajúce vnútroštátnu plavbu v rámci tohto členského štátu, bez ohľadu na skutočnosť, že spĺňa ustanovenia tejto smernice, predstavuje riziko vážneho nebezpečenstva pre životy alebo majetok alebo životné prostredie, prevádzka tejto lode alebo plavidla sa môže pozastaviť, alebo je možné uložiť dodatočné bezpečnostné opatrenia, pokiaľ sa takéto nebezpečenstvo neodstráni.

Pri vyššie uvedených okolnostiach sa uplatní tento postup:

a) členský štát okamžite informuje Komisiu a ostatné členské štáty o svojom rozhodnutí a uvedie podložené dôvody takéhoto rozhodnutia;

b) Komisia preskúma, či pozastavenie alebo dodatočné opatrenia sú oprávnené z dôvodov vážneho nebezpečenstva pre bezpečnosť a životné prostredie;

c) v súlade s postupom uvedeným v článku 11 ods. 2 sa rozhodne, či rozhodnutie členského štátu pozastaviť prevádzku takejto lode alebo plavidla, alebo uložiť dodatočné opatrenia je oprávnené z dôvodov vážneho nebezpečenstva pre bezpečnosť životov alebo majetku, alebo pre životné prostredie, a ak pozastavenie prevádzky alebo opatrenia nie sú odôvodnené, daný členský štát musí pozastavenie prevádzky alebo opatrenia odvolať.

#### Článok 10

##### Úpravy

1. Tieto ustanovenia sa môžu upraviť tak, aby sa zohľadnil vývoj na medzinárodnej úrovni, najmä v rámci IMO:

- a) definície v článku 2 písm. a), b), c), d) a v);
- b) ustanovenia týkajúce sa postupov a usmernení pre prehliadky uvedené v článku 12;
- c) ustanovenia týkajúce sa dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení a Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách vrátane ich následných zmien a doplnení, uvedených v článku 4 ods. 3, článku 6 ods. 4, článku 12 ods. 3 a článku 13 ods. 3;
- d) špecifické odkazy na „medzinárodné dohovory“ a rezolúcie IMO, uvedené v článku 2 písm. g), m) a q), článku 3 ods. 2 písm. a), článku 6 ods. 1 písm. b) a c), článku 6 ods. 2 písm. b) a článku 13 ods. 3.

2. Prílohy sa môžu zmeniť a doplniť tak, aby:

- a) sa na účely tejto smernice uplatnili zmeny a doplnenia medzinárodných dohovorov;
- b) sa na základe skúseností zlepšili technické špecifikácie.

3. Opatrenia uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku, zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 11 ods. 3.

4. Zmeny a doplnenia medzinárodných nástrojov uvedených v článku 2 tejto smernice sa môžu vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002.

#### Článok 11

##### Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovaniu z lodí (COSS) zriadený podľa článku 3 nariadenia (ES) č. 2099/2002.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je dva mesiace.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

#### Článok 12

##### Obhliadky

1. Všetky nové osobné lode sa podrobia obhliadkam správneho orgánu štátu vlajky stanoveným v písmenách a), b) a c):

- a) obhliadka pred uvedením lode do prevádzky;
- b) pravidelná obhliadka lode raz za 12 mesiacov; a
- c) dodatočné obhliadky podľa okolností.

2. Všetky existujúce osobné lode sa podrobia obhliadkam správneho orgánu štátu vlajky stanoveným v písmenách a), b) a c):

- a) počiatočná obhliadka pred uvedením lode do prevádzky v rámci vnútroštátnej plavby v hostiteľskom štáte pre existujúce lode vykonávajúce vnútroštátnu plavbu v členskom štáte, pod vlajkou ktorého sú oprávnené sa plaviť;
- b) pravidelná obhliadka raz za 12 mesiacov; a
- c) dodatočné obhliadky podľa okolností.

3. Všetky vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré v súlade s ustanoveniami článku 6 ods. 4 tejto smernice musia byť v súlade s požiadavkami Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách (kódex HSC), sa podrobia obhliadkam správneho orgánu štátu vlajky, ktoré vyžaduje uvedený kódex.

Vysokorychlostné osobné plavidlá, ktoré v súlade s článkom 6 ods. 4 tejto smernice musia byť v súlade s požiadavkami kódexu DSC, sa podrobia obhliadkam správneho orgánu štátu vlajky, ktoré vyžaduje uvedený kódex.

4. Uplatňujú sa príslušné postupy a usmernenia pre obhliadky na účely bezpečnostného certifikátu osobných lodí, uvedeného v rezolúcii zhromaždenia IMO A.746(18) zo 4. novembra 1993 o usmerneniach pre obhliadky podľa harmonizovaného systému obhliadok a certifikátov, alebo postupy vypracované na zabezpečenie toho istého cieľa.

5. Obhliadky uvedené v odsekoch 1, 2 a 3 vykonávajú výlučne odborníci na obhliadky zo samotného správneho orgánu štátu vlajky, alebo uznaná organizácia členského štátu oprávnená štátom vlajky vykonať obhliadku, na účely zabezpečenia toho, že všetky uplatniteľné požiadavky tejto smernice sú splnené.

#### Článok 13

##### Certifikáty

1. Všetky nové a existujúce osobné lode musia mať v súlade s touto smernicou bezpečnostný certifikát osobnej lode. Certifikát musí mať formát uvedený v prílohe II. Tento certifikát vydá správny orgán štátu vlajky po vykonaní počítačovej obhliadky, ako je opísané v článku 12 ods. 1 písm. a) a článku 12 ods. 2 písm. a).

2. Bezpečnostný certifikát osobnej lode sa vydá na obdobie nepresahujúce 12 mesiacov. Obdobie platnosti certifikátu môže správny orgán štátu vlajky predĺžiť o diskrečné obdobie až jedného mesiaca po dátume uplynutia platnosti certifikátu uvedenom na certifikáte. Ak sa udelí predĺženie, nové obdobie platnosti certifikátu začne plynúť od dátumu uplynutia platnosti existujúceho certifikátu pred predĺžením jeho platnosti.

Obnovenie bezpečnostného certifikátu osobnej lode sa vydá po vykonaní pravidelnej obhliadky, ako je opísané v článku 12 ods. 1 písm. b) a článku 12 ods. 2 písm. b).

3. Pre vysokorychlostné osobné plavidlá, ktoré spĺňajú požiadavky kódexu HSC správny orgán štátu vlajky vydá bezpečnostný certifikát vysokorychlostných plavidiel a povolenie prevádzkovať vysokorychlostné plavidlo v súlade s ustanoveniami kódexu HSC.

Pre vysokorychlostné osobné plavidlá, ktoré spĺňajú požiadavky kódexu DSC, vydá správny orgán štátu vlajky certifikát DSC na konštrukciu a zariadenie a povolenie DSC na prevádzku v súlade s ustanoveniami kódexu DSC.

Pred vydaním povolenia na prevádzku vysokorychlostného osobného plavidla na vnútroštátnu plavbu v hostiteľskom

štáte odsúhlasí správny orgán štátu vlajky s hostiteľským štátom všetky prevádzkové podmienky súvisiace s prevádzkou plavidla v tomto štáte. Všetky takéto podmienky musí správny orgán štátu vlajky uviesť na povolení na prevádzku.

4. Výnimky udelené lodiam alebo plavidlám podľa ustanovení a v súlade s ustanoveniami článku 9 ods. 3 musia byť uvedené na certifikáte lode alebo plavidla.

#### Článok 14

##### Predpisy dohovoru SOLAS 1974

1. Pokiaľ ide o osobné lode, ktoré vykonávajú medzinárodné plavby, Spoločenstvo predloží IMO žiadosti s cieľom:

a) urýchliť prebiehajúce práce v rámci IMO na preskúmaníach kapitol II-1, II-2 a III dohovoru SOLAS 1974, v znení zmien a doplnení, ktoré obsahujú záležitosti, ktoré sú ponechané na uváženie správneho orgánu, aby sa zaviedli harmonizované výklady týchto predpisov a prijali zodpovedajúce zmeny týchto predpisov; a

b) prijať opatrenia na povinné uplatňovanie zásad, z ktorých vychádzajú ustanovenia obežníka MSC 606 o odsúhlasení výnimiek dohovoru SOLAS 1974 prístavným štátom.

2. Žiadosti uvedené v odseku 1 predloží predsedníctvo Rady a Komisia na základe harmonizovaných predpisov uvedených v prílohe I.

Všetky členské štáty vynaložia všetko úsilie, aby zabezpečili, že IMO sa bude urýchlene zaoberať vývojom uvedených predpisov a opatrení.

#### Článok 15

##### Pokuty

Členské štáty stanovujú pravidlá o pokutách uplatniteľných na porušenia vnútroštátnych právnych predpisov prijatých podľa tejto smernice a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa vykonali. Takto stanovené pokuty musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

#### Článok 16

##### Oznámenie

Členské štáty okamžite oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice. Komisia o tom informuje ostatné členské štáty.

## Článok 17

**Zrušovacie ustanovenie**

Smernica 98/18/ES, zmenená a doplnená smernicami uvedenými v prílohe IV, časť A, sa zrušuje bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva a uplatňovanie smerníc, ktoré sú uvedené v prílohe IV, časť B.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe V.

## Článok 18

**Účinnosť**

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

## Článok 19

**Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 6. mája 2009

Za Európsky parlament  
predseda  
H.-G. PÖTTERING

Za Radu  
predseda  
J. KOHOUT

## PRÍLOHA I

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

## KAPITOLA I — VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

## KAPITOLA II-1 — STAVBA LODE - ROZDELENIE A STABILITA, STROJNÉ 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 B — NEPORUŠENÁ STABILITA, ROZDELENIE A PORUŠENÁ STABILITA

1. Neporušená stabilita A.749(18)
2. Vodotesné rozdelenie
3. Zaplaviteľná dĺžka (R 4)
4. Prípustná dĺžka oddelení (R 6)
5. Priepustnosť (R 5)
6. Faktor rozdelenia
7. Zvláštne požiadavky týkajúce sa rozdelenia lode (R 7)
8. Stabilita pri poškodení (R 8)
  - 8-1. Stabilita osobných lodí ro-ro pri poškodení (R 8-1)
  - 8-2. Zvláštne požiadavky na osobné lode ro-ro prepravujúce 400 alebo viac osôb (R 8-2)
  - 8-3. Zvláštne požiadavky na osobné lode, okrem osobných lodí ro-ro, prepravujúce 400 alebo viac osôb (R 8-3)
9. Priedel kolízneho priestoru a strojovne (R 10)
10. Dvojité dná (R 12)
11. Vymedzenie, označenie a zaznamenanie nákladových čiar ponoru priedelov (R 13)
12. Stavba a prvé testovanie vodotesných priedelov atď. (R 14)
13. Otvory vo vodotesných priedeloch (R 15)
14. Lode prepravujúce nákladné vozidlá a sprevádzajúci personál (R 16)
15. Otvory v obšívke pod hranicou ponoru (R 17)
16. Vodotesnosť osobných lodí nad hranicou ponoru (R 20)
17. Uzávery nakladacích dverí (R 20-1)
  - 17-1. Vodotesnosť od ro-ro paluby (predelová paluba) po priestory, ktorú sú pod ňou (R 20-2)
  - 17-2. Prístup na ro-ro paluby (R 20-3)
  - 17-3. Uzávery priedelov na palube ro-ro (R 20-4)
18. Informácie o stabilite (R 22)



19. Bezpečnostné havarijné plány (R 23)
20. Odolnosť trupu a nadstavby, prevencia a ochrana pred poškodením (R 23-2)
21. Označovanie, periodická činnosť 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 — STROJE

1. Všeobecne (R 26)
2. Spaľovacie motory (R 27)
3. Usporiadanie čerpadiel podpalubnej vody (R 21)
4. Počet a typ čerpadiel podpalubnej vody (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 velitelským mostíkom a strojovňou (R 37)
10. Poplachové zariadenie pre mechanikov (R 38)
11. Umiestnenie núdzových zariadení (R 39)
12. Ovládače strojného zariadenia (R 31)
13. Parné potrubné systémy (R 33)
14. Tlakovzdušné systémy (R 34)
15. Ochrana proti hluku (R 36)
16. Výtahy

#### 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 inými nebezpečenstvami 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. Bezpečnostný systém (R 52)
8. Zvláštne požiadavky na stroje, kotle 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 potrubia, 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. Zvláštne 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 položky (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 horľavých materiálov (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 zvláštnej 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. Zvláštne požiadavky na lode prepravujúce nebezpečný tovar (R 41)
18. Zvláštne požiadavky na vrtuľníkové vybavenie.

### KAPITOLA III — ZÁCHRANNÉ PROSTRIEDKY

1. Definície (R 3)
2. Komunikácia, záchranné plavidlá, záchranné člny, osobné záchranné prostriedky (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)
3. Poplachový systém, návod na obsluhu, výcviková príručka, bezpečnostné pokyny a pokyny pre stav núdze (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)
4. Posádka záchranného plavidla a dozor (R 10)
5. Zhromažďovacie a naloďovacie 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 naloďovanie, 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 I

## VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Pokiaľ je to výslovne stanovené, predpisy tejto prílohy sa vzťahujú na nové a existujúce osobné lode triedy A, B, C a D vykonávajúce vnútroštátne plavby.

Nové lode triedy B, C a D s dĺžkou do 24 metrov musia spĺňať požiadavky predpisov II-1/B/2 až II-1/B/8 a II-1/B/10 uvedené v tejto prílohe, pokiaľ správny orgán 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.

Ak sa predpisy tejto prílohy neuplatňujú na nové lode s dĺžkou do 24 m, správny orgán vlajkového štátu zabezpečí, aby sa ekvivalentná úroveň bezpečnosti zabezpečila prostredníctvom zhody s vnútroštátnymi predpismi.

Existujúce lode triedy C a D nemusia spĺňať požiadavky predpisov kapitoly II-1 a II-2 tejto prílohy za predpokladu, že správny orgán 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.

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 platnou predchádzajúcou rezolúciou (platnými predchádzajúcimi rezolúciami), ak existujú.

Pod opravami, prestavbami a zmenami „väčšieho charakteru“ sa rozumie:

- 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.

Údaj „(R...)“, ktorý je uvedený za niekoľkými názvami predpisov v tejto prílohe sa vzťahuje na predpisy dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení, z ktorých vychádzajú predpisy uvedené v tejto prílohe.

## KAPITOLA II-1

## STAVBA LODE - ROZDELENIE A STABILITA, STROJNÉ A ELEKTRICKÉ ZARIADENIA

## ČASŤ A

## VŠEOBECNE

## 1 Definície týkajúce sa časti B (R 2)

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

- .1 .1 Deliaci nákladová značka je vodoryska, ktorá sa používa pri určení rozdelenia lode.
  - .2 Najhlbšia deliaci 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 je 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 je 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 minimálne 76 mm pod hornou hranou priedelovej paluby na boku lode.
- .9 Priestorová zaplaviteľnosť je percento priestoru, ktorý môže byť zaplavený vodou. Objem priestoru, ktorý prekračuje hranicu ponoru, sa meria len do výšky tejto hranice.
- .10 Strojový priestor je priestor medzi hornou hranou kýlu a hranicou ponoru a medzi vonkajšími priečnymi vodotesnými priedelmi ohraničujúcimi priestor, kde sa nachádza hlavné a pomocné hnacie strojné zariadenie a kotle slúžiace na pohon.
- .11 Priestory pre cestujúcich sú priestory, v ktorých sú ubytovaní a ktoré používajú cestujúci, okrem miestností pre batožinu, zásoby, potraviny a poštu.
- .12 Vodotesnosť konštrukcie znamená schopnosť zabrániť vode s hydrostatickým tlakom, aby v poškodenom alebo nepoškodenom stave prenikla cez konštrukciu akýmkoľvek smerom.
- .13 Odolnosť voči 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 zvláštnej kategórie ako je definované v predpise II-2/A/2.

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

### NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B

- .1 Riadiaci systém kormidlového zariadenia je 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 je strojné zariadenie, ovládač kormidla, prípadne hnacia jednotka kormidlového zariadenia, a doplnkové vybavenie a prostriedky pôsobenia krútiaceho momentu na kormidlový stržeh (napr. kormidlová páka alebo kvadrant) nutné pre pohyb kormidla s cieľom riadenia lode za normálnych prevádzkových podmienok.
- .2 Hnacou jednotkou kormidlového zariadenia je:
  - .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 je 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 Normálne prevádzkové a životné podmienky sú podmienky, za ktorých loď ako celok, strojné 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 primerané podmienky pobytu, sú riadne prevádzkyschopné a fungujú normálne.

- .5 Stav núdze je stav, v ktorom zariadenia potrebné na normálnu prevádzku a životné podmienky nie sú v prevádzkyschopnom stave kvôli poruche hlavného zdroja elektrickej energie.
- .6 Hlavný zdroj elektrickej energie je 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 strojné zariadenie, kotle 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 určená na to, aby loď pri plavbe na mori smerom dozadu dosiahla najväčší výkon pri najhlbšom ponore.
- .14a) Priestory strojného zariadenia sú všetky priestory strojného zariadenia kategórie A a všetky ďalšie priestory zahŕňajúce hnacie zariadenia, kotly, úpravne pohonných hmôt, parné stroje a spaľovacie motory, generátory a hlavné elektrické zariadenia, olejové čerpace stanovišťa, chladiace, stabilizačné, vetracie a klimatizačné zariadenia a podobné priestory a šachty k nim.
- .14b) Priestory strojného zariadenia kategórie A sú tie priestory a šachty k nim, ktoré zahŕňajú:
  - .1 spaľovacie motory používané na hlavný pohon; alebo
  - .2 spaľovacie motory používané s iným cieľom než je hlavný pohon, ak tieto motory majú celkový výkon minimálne 375 kW; alebo
  - .3 každý kotol vykurovaný naftou alebo úpravovňa naftového paliva.
- .15 Systém motorového pohonu je hydraulické zariadenie na dodávku energie s cieľom 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 Kontrolné stanice sú priestory, v ktorých sú umiestené lodné rádiové zariadenia alebo hlavné navigačné zariadenia, núdzový zdroj energie a centrálné zariadenie na hlásenie a kontrolu požiaru.

#### ČASŤ B

#### NEPORUŠENÁ STABILITA, ROZDELENIE A PORUŠENÁ STABILITA

##### 1 Neporušená stabilita - rezolúcia A.749(18)

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

Nové lode všetkých tried s dĺžkou 24 metrov a viac musia spĺňať príslušné ustanovenia kódexu neporušenej stability pre osobné lode, ktorý 4. novembra 1993 prijala IMO na 18. zasadaní zhromaždenia v rezolúcii A.749(18).



Ak členské štáty považujú použitie kritérií silného vetra a kolísania podľa rezolúcie IMO A.749(18) 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 TRIEDY A A B S DĹŽKOU 24 METROV A VIAC:

Všetky existujúce lode triedy A a B musia za všetkých podmienok zaťaženia vyhovovať nasledujúcim kritériám stability s príslušnými úpravami vplyvu voľnej hladiny kvapalných látok v nádržiach v súlade s predpokladmi bodu 3.3 rezolúcie IMO A.749(18) 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 na hornej palube, 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 minimálne 25°.
- d) Počiatočná priečna metacentrická výška nesmie byť menšia než 0,15 metra.

Podmienky zaťaženia, ktoré je nutné zohľadniť, aby sa overila zhoda s vyššie uvedenými podmienkami stability, musí zahŕňať minimálne podmienky uvedené v bode 3.5.1.1. rezolúcie IMO A.749(18).

Všetky existujúce lode triedy A a B s dĺžkou 24 metrov a viac musia vyhovovať aj doplnujúcim kritériám stanoveným v bode 3.1.2.6 rezolúcie IMO A.749(18) (doplnujúce kritériá pre osobné lode) a v bode 3.2 (silný vietor a kolísanie).

Ak členské štáty považujú použitie kritérií silného vetra a kolísania podľa rezolúcie IMO A.749(18) 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 TRIEDY 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 zvláštnych požiadaviek stanovených nižšie.

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 TRIEDY 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 nižšie 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 správny orgán 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 TRIEDY 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 TRIEDY 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

Koeficient rozdelenia je takýto:

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

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

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

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

PRE EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B, KTORÉ NIE SÚ OSOBNÝMI LOĎAMI RO-RO: 1,0

#### 7 Zvláštne požiadavky na rozdelenie lode (R 7)

NOVÉ LODE TRIEDY 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 u každej tejto časti lode využiť zvláštne 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 príľahlých k „stupňom“ v priedelovej palube je v rámci prípustnej dĺžky zodpovedajúcej jej príslušným hraniciam ponoru a okrem toho ich spoločná dĺžka neprekračuje dvojnásobok prípustnej dĺžky na dolnej hranici ponoru.

.2 Oddelenie môže prekročiť prípustnú dĺžku stanovenú pravidlami predpisu 4 za predpokladu, že spoločná dĺžka každého páru príľahlých oddelení, u ktorých je dané oddelenie spoločné, nepresiahne zaplaviteľnú dĺžku alebo dvojnásobok prípustnej dĺžky podľa toho, ktorá hodnota je menšia.

.3 Hlavný priečny priedel môže byť osadený za predpokladu, že všetky časti osadenia ležia vo vnútri vertikálnych plôch na oboch bokoch lode, ktoré sa nachádzajú vo vzdialenosti od obšívky rovnajúcej sa jednej pätine šírky lode meranej v pravých uhloch osi na úrovni najhlbšej deliacej nákladnej značky. S každou časťou osadenia, ktorá leží mimo týchto hraníc, sa zachádza ako so stupňami podľa odseku 6.

.4 Ak je hlavný priečny priedel osadený alebo opatrený stupňami, použije sa na určenie rozdelenia rovnocenný priebežný priedel.

- .5 Ak hlavné priečne vodotesné oddelenie obsahuje miestne rozdelenie a správny orgán vlajkového štátu je presvedčený o tom, že po každom predpokladanom poškodení boku lode v dĺžke 3,0 m 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 udeľí len vtedy, keď sa nepredpokladá žiadne porušenie predpisu 8.

#### NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

- .6 Hlavný priečný priedel môže mať stupne za predpokladu, že spĺňa jednu z nasledujúcich podmienok:
- .1 celková dĺžka dvoch oddelení rozdelených príslušným priedelom nepresahuje buď 90 % zaplaviteľnej dĺžky, alebo dvojnásobok prípustnej dĺžky okrem 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 priľahlými hlavnými priečnymi priedelmi alebo rovnakými priebežnými priedelmi alebo vzdialenosť medzi priečnymi plochami prechádzajúcimi cez najbližšie časti priedelov so stupňami je 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 priľahlých oddelení nesmie presiahnuť zaplaviteľnú dĺžku.

#### 8 Stabilita poškodenej lode (R 8)

##### NOVÉ LODE TRIEDY 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.
- .1.2 Ak sú dve priľahlé hlavné oddelenia rozdelené stupňovitým priedelom podľa podmienok predpisu 7.6.1, musí byť neporušená stabilita primeraná tak, aby odolala zaplaveniu týchto dvoch priľahlých oddelení.
- .1.3 Ak je požadovaný koeficient delenia 0,50, musí byť neporušená stabilita primeraná tak, aby odolala zaplaveniu ktoréhokoľvek z dvoch priľahlých oddelení.
- .2.1 Požiadavky odseku .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 TRIEDY B, C A D, EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY B A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B, KTORÉ NIE SÚ OSOBNÝMI LOĎAMI RO-RO, POSTAVENÉ 29. APRÍLA 1990 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

.2.3 Stabilita vyžadovaná v konečnom stave po poškodení a po vyrovnaní plavidla, ak sa to predpokladá, sa stanoví takto:

.2.3.1 Krivka zvyšného vyrovnávacieho ramena páky musí mať minimálny rozsah 15° vzhľadom k rovnovážnej polohe. Tento rozsah je možné znížiť na maximálne 10° v prípadoch, že plocha pod krivkou vyrovnávacieho ramena páky zodpovedá ploche stanovenej v odseku .2.3.2 vynásobenej koeficientom 15/rozsahu, kde rozsah je vyjadrený v stupňoch.

.2.3.2 Plocha pod krivkou vyrovnávacieho ramena páky musí byť minimálne 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 nasledujúcich 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 v žiadnom prípade 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 pokračujúce 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 pokračujúce 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 pokračujúce 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .3 Pre výpočet narušenej stability je objemová a priestorová zaplaviteľnosť takáto:

Priestory	Zaplaviteľnosť (%)
Určené pre náklad alebo zásoby	60
Obsadené ubytovacími priestormi	95
Obsadené strojným 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 žiadny významný podiel ubytovacích priestorov alebo strojného zariadenia, a pri priestoroch, ktoré vo všeobecnosti nie sú obsadené žiadnym 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 uhlu 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 odsekoch .4.1, .4.2 alebo .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 je nutné 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 sa dať ovládať z hornej priedelovej paluby. U nových lodí triedy B, C a D nesmie maximálny uhol náklonu lode po zaplavení, ale pred vyrovnaním, presiahnuť 15°. Ak sa vyžaduje zariadenie proti priečnemu zaplaveniu, nesmie doba vyrovnania presiahnuť 15 minút. Kapitánovi lode sa musia poskytnúť 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, musí byť takýto:
- .1 v prípade nesymetrického zaplavenia sa pozitívne zostatková metacentrická výška minimálne 50 mm vypočíta metódou stáleho výtlaku;
- .2a ak 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 triedy 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, kedy môže správny orgán povoliť väčší náklon kvôli nesymetrickému momentu, no v žiadnom prípade konečný náklon nesmie presiahnuť 15°.
- .3 hranica ponoru nesmie byť v žiadnom prípade v konečnom štádiu zaplavenia ponorená. Ak sa uvažuje s tým, že hranica ponoru sa môže na prechodnú dobu zaplavenia ponoriť pod vodu, môže správny orgán 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 musí byť 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 minimálne prípustnú metacentrickú výšku (GM) pre rozsah ponorov alebo výtlakov dostatočných na pokrytie všetkých prevádzkových podmienok. Informácie musia vyjadrovať vplyv rôznych sklonov lode berúc do úvahy 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 Správny orgán vlajkového štátu nesmie v žiadnom prípade zmierniť požiadavky na porušenie stability, 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 správne orgánu 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 pri poškodení (R 8-1)

##### EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY B

- .1 Existujúce osobné lode ro-ro triedy B musia vyhovovať predpisu 8 najneskôr v deň prvej periodickej prehliadky po dátume zhody predpísanej nižšie v súlade s hodnotou A/Amax definovanou v prílohe k postupu výpočtu pre stanovenie charakteristík prežitia existujúcich osobných lodí ro-ro s použitím zjednodušenej metódy vychádzajúcej z rezolúcie A.265 (VIII) spracovanej na päťdesiatom deviatom zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť v júni 1991 (MSC/Circ. 574):

Hodnota A/Amax:	Dátum zhody:
menej než 85 %	1. október 1998
85 % alebo viac, ale menej než 90 %	1. október 2000
90 % alebo viac, ale menej než 95 %	1. október 2002
95 % alebo viac, ale menej než 97,5 %	1. október 2004
97,5 % alebo viac	1. október 2005

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

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

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 periodickej prehliadky po poslednom dátume zhody stanovenom v odseku .2.1, .2.2 alebo .2.3 podľa toho, ktorý dátum nastane najneskôr:

Hodnota A/Amax:	Dátum zhody:
menej než 85 %	1. október 1998
85 % alebo viac, ale menej než 90 %	1. október 2000
90 % alebo viac, ale menej než 95 %	1. október 2002
95 % alebo viac, ale menej než 97,5 %	1. október 2004
97,5 % alebo viac	1. október 2010

##### .2.2 Povolný počet prepravovaných osôb:

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

.2.3 Vek lode 20 rokov alebo viac:

ak vek lode znamená dobu počítaná od dátumu, kedy bol položený kýl alebo od dátumu, kedy bola loď v podobnej fáze výstavby, alebo od dátumu, kedy bola loď zmenená na osobnú loď ro-ro.

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

LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME, OKREM OSOBNÝCH LODÍ RO-RO

Bez ohľadu na ustanovenia predpisu II-I/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-I/B/8 pričom sa predpokladá, že škody nastanú na ktoromkoľvek mieste v rámci dĺžky lode L.

**9 Priestory kolízneho priestoru a priestoru strojného zariadenia (R 10)**

NOVÉ LODE TRIEDY 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, vzdialenosť uvedená v odseku 1 sa meria 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 uvedené neležia na predných hraniciach stanovených 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 odseku .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 vyššie uvedené požiadavky sa nepovažujú za rozšírenie kolízneho priedelu.
- .6 Na existujúcich lodiach triedy B sa požiadavky odseku .3 a .4 uplatnia od dátumu prvej periodickej prehliadky po 1. júli 1998.

- .7 Priedel zadného kolízneho priestoru a priedely rozdeľujúce priestor strojného 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.
- .8 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B, NOVÉ LODE S DĺŽKOU 24 METROV A VIAC POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

- .1 Pri nových lodiach triedy B, C, a D a existujúcich lodiach triedy B a nových lodiach postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume s dĺžkou 24 metrov a viac musí byť dvojité dno zabezpečené od priedelu čelného kolízneho priestoru po priedel zadného kolízneho priestoru, pokiaľ je to možné, a zlučiteľné s konštrukciou a náležitým fungovaním lode.
  - .1 Lode s dĺžkou 50 metrov a viac, ale menej než 61 metrov musia byť vybavené dvojitým dnom aspoň od priestorov strojného zariadenia po priedel čelného kolízneho priestoru, alebo čo možno najbližšie k nemu.
  - .2 Lode s dĺžkou 61 metrov a viac, ale menej než 76 metrov, musia byť vybavené dvojitým dnom aspoň mimo priestorov strojného zariadenia, ktoré sa rozprestiera po priedely čelného a zadného kolízneho priestoru alebo čo možno najbližšie k nemu.
  - .3 Lode s dĺžkou 76 metrov a viac musia byť vybavené súvislým dvojitým dnom, ktoré sa rozprestiera po priedely predného a zadného kolízneho priestoru alebo čo možno najbližšie k nemu.
- .2 Ak sa vyžaduje vybavenie dvojitým 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.
- .3 Malé odvodňovacie zberné jamy v dvojitom dne spojené s odvodňovacím zariadením podpalubia atď. nesmú presahovať smerom dolu viac, než je nutné. Hĺbka odvodňovacej zbernej jamy nesmie byť v žiadnom prípade 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 správny orgán vlajkového štátu povoliť, ak je zabezpečené, že usporiadanie poskytuje ekvivalentnú ochranu ako dvojité dno v súlade s týmto predpisom.
- .4 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 správneho orgánu vlajkového štátu týmto znížená.
- .5 Bez vplyvu na odsek .1 tohto predpisu 10 môže správny orgán 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 dvojitým 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 TRIEDY 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 alebo viac ďalších nákladových značiek stanovených a označených tak, aby zodpovedali ponorom deliacich plôch, ktoré môže schváliť správny orgán 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 čiary, 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 v žiadnom prípade 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, nesmie byť loď v žiadnom prípade 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 v žiadnom prípade zaťažená tak, aby bola deliaca nákladová značka zodpovedajúca konkrétnej plavbe a prevádzkovým podmienkam, ponorená pod vodou.

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

NOVÉ LODE TRIEDY 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 priedelloch 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. V každom prípade sa musí vykonať dôkladná kontrola vodotesných priedelov. 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.
- .4 Čelný kolízny priestor, dvojité dna (vrátane tunelového kýlu) a vnútorné steny sa testujú na hydrostatický tlak vody zodpovedajúci požiadavkám odseku .1 tohto predpisu 12.
- .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 v žiadnom prípade nižšia než 0,9 metra nad vrcholom nádrže, ak sa test vodou nedá vykonať, môže sa akceptovať tlakový test vzduchotesnosti tak, že sa nádrž vystaví tlaku vzduchu maximálne 0,14 baru.
- .6 Testy uvedené v odsekoch .4 a .5 majú zabezpečiť, 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 trubkách dosiahnuť kvapalina.

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

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

NOVÉ LODE TRIEDY 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 trubky, 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 oddeľujúcich nákladný priestor od príslušného nákladného priestoru, pokiaľ nie je v odseku .10.1 tohto predpisu 13 a v 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 trubku na vedenie kvapalných látok do nádrží v prednom kolíznom priestore za predpokladu, že trubka je vybavená skrútkovým ventilom spôsobilým 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 trubky, z ktorých každá je zabudovaná podľa požiadaviek odseku .3.1 za predpokladu, že nie je vhodná alternatíva pre vybavenie takou druhou trubkou a že je bezpečnosť lode z hľadiska ďalšieho delenia v čelnom kolíznom priestore zachovaná.
- .4 V priestoroch obsahujúcich hlavné a pomocné hnacie strojné zariadenia vrátane kotlov slúžiacich potrebám pohonu môžu byť v každom hlavnom priečnom priedele umiestnené len jedny dvere, okrem dverí do tunelov hriadeľového vedenia. Kde sú tunely vybavené dvoma alebo viacerými hriadeľmi, musia byť spojené priechodom pre vnútorné dorozumievanie. Medzi priestorom strojného 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 umiestnené tak, aby mali svoje prahy čo najvyššie. Ručné ovládanie pre zatváranie dverí z miesta nad predelovou palubou musí byť umiestnené mimo priestorov obsahujúcich strojné zariadenia.
- .5.1 EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B A NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D S Dĺžkou menšou než 24 metrov:

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

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

Vodotesné dvere, ak v odseku .10.1 tohto predpisu 13 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 TRIEDY B, C A D S Dĺžkou menej než 24 metrov:

Posuvné dvere môžu byť buď:

  - ovládané ručne, alebo
  - s motorovým pohonom ako aj s ručným ovládaním.

## NOVÉ LODE TRIEDY 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 strojného zariadenia alebo v priestoroch spájajúcich taký priestor, môže správny orgán vlajkového štátu povoliť, aby tieto dvojice 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 TRIEDY 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 tiež vziať do úvahy 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 TRIEDY 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. Umiestnenie 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 TRIEDY 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 ich zatvorenia predtým než loď opustí prístav, musí byť zaznamenaná v lodnom denníku.

## NOVÉ LODE TRIEDY 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 stanovišta, 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 spustiť 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 TRIEDY 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. Správny orgán 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 zvláštna 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, kedy je to naozaj nutné tak, ako to stanoví správny orgán 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 správny orgán 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 správny orgán 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 do doby, kým sa dvere úplne nezavrú. 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 správny orgán vlajkového 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, kedy sa dvere začínajú zatvárať, do momentu, kedy dosiahnu polohu úplného zatvorenia, nesmie byť u lode vo vzpriamenej polohe v žiadnom prípade 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. Tiež 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 spustiť 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 TRIEDY 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 TRIEDY 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 spustiť 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 medzifahlú polohu blikaním. Indikačný obvod musí byť u všetkých dverí nezávislý na ovládacom obvode.
- .8.3 Žiadne dvere sa nesmú dať otvoriť diaľkovo zo stanovišťa ústredného ovládania.

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

- .9.1 Všetky vodotesné dvere musia zostať počas plavby zatvorené, okrem prípadov, kedy môžu byť počas plavby otvorené, ako je to stanovené v odseku .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 prechod cestujúcich alebo posádky, alebo keď si práca v najbližšom okolí dverí vyžaduje ich otvorenie. Dvere sa musia okamžite zavrieť po dokončení prechodu 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 strojného zariadenia lode, alebo aby sa cestujúcim umožnil bežný neobmedzený prístup do celého priestoru pre cestujúcich. Správny orgán vlajkového štátu to môže stanoviť len po dôkladnom posúdení dôsledkov na prevádzku a činnosť a schopnosť prežitia lode. Povoľenie, 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 TRIEDY B, C A D:

- .10.1 Ak je správny orgán vlajkového štátu presvedčený, 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 v žiadnom prípade 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 správny orgán vlajkového štátu posúdiť najmä ich počet a usporiadanie.
- .11 Prenosné dosky na priedeloch nie sú prípustné okrem priestorov strojného zariadenia. Tieto dosky musia byť vždy na mieste predtým, než loď opustí prístav, a nesmú sa počas plavby sňať okrem prípadu, kedy je to podľa uváženia kapitána naliehavo nutné. Správny orgán 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, kedy je to podľa uváženia kapitána nevyhnutné. Tieto dvere nemusia spĺňať požiadavky odseku 7.1.4 týkajúce 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 vozidlá a sprevádzajúci personál (R 16)**

## NOVÉ LODE TRIEDY 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 odsek .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 takú 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 TRIEDY 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 uplatňovaní tohto odseku je možné prípadne urobiť odchýlku, ak sa loď nachádza v sladkých vodách.
- .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 trubiek, 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 strojného zariadenia súvisiace s jeho činnosťou musia byť vybavené ľahko dostupnými ventilmi medzi trubkami a obšívku alebo medzi trubkami 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 TRIEDY 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 trubky 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 trubiek 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 strojného 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 trubky, ktorých sa tento predpis týka, musia byť z ocele alebo iného rovnocenného materiálu, aby zodpovedali požiadavkám správneho orgánu 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 v žiadnom prípade 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 TRIEDY 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 medzi ľahlá 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Nasledujúce dvere umiestnené nad hranicou ponoru musia byť zatvorené a zamknuté predtým, než loď zahájí 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. Za predpokladu, že tam, kde 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. Vnútorne dvere na prove musia zostať v každom prípade zatvorené.
- .2 Bez ohľadu na požiadavky odsekov .1.1 a .1.4 môže správny orgán vlajkového štátu povoliť, aby konkrétne dvere zostali podľa uváženia kapitána otvorené, ak je to nutné pre činnosť lode alebo nalodovanie 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 zahájí akúkoľvek plavbu, musí kapitán podľa predpisu 22 zabezpečiť, 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 TRIEDY 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 správny orgán 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 zabezpečiť, 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 metrov a nové osobné lode ro-ro triedy D môžu namiesto plnenia požiadaviek odsekov .1.1 až .1.6 spĺňať požiadavky odsekov .2.1 až .2.4 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 správny orgán vlajkového štátu povoliť, aby boli niektoré prístupy počas plavby otvorené, ale len na dobu dostatočnú na umožnenie prechodu a na nevyhnutnú činnosť lode, ak sa to vyžaduje; a
- .2.4 požiadavky odseku .2.1 platia od dátumu prvej periodickej prehliadky po 1. júli 1998.

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

VŠETKY OSOBNÉ LODE RO-RO:

.Kapitán alebo určený dôstojník musí zabezpečiť, 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 OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY B:

- .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 nedopáva do ďalšieho kotviska.
- .2 Bez ohľadu na požiadavky odseku .1 môže správny orgán vlajkového štátu povoliť, aby niektoré prístupy na týchto priedeloch boli počas plavby otvorené, ale len na dobu dostatočnú pre umožnenie priechodu a pre nevyhnutnú činnosť lode, ak sa to vyžaduje.

**18 Informácie o stabilite (R 22)**

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

- .1 Každá osobná loď musí byť po jej stavbe preskúšaná na náklon a musia byť stanovené prvky jej stability. Kapitánovi musia byť tiež poskytnuté informácie schválené správnym orgánom vlajkového štátu, ktoré sú nutné 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 byť poskytnuté doplňujúce údaje o stabilite. Ak je to nutné, musí sa 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 výtlaku 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 výtlaku lode presahujúca 2 % alebo odchýlka pozdĺžneho ťažiska presahujúca 1 % dĺžky lode.
- .4 Správny orgán 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 správneho orgánu 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.

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

NOVÉ LODE TRIEDY 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 ovládaní a usporiadania na opravu akéhokoľvek naklonenia lode v dôsledku zaplavenia. Okrem toho musia mať lodní dôstojníci k dispozícii brožúry obsahujúce vyššie uvedené informácie.

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

Tento predpis sa vzťahuje na všetky osobné lode ro-ro s tou výnimkou, že na existujúce lode sa vzťahuje odsek .2 najneskôr od dátumu prvej periodickej prehliadky po 1. júli 1998.

- .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 zvláštnych 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 správnym orgánom 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 riadiacej stanici strojného 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 zvláštnej kategórie alebo nákladných priestorov ro-ro.
- .3 Priestory zvláštnej 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 zvláštnej kategórie alebo nákladných priestorov ro-ro, ak zostanú otvorené alebo ak nie sú zaistené.

## 21 Označovanie, periodická činnosť a kontrola vodotesných dverí atď. (R 24)

NOVÉ LODE TRIEDY 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 zaručovali maximálnu bezpečnosť.

## 22 Záznamy v lodnom denníku (R 25)

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

- .1 Zavesné dvere, prenosné rebrové 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 zaznamenávajú všetky výcviky a kontroly vyžadované predpisom 21 s výslovným zápisom všetkých závad, ktoré môžu byť odhalené.

## 23 Zdvíhacie plošiny a rampy pre automobily

NOVÉ LODE TRIEDY A, 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 správnym orgánom vlajkového štátu. Čo sa týka konštrukcie, musia sa použiť príslušné pravidlá uznané organizáciou.

## 24 Zábradlia

NOVÉ LODE TRIEDY A, B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME

- .1 Na vonkajších palubách, na ktoré majú cestujúci zakázaný prístup a kde nie je k dispozícii žiadna 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 Schodišťa a odpočívadlá na takých vonkajších palubách musia byť vybavené zábradlím rovnocennej konštrukcie.



## ČASŤ C

## STROJNÉ ZARIADENIA

1 **Všeobecne (R 26)**

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

- .1 Strojné zariadenia, kotle a iné tlakové nádrže, ktorých potrubná sieť a vybavenie musia byť nainštalované a chránené tak, aby sa znížilo na minimum akékoľvek nebezpečenstvo pre osoby na palube, náležitú pozornosť je nutné venovať pohyblivým častiam, horúcim povrchom a iným rizikám.
- .2 Musia byť k dispozícii prostriedky zaisťujúce udržanie alebo obnovenie normálnej činnosti hnacieho strojného zariadenia, a to dokonca aj vtedy, keď dôjde k vyradeniu jedného z hľadiska činnosti dôležitého zariadenia z prevádzky.
- .3 Musia byť k dispozícii prostriedky, ktoré zabezpečia, že strojné zariadenie sa bude dať na úplne havarovanej lodi uviesť do prevádzky bez vonkajšej pomoci.

NOVÉ LODE TRIEDY B a C:

- .4 Hlavné hnacie strojné zariadenia a všetky pomocné strojné zariadenia dôležité pre pohon a bezpečnosť lode musia byť skonštruované 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 prave alebo na zadnej časti (kývanie).

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

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

LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

- .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 minimálne 8 hodín pre lode triedy B a minimálne 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 TRIEDY 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 nevrátnymi 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 TRIEDY 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 pre odvodnenie izolovaných lodných priestorov.
- .1.2 Hygienické a balastové čerpadlá a čerpadlá na všeobecné použitie môžu byť uznané ako nezávislé útorové čerpadlá so strojným pohonom, ak sú vybavené potrebným pripojením na útorový čerpací systém.
- .1.3 Všetky útorové trubky používané v nádržiach na skladovanie paliva alebo pod nimi, v kotloch alebo v priestoroch strojného 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 strojného 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 TRIEDY B, C A D:

- .1.6 Musia sa urobiť opatrenie na odvodnenie uzavretých nákladných priestorov umiestených 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 odviesť do vhodného priestoru alebo priestorov so zodpovedajúcim objemom, ktoré majú signál vysokého stavu vody a sú vybavené vhodným zariadením pre 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 strojného 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 TRIEDY 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 k stavu náklonu a vyvažovaniu 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 tryskami. Palubné odtoky musia byť umiestnené na miestach s najväčším účinkom, napr. v každom rohu.

NOVÉ LODE TRIEDY 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, okrem 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 strojným pohonom umiestené v samostatných vodotesných oddeleniach a usporiadané alebo situované tak, aby tieto oddelenia neboli zaplavené pri tom istom poškodení. Ak je hlavné hnacie strojné zariadenie, pomocné strojné 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 strojným pohonom musí byť schopné čerpať vodu s rýchlosťou minimálne 2 m/sek. cez predpísané hlavné útorové potrubie. Nezávislé útorové čerpadlá so strojným 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 rozmiestené a v priestoroch strojného 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 strojným pohonom k odvodňovacej úrovni priestoru strojného zariadenia; sacie potrubie musí mať rovnaký priemer ako hlavný prívod do používaných čerpadiel.
- .2.6 Vretená 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 na iných potrubiach.
- .2.8 Priemer „d“ hlavných a vedľajších útorových sacích trubiek dna lode sa počíta podľa nasledujúcich vzorcov. Skutočný vnútorný priemer sa však môže zaokrúhliť na najbližší štandardný rozmer prijateľný pre správny orgán vlajkového štátu: hlavná sacia trubka dna lode:

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

vedľajšie sacie trubky dna lode medzi zberačmi a sacími potrubiami:

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

kde:

d je vnútorný priemer hlavnej útorovej trubky (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 Musí sa urobiť opatrenie, aby sa zabránilo, že oddelenie, ktorým vedie sacia trubka dna lode, bude zaplavené v prípade, že je trubka prerušená alebo ináč poškodená kolíziou alebo sa zlomí v inom oddelení. Za týmto účelom tam, kde sa trubka v akejkoľvek časti 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 trubke v oddelení s otvoreným zakončením namontovaný jednosmerný ventil.
- .2.10 Rozvodné skrine, kohútiky a ventily útorového čerpaceho 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 trubky 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 trubiek spoločný pre všetky čerpadlá, ventily potrebné na obsluhu sacích trubiek dna lode sa musia dať ovládať z miesta nad hornou predelovou palubou. Ak je okrem hlavného útorového čerpaceho systému k dispozícii núdzový útorový čerpací systém, musí byť nezávislý na hlavnom systéme a usporiadaný tak, aby čerpadlo bolo schopné pracovať na každom oddelení pri zaplavení, ako je to uvedené v odseku .2.1; v tomto prípade z miesta nad hornou predelovou palubou musia byť ovládateľné len ventily potrebné pre 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

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

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

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

Odvodnenie veľmi malých oddelení je možné vybaviť prenosným ručným čerpadlom.

**5 Zariadenie pre spätný chod (R 28)**

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

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

.2 Musí byť preukázaná a zaznamenaná schopnosť strojného zariadenia v dostatočnej dobe obrátiť smer náporu vrtule a tým uviesť loď do kľudu 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 skrulkami plávať a manévrovať s jednou alebo viacerými lodnými skrulkami neschopnými prevádzky musia byť na palube k dispozícii, aby ich mohol použiť kapitán alebo určený personál.

**6 Kormidlové zariadenie (R 29)**

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

- .5 Ak hlavné kormidlové zariadenia obsahuje dve alebo viac hnacích jednotiek, nemusí byť vybavené pomocným kormidlovým zariadením za predpokladu, že:
- .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; a
  - .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 TRIEDY B, C A D:

- .6 Riadenie kormidlového zariadenia sa uskutočňuje:
- .1 u 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 to zdvojenie kormidla alebo riadiacej páky. Ak riadiaci systém pozostáva z hydraulického telemotora, nemusí byť k dispozícii druhý nezávislý systém;
  - .3 u pomocného kormidlového zariadenia v priestore kormidlového zariadenia a ak je poháňaný motorom sa musí dať ovládať aj z veliteľského mostíka a musí byť nezávislý na systéme 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 u napájacieho obvodu riadenia kormidlového zariadenia.
- .8 Elektrické silové obvody a systémy riadenia kormidlového zariadenia s ich komponentmi, káblami a trúbkami 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 strojného zariadenia, kde sa dá ihneď spozorovať; a
- .3 pevná skladovacia nádrž s dostatočnou kapacitou na to, aby znovu naplnila najmenej jeden spúšťač systému 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 strojného 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 nešmykľavé plochy, aby v prípade presakovania hydraulickej kvapaliny boli zabezpečené vhodné prevádzkové podmienky.

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

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

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

NOVÉ LODE TRIEDY 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 TRIEDY 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 TRIEDY B, C A D:

Signály vyžadované týmto odsekom musia byť akustické, ako aj vizuálne, a musia sa nachádzať na nápadnom mieste v priestoroch hlavného strojného zariadenia alebo kontrolnej miestnosti, odkiaľ sa hlavné strojné 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 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 správny orgán 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 dostačujúce.

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

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

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

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

NOVÉ LODE TRIEDY 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 strojný telegraf, ktorý zabezpečuje vizuálnu signalizáciu príkazov a odpovedí v priestore strojného 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Pre mechanikov musí byť k dispozícii signalizačné zariadenia 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

Núdzové zdroje elektrickej energie, požiarne čerpadlá, útorové čerpadlá, okrem čerpadiel určených zvlášť pre priestory pred kolíznou prepážkou, a pevné protipožiarne 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 strojného zariadenia (R 31)

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

.1 Hlavné a pomocné strojné 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 strojného 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 skonštruovaného a postaveného tak, aby si jeho činnosť nevyžadovala zvláštnu pozornosť čo sa týka prevádzkových podrobností strojného zariadenia. Ak sa predpokladá, že niekoľko skrutiek bude pracovať súčasne, môžu byť ovládané jedným ovládacím zariadením;

.3 hlavné hnacie strojné zariadenie musí byť vybavené zariadením núdzového zastavenia na veliteľskom mostíku, ktoré musí byť nezávislé na riadiacom systéme veliteľského mostíka;

.4 príkazy pre hnacie strojné zariadenie z veliteľského mostíka musia byť signalizované v kontrolnej miestnosti hlavného strojného zariadenia alebo prípadne na manévrovacom stanovišti;



- .5 diaľkové ovládanie hnacieho strojného zariadenia musí byť možné súčasne len z jedného miesta; na každom mieste musí byť oznamovač ukazujúci, z ktorého miesta je hnacie strojné zariadenie ovládané. Ovládanie je možné medzi veliteľským mostíkom a priestormi strojného zariadenia prepnúť len v priestoroch hlavného strojného zariadenia alebo kontrolnej miestnosti hlavného strojného zariadenia. Tento systém musí zahŕňať prostriedky, ktoré zamedzia, aby sa nápor lodnej vrtule podstatne zmenil, keď sa ovládanie prepína z jedného miesta na druhé;
- .6 hnacie strojné zariadenie sa musí dať ovládať na mieste, a to i v prípade poruchy ktorejkoľvek časti diaľkového riadiaceho systému;
- .7 diaľkový riadiaci systém musí byť skonštruovaný 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 a smer otáčok lodných skrutiek pri pevných skrutkách;
  - .2 počet otáčok a stúpaní pri nastaviteľných lodných skrutkách;
- .9 veliteľský mostík a priestor strojného zariadenia musí dostať signál označujúci nízky spúšťači tlak vzduchu, ktorý musí byť nastavený na takej úrovni, aby umožnil ďalšiemu hlavnému motoru zahájiť činnosť. Ak je systém diaľkového ovládania hnacieho strojného zariadenia skonštruovaný na automatické spustenie, musí byť počet automatických následných pokusov, pri ktorých sa spustenie nepodarilo, obmedzený, aby sa uchoval dostatočný spúšťači tlak vzduchu pre miestne spustenie.
- .3 Ak je hlavné hnacie a súvisiace strojné 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 skonštruované, vybavené a namontované tak, aby činnosť strojného 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. Zvláštna pozornosť sa musí venovať ochrane týchto priestorov pred požiarom a zaplavením.
- .4 Automatické spúšťači, prevádzkové a ovládacie systémy musia spravidla zahrňovať zariadenia pre ručné prepínanie automatického ovládania. Porucha ktorejkoľvek časti týchto systémov nesmie zabrániť prepnutiu na ručné ovládanie.

#### LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

- .5 Lode musia spĺňať požiadavky odsekov .1 až .4.
  - .1 Hlavné a pomocné strojné 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 skonštruované tak, aby porucha jedného systému neznížila výkon iného systému.
  - .2 Ak je k dispozícii diaľkové ovládanie hnacieho strojného 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 strojné zariadenie musí byť vybavené zariadením núdzového zastavenia na veliteľskom mostíku, ktoré musí byť nezávislé na riadiacom systéme veliteľského mostíka;
    - .4 príkazy pre hnacie strojné zariadenie z veliteľského mostíka musia byť signalizované v kontrolnej miestnosti hlavného strojného zariadenia a na manévrovacom stanovišti;

- .5 diaľkové ovládanie hnacieho strojného zariadenia musí byť možné súčasne len z jedného miesta; na každom mieste musí byť oznamovač ukazujúci, z ktorého miesta je hnacie strojné zariadenie ovládané. Ovládanie je možné medzi veliteľským mostíkom a priestormi strojného zariadenia prepnúť len v priestoroch hlavného strojného zariadenia alebo kontrolnej miestnosti hlavného strojného zariadenia. Tento systém musí zahŕňať prostriedky, ktoré zamedzia, aby sa nápor lodnej vrtule podstatne zmenil, keď sa ovládanie prepína z jedného miesta na druhé;
- .6 hnacie strojné zariadenie sa musí dať ovládať na mieste, a to i v prípade poruchy ktorejkoľvek časti diaľkového riadiaceho systému;
- musí byť možné riadiť pomocné strojné zariadenie dôležité pre pohon a bezpečnosť lode z miesta pri príslušnom strojnom zariadení alebo v jeho blízkosti;
- .7 diaľkový riadiaci systém musí byť skonštruovaný 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, kontrolná miestnosť hlavného strojného zariadenia a manévrovacie stanovište musia byť vybavené indikátormi ukazujúcimi:
- .1 počet a smer otáčok lodných skrutiek pri pevných skrutkách; a
- .2 počet otáčok a stúpaní pri nastaviteľných lodných skrutkách;
- a
- .9 veliteľský mostík a priestor strojného zariadenia musí dostať signál označujúci nízky spúšťačí tlak vzduchu, ktorý musí byť nastavený na takej úrovni, aby umožnil ďalšiemu hlavnému motoru zahájiť činnosť. Ak je systém diaľkového ovládania hnacieho strojného zariadenia skonštruovaný na automatické spustenie, musí byť počet automatických následných pokusov, pri ktorých sa spustenie nepodarilo, obmedzený, aby sa uchoval dostatočný spúšťačí tlak vzduchu pre miestne spustenie.
- .3 Ak je hlavné hnacie a súvisiace strojné 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 skonštruované, vybavené a namontované tak, aby činnosť strojného 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. Zvláštna pozornosť sa musí venovať ochrane týchto priestorov pred požiarom a zaplavením.
- .4 Automatické spúšťače, prevádzkové a ovládacie systémy musia spravidla zahrňovať zariadenia pre ručné prepínanie automatického ovládania. Porucha ktorejkoľvek časti týchto systémov nesmie zabrániť prepnutiu na ručné ovládanie.

### 13 Parné potrubné systémy (R 33)

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

- .1 Každá parná trubka a na ňu napojené zariadenie, ktorým môže prechádzať para, musí byť konštruované, vyrobené a namontované tak, aby odolalo maximálnym prevádzkovým zaťaženiam, ktorým môže byť vystavené.
- .2 Musia byť k dispozícii prostriedky na odvodnenie každej parnej trubky, v ktorej sa môže ináč vyskytnúť pôsobenie nebezpečného vodného rázu.
- .3 Ak môže parná trubka 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 TRIEDY B, C A D:

- .1 Musia byť k dispozícii prostriedky pre zamedzenie nadmerného tlaku v akejkoľvek časti systému stlačeného vzduchu a kdekoľvek môžu byť plášte valca s vodným chladením alebo skrine vzduchového kompresoru 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 spúšťacie vzduchové zariadenia pre hlavné hnacie spaľovacie motory musia byť primerane chránené pred účinkami spätného úderu ohňa a vnútorného výbuchu v spúšťacích vzduchových trubkách.
- .3 Všetky odtokové trubky zo spúšťacích vzduchových kompresorov musia viesť priamo do spúšťacích zásobníkov na stlačený vzduch a všetky spúšťacie trubky zo všetkých zásobníkov stlačeného vzduchu k hlavným a pomocným motorom musia byť úplne oddelené od systému odtokových trubiek kompresoru.
- .4 Musia sa urobiť 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 TRIEDY B, C A D:

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

**16 Výťahy**

NOVÉ LODE TRIEDY A, B, C a D:

- .1 Osobné a nákladné výťahy musia z hľadiska rozmerov, priestorového usporiadania, počtu cestujúcich a/alebo množstva tovaru spĺňať ustanovenia, ktoré stanoví správny orgán 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 správny orgán vlajkového štátu, ktorý skontroluje a schváli zariadenie pred jeho uvedením do prevádzky.
- .3 Správny orgán vlajkového štátu vydá po schválení osvedčenie, ktoré musí byť uložené na palube.
- .4 Správny orgán vlajkového štátu môže povoliť, aby periodické prehliadky uskutočňoval odborník poverený správnym orgánom alebo uznanou organizáciou.

**ČASŤ D****ELEKTRICKÉ ZARIADENIA****1 Všeobecne (R 40)**

NOVÉ LODE TRIEDY 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.

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

- .2 Správny orgán vlajkového štátu urobí príslušné opatrenia, aby zabezpečil 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Nové lode triedy 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 vyššie uvedené zariadenia mohli pracovať, keď ktorákoľvek zo sústav bude vyradená z prevádzky.

Na nových lodiach triedy 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 vyššie 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.

## 3 Núdzový zdroj elektrickej energie (R 42)

NOVÉ LODE TRIEDY 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 strojného zariadenia kategórie A alebo s priestorom strojného zariadenia, v ktorom sa nachádza hlavný zdroj elektrickej energie alebo hlavný rozvádzač.
- .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 strojného 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 triedy C a D s dĺžkou menšou než 24 metrov nie je k dispozícii vhodne umiestnená nezávislá batéria na tento určitý účel po dobu vyžadovanú týmto predpisom.
- .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 spustiť sa automaticky.
- .4 Núdzový rozvádzač musí byť umiestnený čo najbližšie ako je to možné k núdzovému zdroju energie.

(<sup>1</sup>) Odkaz na odporúčenia uverejnené Medzinárodnou elektrotechnickou komisiou, a to najmä publikácia 92 - Elektrické zariadenia na lodiach.

- .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 vyššie uvedenej doby:
- a) núdzové útorové lodné čerpadlo lode a jedno z požiarnych čerpadiel;
  - b) núdzové osvetlenie:
    - .1 na každom zhromažďovacom alebo nalodňovacom stanovišti a pozdĺž stien vonkajšej paluby;
    - .2 vo všetkých priechodoch, schodištiach a existujúcich prístupoch k zhromažďovacím alebo nalodňovacím stanovištiam;
    - .3 v priestoroch strojného zariadenia a na miestach, kde sa nachádza núdzový generátor;
    - .4 v riadiacej stanici, kde je umiestená 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 protipožiarinej ochrany;
    - .7 na núdzovom útorovom čerpadle a jednom z požiarnych 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) prípadne čerpadlo požiarného sprchového zariadenia, ak je napájané zo zdroja elektrickej energie; 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 odsekom .2 b) 1 tohto predpisu;

b) vodotesné dvere vyžadované odsekom .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 LODE TRIEDY C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:**

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 strojných zariadení.

**4 Doplnkové núdzové osvetlenie pre lode ro-ro (R 42-1)**

NOVÉ LODE TRIEDY 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 zvláštnej 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 správny orgán 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 tieto batérie vystavené; a

.2 prenosné svetidlo s batériou, ktorú 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 je to vyžadované odsekom .1.

**5 Ochrana pred zásahom elektrickým prúdom, požiarom a iným nebezpečenstvám elektrického pôvodu (R 45)**

NOVÉ LODE TRIEDY 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 prekračujú 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 pre konkrétne použitie, správny orgán vlajkového štátu môže povoliť používanie zvláštnych druhov káblov ako sú vysokofrekvenčné rádiové káble, ktoré nevyhovujú vyššie uvedenej požiadavke.

NOVÉ LODE TRIEDY 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, práčovní, priestorov strojného zariadenia kategórie A a ich skríň 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 alebo po 1. júli 1998 schváliť správny orgán vlajkového štátu s prihliadnutím k odporúčaniam IMO. Káble spájajúce požiarne čerpadlá s núdzovým rozvádzačom musia byť žiaruvzdorné, ak prechádzajú priestormi s vysokým nebezpečím požiaru. Ak je to možné, musia byť tieto káble vedené tak, aby sa vylúčilo ich vyradovanie z činnosti zahrievaním priedelov, ku ktorému môže dôjsť v dôsledku požiaru v príslušnom 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 TRIEDY 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 TRIEDY B, C A D:

- 7.2 Svietidlá 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 požiarom 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.

ČASŤ E

DOPLKOVÉ POŽIADAVKY NA STROJOVNE BEZ TRVALEJ OBSLUHY

**Osobitné posúdenie (R 54)**

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

Všetky nové lode triedy B, C a D a existujúce lode skupiny B musí správny orgán 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 TRIEDY 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 zabezpečiť nepretržitú spoľahlivú činnosť.



- .3 Na každej lodi musia byť dokumentačné dôkazy o tom, že loď je schopná pracovať bez trvalej obsluhy v priestoroch strojovne.

## 2 Protipožiarna ochrana (R 47)

NOVÉ LODE TRIEDY 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 strojného zariadenia, pokiaľ sa to v konkrétnom prípade nepovažuje za zbytočné.
- .2 Spaľovacie motory s výkonom 2 250 kW a viac alebo s valcami s vrátním 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 TRIEDY 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 loď zistilo nahromadenie kvapalných látok a musí byť dostatočne veľké, aby ľahko zvládlo bežné odvodnenie v priebehu doby bez obsluhy.
- .2 Ak sú útorové čerpadlá schopné automatického spustenia, musia byť k dispozícii prostriedky ukazujúce, kedy je prívod kvapalných látok väčší než kapacita čerpadiel alebo kedy 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 zvláštna 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 zafazenej 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 TRIEDY 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 prefaženia hnacieho strojného zariadenia.
  - .2 Hlavné hnacie strojné zariadenie musí byť na veliteľskom mostíku opatrené zariadením núdzového zastavenia, ktoré musí byť nezávislé na riadiacom systéme veliteľského mostíka.
- .2 Príkazy pre hnacie strojné zariadenia z veliteľského mostíka musia byť signalizované v kontrolnej miestnosti hlavného strojného zariadenia alebo prípadne na manévrovacom stanovišti.
- .3 Diaľkové ovládanie hnacieho strojného zariadenia musí byť možné súčasne len z jedného miesta; na každom mieste musí byť signál ukazujúci, z ktorého miesta je hnacie strojné zariadenie ovládané. Ovládanie je možné medzi veliteľským mostíkom a priestormi strojného zariadenia prepnúť len v priestoroch hlavného strojného zariadenia alebo kontrolnej miestnosti hlavného strojného 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 strojn  zariadenie dôležité pre bezpen  činnosť lode sa musí dať ovladať na mieste, a to i v prípade poruchy ktorejkoľvek časti automatickeho alebo diaľkoveho riadiaceho systému.
- .5 Diaľkový riadiaci systém musí byť konštruovaný tak, aby v prípade jeho poruchy bol vydavaný signál. Musí sa zachovať nastaven  rychlosť ot cok a smer náporu lodných skrutiek pokiaľ je inn  miestne ovládanie, ak sa to nepovažuje za neuskutoniteľn .
- .6 Veliteľsk  mostík musí byť vybaven  prístrojmi ukazujúcimi:
  - .1 počet ot cok a smer ot cok vrt ľ pri pevných vrtuliach alebo
  - .2 počet ot cok a stúpanie pri nastaviteľných lodných skrutkách.
- .7 Počet nasledujúcich automatických pokusov, pri ktorých sa spustenie nepodarilo, musí byť obmedzen , aby sa zabezpečil dostaton  sp šfaiaci tlak vzduchu. Musí byť k dispozícii signál ukazujúci nízke nastavenie sp šfaiaceho tlaku vzduchu na úrovni, ktor  ešte umožňuje ˇtartovacie činnosti hnacieho strojného zariadenia.

## 5 **Komunikácia (R 50)**

NOV  A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B A NOVÉ LODE TRIEDY C A D S D LKOU 24 METROV A VIAC:

Musia byť k dispozícii spoľahliv  prostriedky hlasovej komunikácie medzi kontrolnou miestnosťou hlavného strojného zariadenia alebo prípadne man vrovacim stanovištom hnacieho strojného zariadenia a veliteľským mostíkom a ubytovanim dôstojníkov.

## 6 **Poplachov  systém (R 51)**

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

- .1 Musí byť k dispozícii poplachov  systém oznamujúci kad  poruchu, ktor  si vyžaduje pozornosť, a musí:
  - .1 byť schopn  vydavať akustick  signál v kontrolnej miestnosti hlavného strojného zariadenia alebo na manévrovacom stanovišti hnacieho strojného zariadenia a vizuálne na vhodnom mieste oznamovať kad  jednotliv  funkciu signalizácie;
  - .2 mať spojenie so spoločenskými miestnosťami mechanikov a do každej ich kabiny s pomocou prepinaa, aby sa zabezpečilo spojenie aspoň do jednej z týchto kabn . Alternatívne usporiadania sú pr pustn , ak sa považujú za rovnocenn ;
  - .3 aktivovať akustick  a vizuálny signál na veliteľskom mostiku za každej situácie, ktor  si vyžaduje opatrenie alebo pozornosť dôstojníka konajúceho strážnu službu;
  - .4 byť skonštruovaný na princípe sebakontroly, ak je to uskutočniteľné; a
  - .5 spustiť signál pre mechanikov vyadovan  predpisom II-1/C/10, ak nebol na mieste prijat  signál za urit  dobu.
- .2.1 Poplachov  systém musí byť priebežne z sobovan  energiou a musí mať automatick  prepnanie na z lon  zdroj dodávky energie v prípade výpadku normálnej dodávky energie.
- .2.2 Výpadok normálnej dodávky energie do poplachového systému musí byť ozn men  signálom.
- .3.1 Poplachov  systém musí byť schopn  s casne oznámiť viac než jednu poruchu a prijatie kadeho signálu nesmie zabrániť inému signálu.

- .3.2 Potvrdenie poplachového stavu na mieste uvedenom v odseku .1 musí byť oznámené 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

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

## 8 Zvláštne požiadavky na stroje, kotle a elektrické zariadenia (R 53)

NOVÉ LODE TRIEDY 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 strojnú zariadenia pre iné pomocné strojnú zariadenia dôležité pre pohon, musia byť k dispozícii automatické prepínacie zariadenia.

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

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

- .1 Riadiaci systém musí byť taký, aby vybavenie potrebné pre činnosť hlavného hnacieho strojného 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 TRIEDY 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 uvedené v odseku .1, sú pre predpisy tejto kapitoly rozhodujúce nasledujúce základné princípy, ktoré boli patrične zahrnuté do predpisov s prihliadnutím na typ lodí a potencionálne 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 disponibilita prostriedkov na hasenie požiaru;
- .8 minimalizovanie prípadného vznietenie horľavých pár z nákladu.

.3 Ciele z hľadiska požiarnej bezpečnosti stanovené v odseku 1 sa dosiahnu zabezpečením zhody s predpísanými požiadavkami špecifikovanými v tejto kapitole alebo alternatívnou konštrukciou a usporiadaním, ktoré spĺňa požiadavky časti I revidovanej kapitoly II-2 dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení, ktoré platia pre lode postavené 1. januára 2003 alebo po tomto dátume. Loď sa považuje za plavidlo spĺňajúce funkčné požiadavky stanovené v odseku .2 a ciele z hľadiska požiarnej bezpečnosti stanovené v odseku .1, ak:

- .1 konštrukcia a usporiadanie lode ako celku spĺňajú príslušné predpísané požiadavky tejto kapitoly;
- .2 konštrukcia a usporiadanie lode ako celku boli preverené a schválené v súlade s časťou F revidovanej kapitoly II-2 dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení, ktorá platí pre lode postavené 1. januára 2003 alebo po tomto dátume;

- .3 časť/-ti konštrukcie a usporiadania bola/-i preverená/-é a schválená/-é v súlade s vyššie uvedenou časťou F revidovanej kapitoly II-2 dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení 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 dovedy 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 správny orgán 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 TRIEDY 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 testom horľavosti v súlade s rezolúciou zhromaždenia IMO A.799 (19) „Revidované odporúčanie na testovacie metódy určenia nehorľavosti materiálov pre stavbu lodí“. Každý iný materiál je horľavý materiál.
- .1a PRE NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:  
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 v súlade s kódexom pre postup požiarneho testu. Každý iný materiál je horľavý materiál.
- .2 Štandardný test horľavosti je taký, pri ktorom 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 nasledujúce 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 TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Štandardný test horľavosti je test, v ktorom sú vzorky príslušných priedelov alebo palúb v testovacích peciach vystavené teplote zodpovedajúcej približne štandardnej teplotnej krivke. Testovacie metódy musia byť zhodné s kódexom 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 jednod hodinového štandardného testu 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 väčšia než 180 °C nad pôvodnú teplotu, a to počas doby uvedenej nižšie:

trieda „A-60“	60 minút
trieda „A-30“	30 minút
trieda „A-15“	15 minút
trieda „A-0“	0 minút

.5 Správny orgán vlajkového štátu musí vyžadovať skúšku prototypu priedelu alebo paluby, aby sa presvedčila, že vyhovuje vyššie uvedeným požiadavkám na odolnosť a stúpanie teploty v súlade s rezolúciou IMO A.754 (18).

Na lode triedy B, C a D postavené 1. januára 2003 alebo po tomto dátume sa vzťahuje namiesto „rezolúcie IMO A.754 (18)“ „kódexu pre postup požiarneho testu“.

.4 Deliace plochy triedy „B“ sú deliace plochy tvorené priedelmi, palubami, stropmi alebo obložením, 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 väčšia ako 225 °C nad pôvodnú teplotu, a to v priebehu nižšie uvedenej doby:

trieda „B-15“	15 minút
trieda „B-0“	0 minút

.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 správny orgán vlajkového štátu musí vyžadovať test prototypu deliacej plochy, aby sa presvedčil, že vyhovuje vyššie uvedeným požiadavkám na odolnosť a stúpanie teploty v súlade s rezolúciou IMO A.754 (18).

Na lode triedy B, C a D postavené 1. januára 2003 alebo po tomto dátume sa vzťahuje namiesto „rezolúcie IMO A.754 (18)“ „kódexu 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“, sa pod týmto pojmom rozumie každý nehorľavý materiál, ktorý má sám osebe alebo vďaka svojej izolácii štruktúrne a kompaktné vlastnosti rovnocenné s oceľou na konci svojho aplikovateľného vystavenia štandardnému testu 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 testom horľavosti v súlade s rezolúciou IMO A.653 (16).
- .8.a PRE LODE TRIEDY B, C A D, POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:  
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 používaných 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 dielní, ktoré sú súčasťou priestorov strojného 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 obvykle nijako 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), prívesoch, 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 po tomto dátume 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 po tomto dátume 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 zvláštnej 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 zvláštnej kategórie buď na jednej alebo viacerých palubách za predpokladu, že celková svetlá výška pre vozidlá nepresahuje 10 metrov.
- .19.1 Priestory strojného zariadenia kategórie A sú také priestory a šachty k nim, ktoré zahŕňajú:
- .1 strojné zariadenia s vnútorným spaľovaním používané pre hlavný pohon; alebo
  - .2 strojné zariadenia s vnútorným spaľovaním používané na iné účely než na hlavný pohon, keď tieto zariadenia majú celkový výkon minimálne 375 kW; alebo
  - .3 každý kotol vykurovaný naftou alebo úpravne na naftu.
- .19.2 Priestory strojného zariadenia sú všetky priestory strojného zariadenia kategórie A a všetky ostatné priestory zahŕňajúce pohonné zariadenia, kotle, úpravne na naftu, parné a spaľovacie motory, generátory a hlavné elektrické strojné zariadenia, plniace stanovište pre olej, chladiace, stabilizačné, vetracie a klimatizačné strojné 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 Kontrolné stanice sú priestory, v ktorých sa nachádza rádiové alebo hlavné navigačné zariadenie alebo núdzový zdroj energie alebo kde je sústredené zariadenie na hlásenie a kontrolu požiaru.
- .21.1 Ústredná kontrolná stanica je kontrolná stanica, v ktorej sú sústredené nasledujúce kontrolné 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 požiarnych dverí;
  - .4 uzávery požiarnych 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 Ústredná kontrolná stanica so stálou obsluhou je ústredná kontrolná stanica, ktorú trvalo obsluhujú zodpovední členovia posádky.

- .22 Miestnosti s nábytkom a zariadením s obmedzeným rizikom požiaru sú na účely predpisu II-2/B/4 miestností 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 prádlo, je zhotovený len zo schválených nehorľavých materiálov okrem horľavých dýh neprekračujúcich hrúbkou 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 voči šíreniu ohňa a ich odolnosť nie je menšia než u vlnených materiálov s hmotnosťou 0,8 kg/m<sup>2</sup> v súlade s rezolúciou IMO A.471 (XII) a zmenami a doplnkami prijatými rezolúciou A.563 (14).  
  
Pre lode triedy B, C a D postavené 1. januára 2003 alebo po tomto dátume sa slová „rezolúciou IMO A.471 (XII) a zmenami a doplnkami prijatými rezolúciou A.563 (14)“ nahrádzajú slovami „kódexom pre postup požiarneho testu“;
  - .4 všetky podlahové krytiny majú odolnosť voči šíreniu ohňa, ktorá nie je menšia než u vlnených materiálov používaných na rovnaký účel;  
  
Pre lode triedy B, C A D postavené 1. januára 2003 alebo po tomto dátume tento pododsek znie:  
  
„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 testu horľavosti čalúneného nábytku.  
  
Pre lode triedy B, C a D postavené 1. januára 2003 alebo po tomto dátume sa slová „rezolúciou IMO A.652 (16)“ nahrádzajú slovami „kódexom pre postup požiarneho testu“;
- PRE LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:
- .7 všetka posteľná bielizeň má odolnosť voči vznieteniu alebo šíreniu ohňa, ktorá zodpovedá kódexu pre postup požiarneho testu.
- .23 Osobná loď ro-ro znamená osobnú loď s nákladnými priestormi ro-ro alebo priestormi zvláštnej kategórie podľa definície tohto predpisu.
- .24 Kódex pre postup požiarneho testu znamená medzinárodný kódex pre použitie postupov požiarneho testu prijatý Výborom IMO pre námornú bezpečnosť rezolúciou MSC 61 (67), zmenený a doplnený IMO.
- .25 Kódex pre požiarne bezpečnostné systémy je medzinárodný kódex pre požiarne bezpečnostné systémy prijatý Výborom IMO pre námornú bezpečnosť rezolúciou MSC 98 (73), ktorý môže byť zmenený a doplnený IMO za predpokladu, že také zmeny a doplnenia sú prijaté, uvedené do platnosti a nadobúdajú účinnosť v súlade s ustanoveniami článku VIII dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení týkajúcimi sa meniacich a doplňujúcich postupov uplatniteľných na prílohu, okrem jeho kapitoly I.
- .26 Bod vzplanutia je teplota v stupňoch celzia určená podľa schváleného testovacieho prístroja na stanovenie bodu vzplanutia (test uzavretého téglíka), pri ktorej tekutá látka vydá dostatočné množstvo horľavej pary, ktorá sa môže vznietiť.
- .27 Predpísané požiadavky sú 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 TRIEDY 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 TRIEDY 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 strojného zariadenia nainštalované uzatváracie ventily na oddelenie úseku protipožiarneho potrubia v priestoroch strojného 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 strojného zariadenia uvedeného vyššie, byť zásobované vodou z požiarňch čerpadiel neumiestnených v tomto priestore strojného zariadenia a to trúbkami, ktoré nevedú cez tento priestor. Krátke úseky sacieho a odtokového potrubia pri núdzových požiarňch čerpadlách môžu výnimočne viesť priestorom strojného zariadenia, ak nie je možné, aby ich trasa viedla zvonka za predpokladu, že odolnosť protipožiarneho potrubia bude zachovaná pomocou oceľového opláštenia.

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

- .1.3 Na ľahko prístupnom a chránenom mieste mimo priestorov strojného zariadenia musia byť nainštalované uzatváracie ventily na oddelenie úseku protipožiarneho potrubia v priestoroch strojného 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 strojného zariadenia uvedeného vyššie, 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 strojného zariadenia. Ak také usporiadanie nie je možné, jeho vodná skriňa môže byť namontovaná v priestore strojného 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 strojného zariadenia za predpokladu, že sú uložené v oceľovom obale alebo sú izolované podľa noriem A-60. Trúbky musia mať dostatočnú hrúbku stien, no v žiadnom prípade nesmie byť menšia než 11 mm, a musia byť zvarené a výnimkou spojovacích objímok k vstupnému ventilu z mora.

VŠETKY 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 minimálne dvom tretinám objemového prietoku predpísaného pre obsluhu útorových čerpadiel, ak sú nasadené pre odčerpávanie 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 delený minimálnym počtom predpísaných požiarňch čerpadiel, ale v žiadnom prípade 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 po tomto dátume, 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 umiesteným mimo priestorov strojného zariadenia. Také motorové núdzové čerpadlo s nezávislým pohonom musí spĺňať ustanovenia kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy pri lodiach postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume.

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 spustením predpísaného požiarneho čerpadla.
5. Na lodiach s priestorom strojného zariadenia bez pravidelnej obsluhy, alebo ak musí jedna osoba vykonávať strážnu službu, musí byť okamžitá dodávka vody zo siete protipožiarneho potrubia s vhodným tlakom, a to buď diaľkovým spustením jedného z hlavných požiarnych čerpadiel z veliteľského mostíka a protipožiarneho kontrolného stanovišťa, ak to prichádza do úvahy, alebo trvalým zvyšovaním tlaku v systéme protipožiarneho potrubia pomocou jedného z hlavných požiarnych čerpadiel.
6. Tlakový ventil každého požiarneho čerpadla musí byť vybavený jednosmerným ventilom.
4. Priemer protipožiarneho potrubí a tlak v nich
1. Priemer trubiek protipožiarneho a vodovodného potrubia musí byť dostatočný pre účinnú distribúciu maximálneho predpísaného množstva vody z dvoch požiarnych čerpadiel pracujúcich súčasne.

2. Ak dodávajú dve čerpadlá súčasne vodu cez prúdnicu uvedenú 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>
maximálne 500 cestujúcich	0,3 N/mm <sup>2</sup>	0,2 N/mm <sup>2</sup>

3. Maximálny tlak v každom hydrante nesmie prekročiť tlak, pri ktorom je možné preukázať účinnú manipuláciu s požiarou hadicou.
5. Počet a umiestenie hydrantov
1. Počet a umiestenie 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 zvláštnej 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 strojného zariadenia musí byť počet a umiestenie hydrantov také, aby boli splnené požiadavky odseku .5.1, keď sú všetky vodotesné dvere a všetky dvere v priestoroch hlavného vertikálneho požiarneho úseku zavreté.
3. Ak vedú prístupy do priestoru strojného zariadenia nízko cez príľahlý tunel hriadeľového vedenia, musia byť k dispozícii dva hydranty zvonka, ale blízko vchodu do tohto priestoru strojného zariadenia. Ak vedie tento prístup cez iné priestory, musia byť v jednom z týchto priestorov dva hydranty blízko vchodu do priestoru strojného zariadenia. Toto opatrenie sa nemusí urobiť 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 požiarna 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 požiarna hadica musí mať ventil, aby sa mohla počas prevádzky požiarnych čerpadiel odpojiť.
- .3 Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume 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 správnym orgánom 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 byť vybavená prúdniciou a potrebnými spojkami. 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 minimálne jedna hadica. Dĺžku požiarnej hadice je možné obmedziť na najviac 20 metrov na palube a v nadpalubí a na 15 metrov v priestoroch strojného 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, kedy sa používajú iné systémy - ako sú rozprašovací 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 strojného 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 TRIEDY 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 tlakom uvedeným nižšie. 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 vyššie uvedené maximálne množstvo vody za pomoci požiarnych hydrantov 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 vyššie uvedeným odsekom .9.1 a musí byť vybavené stálym výpustom, ktorý sa nachádza mimo priestoru strojného 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 množstva vody uvedeného vyššie. Počet a umiestenie hydrantov musí byť také, aby najmenej jeden vodný prúd mohol dosiahnuť do každej časti lode s hadicou jednoduchej maximálnej dĺžky, ako je to uvedené vyššie 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 strojného 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 spustenia jedného z hlavných požiarnych čerpadel z veliteľského mostíka, alebo z protipožiarného kontrolného stanovišťa, ak to prichádza do úvahy, alebo neustálym zvyšovaním tlaku v systéme protipožiarného potrubia za pomoci jedného z hlavných požiarnych čerpadel.
- .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 TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Potrebné 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 urobiť vhodné opatrenia, aby sa zamedzilo neúmyselnému prístupu látky do akéhokoľvek priestoru.
- .2 Potrubie na rozvod hasiacej látky musí byť usporiadané a výstupné trysky umiestené tak, aby sa dosiahlo rovnomerného rozvodu 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, kým látka začne unikať.
- .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 strojného zariadenia v mieste nad zariadením s vysokým rizikom požiaru alebo v uzavretých priestoroch s vysokým rizikom požiaru v priestoroch strojného 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 nižšie uvedeným 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 na chránenom priestore.

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 plynosťné. 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 kontrolnými stanicami.

- .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 použitia vylučuje toxické plyny v takom množstve, že ohrozuje ľudí alebo vylučuje plyny, ktoré sú škodlivé pre životné prostredie.

#### NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME

- .13 Pevné hasiace systémy musia spĺňať ustanovenia kódexu 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 žiadne iné účely. Každý prístup do tejto skladovacej miestnosti musí viesť prioritne z otvorenej paluby a v každom prípade musí byť nezávislý na chránenom priestore. 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 plynosťné. Na účely použitia tabuliek 4.1, 4.2, 5.1 a 5.2 sa musí s týmito skladovacími miestnosťami zaobchádzať ako s kontrolnými stanicami.

#### NOVÉ LODE TRIEDY A, 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 popis 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 správnym orgánom vlajkového štátu, 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 doby 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 bude vyprázdnený, keď sa spustí poplachové zariadenie.“



.2 Systémy oxidu uhličitého (R 5.2)

NOVÉ LODE TRIEDY 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 strojného zariadenia musí byť množstvo oxidu uhličitého dostatočné na to, aby uvoľnilo minimálny objem voľného plynu rovnajúci sa väčšej hodnote z nasledujúcich objemov, a to buď:

.1 40 % hrubého objemu najväčšieho takto chráneného priestoru strojného 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

.2 35 % hrubého objemu najväčšieho takto chráneného priestoru strojného zariadenia vrátane šachty; pokiaľ dva alebo viac priestorov strojného 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 minúty.

- .4 Uvoľňovací mechanizmus oxidu uhličitého:

.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.

.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 Správny orgán 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 kontrolných a poplachových systémov týchto zariadení.

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

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

- .7 Správny orgán 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 kontrolných a poplachových systémov týchto zariadení.

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

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

- .1 Ak je okrem požiadaviek predpisu 6 v akomkoľvek priestore strojného zariadenia inštalované 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 prekročiť 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 TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

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

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

NOVÉ LODE TRIEDY 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 strojného 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, príводы 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 TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

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

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

NOVÉ LODE TRIEDY 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 strojného zariadenia musí byť vybavený rozprašovacími tryskami 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. Trysky 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 strojného 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 rozstrekovania tlakovej vody nesmie vyradiť systém z činnosti.
- .6 Je potrebné dbať na to, aby sa trysky nezaniesli nečistotami nachádzajúcimi sa vo vode alebo vplyvom korózie potrubia, trysiek, ventilov a čerpadla.

## NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003

- .7 Čerpadlo môže byť poháňané nezávislým strojným 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 odsekom .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 strojného zariadenia.

## NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

- .8 Pevné penové hasiace systémy s rozstrekovaním tlakovej vody v priestoroch strojného zariadenia musia spĺňať ustanovenia kódexu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.

**5 Prenosné hasiace prístroje (R 6)**

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

- .1 Všetky hasiace prístroje musia byť schváleného typu a konštrukcie.
- .2 Obsah predpísaných prenosných vodných hasiacich prístrojov musí byť najviac 13,5 litra a najmenej 9 litrov. Iné hasiace prístroje musia byť minimálne také ako prenosný vodný hasiaci prístroj s obsahom 13,5 litra 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 TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

- .5 Prenosné hasiace prístroje musia spĺňať ustanovenia kódexu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.
- .6 Hasiace prístroje s CO<sub>2</sub> nesmú byť umiestnené v obytných priestoroch. V kontrolných stanicích a 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 nižšie.

## NOVÉ LODE TRIEDY 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 každej kontrolnej stanici.

.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:

Správny orgán 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 strojného zariadenia kategórie A musia byť vybavené:

NA NOVÝCH LODIACH TRIEDY B, C A D S Dĺžkou 24 metrov a viac:

.1 každý z nasledujúcich pevných hasiacich systémov:

.1 plynový systém spĺňajúci príslušné ustanovenia odsekov .1 a .2 predpisu 4 alebo ekvivalentný vodný systém ako alternatívne zariadenie k halonovému systému zodpovedajúcemu ustanoveniam MSC/Circ. 668 z 30. decembra 1994 a MSC/Circ. 728 z júna 1996, berúc do úvahy dátum stavby lode;

.2 penový systém s vysokým rozpínaním spĺňajúci príslušné ustanovenia odseku .4 predpisu 4, berúc do úvahy dátum stavby lode;

.3 tlakový vodný postrekovací systém spĺňajúci príslušné ustanovenia odseku .5 predpisu 4, berúc do úvahy dátum stavby lode;

.2 aspoň jedno prenosné penové zariadenie pozostávajúce zo vzduchovej penovej trysky sacieho typu, ktorá sa dá požiarnou hadicou napojiť na protipožiarnu potrubie, spolu s prenosnou nádržou obsahujúcou najmenej 20 litrov tekutiny, z ktorej sa tvorí pena, a jednej náhradnej nádrže. Tryska 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 TRIEDY B, C A D S DĹŽKOU MENŠOU NEŽ 24 METROV A NA EXISTUJÚCICH LODIACH TRIEDY B:

- .4 jeden z pevných hasiacich systémov uvedených vyššie v odseku .1 a okrem toho jeden penový hasiaci prístroj s obsahom najmenej 45 litrov alebo jeden hasiaci prístroj na oxid uhličitý s obsahom najmenej 16 kg musí byť v každom priestore so spaľovacími motormi alebo sedimentačnými naftovými nádržami alebo úpravňami nafty,  
a
- .5 na každých 736 kW výkonu strojného 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCICH LODIACH TRIEDY B PREPRAVUJÚCICH VIAC NEŽ 36 CESTUJÚCICH:

- .6 Každý priestor strojného zariadenia musí byť vybavený dvoma vhodnými prístrojmi na rozprašovanie vody, ktoré sa skladajú z kovovej trubky 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 tryskou na vodu alebo je možné ho na ňu napojiť.

NA NOVÝCH LODIACH TRIEDY 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 TRIEDY B, C A D POSTAVENÝCH 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME S DĹŽKOU 24 METROV VIAC:

- .8 .1 Priestory strojného 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 vyvinutým IMO; pozri MSC/Circ. 913 „Smernice pre schválenie pevných vodných hasiacich systémov miestneho použitia v priestoroch strojného zariadenia kategórie A“.

V prípade strojovní bez pravidelnej obsluhy musí mať hasiaci systém automatické aj ručné spúšťanie. V prípade strojovní so stálou obsluhou môže mať hasiaci systém len ručné spúšťacie zariadenie.

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

NA NOVÝCH LODIACH TRIEDY B, C A D POSTAVENÝCH DO 1. JANUÁRA 2003 A NA EXISTUJÚCICH LODIACH TRIEDY B A NA VŠETKÝCH LODIACH S OSVEDČENÍM NA PREPRAVU VIAC NEŽ 400 CESTUJÚCICH:

- .9 Pevné hasiace systémy na miestne použitie musia byť inštalované v súlade s odsekom .8 tohto predpisu najneskôr do 1. októbra 2005.

**7 Zvláštne opatrenia v strojniciach (R 11)**

NOVÉ LODE TRIEDY 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 priestorov strojného zariadenia 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 TRIEDY 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .4 Na rozhraniach priestorov strojného zariadenia nesmú byť zasadené okná. To nevyklučuje použitie sklenených tabulí v kontrolných miestnostiach priestorov strojného zariadenia.

.5 Musia byť k dispozícii prostriedky kontroly umožňujúce:

- .1 otvorenie a zavretie svetlíkov, zavretie otvorov v komínoch, ktoré bežne umožňujú 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 spálín, prečerpávacích čerpadiel naftového paliva, prevádzkových čerpadiel naftového paliva a iných podobných palivových čerpadiel. Iné podobné palivové čerpadlá pre lode postavené 1. januára 2003 alebo po tomto dátume 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 radiacích 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 strojného zariadenia kategórie A z dolnej oblasti priľahlého 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 TRIEDY 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 žiadne opatrenia, aby bol uvedený do prevádzky. Trubky 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 závada 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 požiarnom úseku, pokiaľ sa nepreukáže, že usporiadanie úsekov s postrekovacími samočinnými hasiacimi zariadeniami pracujúcimi pre viac než dve paluby alebo umiestnenými vo viac než jednom hlavnom vertikálnom požiarnom úseku neznižuje 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 voči 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 prevádzková teplota môže byť zvýšená najviac 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 uvedenom 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 prevádzkový 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 dopĺňovanie vzduchu pod tlakom a dopĺňovanie 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 strojným pohonom musí byť k dispozícii výlučne na to, aby sa voda zo samočinného hasiaceho zariadenia priebežne 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 minimálne 280 m<sup>2</sup> v množstve uvedenom v odseku .8. Pre nové lode triedy C a D s dĺžkou menšou než 40 m s celkovou chránenou plochou menšou než 280 m<sup>2</sup> môže správny orgán vlajkového štátu špecifikovať vhodnú plochu na stanovenie rozmerov čerpadla a alternatívne prvky dodávky vody.
- .13 Čerpadlo musí mať na výtlačnej strane skúšobný ventil s krátkou otvorenou vypúšťacou trúbkou. Ventil a trubka 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 strojného 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 strojného 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. Žiadny 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 strojného zariadenia.
- .17 Systém samočinného hasiaceho zariadenia musí byť napojený na protipožiarne potrubie lode pomocou uzatvárateľného skrútkovacieho 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 TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

- .22 Systémy samočinných hasiacich zariadení, hlásenia požiaru a požiarneho poplachu musia byť typovo schválené a musia spĺňať ustanovenia kódexu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.
- .23 Pre nové lode triedy C a D s dĺžkou menšou než 40 metrov s celkovou chránenou plochou menšou než 280 m<sup>2</sup> môže správny orgán vlajkového štátu špecifikovať vhodnú plochu pre stanovenie rozmerov čerpadla a alternatívne prvky dodávky vody.

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

##### NOVÉ LODE TRIEDY 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 spustiť 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 úsekov. Spustenie každého samostatného hlásiča alebo ručne ovládaného hlásiča musí spustiť vizuálny a akustický požiarový signál na riadiacom paneli a signalizačnom prístroji. Ak neboli signály zaznamenané, automaticky do dvoch minút sa spustí akustický signál v obytných priestoroch posádky a hospodárskych priestoroch, kontrolných stanovištiach a v priestoroch strojného 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 musí vydávať signál minimálne 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 umiestnení 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 stanice okrem úseku, ktorý pokrýva uzavreté schodište. Aby sa zabránilo zdržaniu pri identifikácii zdroja požiaru, musí byť počet uzavretých priestorov vrátane priestorov v každom úseku obmedzený tak, ako to stanoví správny orgán vlajkového štátu. V žiadnom prípade nesmie byť v akomkoľvek úseku 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, kedy správny orgán 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, ktorý stráži riadiacu stanicu, hospodársky alebo obytný priestor, nesmie zahŕňať priestor strojného 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 vypuknutí požiaru musí posúdiť správny orgán 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 správnomu orgánu vlajkového štátu, musí sa fungovanie systému hlásenia pravidelne testovať pomocou prostriedkov vytvárajúcich teplý vzduch zodpovedajúcej teploty, dym, alebo aerosolové 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 požiarových 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 požiarový poplach nezabránil inému hlásiču spustiť ďalšie požiarne poplachy.

## .2 Požiadavky na inštaláciu

- .1 V obytných a hospodárskych priestoroch a na kontrolných staniciach musia byť nainštalované ručne ovládané hlásiče. Jeden ručne ovládaný hlásič musí byť umiestený 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 umiestené tak, aby podávali optimálny výkon. Je nutné vyhnúť sa umiesteniu blízko palubníkov a vetracích kanálov alebo inde, kde charakteristika prúdenia vzduchu môže nepriaznivo ovplyvniť výkon, a umiesteniam, v ktorých je pravdepodobný vplyv fyzického poškodenia. Hlásiče, ktoré sú umiestené na strope, musia mať minimálnu vzdialenosť od priedelov 0,5 m.
- .5 Maximálna vzdialenosť medzi hlásičmi musí zodpovedať nižšie 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

Správny orgán vlajkového štátu môže požadovať alebo povoliť inú vzdialenosť na základe údajov testu, ktoré preukazujú charakteristické vlastnosti hlásičov.

- .6 Elektrické vedenia, ktoré tvoria časť systému, musia byť usporiadané tak, aby nevedli cez kuchyne, priestory strojného 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, vibrácií, 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 prekročí 12,5 % zatemnenia na meter, ale nie skôr, než prekročí 2 % zatemnenia na meter.

Hlásiče dymu, ktoré majú byť inštalované v ostatných priestoroch, musia byť v činnosti v rámci medzí citlivosti, aby zodpovedali požiadavkám správneho orgánu 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 prekročí 78 °C, ale nie skôr, než teplota prekročí 54 °C, pokiaľ sa teplota zvyšuje na tieto medze 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 správneho orgánu 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 TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

- .4.1 Pevné požiarne hlásne a poplachové systémy musia byť typovo schválené a musia spĺňať ustanovenia kódexu pre bezpečnostné protipožiarne systémy.
- .4.2 Ručne ovládané hlásiče spĺňajúce ustanovenia kódexu 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 TRIEDY A, B, C A D:

- .5 Správny orgán vlajkového štátu musí okrem vyššie uvedených ustanovení zaistiť, aby sa splnili bezpečnostné ustanovenia o nezávislosti zariadenia na iných zariadeniach alebo systémoch, odolnosti ich komponentov voči 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 TRIEDY 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 žiadne 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 Správny orgán vlajkového štátu môže povoliť obecné používanie naftového paliva s bodom vzplanutia nižším než 60 °C, ale nie nižším než 43 °C, s výhradou takých doplnujúcich 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 po tomto dátume 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 strojovňu 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 minimálne tieto ustanovenia:

- .1.1 Ak je to možné, nesmú byť časti systému naftového paliva obsahujúceho zahriatu naftu pod tlakom prekračujúcim 0,18 N/mm<sup>2</sup> zapustené tak, aby sa poruchy a presakovanie nedali ľahko spozorovať. Priestory strojného 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 Vetracie priestory strojného 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 strojného zariadenia. Ak musia byť nádrže s naftovým palivom, okrem nádrží s dvojitém dnom, umiestené vedľa priestorov strojného zariadenia alebo v nich, musí byť najmenej jedna z ich zvislých strán prilahlá k okrajom priestorov strojného zariadenia a musí mať prioritne spoločné okraje s nádržami s dvojitém dnom; plocha okraja nádrže spoločná s priestormi strojného zariadenia musí byť čo najmenšia. Ak sa nachádzajú tieto nádrže v priestoroch strojného zariadenia, nesmú obsahovať naftové palivo s bodom vzplanutia nižším než 60 °C. Je nutné vyhnúť sa používaniu voľne umiestnených nádrží s naftovým palivom, ktoré sú v priestoroch strojného zariadenia zakázané.
  - .4 Žiadna 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 strojného zariadenia, musí byť ovládaný z miesta mimo tohto priestoru.
- Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume musia byť ovládače na diaľkové ovládanie ventilu palivovej nádrže pre núdzový generátor umiestnené oddelene od diaľkových ovládačov ostatných ventilov umiestnených v priestoroch strojného zariadenia.
- .6 Musia byť k dispozícii bezpečné a účinné prostriedky na zisťovanie množstva naftového paliva obsiahnutého v každej nádrži na toto palivo.

#### NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D

- .1 Sondážne trubice nesmú končiť v žiadnom priestore, v ktorom môže vzniknúť riziko vzplanutia nafty rozliatej z tejto trubice. Končiť nesmie najmä v priestoroch pre cestujúcich alebo posádku. Ako obecné pravidlo nesmie sondážna trubica končiť v priestoroch strojného zariadenia. Ak však bude správny orgán vlajkového štátu považovať tieto požiadavky za nerealizovateľné, môže povoliť, aby sondážne trubice končili v priestoroch strojného zariadenia pod podmienkou, že sú splnené všetky tieto požiadavky:
  - .1.1 navyiac musí byť k dispozícii olejoznak spĺňajúci požiadavky odseku .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 TRIEDY 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 odseku .2.6.1.1, nemusia viesť pod stropom nádrže a pokiaľ ich porucha alebo preplnenie nádrže neumožní uvoľnenie paliva.
- .3 Prostriedky predpísané v odseku .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 akejkolvek časti systému naftového paliva vrátane plniacich trubičiek obsluhovaných čerpadlami na palube. Každý poistný ventil a vzduch z preplnených trubičiek sa musí vypúšťať na mieste, kde nie je žiadne nebezpečenstvo požiaru alebo výbuchu kvôli vyliatiu nafty alebo úniku pary a nesmie viesť do priestorov pre cestujúcich a posádku ani do priestorov zvláštnej kategórie, uzavretých priestorov ro-ro, strojovní alebo podobných priestorov situovaných na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume.

- .8 Trubky na naftové palivo a ich ventily a vybavenie musia byť z ocele a iného schváleného materiálu, pripúšťa sa však obmedzené využitie ohybných trubiek. Tieto ohybné trubky 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 obvyčajnej zliatiny.

#### NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

- .9 Všetky vonkajšie vysokotlakové palivové prírodné vedenia od vysokotlakových palivových čerpadiel k palivovým vstrekovacím tryskám musia byť chránené oplášteným potrubím schopným pojať palivo z poruchových vysokotlakových vedení. Opláštené potrubie zahŕňa vonkajšie potrubie, v ktorom sa nachádza vysokotlaková palivová trubka; 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 strojného zariadenia pre nasávanie vzduchu alebo do iných zdrojov vznietenia. Počet spojok na tejto sieti potrubí musí byť čo najmenší.

#### NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

- .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 požiari ktoréhokoľvek z motorov.
- .15 Keď správny orgán vlajkového štátu povolí prívod paliva a zápalných kvapalín cez obytné a hospodárske priestory, potrubie dopravujúce palivo alebo zápalné kvapaliny musí byť z materiálu schváleného správnym orgánom z hľadiska rizika požiaru.
- .16 Existujúce lode triedy B musia spĺňať požiadavky odsekov .2.9 až .2.11 s tou 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 trysku.

#### NOVÉ LODE TRIEDY 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 strojného zariadenia vyhovovať minimálne ustanoveniam odsekov .2.1, .2.4, .2.5, .2.6, .2.7, .2.8, .2.10 a .2.11 s tou výnimkou, že:

- .1 to nevylučuje 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 strojného zariadenia; požiadavky odsekov .2.6.1.1 a .2.6.1.3 sa nemusia uplatňovať pod podmienkou, že sú sondážne trubky vybavené vhodnými prostriedkami zatvárania.

Pri lodiach postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume 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 strojného zariadenia hlavného pohonu alebo dôležitého pomocného strojného 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 minimálne 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 strojného 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 zvláštnom 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 prekročený.

#### .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 TRIEDY A, B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

#### .1 Výstroj požiarnikov musí pozostávať z:

##### .1.1 Osobnej výstroje zahŕňajúcej:

- .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 požiarnicku sekeru.

- .1.2 Dýchací prístroj schváleného typu, ktorý pozostáva zo samostatného dýchacieho prístroja so stlačeným vzduchom (SCBA), ktorého obsah v tlakových fľašiach je minimálne 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 prekročiť 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 prekročiť 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 zvláštne pásy, aby sa počas používania záchranného lana zamedzilo oddeleniu dýchacieho prístroja.
- .3 Všetky nové lode triedy B a všetky existujúce lode triedy B s dĺžkou 24 metrov a viac a všetky nové lode triedy C a D s dĺžkou 40 metrov a viac musia mať na palube minimálne dve 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 dve výstroje pre požiarnikov a dve súpravy osobnej výstroje na každých 80 metrov celkovej dĺžky alebo jej časti.

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

- .2 Na lodiach s dĺžkou 40 metrov a viac, ale menej než 60 metrov, musia byť dve výstroje pre požiarnikov.
- .3 Na nových lodiach triedy B a existujúcich lodiach triedy B s dĺžkou 24 metrov a viac, no menšou než 40 metrov, musia byť k dispozícii tiež dve 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 žiadna výstroj pre požiarnikov.
- .5 Výstroje pre požiarnikov alebo súprava osobnej výstroje sa musia skladovať tak, aby boli ľahko dostupné a pripravené na použitie a ak je na lodi viac než jedna výstroj požiarnikov alebo viac než jedna súprava osobnej výstroje, musí sa skladovať na miestach, ktoré sú od seba vzdialené. Najmenej jedna výstroj pre požiarnikov a jedna súprava osobnej výstroje musia byť k dispozícii na každom takomto mieste.

## 12 Rôzne (R 18)

NOVÉ LODE TRIEDY 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 po tomto dátume, na ktorých sú deliace plochy triedy „A“ s priechodmi, také priechody sa musia testovať v súlade s kódexom pre postup požiarného testu, aby sa zabezpečilo, že odolnosť deliacej plochy voči požiaru 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 trubky vyrobené z ocele alebo ekvivalentného materiálu s hrúbkou 3 mm alebo väčšou a s dĺžkou minimálne 900 mm (prednostne 450 mm na každej strane deliacej plochy) a so žiadnymi 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, svietidiel 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 po tomto dátume musia byť pre také prechody urobené opatrenia, aby sa zabezpečilo, že odolnosť deliacej plochy voči požiaru nie je znížená.

Trubky iné než ocelové 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 trubiek voči požiaru;
- .2 oceľovou objímkou s hrúbkou minimálne 1,8 mm a dĺžkou minimálne 900 mm pre priemer trubky 150 mm alebo viac a minimálne 600 mm pre priemer trubky menší než 150 mm (prednostne rovnomerne rozdelené po oboch stranách priedelu).

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

- .3 Trubky, ktoré vedú cez deliace plochy triedy „A“ alebo „B“ musia byť zo schváleného materiálu pričom sa zohľadňuje teplota, ktorú musia tieto deliace plochy vydržať.
- .4 Potrubia v obytných a hospodárskych priestoroch alebo kontrolných staniciach 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 u ktorých by závada 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. Žiadny 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 TRIEDY A, B, C A D: V priestoroch, v ktorých je nebezpečenstvo rozstrekovania nafty alebo naftových pár, napr. v priestoroch strojného 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 po tomto dátume:

- .1 musia byť sklady farieb chránené:

.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 min. 5 litrami/m<sup>2</sup>. Vodné rozprašovacie systémy môžu byť pripojené k protipožiarnejmu vedeniu lode; alebo

.1.4 systémom poskytujúcim podľa správneho orgánu 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 správnym orgánom 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 rovný 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.10 Fritovacie, variace a smažiacie spotrebiče:

Ak sú fritovacie, variace a smažiacie spotrebiče inštalované a používajú sa v priestoroch mimo hlavnej kuchyne, musí správny orgán vlajkového štátu predpísať doplňujúce bezpečnostné opatrenia s prihliadnutím ku konkrétnemu nebezpečenstvu požiaru spojenému s používaním tohto typu zariadenia.

Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume 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;

.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 TRIEDY A, B, C A D:

.11 Tepelné mosty:

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

Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume sa izolácia paluby alebo priedelu musí vykonať za priechodom, priesečníkom alebo konečným bodom vo vzdialenosti aspoň 450 mm v prípade oceľovej 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 TRIEDY 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 TRIEDY 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 kontrolné stanice, rôzne požiarne úseky uzavreté deliacimi plochami triedy „A“, úseky uzavreté deliacimi plochami triedy „B“ s podrobným popisom 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 popisu umiestnenia ovládacích prvkov ventilátorov, umiestnení požiarnych ventilov a identifikačných čísel ventilátorov obsluhujúcich každý úsek. Vyššie 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. Popis 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 vnútrozemskej 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 triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume musia byť informácie poskytované podľa plánov požiarnej ochrany a brožúrky a grafické symboly použité v plánoch požiarnej ochrany v súlade s rezolúciami IMO A.756 (18) a A.654 (16).

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

### 14 Prevádzková pohotovosť a údržba

NOVÉ LODE TRIEDY 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;

.3 na palube nie sú žiadni 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 smerníc vyvinutých IMO 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 správny orgán 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 požiarneho 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 núdzové únikové dýchacie prístroje;
- .10 prenosné hasiace prístroje vrátane náhradných náplní; a
- .11 výstroj požiarňikov.

Plán údržby môže byť spracovaný s počítačovou podporou.

### .2 Doplnujúce požiadavky

Na nových lodiach triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume 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 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B, C A D:

### .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 dohovoru SOLAS 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 dohovoru SOLAS 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;
- .7 únikové systémy a zariadenia.

### 4 Plány požiarnej ochrany

Plány požiarnej ochrany musia spĺňať požiadavky predpisu II-2/A-13.

## 16 Prevádzka

NOVÉ LODE TRIEDY 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 príslušajúce protipožiarne a núdzové pokyny pre manipuláciu s nákladom obsiahnuté v kódexe 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 TRIEDY 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 použitia definície ocele alebo iného ekvivalentného materiálu uvedenej v predpise II-2/A/2.7 sa „platný účinok požiaru“ uvádza v súlade s normami odolnosti a izolácie uvedenými v tabuľke predpisov 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 Zvláštna 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 naložovania 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 medza 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 priestorov strojného 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 TRIEDY 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 strojného zariadenia s nízkym alebo žiadnym nebezpečenstvom požiaru na jednej strane deliacej plochy, môže byť norma znížená na A-0.

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

- .1.2 Na nových lodiach triedy 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 požiarne úseky. Tieto deliace plochy musia mať izolačné hodnoty v súlade s tabuľkami v predpise 5.

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

- .3 Také priedely musia siahť od paluby k palube a k obšívke alebo iným okrajom.
- .4 Ak je hlavný vertikálny požiarny úsek rozdelený horizontálnymi deliacimi plochami triedy „A“ na horizontálne požiarné úseky na účely vytvorenia príslušných bariér medzi kropenými a nekropenými úsekmi lode, musia deliace plochy siahť medzi priedely príslušného hlavného vertikálneho požiarného 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 tabuľke 5.2 pre nové lode prepravujúce maximálne 36 cestujúcich a pre existujúce lode triedy B prepravujúce viac než 36 cestujúcich.
- .5 .1 Na lodiach určených pre zvláštne účely, ako sú prevozné lode pre automobily alebo železniční 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 požiarné úseky.  
  
.2 Avšak na lodiach s priestormi zvláštnej 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 požiarnom úseku (R 25)**

NOVÉ LODE TRIEDY 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 11.

NOVÉ LODE TRIEDY 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 5.

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

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

- .2 Na nových lodiach triedy 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 materiálov 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 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 minimálne rovnakú ohňovzdornosť ako priedel; v tomto prípade môže priedel končiť v priebežnom strope alebo obložení.

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

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

.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, 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 požiarnych úsekoch ani neohraničujú horizontálne požiarne úseky.

.2 Na stanovenie príslušných noriem protipožiarinej 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 typizovaný než obmedzujúci. Číslo v zátvorke pred každou kategóriou sa vzťahuje na príslušný stĺpec alebo riadok v tabuľkách.

1) Kontrolné stanice:

- priestory obsahujúce núdzové zdroje energie a osvetlenia,
- kormidelňa a navigačná kabína,
- priestory obsahujúce rádiové zariadenia lode,
- priestory na hasenie a kontrolu požiarov a stanice hlásenia požiaru,
- ovládacie miesta pre hnacie strojné zariadenia, ak sú umiestnené mimo priestorov hnacieho strojného zariadenia,
- priestory obsahujúce ústredné zariadenia požiarneho poplachu,
- priestory obsahujúce ústredné stanovište a zariadenia núdzového miestneho rozhlasu.

2) Schodište:

- vnútorné schodište, výťahy a pohyblivé schody (okrem tých, ktoré sa celé nachádzajú v priestoroch strojného 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 proménadných palúb, ktoré tvorí 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 stanovíšť,
  - 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 vo vyššie 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),
  - laboratóriá (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, kúpelne, splachovacie záchody atď.,
  - malé práčovne,
  - 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 strojného zariadenia s malým alebo žiadnym nebezpečenstvom požiaru:
- nádrže na vodu tvoriace súčasť lodnej konštrukcie,
  - prázdne priestory a ochranné priehradky,
  - priestory pomocného strojného zariadenia, ktoré neobsahujú strojné 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 strojné zariadenia (v ktorých sa nedopravujú ani nepoužívajú horľavé kvapaliny),
  - uzavreté šachty vedúce do vyššie uvedených priestorov,
  - iné uzavreté šachty ako potrubné a káblové šachty.
- 11) Priestory pomocného strojného 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 strojného zariadenia),
  - tunely hriadeľového vedenia a potrubné tunely umožňujúce skladovanie horľavín,
  - priestory pomocného strojného zariadenia ako v kategórii (10) obsahujúce strojné 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 požiarné čerpadlá, útorové čerpadla atď. poháňané malými spaľovacími motormi s výkonom do 110 kW,
  - uzavreté šachty vedúce k vyššie uvedeným priestorom.
- 12) Priestory strojného zariadenia a hlavné kuchyne:
- priestory hlavného hnacieho strojného zariadenia (okrem priestorov elektrických hnacích motorov) a kotolne,
  - priestory pomocného strojného zariadenia iné než tie, ktoré sú uvedené v kategóriách (10) a (11), obsahujúce strojné zariadenia s vnútorným spaľovaním alebo iné olejové spaľovacie, vykurovacie alebo čerpacie zariadenia,
  - hlavné kuchyne a vedľajšie priestory,
  - šachty a skrine k vyššie 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,
- poštové a batožinové priestory,
- odpadové priestory,
- dielne (ktoré nie sú súčasťou priestorov strojného zariadenia, kuchýň atď.),
- odkladacie priestory a skladište 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,
- skladištia obsahujúce 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 žiadne zvláštne požiadavky.
  - .5 Pre priestory kategórie (5) stanoví správny orgán 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 v žiadnom prípade vyžadovať, aby boli uzavreté priestory, ktoré podľa stanoviska správneho orgánu 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 Správny orgán 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)
Kontrolné stanice	(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
Schodište	(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
Chodby	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0
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>
Priestory voľnej paluby	(5)				—	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 strojného zariadenia s malým alebo žiadnym nebezpečenstvom požiaru	(10)									A-0 <sup>(a)</sup>	A-0	A-0	A-0	A-0
Priestory pomocného strojného 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 strojného 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

Priestory	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
Kontrolné stanice	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Schodište	(2)	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Chodby	(3)	A-15	A-0	A-0 <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 strojného 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 strojného 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 strojného 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 správny orgán vlajkového štátu nebude považovať za nutné. Napríklad pri kategórii (12) sa priedel nemusí vyžadovať medzi kuchyňou a príslušnými prípravňami, pokiaľ si priedel prípravní a paluby zachová odolnosť hraníc kuchyne. Priedel sa však vyžaduje medzi kuchyňou a priestorom strojného zariadenia, a to dokonca i keď obidva priestory patria do kategórie (12).
- (<sup>b</sup>) Bok lode k vodoryse za najľahších plavebných podmienok, bočné strany nadpalubia a kabín na hornej palube, ktoré sa nachádzajú pod záchrannými člmi a evakuačnými kĺzačkami môžu byť znížené na odolnosť triedy 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 stanovišta.



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 TRIEDY 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) nižšie. Názov každej kategórie je skôr typický než obmedzujúci. Číslo v zátvorke pred každou kategóriou sa vzťahuje na príslušný stĺpec alebo riadok v tabuľke.

1) Kontrolné stanice

- 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 strojného 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) Schodište:

- vnútorné schodište, výťahy a pohyblivé schody (okrem tých, ktoré sa plne nachádzajú v priestoroch strojného zariadenia) 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 požiarovými dverami.

5) Hospodárske priestory (malé nebezpečenstvo):

- odkladacie skrinky 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 strojného zariadenia kategórie A:
    - priestory definované v predpise II-2/A/2.19.1.
  - 7) Ostatné priestory strojného zariadenia:
    - priestory definované v predpise II-2/A/2.19.2 okrem priestorov strojného zariadenia kategórie A.
  - 8) Nákladné priestory:
    - všetky priestory používané pre náklad (vrátane nádrží s olejom) a šachty a otvory k týmto priestorom okrem priestorov zvláštnej 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 strojného 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 zvláštnej kategórie:
    - priestory definované v predpise II-2/A/2.18.
- .3 Pri stanovení vhodných noriem protipožiarnej odolnosti hraníc medzi dvoma priestormi v hlavnom vertikálnom požiarom úseku alebo horizontálnom požiarom úseku, ktoré nie sú chránené samočinným hasiacim zariadením vyhovujúcim ustanoveniam predpisu II-2/A/8, alebo medzi takými požiarom 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 požiarom úsekmi, ktoré obidva sú takto chránené, platí nižšia z dvoch hodnôt uvedených v tabuľke. Ak susedí požiarom úsek so samočinným hasiacim zariadením s úsekom bez tohto zariadenia v obytných a hospodárskych priestoroch, platí pre deliacu plochu medzi požiarom 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 správne orgánu vlajkového štátu.

Tabuľka 5.1

Protipožiarna odolnosť priedelov oddelujúcich prífahlé priestory

Priestory	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Kontrolné stanice	(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>(e)</sup>	B-0 <sup>(e)</sup>	A-0 <sup>(a)</sup>	B-0 <sup>(e)</sup>	B-0 <sup>(e)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-15
Obytné priestory	(3)			C <sup>(e)</sup>	A-0 <sup>(a)</sup>	B-0 <sup>(e)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-30
					B-0 <sup>(e)</sup>					A-0 <sup>(d)</sup>		A-0 <sup>(d)</sup>
Schodište	(4)				A-0 <sup>(a)</sup>	A-0 <sup>(a)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-15
					B-0 <sup>(e)</sup>	B-0 <sup>(e)</sup>				A-0 <sup>(d)</sup>	(*)	
Hospodárske priestory (malé nebezpečenstvo)	(5)					C <sup>(e)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Priestory strojného zariadenia kategórie A	(6)						(*)	A-0	A-0	A-60	(*)	A-60
Iné priestory strojného 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 zvláštnej kategórie	(11)											A-0

Tabuľka 5.2

## Protipožiarna odolnosť palúb oddeľujúcich príslušie 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-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
Schodište	(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 strojného 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 strojného 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
Voľné paluby	(10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	—	A-0
Priestory zvláštnej kategórie	(11)	A-60	A-15	A-30	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0

Poznámky k tabuľkám 5.1 a 5.2.

(\*) Kvôli vysvetleniu, ktorá hodnota platí, pozri predpisy 3 a 8.

(b) 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 príslušie 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“.

(c) Priedely oddeľujúce kormidelňu a navigačnú kabínu môžu byť typu „B-0“.

(d) Pozri odsek 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 platí typ „A-0“.

(f) Protipožiarna izolácia sa nemusí použiť, ak v priestore strojného zariadenia kategórie (7) je malé alebo žiadne nebezpečenstvo požiaru.

(\*) Tam, kde je v tabuľke hviezdička, sa vyžaduje, aby deliaca plocha bola z ocele alebo iného rovnocenného materiálu, ale nemusí byť triedy „A“.

Na lodiach postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume však tam, kde je paluba okrem kategórie priestoru (10) prerazená pre elektrické káble, potrubia a vetracie kanály, také prieniky musia byť 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. Pri použití predpisu 2.1.2 tam, kde sa v tabuľke 5.2 objavuje hviezdička, platí namiesto kategórie 8 a 9 typ „A-0“.

## 6 Únikové cesty (R 28)

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

- .1 Schodišťa a rebríky musia byť usporiadané tak, aby poskytovali schodné únikové cesty na paluby nalodovania do záchranných člnov a záchranných plôtí zo všetkých priestorov pre cestujúcich a posádku a zo všetkých priestorov, v ktorých posádka bežne pracuje, okrem priestorov strojného 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.

Pri lodiach postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume môže byť vyššie 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 minimálne jedna musí poskytovať prístup ku schodištiu, ktoré tvorí vertikálnu únikovú cestu.
- .3 Ak nemá rádiová stanica 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 než 5 metrov.

Na nových lodiach triedy 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 čerpace 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 TRIEDY B, C A D DĹŽKY 24 METROV A VIAC POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003:

- .5 Najmenej jedna úniková cesta predpísaná v odseku .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 nalodovania do záchranných člnov a plôtí alebo po hornú palubu, pokiaľ nalodovacia paluba nesiahá po uvažovaný hlavný vertikálny požiarne úsek.

V tomto druhom prípade musí byť k dispozícii priamy prístup na nalodovacu 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 schodištiarom a spojovacím mostíkom a sú súčasťou únikovej cesty, musia byť chránené tak, aby požiar v ktoromkoľvek uzavretom priestore za týmto ohraničením nebránil úniku na nalodovacie 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 realizovateľné a spĺňa to požiadavky členského štátu, no v žiadnom prípade nesmie byť menšia než 600 mm. Schodište musí byť vybavené zábradlím na každej strane. Minimálna svetlá šírka schodišťa musí byť zvýšená o 10 mm pri každej osobe prekračujúcej 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 evakuovaných týmito schodišťami 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 schodištia 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 prekročiť 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 prekračujúcich počet osôb 20, ale nesmie prekročiť 16 m<sup>2</sup> okrem odpočívadiel slúžiacich spoločným priestorom s priamym prístupom do schodovej šachty.

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D S DĹŽKOU 24 METROV A VIAC POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

- .5.a Najmenej jedna úniková cesta predpísaná v odseku .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 naložovacia palubu cez vonkajšie otvorené schodište a spojovacie mostíky, ktoré musia mať núdzové osvetlenie v súlade s predpisom III/5.3 a neklzávy povrch pre chôdzu. Ohraničenia, ktoré sú obrátené k vonkajším otvoreným schodišťami a spojovacím mostíkom a sú súčasťou únikovej cesty a ohraničenia, ktorých zlyhanie počas požiaru by bránilo úniku na naložovacia 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 kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy.

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

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

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

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

NOVÉ LODE TRIEDY 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 zistiť všetky únikové cesty a ľahko nájsť únikové východy. Ak sa používa elektrické osvetlenie, musí byť napájané núdzovým zdrojom energie a usporiadané tak, aby porucha ktoréhokoľvek svetla alebo prerušenia svetelného označenia nespôsobila, že celé označenie bude neúčinné. Okrem toho všetky značky únikových ciest a označenie miesta uloženia požiarnej výzbroje musí byť z fotoluminiscenčného materiálu alebo musí byť označené svetlom. Správny orgán 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 triedy B, C a D postavené 1. januára 2003 alebo po tomto dátume musí správny orgán vlajkového štátu zabezpečiť, aby také elektrické osvetlenie alebo fotoluminiscenčné zariadenie bolo hodnotené, skúšané a používané v súlade s kódexom pre požiarne bezpečnostné systémy.

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

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

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

.1 Na odomknutie kabín a kajút zvnútra sa nevyžaduje kľúč.

Ďalej tu nesmú byť žiadne dvere pozdĺž určenej únikovej cesty, ktoré si pri otváraní v smere úniku vyžadujú kľúč na odomknutie.

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

.2.1 pozostával z tyčí alebo panelov, ktorých spúšťačia 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

.2 .1 V priestoroch zvláštnej kategórie počet a umiestenie únikových ciest pod i nad priedelovou palubou musí vyhovovať správne orgánu 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 triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume 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 strojného zariadenia, kde bežne pracuje posádka, nesmie mať bezprostredný prístup do žiadneho priestoru zvláštnej 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 strojného 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 plôtí. 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 triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume musí byť takýto rebrík umiestnený v chránenej šachte, ktorá spĺňa požiadavky predpisu II-2/B/4 kategória (2) alebo prípadne II-/B/5 kategória (4) od spodnej časti priestoru, ktorému slúži, do bezpečného miesta mimo tohto priestoru. V šachte sa musia namontovať samozatváracie protipožiarne dvere s rovnakou protipožiarou odolnosťou. Rebrík sa upevní tak, aby sa teplo neprenášalo do šachty cez neizolované pripevňovacie body. Chránená šachta musí mať minimálne vnútorné rozmery aspoň 800 mm × 800 mm a musí mať núdzové osvetlenie alebo

.2 jeden oceľový rebrík vedúci k dverám, ktoré majú prístup na naložovaciu 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 naložovaciu 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 TRIEDY A, B, C A D:

- .3 Z priestorov na sledovanie činnosti strojného zariadenia a z pracovných priestorov musia byť najmenej dve únikové cesty, z ktorých jedna musí byť nezávislá na priestore strojného zariadenia a musí poskytovať prístup na naložovacu palubu.

- .4 Spodná časť schodov v priestore strojného zariadenia musí byť chránená.

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

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

Na lodiach s dĺžkou 24 metrov a viac môže správny orgán vlajkového štátu upustiť od jednej únikovej cesty z takého miesta, kde buď dvere, alebo oceľový rebrík poskytuje bezpečnú únikovú cestu na naložovacu palubu s patričným prihliadnutím k povahe a umiestneniu priestoru a k tomu, či v tomto priestore bežne pracujú osoby. Na nových lodiach triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume musí byť druhá úniková cesta v priestore kormidlovne, ak je núdzové kormidlové stanovište umiestnené v uvedenom priestore, pokiaľ nie je priamy prístup na voľnú palubu.

- .3.3 Dve únikové cesty musia byť z kontrolnej miestnosti strojného zariadenia, ktorá sa nachádza v priestore strojného zariadenia, z ktorých aspoň jedna poskytuje trvalú ochranu pred požiarom až po bezpečné miesto mimo priestoru strojného zariadenia.

- .4 Výťah sa v žiadnom prípade nesmie považovať za požadovanú únikovú cestu.

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

- .1 Musia byť k dispozícii núdzové únikové dýchacie prístroje, ktoré spĺňajú požiadavky kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy.

- .2 V každom hlavnom vertikálnom požiarom 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 odsek .5.2.

- .4 Avšak odseky .5.2 a .5.3 neplatia pre schodiskové šachty, ktoré tvoria jednotlivé hlavné vertikálne požiarne úseky, a pre hlavné vertikálne požiarne úseky na prove a korme lode, v ktorých nie sú priestory kategórie (6), (7), (8) alebo (12) definované v predpise II-2/B/4.

- .5 V priestore strojného zariadenia musia byť núdzové únikové dýchacie prístroje pripravené na použitie situované na ľahko viditeľných miestach, ktoré sa môžu kedykoľvek v prípade požiaru rýchlo a ľahko dostať. Umiestnenie núdzových únikových dýchacích prístrojov musí zohľadňovať rozloženie strojných priestorov a počet osôb, ktoré v nich bežne pracujú.

- .6 Odkazuje sa na smernice IMO pre výkon, umiestnenie, používanie a údržbu núdzových dýchacích prístrojov. (MSC/Circ. 849).

- .7 Počet a umiestnenie týchto prístrojov musí byť uvedený v protipožiarom pláne predpísanom v predpise II-2/A/13.

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

- .1 POŽIADAVKY UPLATŇOVATEĽNÉ NA NOVÉ OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY B:

- .1.1 Tento odsek platí pre nové osobné lode ro-ro triedy B, C A D a existujúce osobné lode ro-ro triedy B. Na existujúcich lodiach sa musia požiadavky predpisu uplatňovať najneskôr do dátumu prvej periodickej prehliadky po dátume uvedenom v odseku .1 predpisu II-2/B/16.

- .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. Zvláštna 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, posteľné prádlo, batožina a skrine s tovarom.
- .1.4 Z každého bežne obsadeného miesta na lodi musia byť únikové cesty až po zhromažďovacie stanovište. 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).
- .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 žiadne dvere, ktoré by sa pri chôdzi smerom k úniku museli odomykať.
- 2 POŽIADAVKY NA NOVÉ OSOBNÉ LODE RO-RO TRIEDY 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 schodiskových 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 TRIEDY B, C a D POSTAVENÉ 1. JÚLA 1999 ALEBO PO TOMTO DÁTUME
- Únikové cesty pri nových osobných lodiach ro-ro triedy B, C a D postavené 1. júla 1999 alebo po tomto dátume musia byť hodnotené evakuačnou analýzou v počiatočnom štádiu projektovania. Analýza sa používa na stanovenie a ak je to možné odstránenie zápchy, ku ktorej môže dojsť 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 triedy „A“ a „B“ (R 30, 31)**

NOVÉ LODE TRIEDY 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 neprímeranému 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 TRIEDY B, C A D

- .2 Diaľkovo ovládané posuvné dvere alebo dvere poháňané motorom musia byť vybavené výstražným zariadením, ktoré vydáva zvukový signál počas doby 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 ústrednej kontrolnej stanice s trvalou obsluhou a tiež jednotlivito z miesta na oboch stranách dverí. Na protipožiarnej ovládací paneli v ústrednej kontrolnej stanici 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 dvojpolohové pre zapnutie a vypnutie, aby sa zamedzilo automatickému novému zapnutiu systému. Háčky zadržiavačov dverí neovládané z ústrednej kontrolnej stanice 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 dvojkřídlových dverách vybavených západkou nutnou pre odolnosť dverí voči požiaru sa musí táto západka uviesť automaticky do činnosti pohybom dverí, keď sa spúšťajú systémom.
- .6 Dvere s priamym prístupom do priestorov zvláštnej kategórie, ktoré sú poháňané motorom a zatvárajú sa automaticky, nemusia byť vybavené signálnym zariadením a diaľkovým spúšťacím mechanizmom predpísaným v odseku 4.2 a 4.3.

LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Namiesto odseku .4 platí tento odsek .4a:

- .4.a Požiarne dvere v priedeloch hlavného vertikálneho požiarneho úseku, ohraničeníach 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 ústrednej kontrolnej stanice s trvalou obsluhou a tiež jednotlivo z miesta na oboch stranách dverí. Prepínače musia byť dvojpolohové pre zapnutie a vypnutie, aby sa zamedzilo automatickému novému zapnutiu systému;
- .4 háčiky zadržiavačov dverí neovládané z ústrednej kontrolnej stanice sú zakázané;
- .5 dvere zatvárané diaľkovo z ústrednej kontrolnej stanice sa musia dať znovu otvoriť z oboch strán dverí miestnym ovládačom. Po takom miestnom otvorení sa dvere musia znovu automaticky zatvoriť;
- .6 na ovládačom paneli protipožiarnej dverí v ústrednej kontrolnej stanici s trvalou obsluhou musí byť ukazovateľ udávajúci, či sú všetky diaľkovo ovládané dvere zavreté;
- .7 spúšťací mechanizmus 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 potom, čo sa dvere spustili z centrálnej kontrolnej stanice 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 maximálne jeden meter od miesta dotyku;
- .12 dvojkřídlové 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 zvláštnej kategórie, ktoré sú ovládané motorom a automaticky sa zatvárajú, nemusia byť vybavené výstražnými zariadeniami a diaľkovým spúšťacím mechanizmom vyžadovaným v odseku .3 a .10;
- .14 komponenty miestneho riadiaceho systému musia byť prístupné na účely údržby a nastavenia;
- .15 dvere ovládané motorom musia byť vybavené riadiacim systémom schváleného typu, ktorý ich umožňuje ovládať v prípade požiaru a musia zodpovedať kódexu pre postup požiarneho testu. Tento systém musí spĺňať nasledujúce požiadavky:
  - .15.1 riadiaci systém musí umožniť prostredníctvom dodávky energie ovládať dvere pri teplote minimálne 200 °C aspoň po dobu 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 minimálne 945 °C.

#### NOVÉ LODE TRIEDY 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.

LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Namiesto odseku .5 platí tento odsek .5a:

- .5.a 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 stanovištiar, vonkajším schodom a voľným palubám používaným na únikové cesty. Schodiskové šachty nemusia spĺňať túto požiadavku.

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

- .6 S výnimkou vodotesných dverí, dverí odolných voči poveternostným vplyvom (polovodotesné dvere), dverí vedúcich na voľnú palubu a dverí, ktoré musia byť plynosné, všetky dvere triedy „A“ umiestnené v schodištiach, spoločenských priestoroch a hlavných vertikálnych požiarlych 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 TRIEDY 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 prekročiť 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 neprekročí 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 správny orgán 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 požiarly 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 TRIEDY B, C A D:

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

NOVÉ LODE TRIEDY 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 správny orgán vlajkového štátu povoliť používanie horľavých materiálov v dverách oddelujúcich kabíny od jednotlivých hygienických priestorov, ako sú napr. sprchy.

## 8 Ochrana schodíšť a výťahov v obytných a hospodárskych priestoroch (R 29)

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

- .1 Všetky schodišťa musia mať nosný oceľový rám a musia byť v schodových šachtách tvorených deliacimi plochami triedy „A“ s účinnými prostriedkami zatvárania všetkých otvorov, okrem:

.1 schodov spojujúcich len dve paluby, ktoré nemusia byť uzavreté, pokiaľ je protipožiarly odolnosť paluby zachovaná pomocou vhodných priedelov alebo dverí v jednom medzipalubnom priestore. 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 v spoločenskom priestore môžu byť schodištia otvorené za predpokladu, že celé ležia v takom spoločenskom priestore.

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

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

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

Priamy prístup k týmto schodiskovým šachtám môžu mať len spoločenské priestory, chodby, verejné záchody, priestory zvláštnej kategórie, iné únikové schody vyžadované predpisom 6.1.5 a vonkajšie priestory.

NOVÉ LODE TRIEDY 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 TRIEDY B, C A D:

- .1 Vetrací systém musí okrem odseku .1 predpisu 32 vyhovovať aj odsekom .2.2 až .2.6, .2.8 a .2.9 predpisu 32.

NOVÉ LODE TRIEDY 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 požiarom 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 predpise musia byť vertikálne kanály v prípade potreby izolované, ako je to predpísané v príslušných tabuľkách v predpise 4.

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

- .4 Ventilačné kanály musia byť skonštruované z týchto materiálov:

- .1 kanály s prierezom minimálne  $0,075 \text{ m}^2$  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 odseku .1.4.1, musia byť skonštruované z nehorľavých materiálov. Ak vedú tieto kanály cez deliace plochy triedy „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 nepresahuje  $0,02 \text{ m}^2$ , ani dva metre na dĺžku, nemusia byť nehorľavé za predpokladu, že sú splnené všetky nasledovné podmienky:
- .1 kanál je skonštruovaný z materiálu s nízkym nebezpečenstvom požiaru podľa vyjadrenia správneho orgánu 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 triedy „A“ a „B“ vrátane súvislých stropov triedy „B“.

LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Namiesto odseku .1 platí tento odsek 1.a:

.1.a kanál musí byť z materiálu s nízkymi charakteristikami šírenia plameňa.

.5 Schodiskové šachty musia byť odvetrané len jedným nezávislým vetracím a kanálovým systémom, ktorý neslúži žiadnemu inému priestoru vo vetracom systéme.

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

.6 Všetky ventilátory s motorovým pohonom, okrem ventilátorov v priestore strojného zariadenia a nákladného priestoru a každého alternatívneho systému, ktorý sa môže vyžadovať podľa odseku 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 strojného 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 sa musia dať zastaviť z bezpečného miesta mimo týchto priestorov.

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

.7 Kde 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 uviesť do chodu predpísaným hlásičom reagujúcim na dym a musí sa dať ovládať ručne. Ventilátory musia byť tak veľké, aby bol celý obsah vzduchu v priestore vyčerpaný za 10 minút alebo menej.

.8 Ventrilačné 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 mastnôt alebo tuku, musia spĺňať požiadavky odsekov .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 príklopami 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 TRIEDY B, C A D:

.1 Ventrilačné kanály musia byť z nehorľavého materiálu. Krátke kanály, ktorých dĺžka všeobecne nepresahuje dva metre a prierez  $0,02 \text{ m}^2$ , nemusia byť nehorľavé, pokiaľ spĺňajú tieto podmienky:

.1 tieto kanály musia byť z materiálu, pri ktorom je podľa vyjadrenia správneho orgánu vlnkového 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 triedy „A“ a „B“ vrátane súvislých stropov triedy „B“.



LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Namiesto odseku .1 platí tento odsek .1a:

- .1.a kanál musí byť z materiálu s nízkymi charakteristikami šírenia plameňa.
- .2.a 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 vyššie uvedeného odseku .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. Požiarné príklopy 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. Požiarné príklopy musia byť ľahko prístupné. Na nových lodiach triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume, 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.
- .2.b Na nových lodiach triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume, 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 strojného zariadenia, kuchýň, priestoru palúb pre vozidlá, nákladných priestorov ro-ro alebo iných priestorov zvláštnej kategórie nesmú prechádzať obytnými a hospodárskymi priestormi alebo kontrolnými stanicami, pokiaľ nespĺňajú podmienky stanovené v nižšie uvedených odsekoch .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 kanály 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 strojného zariadenia, kuchyne, priestorov palúb pre vozidlá, nákladných priestorov ro-ro alebo iných priestorov zvláštnej kategórie až po miesto minimálne 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 kontrolných staniaciach;
- okrem toho musia priechody cez deliace plochy hlavných požiarnych úsekov tiež spĺňať požiadavky odseku .9.2.8.

Na nových lodiach triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume musia byť vo všeobecnosti vetracie systémy pre priestory strojného vybavenia kategórie A, priestory pre vozidlá, nákladné priestory ro-ro, kuchyne, priestory zvláštnej 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.

- .4 Kanály na vetranie obytných a hospodárskych priestorov alebo kontrolných staníc nesmú prechádzať priestormi strojného zariadenia, kuchyne, priestormi palúb pre vozidlá, nákladnými priestormi ro-ro alebo priestormi zvláštnej kategórie, pokiaľ nespĺňajú podmienky stanovené v nižšie uvedených odsekoch .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 strojného zariadenia, kuchyne, priestormi palúb pre vozidlá, nákladnými priestormi ro-ro alebo priestormi zvláštnej kategórie, sú zhotovené z ocele v súlade s odsekmi .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 strojného zariadenia, kuchyne, priestoru paluby pre vozidlá, nákladného priestoru ro-ro alebo priestorov zvláštnej kategórie je na priechode zachovaná;

alebo

.2.1 ak kanály prechádzajú priestormi strojného zariadenia, kuchyne, priestormi palúb pre vozidlá, nákladnými priestormi ro-ro alebo priestormi zvláštnej kategórie, 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 priestoroch strojného zariadenia, kuchyne, priestoroch palúb pre vozidlá, nákladných priestoroch ro-ro alebo priestoroch zvláštnej kategórie;

okrem toho musia priechody cez deliace plochy hlavných požiarnych úsekov tiež spĺňať požiadavky odseku .9.2.8.

- .5 Ventrilačné kanály so svetlým prierezom nad  $0,02 \text{ m}^2$  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 kontrolných stanicach mimo priestoru strojného zariadenia musia byť prijaté všetky možné opatrenia, aby sa zaistilo ich vetranie, viditeľnosť a ovzdušie bez dymu tak, aby v prípade požiaru bolo strojné 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. Také požiadavky sa nemusia uplatňovať na kontrolné stanice 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 požiarnym príklopom umiesteným na spodnom konci kanála;

.3 zariadeniami na vypnutie ventilátorov na odvod vzduchu, ktoré sa dajú ovládať z kuchyne;

.4 pevnými zariadeniami na odsávanie ohňa z kanála.

- .8 Ak je nutné, aby vetrací kanál prechádzal deliacou plochou hlavného vertikálneho požiarneho úseku, musí byť vedľa deliacej plochy nainštalované automaticky uzatváraný požiarne 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 II-2/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 TRIEDY 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 TRIEDY B, C A D:

- .10 Vetracie s motorovým pohonom v obytných a hospodárskych priestoroch, nákladných priestoroch, kontrolných stanicách a priestoroch strojného 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 strojného zariadenia, musí byť úplne oddelené od zariadenia na zastavenie vetracieho obsluhujúceho iné priestory.

3 VŠETKY LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

V súlade s kódexom IMO 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 TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .1 Všetky hranaté a kruhové lodné okná v priedeloch obytných a hospodárskych priestoroch a kontrolných stanicách 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 triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume sa toto stanoví v súlade s kódexom IMO pre postup požiarneho testu.

- .2 Bez ohľadu na požiadavky tabuliek v predpisoch 4 a 5 musia byť všetky hranaté a kruhové lodné okná v priedeloch oddelujúcich obytné a hospodárske priestory a kontrolné stanice od vonkajšieho prostredia konštruované s oceľovými rámami alebo rámami z iného vhodného materiálu. Sklo musí pridržovať zasklievacia kovová lišta alebo kovový uholník.

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

- .3 Okna obrátené smerom na záchranné zariadenia, naloďovacie a zhromažďovacie priestory, vonkajšie schody a voľné paluby používané ako únikové cesty a okná umiestnené pod priestormi naloďovania do záchranných plŕí a kľzných 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 triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume musia samočinné sprchové hlavice mať buď:

- .1 hlavice umiestnené nad oknami a namontované ako doplnok konvenčných stropných sprchových zariadení;
- .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 protipožiarne odolnosť rovnú minimálne triede „A-0“.

NOVÉ LODE TRIEDY 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 zvláštna pozornosť venovať protipožiarnej odolnosti okien obrátených na otvorené alebo uzavreté priestory naložovania do záchranných člnov a plní a protipožiarnej odolnosti okien umiestených pod týmito priestormi v takej polohe, že ich porucha počas požiaru brániť spusteniu záchranných člnov alebo plní na vodu alebo nalodeniu do nich.

#### 11 Obmedzené používanie horľavého materiálu (R 34)

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

- .1 Okrem nákladných priestorov, poštových oddelení, úschovni batožín alebo chladiacich oddelení hospodárskych priestorov musia byť všetky obloženia, vnútorné konštrukcie, podlahy, klapky zabraňujúce prúdeniu vzduchu, stropy a izolácie z nehorľavých materiálov. Dielce 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).

LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Namiesto odseku 2. platí tento odsek 2.a:

- .2.a 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 kontrolných stanicách;
  - .2 skryté alebo neprístupné priestory v obytných a hospodárskych priestoroch a kontrolných stanicách.
- .4 Celkový objem horľavých obkladov, krycích listů, dekorácií a dýh v každom obytnom a hospodárskom priestore nesmie prekročiť 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 vyššie 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 neprekračujúcu  $45 \text{ MJ/m}^2$  plochy v použitej hrúbke.
- .6 Nábytok v schodových šachtách musí byť určený len na sedenie. Musí byť napevno zabudovaný, počet miest na sedenie na každej palube a schodovej šachte musí byť obmedzený na šesť s malým nebezpečenstvom požiaru a nesmie brániť cestujúcim pri použití únikovej cesty. Správny orgán 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 vyššie 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.

LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Namiesto odseku 7. platí tento odsek 7.a:

- .7.a Farby, laky a iné prostriedky na konečnú povrchovú úpravu používané na nekruté plochy interiéru nesmie produkovať veľké množstvo dymu a toxických látok, toto sa stanoví v súlade s kódexom IMO pre postup požiarneho testu.
- .8 Ak sa používa základná palubná krytina v obytných a hospodárskych priestoroch a kontrolných stanicích, 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.

LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Namiesto odseku 8. platí tento odsek 8.a:

- .8.a Ak sa používa základná palubná krytina v obytných a hospodárskych priestoroch a kontrolných stanicích, 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 IMO pre postup požiarneho testu.

## 12 Konštrukčné údaje (R 35)

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

V obytných a hospodárskych priestoroch, kontrolných stanicích, na chodbách a schodoch:

- .1 vzduchové dutiny za stropom, obložením, alebo obkladmi musia byť vhodne rozdelené pevne priliehajúcim protipožiarnym tesnením najviac po 14 metroch;
- .2 také uzavreté vzduchové dutiny, vrátane vzduchových dutín za obloženiami schodísk, 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 TRIEDY 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 kontrolných stanicích 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 triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume 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, kontrolných stanicích a obytných priestoroch, vrátane chodieb a schodísk 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).

Kontrolné stanice, 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, kontrolných staniach 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 strojného 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 strojného zariadenia a kolísania pri vetraní podmienenom možným rozsahom okolitých teplôt. Systémy hlásenia požiaru používajúce len tepelné čidlá nie sú povolené, okrem priestorov s obmedzenou výškou, a priestoru, kde je ich použitie obzvlášť 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.

#### 14 Ochrana priestorov zvláštnej kategórie (R 37)

- .1 Ustanovenia pre priestory zvláštnej kategórie, ktoré sa nachádzajú nad alebo pod priedelovou palubou

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B PREPRAVUJÚCE VIAC NEŽ 36 CESTUJÚCÍCH:

##### .1 Všeobecne

- 1 Ustanovenia tohto predpisu vychádzajú zo základnej zásady, že normálne delenie na hlavné vertikálne požiarne úseky nemusí byť v priestoroch zvláštnej 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 požiarne úsek na účely tohto predpisu zahŕňať priestory zvláštnej kategórie na viac než jednej palube za predpokladu, že celková svetlá výška pre vozidlá neprekračuje 10 metrov.
- 2 Požiadavky predpisov II-2/A/12, II-2/B/7 a II-2/B/9 na zachovanie odolnosti vertikálnych požiarne úsekov sa musí rovnakou mierou uplatňovať na paluby a priedely tvoriace ohraničenie, ktoré oddeľuje jeden horizontálny požiarne 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 zvláštnej kategórie, izolované na úroveň triedy „A-60“. Ak sa však nachádza priestor voľnej paluby (definovaný v predpise 4.2.2(5)), hygienický alebo podobný priestor (definovaný v predpise 4.2.2(9)) alebo nádrž, prázdny priestor alebo priestor pomocného strojného zariadenia s malým alebo žiadnym nebezpečenstvom požiaru (definované v predpise 4.2.2(10)) na jednej strane deliacej plochy, môže byť norma znížená na „A-0“.

Ak sú palivové nádrže pod priestorom zvláštnej 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 zvláštnej kategórie, izolované tak, ako je to predpísané v priestoroch kategórie (11) v tabuľke 5.1 predpisu 5, a horizontálne ohraničenia musia byť izolované tak, ako je to predpísané pre priestory kategórie (11) v tabuľke 5.2 predpisu 5.
- 3 Na veliteľskom mostíku musia byť hlásiče, ktoré signalizujú, keď sú akékoľvek požiarne dvere vedúce do alebo z priestorov zvláštnej kategórie zavreté.

Dvere do priestorov zvláštnej kategórie musia byť konštruované tak, aby počas plavby nemohli byť trvalo otvorené a aby boli zavreté.

### .3 Pevné hasiace systémy

Každý priestor zvláštnej 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 triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume 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.

Správny orgán 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 zvláštnej kategórie preukáže, že v kontrole požiaru, ktorý sa v tomto priestore môže pravdepodobne vyskytnúť, nie je menej účinný. Taký pevný postrekovací tlakový vodný systém alebo rovnocenný hasiaci systém musí spĺňať ustanovenia rezolúcie IMO A.123 (V) a zohľadňovať IMO MSC/Circ. 914 „Smernice pre schvaľovanie alternatívnych vodných hasiacich systémov používaných v priestoroch zvláštnej kategórie“.

### .4 Hliadky a zisťovania požiaru

- .1 V priestoroch strojného 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 k vplyvom vetrania a iným zodpovedajúcim faktorom.

Na nových lodiach triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume sa po inštalovaní takého systému tento musí testovať za bežných podmienok vetrania a celkový čas reakcie musí spĺňať požiadavky správneho orgánu vlajkového štátu.

- .2 V priestoroch zvláštnej kategórie musia byť na potrebných miestach ručne ovládané hlásiče požiaru a jeden musí byť umiestnený vedľa každého východu z tohto priestoru.

Na nových lodiach triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume 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 TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ DO 1. JANUÁRA 2003 A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

- .5.a V každom priestore zvláštnej 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.



NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

.5.b 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 zvláštnej kategórie:

- .1 najmenej tri rozprašovače vodnej hmly; a
- .2 jeden prenosný penový hasiaci prístroj spĺňajúci ustanovenia kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy za predpokladu, že najmenej dva z nich sú na lodi k dispozícii na použitie v priestoroch ro-ro.

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

.6 Vetrací systém

.1 Priestory zvláštnej 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 počas celej doby, keď sa v ňom nachádzajú vozidlá. Počet výmen vzduchu sa musí počas nakladania a vykladania vozidiel zvýšiť najmenej na 20.

Ventilačné kanály pre priestory zvláštnej kategórie, ktoré sa dajú úplne uzavrieť, musia byť od každého takého priestoru oddelené. Systém sa musí dať ovládať 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 správneho orgánu vlajkového štátu.

Na nových lodiach triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume ventilačné kanály, ktoré prechádzajú cez horizontálne úseky alebo priestory strojného 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 zvláštnej kategórie nad predelovou palubou

NOVÉ LODE TRIEDY 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 TRIEDY 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 odseku .1.2.1 musí byť zaznamenaná v palubnom denníku.

NOVÉ LODE TRIEDY 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 kanáli musí byť typu schváleného na používanie vo výbušnej zmesi vzduchu a benzínu a výstupné otvory z každého vetracieho kanála musia byť nastavené do bezpečnej polohy s ohľadom na iné prípadné zdroje vznietenia.

.3 Doplnujúce ustanovenia len pre priestory zvláštnej kategórie, ktoré sa nachádzajú pod predelovou palubou

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

.1 Čerpanie vody z dnového priestoru lode a jeho odvodňovanie

Pretože veľké množstvo vody nahromadené na palube alebo kryte nádrže ako dôsledok činnosti pevného rozprašovacieho systému na tlakovú vodu môže spôsobiť značnú stratu stability, môže správny orgán vlajkového štátu vyžadovať, aby okrem požiadaviek predpisu II-1/C/3 boli k dispozícii čerpace a odvodňovacie zariadenia.

Na nových lodiach triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume v takom prípade odvodňovací systém musí mať rozmery také, aby odstránil minimálne 125 % spoločnej kapacity čerpadiel rozprašovacieho systému a požadovaného počtu trysiek požiarnych hadíc. Ventily odvodňovacieho systému sa musia dať ovládať 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 vzájomnej vzdialenosti maximálne 40 metrov v každom vodotesnom oddelení.

.2 Preventívne opatrenia proti vznieteniu horľavých pár

.1 Ak je nainštalované elektrické zariadenie a elektrická inštalácia, musia byť typu vhodného na používanie vo výbušnej zmesi vzduchu s benzínom. Iné zariadenia, ktoré môžu byť zdrojom vznietenia horľavých pár, nie je povolené.

.2 Elektrické zariadenie a elektrická inštalácia vo vetracom kanáli 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.

.4 Stále otvory

LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Stále otvory v bočnej obšívke lode, koncové priedely alebo paluby priestorov zvláštnej kategórie nad nimi musia byť situované tak, aby požiar v priestoroch zvláštnej kategórie neohrozil skladovacie plochy a stanovištia naložovania na záchranné člny a obytné priestory, hospodárske priestory a kontrolné stanice v nadpalubí a kabíny nad priestormi zvláštnej kategórie.

## 15 Požiarne hliadky, systémy hlásenia požiaru a požiarneho poplachu a systémy miestneho rozhlasu (R 40)

NOVÉ LODE TRIEDY 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 počas celej doby plavby na mori alebo v prístave (okrem prípadov, kedy 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 zvláštne 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, kontrolných staniciach a na voľných palubách.

Na nových lodiach triedy B, C a D postavených 1. januára 2003 alebo po tomto dátume, tento systém miestneho rozhlasu musí spĺňať požiadavky predpisu III/6.5.

#### .5 NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B:

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 TRIEDY B, C A D:

- .6 Na lodiach prepravujúcich viac než 36 cestujúcich musia byť hlásiče poplachu pre systémy predpísané v predpise 13.2 sústredené v ústrednej kontrolnej stanici 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 obsadenej kontrolnej stanice. Ovládací panel v ústrednej kontrolnej stanici musí byť schopný ukazovať otvorenú alebo zatvorenú polohu požiarnych dverí, zapnuté alebo vypnuté hlásiče požiaru, signalizačné zariadenia a ventilátory. Ovládací panel musí byť trvalo napájaný energiou a musí mať automatický prepínač pre náhradnú dodávku energie v prípade výpadku normálnej dodávky. Ovládací 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 ovládací panel musí byť skonštruovaný na princípe zabezpečenia proti výpadku, napr. pri otvorení obvodu signalizačného zariadenia sa musí spustiť poplach.

### 16 Modernizácia existujúcich lodí triedy B prepravujúcich viac než 36 cestujúcich (R 41-1)

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 Najneskôr do 1. októbra 2000:

- .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. Hlasič s tepelným čidlom reagujúcim na teplo namiesto na dym musí byť nainštalovaný v kuchyniach.
- .2 Hlasiče 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 požiarnych úsekoch a ohraničení kuchýň, ktoré sú bežne otvorené, musia byť samozatváracie a musí sa dať uvoľniť z ústrednej kontrolnej stanice a z miesta pri dverách.
- .3.2 Ovládací panel musí byť umiestnený v ústrednej kontrolnej stanici s trvalou obsluhou aby ukazoval, či sú požiarne dvere v schodových šachtách, priedeloch hlavných vertikálnych požiarnych 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 pre 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 požiarneho príklop umiestnený na spodnom konci kanálu;
  - .3 zariadenia na vypnutie odsávacích ventilátorov ovládané z kuchyne;
  - .4 pevné zariadenia pre odsávanie ohňa v kanáli; a
  - .5 vhodne umiestnené otvory 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 5. Tieto priestory môžu mať priamy prístup do schodových šacht dverami triedy „A“ v súlade s predpisom 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 zvláštnej kategórie, iné schodišťa predpísané predpisom 6.1.5, priestory voľných palúb a priestory upravené vyššie uvedeným odsekom .3.4.2, nie je povolený priamy prístup do schodových šacht.
- .3.6 Existujúce priestory strojného 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 nespôsobilo, 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. Správny orgán 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 počutý 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).
- .3.9 Systém miestneho rozhlasu alebo iných účinných prostriedkov komunikácie musí byť k dispozícii vo všetkých obytných, spoločenských a hospodárskych priestoroch, kontrolných stanicích a na 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. Správny orgán vlajkového štátu môže povoliť ďalšie miesta na sedenie v hlavnej recepcijnej 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 vyššie uvedeného je možné povoliť odkladacie priestory z nehorľavého materiálu na uloženie bezpečnostného zariadenia vyžadovaného predpismi.
- .2 Najneskôr do 1. októbra 2003:
- .1 Všetky schodišťa v obytných a hospodárskych priestoroch musia mať oceľovú rámovú konštrukciu, pokiaľ správny orgán 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, musí byť schodová šachta chránená v súlade s tabuľkami pre paluby v predpise 5;
  - .2 schodišťa vo verejnom priestore môžu byť otvorené za predpokladu, že sa celé nachádzajú v tomto verejnom priestore.
  - .2 Priestory strojného zariadenia musia byť vybavené pevným hasiacim systémom spĺňajúcim požiadavky predpisu II-2/A/6.
  - .3 Ventilačné kanály prechádzajúce deliacimi plochami medzi hlavnými vertikálnymi požiarnymi úsekmi musia byť vybavené požiarnymi 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 požiarnymi príklopmi s automatickým uzatváraním a zabezpečením proti poruchám s ručným ovládaním z uzavretého priestoru. Ventilačné kanály prechádzajúce deliacou plochou hlavného požiarného 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 zvláštnej kategórie musia spĺňať požiadavky predpisu II-2/B/14.
  - .5 Všetky požiarné dvere v schodových šachtách, priedeloch hlavných vertikálnych požiarnych úsekov a ohraničeniach kuchýň, ktoré sú bežne otvorené, sa musia dať uvoľniť z hlavnej kontrolnej stanice 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 požiarného poplachu vyhovujúceho požiadavkám predpisu II-2/A/8 alebo smernice IMO o schválenom rovnocennom samočinnom hasiacom zariadení uvedenom v rezolúcii IMO A.800 (19).

#### 17 Zvláštne požiadavky na lode prepravujúce nebezpečný tovar (R 41)

NOVÉ LODE TRIEDY 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 II-2/54 SOLAS.

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Na prepravu nebezpečného tovaru na osobných lodiach platia podľa potreby požiadavky predpisu 19 časti G kapitoly II-2 dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení.

#### 18 Zvláštne požiadavky na vrtuľníkové vybavenie

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Lode vybavené palubami pre vrtuľníky musia spĺňať požiadavky predpisu 18 časti G kapitoly II-2 dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení.

## KAPITOLA III

**ZÁCHRANNÉ PROSTRIEDKY****1 Definície (R 3)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B, C A D:

Na účely tejto kapitoly platia definície predpisu III/3 dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení, pokiaľ nie je výslovne stanovené inak.

**2 Komunikácie, záchranné plavidlá a záchranné člny, osobné záchranné prostriedky (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B, C A D:

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.

Všetky uvedené prostriedky vrátane prípadného zariadenia na ich spúšťanie na vodu musia vyhovovať predpisom kapitoly III prílohy k dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení, pokiaľ nie je v nasledujúcich odsekoch výslovne stanovené inak.

Okrem toho každá loď musí byť vybavené potápačskými oblekmi a prostriedkami tepelnej ochrany používanými osobami v záchranných plavidlách a záchranných člnoch, pokiaľ to vyžadujú predpisy kapitoly III prílohy k dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení.

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 správneho orgánu potrebné prostriedky tepelnej ochrany, nemusí byť takáto ochrana na lodi.

Trieda lode	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Počet osôb (N)						
Záchranne 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
Záchranne člny <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup>	1	1	1	1	1	1
Záchranne kolesá <sup>(6)</sup>	8	8	8	4	8	4
Záchranne vesty <sup>(8)</sup> <sup>(9)</sup>	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Detské záchranne vesty	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N
Rakety pre stav núdze <sup>(7)</sup>	12	12	12	12	6	6
Lanové vrhacie vybavenie	1	1	1	1	—	—
Radarový transponder	1	1	1	1	1	1
Rádio stanica v pásme VHF (vysielanie - príjem)	3	3	3	3	3	2

(1) Záchraným plavidlom môže byť buď záchraný čln spĺňajúci požiadavky bodu 4.5 alebo 4.6 alebo 4.7 kódexu LSA alebo záchraná plť spĺňajúca požiadavky bodu 4.1 kódexu LSA a buď bodu 4.2 alebo 4.3 kódexu LSA. Okrem toho záchrané plte na osobných lodiach ro-ro musia spĺňať požiadavky predpisu III/5-1.2.

Ak je to zdôvodnené chránenou povahou plavby a/alebo priaznivými poveternostnými podmienkami v oblasti plavby, môže správny orgán vlajkového štátu povoliť nasledujúce, pokiaľ to neodmietne prijímajúci členský štát:

- o bojustranne použiteľné záchrané plte, ktoré nespĺňajú požiadavky bodu 4.2 alebo 4.3 kódexu LSA za predpokladu, že plne vyhovujú požiadavkám prílohy 10 kódexu vysokorychlostných plavidiel;
- záchrané 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 kódexu pre izoláciu podlahy záchrannej plte proti chladu.

Záchrané plavidlá pri existujúcich lodiach B, C a D musia vyhovovať príslušným predpisom dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnení pre existujúce lode do dátumu prijatia tejto smernice. Lodné evakuačné systémy alebo systémy spĺňajúce požiadavky bodu 6.2 kódexu LSA môžu nahradiť zodpovedajúcu kapacitu záchraných plť a spúšťacích zariadení podľa tabuľky.

- (2) Záchrané plavidlá musia byť podľa možnosti rovnomerne rozdelené na oboch stranách lode.
- (3) Celkový počet záchraných plavidiel musí odpovedať percentu stanovenom vo vyššie uvedenej tabuľke a celková kapacita kombinácie záchraných plavidiel a doplnujúcich záchraných plť musí predstavovať 110 % celkového počtu osôb (N), ktoré je loď oprávnená prepravovať. Musí sa vziať dostatočný počet záchraných plavidiel, aby sa zaistilo, že v prípade straty akéhokoľvek záchraného plavidla alebo jeho nespôsobilosti k plavbe, sa na zvyšujúcich záchraných plavidlách bude môcť umiestniť celkový počet osôb, ktorý je loď oprávnená prepravovať.
- (4) Počet záchraných člnov a/alebo záchraných plavidiel musí byť dostačujúci, aby sa zaistilo, že ak bude loď opúšťať celkový počet osôb, ktorý je loď oprávnená prepravovať, nebude musieť každý záchraný čln alebo záchrané plavidlo zbierať viac než deväť záchraných plť.
- (5) Záchrané plavidlá musia mať vlastné zariadenia na spustenie na vodu, ktoré umožňujú ich spustenie a vyrovnanie. Ak vyhovujú záchrané plavidlá požiadavkám bodu 4.5 alebo 4.6 kódexu LSA, môžu byť zaradené do kapacity záchraných plavidiel uvedených v tabuľke vyššie.  
Na osobných lodiach ro-ro musí byť najmenej jeden záchraný čln rýchlym záchraným člnom vyhovujúcim požiadavkám predpisu III/5-1.3.  
Ak správny orgán vlajkového štátu usúdi, že inštalácia záchraných člnov na palube lode je fyzicky nemožná, môže byť táto loď zbavená povinnosti vziať záchrané člny, pokiaľ vyhovuje minimálne týmto požiadavkám:
- loď je zariadená tak, že umožňuje, aby sa bezmocná osoba dostala z vody von;
  - záchranu bezmocnej osoby je možné sledovať z veliteľského mostíka a
  - loď je schopná dostatočne manévrovať, aby sa za najhorších možných podmienok dostala bližšie k osobám a zachránila ich.
- (6) Najmenej jedno záchrané koleso na každom boku musí byť vybavené záchraným 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 záchrané kolesá musia byť vybavené samočinnou dymovou signalizáciou a samočinným svetlom; musia sa dať spustiť z veliteľského mostíka. Zostávajúce záchrané 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) Záchrané vesty na palube lodí ro-ro musia vyhovovať požiadavkám predpisu III/5-1.5.
- (9) Nafukovacie záchrané vesty musia byť k dispozícii pre každú osobu, ktorá má vykonávať prácu na palube v nechránených oblastiach. Tieto nafukovacie záchrané vesty môžu byť zahrnuté do celkového počtu záchraných viest požadovaných touto smernicou.

### 3 Poplachový systém, návod na obsluhu, výcviková príručka, bezpečnostné pokyny a pokyny pre stav núdze (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B, C A D:

Každá loď musí byť vybavená týmito zariadeniami:

#### 1.1 Systém všeobecného núdzového poplachu (R 6.4.2)

Musí spĺňať požiadavky odseku 7.2.1.1 kódexu 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 strojného zariadenia ľahko počuli správy, ktoré vysielajú na všetkých miestach, kde sa môžu zdržiavať.

PRE NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Systémy všeobecného núdzového poplachu musia byť počuteľné 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. Pokiaľ ide o existujúce lode, uplatnia sa požiadavky odseku .2.2, .2.3 a .2.5 s výhradou ustanovení odseku 2.6 najneskôr do dátumu prvej periodickej prehliadky po 1. júli 1998.

.2.2 Systémom miestneho rozhlasu musia byť kompletne reproduktorové zariadenia, ktoré umožňujú vysielanie správ do všetkých priestorov, v ktorých sa bežne zdržujú členovia posádky alebo cestujúci alebo jedni i druhí a na zhromažďovacích stanovištiach. Musí umožňovať vysielanie správ z veliteľského mostíka a z ďalších miest na palube lode, ktoré bude správny orgán vlajkového štátu považovať za nutné. Musí byť inštalovaný so zreteľom na akustické ohraničujúce podmienky a nesmie 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 nadradzovacou funkciou ovládanou z jedného miesta na veliteľskom mostíku a z ďalších miest na palube, ktoré bude správny orgán vlajkového štátu považovať za nutné tak, aby boli všetky núdzové správy vysielané 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 TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Minimálne hladiny akustického tlaku vysielaných núdzových oznámení musia byť v súlade s odsekom 7.2.2.2 kódexu LSA.

.2.4 NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY 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 zosilovače a

.2 systém miestneho rozhlasu a normy jeho výkonu musí schváliť správny orgán vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania prijaté IMO.

.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 správnym orgánom vlajkového štátu a v podstate vyhovujú požiadavkám predpísaným v odseku .2.2, .2.3 a .2.5, nemusia svoj systém meniť.

.3 Bezpečnostné pokyny a pokyny pre stav núdze (R 8)

Každšej osobe na palube sa musia poskytnúť jasné pokyny v súlade s rezolúciou IMO A.691 (17), ktoré bude dodržiavať v prípade stavu núdze.

Bezpečnostné pokyny zhodné s požiadavkami predpisu III/37 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 zhromažďovacím stanovišti;

ii) základných opatreniach, ktoré musia urobiť v stave núdze;

iii) spôsobe obliekania záchranných viest.

Osoba, ktorá má podľa predpisu IV/16 SOLAS hlavnú zodpovednosť za rádiové spojenie v stave núdze, nesmie mať za stavu núdze žiadne ďalšie povinnosti. Musí to byť uvedené v bezpečnostných pokynoch a 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) používajú symboly v súlade s rezolúciou IMO A.760 (18).

#### .5 Výcviková príručka

Výcviková príručka spĺňajúca požiadavky predpisu III/35 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 SOLAS.

### 4 **Posádka záchranného plavidla a dozor (R 10)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY 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 certifikovaná osoba. Na vedenie každej záchranej plte alebo skupiny týchto plavidiel však môže byť pridelený člen posádky so skúsenosťami v ovládaní a v prevádzke záchranných plôtí. 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 naložovacie zariadenie záchranného plavidla (R 11 + 23 + 25)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY 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 naložovacích 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 minimálne 0,35 m<sup>2</sup>.
- .3 Zhromažďovacie a naložovacie 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 triedy B, C a D cesty k zhromažďovacím stanovištam musia byť označené symbolmi zhromažďovacích stanovišť určenými na tento účel v súlade s rezolúciou IMO A.760 (18). 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 plôtí spúšťaných na vodu člnovými žeriami 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 žeriami dostanú bližšie k bočnici a pridržia ich pozdĺž nej tak, aby sa osoby mohli bezpečne nalodiť.

#### NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

- .7 Ak spúšťacie zariadenia záchranných plavidiel neumožňuje nalodenie do nich skôr, než sa dostanú na vodu, a výška z naloďovacieho stanovišta 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 kódexu LSA.

Na lodiach vybavených systémom evakuácie z lode musí byť zabezpečená komunikácia medzi naloďovacím stanovištom a plošinou nástupu do záchranného plavidla.

- .8 Na každej strane lode musí byť najmenej jeden naloďovací rebrík spĺňajúci požiadavky odseku 6.1.6 kódexu LSA; správny orgán 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 nepoškodené 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 (26)

##### LODE RO-RO TRIEDY B, C a D POSTAVENÉ PRED 1. JANUÁROM 2003:

- .1 Osobné lode ro-ro postavené pred 1. januárom 2003 musia spĺňať požiadavky odsekov .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 a .9 najneskôr k dátumu prvej periodickej prehliadky po 1. januári 2006.

Pred týmto dátumom sa odseky .2, .3, .4 a .5 uplatňujú na lode ro-ro postavené pred 1. januárom 2003.

Bez ohľadu na vyššie uvedené, keď záchranné prostriedky alebo postupy na takých lodiach boli nahradené, alebo na takých lodiach prebieha oprava, prestavba alebo zmena väčšieho rozsahu, ktorá zahŕňa výmenu alebo akékoľvek doplnenie existujúcich záchranných prostriedkov alebo postupov, také záchranné prostriedky alebo postupy musia spĺňať príslušné požiadavky odsekov .6, .7, .8 a .9.

#### .2 Záchranné plte

- .1 Záchranné plte osobných lodí ro-ro sa používajú v spojení so systémami evakuácie lode zodpovedajúcimi predpisu III/48.5 SOLAS v znení zmien a doplnení, alebo spúšťacími zariadeniami zodpovedajúcimi predpisu III/48.6 SOLAS v znení zmien a doplnení, rovnomerne rozdelenými na každej strane lode.

Musí byť zabezpečená komunikácia medzi naloďovacím stanovištom a plošinou.

- .2 Každá záchranná pláť na osobných lodiach ro-ro musí mať zariadenia pre voľné uloženie zodpovedajúce požiadavkám predpisu III/23 SOLAS v znení zmien a doplnení.
- .3 Každá záchranná pláť na osobných lodiach ro-ro musí byť vybavená nástupnou rampou zodpovedajúcou požiadavkám predpisu III/39.4.1 SOLAS alebo predpisu III/40.4.1 SOLAS v znení zmien a doplnení.
- .4 Každá záchranná pláť na osobných lodiach ro-ro musí byť buď automaticky samonaravnávajúca alebo obojstranne použiteľná záchranná pláť s ochranným prístreškom, ktorá je na hladine mora stabilná a schopná bezpečnej prevádzky nezávisle na tom, na akej strane pláva. Obojstranne použiteľné záchranné plte bez ochranného prístrešku môžu byť povolené, pokiaľ to správny orgán 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 Kódexu vysokorychlostných lodí.

Loď musí okrem obvyklého počtu záchranných plôtí alternatívne viesť automatické samonaravnávacie 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 plôtí sa stanoví ako rozdiel medzi celkovým počtom osôb na palube a počtom osôb umiestnených v záchranných člnoch. Každú takú záchrannú plť musí schváliť správny orgán vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania prijaté organizáciou IMO v MSC/Circ. 809.

### .3 Rýchle záchranné člny

- .1 Najmenej jeden zo záchranných člnov na osobných lodiach ro-ro musí byť rýchly záchranný čln schválený správnym orgánom vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania prijaté IMO v MSC/Circ. 809.
- .2 Každý rýchly záchranný čln sa musí používať spolu s vhodným spúšťacím zariadením schváleným správnym orgánom vlajkového štátu. Pri schvaľovaní takých zariadení musí správny orgán 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 tiež musí prihliadať k odporúčaniam prijatým IMO.
- .3 Na každom rýchlom záchrannom člne musia byť najmenej dvaja vyškolení 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). Výcvik a cvičenie musia obsahovať všetky aspekty záchrany, manipulácie, manévrovania, obsluhy týchto plavidiel v rôznych podmienkach a ich vyrovnanie po prevrhnutí.
- .4 V prípade, že usporiadanie alebo rozmer existujúcej osobnej lode ro-ro je také, že bráni 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 tieto podmienky:

- .1 nainštalovaný rýchly záchranný čln sa používa v spojení so spúšťacím zariadením zodpovedajúcim ustanoveniam odseku .3.2;
- .2 kapacita záchranného plavidla stratená vyššie uvedenou výmenou sa nahradí inštaláciou záchranných plôtí schopných prepravovať minimálne 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

- .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 schvaľuje vlajkový štát s prihliadnutím na odporúčania prijaté IMO v 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 rebrikmi, ktoré pomôžu pri šplhaní po nej nahor.

### .5 Záchranné vesty

- .1 Bez ohľadu na požiadavky predpisov III/7.2 a III/22.2 SOLAS v znení zmien a doplnení, musí byť dostatočný počet záchranných viest umiestnený 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 predpisu III/32.2 SOLAS v znení zmien a doplnení.

LODE RO-RO TRIEDY B, C a D POSTAVENÉ PO 1. JANUÁRI 2003:

.6 Záchranné plte

- 1 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 stanovišťom a naloďovacou plošinou.

- 2 Každá záchranná plť na osobných lodiach ro-ro musí mať zariadenia pre voľné uloženie zodpovedajúce požiadavkám predpisu III/13.4 SOLAS v znení zmien a doplnení.
- 3 Každá záchranná plť na osobných lodiach ro-ro musí byť vybavená nástupnou rampou zodpovedajúcou požiadavkám odseku 4.2.4.1 alebo 4.3.4.1 kódexu LSA.
- 4 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. Obojstranne použiteľné záchranné plte bez ochranného prístrešku môžu byť povolené, pokiaľ to správny orgán 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 Kódexu vysokorychlostných lodí.

Lod' musí okrem obvyklého počtu záchranných plťí alternatívne viesť automatické samonaravnávacie 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 takú záchrannú plť musí schváliť správny orgán vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania prijaté organizáciou IMO v MSC/Circ. 809.

.7 Rýchle záchranné člny

- 1 Najmenej jeden zo záchranných člnov na osobných lodiach ro-ro musí byť rýchly záchranný čln schválený správnym orgánom vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania prijaté IMO v MSC/Circ. 809.
- 2 Každý rýchly záchranný čln sa musí používať spolu s vhodným spúšťacím zariadením schváleným správnym orgánom vlajkového štátu. Pri schvaľovaní takých zariadení musí správny orgán 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 tiež musí prihliadať k odporúčaniam prijatým IMO.
- 3 Na každom rýchlom záchrannom člne musia byť najmenej dvaja vyškolení 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). Výcvik a cvičenie musia obsahovať všetky aspekty záchrany, manipulácie, manévrovania, obsluhy týchto plavidiel v rôznych podmienkach a ich vyrovnanie po prevrhnutí.
- 4 V prípade, že usporiadanie alebo rozmer existujúcej osobnej lode ro-ro je také, že bráni 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 tieto podmienky:

- 1 nainštalovaný rýchly záchranný čln sa používa v spojení so spúšťacím zariadením zodpovedajúcim ustanoveniam odseku 3.2;
- 2 kapacita záchranného plavidla stratená vyššie uvedenou výmenou sa nahradí inštaláciou záchranných plťí schopných prepravovať minimálne rovnaký počet osôb ako nahradené záchranné plavidlo; a
- 3 také záchranné plte sa používajú v spojení s existujúcimi spúšťacími zariadeniami alebo systémami evakuácie lode.

#### .8 Záchranné prostriedky

- .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 schvaľuje vlajkový štát s prihliadnutím na odporúčania prijaté IMO v 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 nahor.

#### .9 Záchranné vesty

- .1 Bez ohľadu na požiadavky predpisov III/7.2 a III/22.2 SOLAS v znení zmien a doplnení, musí byť dostatočný počet záchranných viest umiestnených v blízkosti zhromažďovacích stanovišť, aby sa cestujúci pre ne nemuseli vracat 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 RO-RO TRIEDY B, C A D:

- .1 Existujúce osobné lode ro-ro musia spĺňať požiadavky odseku.2 tohto predpisu najneskôr do dátumu prvej periodickej prehliadky po 1. júli 1998.
- .2 Osobné lode ro-ro musia byť vybavené plochou na odvoz vrtuľníkom schválenú správnym orgánom vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania prijaté IMO v rezolúcii A.229(VII).
- .3 Nové osobné lode ro-ro triedy B, C a D s dĺžkou 130 metrov a viac musia byť vybavené pristávacou plochou pre vrtuľníky, ktorú schvaľuje správny orgán vlajkového štátu s prihliadnutím na odporúčania prijaté IMO.

#### 5.-3 Pomocný systém rozhodovania pre kapitánov (R 29)

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B, C A D:

- .1 Existujúce lode musia spĺňať požiadavky tohto predpisu najneskôr do dátumu prvej periodickej prehliadky po 1. júli 1999.
- .2 Na všetkých lodiach musí byť na veliteľskom mostíku pomocný systém rozhodovania pre riadenie núdzových stavov.
- .3 Systém sa musí skladať minimálne 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; a
  - .6 nehody týkajúce sa nákladu;
  - .7 pomoc iným lodiam v núdzi.

- .4 Postupy pre stavy núdze stanovené v núdzovom pláne alebo plánoch musia poskytovať podporu kapitánovi pri rozhodovaní o riešení každej núdzovej situácie.
- .5 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 zaťaženie lode.
- .6 Správny orgán vlajkového štátu môže okrem vytlačeného plánu alebo plánov akceptovať tiež používanie počítačového pomocného systému rozhodovania na velitelskom 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 TRIEDY B, C A D:

Spúšťacie stanovištia musia byť v takej polohe, ktorá zaisť bezpečné spúšťanie záchranných plavidiel so zvláštnym 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 TRIEDY 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 naložovacej polohe plavidla za najľahších plavebných podmienok prekročiť 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 naloženie a spustenie do 5 minút;
  - d) tak ďaleko od vrtule, ako je to možné; a
  - e) plne vybavené, ako je to predpísané príslušnými predpismi SOLAS v znení zmien a doplnení okrem doplnujúcich záchranných pláv definovaných v poznámke 3 k tabuľke predpisu III/2, ktoré môžu byť vyňaté z povinnosti plnenia niektorých požiadaviek 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 čln uložený tak, aby bol jeho zadný koniec vo vzdialenosti minimálne 1,5 násobku dĺžky záchranného člnu od vrtule.
- .3 Každá záchranná plť musí byť uložená:
- a) s lanom na pripútanie člnu 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 TRIEDY B, C A D:

Záchranné člny musia byť uložené:

- .1 v stave trvalej pohotovosti na spustenie maximálne do 5 minút;
- .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.

#### 8.a Uloženie námorných evakuačných systémov (R 15)

NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D A EXISTUJÚCE LODE RO-RO TRIEDY 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 akýmkoľvek výčnelkami.
- .2 Systémy evakuácie z lode musia byť v takej polohe, aby bolo zaistené bezpečné spúšťanie, so zvláštnym zreteľom na vzdialenosť od vrtule a strmo prevyšujúce 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 TRIEDY B, C A D:

- .1 Na všetkých záchranných plavidlách musia byť prostriedky na spúšťanie spĺňajúce požiadavky bodu 6.1 kódexu LSA s výnimkou:

##### .1 PRE EXISTUJÚCE LODE TRIEDY 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 do najmenej 15° na každú stranu; alebo

- b) záchranné plavidlo, ktoré je prepravované naviac k záchranným plavidlám pre 110 % celkového počtu osôb na palube alebo záchranné plavidlo použité spolu so systémom evakuácie z lode - MES, ktoré spĺňa požiadavky bodu 6.2 kódexu 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 PRE NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D:

Ak je voľný bok medzi určenou naloďovacou polohou a vodoryskou za najľahších plavebných podmienok maximálne 4,5 metra, môže správny orgán vlajkového štátu akceptovať systém, pri ktorom sa osoby naloďujú na záchranné plavidlo 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 čl musí byť vybavený prostriedkami, ktoré sú schopné čl spustiť a vyrovnať.

PRE NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

Okrem toho musia byť k dispozícii zariadenia, ktorým sa záchranný čl môže zvesiť na účely údržby.

- .3 Zariadenie na spustenie a vyrovnanie musí byť také, aby jeho operátor na lodi mohol záchranný čl sledovať po celú dobu spustenia a pri záchranných platiach počas vyrovňovania.
- .4 Pre podobný záchranný čl 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 člnu 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 TRIEDY B, C A D:

- .1 Zariadenie na naloďovanie do záchranného člnu a ich spúšťanie musí byť také, aby záchranné člny boli naložené a spustené za čo najkratšiu možnú dobu.
- .2 Musí byť možné, aby sa do záchranného člna priamo v mieste jeho uloženia naložil počet osôb určený na jeho obsadenie a aby sa záchranný čl dal priamo z tohto miesta spustiť na vodu.
- .3 Ak je záchranný čl zaradený do kapacity záchranných plavidiel a na ostatné záchranné plavidlá sa naloďuje z naloďovacej paluby, musí sa dať na záchranný čl okrem vyššie uvedeného odseku 2 naložiť tiež z naloďovacej paluby.
- .4 Spúšťacie zariadenie musí vyhovovať požiadavkám vyššie uvedeného predpisu 9. Na všetky záchranné člny sa však musí dať naložiť s použitím záchranných lán, ak je to nutné, a to pri plavbe lode vpred o rýchlosti do päť uzlov v kľudnej vode.
- .5 Záchranný čl musí byť v kľudnej vode pri plnom obsadení a s plným vybavením vyrovnaný najneskôr do piatich minút. Ak je záchranný čl zaradený do kapacity záchranných plavidiel, musí byť jeho vyrovnanie možné, keď je naložený svojím vybavením záchranného plavidla a schváleným obsadením záchranného člnu s najmenej šiestimi osobami.

.6 PRE NOVÉ LODE TRIEDY B, C A D POSTAVENÉ 1. JANUÁRA 2003 ALEBO PO TOMTO DÁTUME:

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 TRIEDY 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 minimálne pokyny vyžadované predpisom III/3.3. Musí sa uskutočniť hlásením v jednom alebo viacerých jazykoch, ktorým cestujúci rozumejú. Hlásenie sa musí uskutočniť v miestnom rozhlase alebo inými vhodnými prostriedkami a budú ho počuť cestujúci, ktorí ho ešte počas plavby nepočuli.

12 **Pracovná pohotovosť, údržba a kontroly (R 20)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY B, C A D:

- .1 Všetky záchranné prostriedky musia byť pripravené a schopné okamžitého použitia predtým, než loď opustí prístav, a počas celej doby plavby.
- .2 Údržba a kontroly záchranných prostriedkov sa musia vykonávať v súlade s požiadavkami predpisu III/20 SOLAS v znení zmien a doplnení.

13 **Výcvik a cvičenie opustenia lode (R 19 + R 30)**

NOVÉ A EXISTUJÚCE LODE TRIEDY 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 zmene väčšieho charakteru alebo keď je zamestnaná nová posádka, musia sa vyššie uvedené cvičenia vykonať pred vyplávaním.

- .3 Každé cvičenie opustenia lode musí zahŕňať činnosti požadované predpisom III/19.3.3.1 SOLAS v znení zmien a doplnení.
- .4 Záchranné vesty a záchranné člny sa spúšťajú na vodu pri postupných cvičeniach v súlade s ustanoveniami predpisu III/19.3.3.2, 3.3.3, 3.3.6 a 3.3.7 SOLAS v znení zmien a doplnení.

Správny orgán vlajkového štátu môže pre lode povoliť, aby nespúšťali záchranné člny na jednej strane, ak ich prístavné zariadenia a ich obchodné zvyklosti nedovoľujú spustenie záchranných člnov 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 SOLAS v znení zmien a doplnení.
- .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 SOLAS v znení zmien a doplnení.
- .8 Členom posádky sa musí poskytnúť výcvik a inštrukciá na palube v súlade s ustanoveniami predpisu III/19.4 SOLAS v znení zmien a doplnení.

## PRÍLOHA II

**TLAČIVO CERTIFIKÁTU BEZPEČNOSTI LODE**  
**CERTIFIKÁT BEZPEČNOSTI LODE**

(úradná pečiatka)

(štát)

**Vydaný podľa ustanovení**

.....  
 (názov príslušného opatrenia (opatrení), ktoré zaviedol štát vlajky)

**a potvrdzujúci súlad nižšie uvedeného plavidla s ustanoveniami smernice Európskeho parlamentu a Rady  
 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode**

podľa právomoci vlády

.....  
 (úplný úradný názov štátu vlajky)

vydal

.....  
 (úplný úradný názov oprávnenej organizácie uznanej podľa ustanovenia s [smernica Rady 94/57/ES])

Názov lode	Rozlišujúce čísla alebo písmená	Prístav registrácie	Počet cestujúcich

Číslo IMO (1): .....

Dĺžka: .....

 Dátum, kedy bol skonštruovaný kýl alebo loď bola  
 v podobnej fáze konštrukcie:.....

Dátum počiatočnej obhliadky: .....

 Trieda lode v súlade s oblasťou mora,  
 kde môže loď podľa certifikátu pôsobiť: A / B / C / D (2)

s podmienkou nasledujúcich obmedzení alebo dodatočných požiadaviek (3): .....

(1) Identifikačné číslo lode IMO v súlade s rezolúciou A.600 (15), ak je.

(2) Nehodiace sa preškrtnite.

(3) Záznam o ľubovoľnom uplatniteľnom obmedzení z dôvodu trasy, oblasti pôsobenia alebo obmedzeného obdobia pôsobenia alebo dodatočných požiadaviek v dôsledku špecifických lokálnych okolností.

(opačná strana certifikátu)

**Počiatočná obhliadka***Týmto sa potvrdzuje,*

1. že loď sa podrobila obhliadke v súlade s článkom 12 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES
2. že obhliadka ukázala, že loď je v plnom súlade s požiadavkami smernice 2009/45/ES a
3. že loď je podľa právomoci priznanej článkom 9 ods. 3 smernice 2009/45/ES oslobodená od nasledujúcich požiadaviek ich smernice:

.....

.....

.....

Prípadné podmienky, s ktorými sú oslobodenia uznané:

.....

.....

.....

4. že sa uznali nasledujúce nákladné vodorysky ďalšieho delenia:

Nákladné vodorysky ďalšieho delenia a označené na boku lode v strede lode (nariadenie II-I/B/11)	Voľný bok (v mm)	Poznámky týkajúce sa alternatívnych služobných podmienok
C.1 (1)		
C.2		
C.3		

Tento certifikát je platný do (dátum najbližšej obnovovacej obhliadky) v súlade s článkom 12 smernice 2009/45/ES

Vydané v ..... dňa .....  
 (miesto vydania certifikátu) (dátum vydania certifikátu)

.....  
(podpis úradnej osoby, ktorá certifikát vydala)

a/alebo

(pečiatka vydávajúceho orgánu)

*Ak je certifikát podpísaný, musí sa doložiť nasledujúce odsek:*

Podpísaný vyhlasuje, že je príslušne oprávnený štátom vlajky vydávať bezpečnostné certifikáty osobných lodí.

.....  
 (podpis)

(1) Arabské číslice za písmenom „C“ v označeniach nákladnej vodorysky ďalšieho delenia sa môže nahradiť rímskymi číslicami alebo písmenami, ak správny orgán štátu vlajky považuje za potrebné ich rozlíšiť od medzinárodného označovania nákladnej vodorysky ďalšieho delenia.

*(ďalšia strana certifikátu)*

**Pravidelné obhliadky**

Týmto sa potvrdzuje, že sa vykonala pravidelná obhliadka, ako požaduje článok 12 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES a že obhliadka preukázala, že loď spĺňa všetky príslušné požiadavky smernice 2009/45/ES

Miesto ..... Dátum .....

.....  
(podpis a/alebo pečiatka vydávajúceho orgánu)

Miesto ..... Dátum .....

.....  
(podpis a/alebo pečiatka vydávajúceho orgánu)

Miesto ..... Dátum .....

.....  
(podpis a/alebo pečiatka vydávajúceho orgánu)

Miesto ..... Dátum .....

.....  
(podpis a/alebo pečiatka vydávajúceho orgánu)

Miesto ..... Dátum .....

.....  
(podpis a/alebo pečiatka vydávajúceho orgánu)

## PRÍLOHA III

**USMERNENIE PRE BEZPEČNOSTNÉ POŽIADAVKY NA OSOBNÉ LODE A VYSOKORÝCHLOSTNÉ OSOBNÉ  
PLAVIDLÁ SO ZRETEĽOM NA OSOBY SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU**

(v zmysle článku 8)

Pri uplatňovaní usmernení uvedených v tejto prílohe musia členské štáty dodržiavať obežník IMO MSC/735 z 24. júna 1996, 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 konštruovaná 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 meškanií, zmeny cestovného poriadku a služby na palube pre osoby s rôznymi formami zníženej pohyblivosti.

**4. POPLACH**

Poplachový systém a poplachové spínače musia byť konštruované tak, aby boli prístupné pre všetkých cestujúcich so zníženou pohyblivosťou a aby ich varovali, vrátane osôb s poškodením 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 so zoznamom 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, s. 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
98/18/ES	1. júl 1998	
2002/25/ES	15. október 2002	1. január 2003, pokiaľ nie je ustanovené inak v prílohe smernice.
2002/84/ES	23. november 2003	
2003/24/ES	16. november 2004	
2003/75/ES	31. január 2004	

## PRÍLOHA V

## TABUĽKA ZHODY

Smernica 98/18/ES	Táto smernica
článok 1	článok 1
článok 2 úvodná veta	článok 2 úvodná veta
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) úvodná veta	článok 2 písm. g) úvodná veta
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)

Smernica 98/18/ES	Táto smernica
článok 2 písm. w)	článok 2 písm. y)
článok 3 ods. 1	článok 3 ods. 1
článok 3 ods. 2 úvodná veta	článok 3 ods. 2 úvodná veta
článok 3 ods. 2 písm. a), úvodná veta	článok 3 ods. 2 písm. a), úvodná veta
článok 3 ods. 2 písm. a), prvá až siedma zarážka	článok 3 ods. 2 písm. a) bod (i) až (vii)
článok 3 ods. 2 písm. b), úvodná veta	článok 3 ods. 2 písm. b), úvodná veta
článok 3 ods. 2 písm. b), prvá až tretia zarážka	článok 3 ods. 2 písm. b) bod (i) až (iii)
články 4 až 6	články 4 až 6
článok 6a	článok 7
článok 6b	článok 8
článok 7 ods. 1 až 3	článok 9 ods. 1 až 3
článok 7 ods. 4 úvodná veta	článok 9 ods. 4 prvý pododsek
článok 7 ods. 4 písm. a)	článok 9 ods. 4 druhý pododsek
článok 7 ods. 4 písm. b)	článok 9 ods. 4 tretí pododsek
článok 7 ods. 4 písm. c)	článok 9 ods. 4 štvrtý pododsek
článok 7 ods. 4 písm. d)	článok 9 ods. 4 piaty pododsek
článok 7 ods. 4 písm. e)	článok 9 ods. 4 šiesty pododsek
článok 7 ods. 5	článok 9 ods. 5
článok 8 prvý odsek, úvodná veta	článok 10 ods. 1 úvodná veta
článok 8 prvý odsek, písm. a) bod (i)	článok 10 ods. 1 písm. a)
článok 8 prvý odsek, písm. a) bod (ii)	článok 10 ods. 1 písm. b)
článok 8 prvý odsek, písm. a) bod (iii)	článok 10 ods. 1 písm. c)
článok 8 prvý odsek, písm. a) bod (iv)	článok 10 ods. 1 písm. d)
článok 8 prvý odsek, posledná veta	článok 10 ods. 1 úvodná veta
článok 8 prvý odsek, písm. b), úvodná veta	článok 10 ods. 2 úvodná veta
článok 8 prvý odsek, písm. b) bod (i)	článok 10 ods. 2 písm. a)
článok 8 prvý odsek, písm. b) bod (ii)	článok 10 ods. 2 písm. b)
—	článok 10 ods. 3
článok 8 druhý odsek	článok 10 ods. 4
článok 9 ods. 1 a 2	článok 11 ods. 1 a 2
—	článok 11 ods. 3

Smernica 98/18/ES	Táto smernica
článok 9 ods. 3	—
článok 10	článok 12
článok 11	článok 13
článok 12 úvodná veta a článok 12 ods. 1 úvodná veta	článok 14 ods. 1 úvodná veta
článok 12 prvý odsek bod 1 písm. a) a b)	článok 14 ods. 1 písm. a) a b)
článok 12 prvý odsek bod 2 prvá veta	článok 14 ods. 2 prvý pododsek
článok 12 prvý odsek bod 2 druhá veta	článok 14 ods. 2 druhý pododsek
článok 13	článok 15
článok 14 ods. 1 a 2	—
článok 14 ods. 3	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
—	príloha V



## Predplatné na rok 2009 (bez DPH, vrátane poštovného)

Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	1 000 EUR ročne (*)
Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	100 EUR mesačne (*)
Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročný CD-ROM	22 úradných jazykov EÚ	1 200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	700 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	70 EUR mesačne
Úradný vestník EÚ, séria C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	400 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	40 EUR mesačne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačný (súhrnný) CD-ROM	22 úradných jazykov EÚ	500 EUR ročne
Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, CD-ROM, dve vydania za týždeň	viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ	360 EUR ročne (= 30 EUR mesačne)
Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy	jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy	50 EUR ročne

(\*) Predaj jednotlivých čísel: do 32 strán: 6 EUR  
od 33 do 64 strán: 12 EUR  
nad 64 strán: cena určená individuálne

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom CD-ROM-e.

Predplatitelia Úradného vestníka Európskej únie môžu získať rôzne prílohy k úradnému vestníku, ktoré sa budú zasielať na základe jednoduchej žiadosti. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznámení pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do Úradného vestníka Európskej únie.

## Predaj a predplatné

Platené publikácie, ktoré vydáva Úrad pre publikácie, sú k dispozícii u komerčných distribútorov. Zoznam komerčných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_sk.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_sk.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke si možno prehliadať Úradný vestník Európskej únie, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikatúru a návrhy právnych aktov.**

**Viac sa dozviete na stránke: <http://europa.eu>**