



Brusel 26. března 2019  
(OR. en)

7824/19

---

---

Interinstitucionální spis:  
2018/0159(NLE)

---

---

MAR 77

#### POZNÁMKA K BODU „I/A“

---

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. předchozího dokumentu:	6930/19 MAR 41
Č. dok. Komise:	9113/18 MAR 67 + ADD 1
Předmět:	Návrh DOPORUČENÍ RADY o bezpečnostních cílech a nezávazných funkčních požadavcích pro osobní lodě kratší než 24 metrů – přijetí

---

#### SOUVISLOSTI A OBSAH NÁVRHU

1. Dne 23. května 2018 předala Komise výše uvedený návrh Radě.
2. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2108<sup>1</sup> vyloučila osobní lodě kratší než 24 metrů (dále jen „malé osobní lodě“) zhotovené z oceli nebo rovnocenného materiálu z oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES,<sup>2</sup> když se řídila doporučeními kontroly účelnosti v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) týkající se právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí.

---

<sup>1</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2108 ze dne 15. listopadu 2017, kterou se mění směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 40).

<sup>2</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1).

3. Spolunormotvůrci však v 8. bodě odůvodnění směrnice (EU) 2017/2108 rovněž vyzvali Komisi, aby co nejdříve přijala pokyny se specifickými bezpečnostními normami pro malé osobní lodě.
4. Navrhované doporučení Rady je odpovědí na tuto výzvu.
5. Zároveň by mohlo mít příznivý dopad na fungování vnitřního trhu.
6. Příloha doporučení obsahuje řadu požadavků na fungování a výkonnost malých osobních lodí.

## ČINNOST V RÁMCI RADY

7. Komise navrhované doporučení předložila Pracovní skupině pro námořní dopravu v červnu 2018.
8. Pracovní skupina pro námořní dopravu návrh projednala ve dnech 20. a 27. února a 6. března 2019.
9. Návrh nedoznal žádných významných věcných změn. Omezené navrhované změny však zdůrazňují dobrovolnou a nezávaznou povahu doporučení, včetně funkčních a výkonnostních požadavků, jakož i právo členských států ponechat si nebo zavést vlastní vnitrostátní pravidla pro malé osobní lodě.
10. Irsko uvedlo, že má při přijetí v úmyslu učinit prohlášení do zápisu z jednání Výboru stálých zástupců a Rady.

## ZÁVĚR

11. S ohledem na výše uvedené se Výbor stálých zástupců / Rada vyzývají, aby projednaly a přijaly návrh doporučení Rady ve znění uvedeném v příloze.

2018/0159 (NLE)

Návrh

**DOPORUČENÍ RADY**

**o bezpečnostních cílech a nezávazných funkčních požadavcích pro osobní lodě kratší než 24 metrů**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 292 a čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2108,<sup>3</sup> která byla přijata dne 15. listopadu 2017, vyloučila osobní lodě kratší než 24 metrů (dále jen „malé osobní lodě“) zhotovené z oceli nebo rovnocenného materiálu z oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES,<sup>4</sup> když se řídila doporučeními kontroly účelnosti v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) týkající se právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí.<sup>5</sup> Tato změna bude použitelná od 21. prosince 2019.

---

<sup>3</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2108 ze dne 15. listopadu 2017, kterou se mění směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 40).

<sup>4</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1).

<sup>5</sup> COM(2015) 508.

- (2) Kontrola účelnosti ukázala, že normativní požadavky směrnice 2009/45/ES, které jsou odvozeny z Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (dále jen „úmluva SOLAS z roku 1974“), se těžko upravují pro malé osobní lodě. Jelikož nepanovaly zvláštní obavy o bezpečnost a směrnice 2009/45/ES nestanovila odpovídající normy, byly lodě kratší než 24 metrů, s výjimkou vysokorychlostních osobních plavidel, vyloučeny z oblasti působnosti uvedené směrnice.
- (3) Malé osobní lodě jsou stavěny převážně z jiných materiálů než oceli, a proto je převážná většina tohoto loďstva držitelem osvědčení podle vnitrostátních právních předpisů. Členské státy mají k regulaci bezpečnosti malých osobních lodí různé přístupy, což vede k rozdílům v bezpečnostních pravidlech a normách. Tato rozdílnost představuje výrazný problém zejména pro menší vlastníky lodí v Unii, kteří se spoléhají na trh s použitými malými osobními loděmi. To potvrdily výsledky otevřené konzultace, kdy většinu respondentů tvořily mikropodniky nebo malé podniky. Konzultace ukázala, že jednodušší přístup k bezpečnostním pravidlům pro malé osobní lodě by mohl mít pozitivní dopad na fungování vnitřního trhu v této oblasti.
- (4) Vnitřní trh rekreačních plavidel byl vytvořen směrnicí Evropského parlamentu a Rady 94/25/ES,<sup>6</sup> která harmonizuje bezpečnostní charakteristiky rekreačních plavidel ve všech členských státech, a odstraňuje tak z nich překážky obchodu mezi členskými státy. Pro malé osobní lodě však takový vnitřní trh zřízen není.
- (5) Kontrola účelnosti doporučila rámec výkonnostních norem jako jediný přístup, který by byl přiměřený a na úrovni Unie by přinášel přidanou hodnotu. Tento přístup by ponechal určitou míru svobody pro případné přizpůsobení se místním okolnostem a podporoval by inovativní konstrukce, přičemž by bylo ověřeno, že je dosaženo požadované úrovně bezpečnosti. Ve srovnání s normativním regulačním rámcem by lépe odrážel širokou škálu konstrukcí, materiálů a ovládání malých osobních lodí, stejně jako skutečnost, že členské státy mohou lépe posoudit místní plavební omezení pro malé osobní lodě z hlediska vzdálenosti k pobřeží či přístavu a povětrnostních podmínek.

---

<sup>6</sup> Zrušena a nahrazena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU ze dne 20. listopadu 2013 o rekreačních plavidlech a vodních skútrech (Úř. věst. L 354, 28.12.2013, s. 90).

- (6) Bezpečnostní cíle a nezávazné funkční požadavky přiložené k tomuto doporučení vycházejí z tohoto rámce výkonnostních norem, stejně jako ze stávajících mezinárodních, unijních i vnitrostátních zkušeností. Byly vyvinuty společně s odborníky z členských států a zúčastněnými stranami a mohly by, pokud je členské státy přijmou a dále rozvinou, poskytovat referenci pro cestujících, kteří podnikají vnitrostátní plavby na těchto lodích ve vodách Unie. Mohly by rovněž výrobcům a provozovatelům v Unii usnadnit přístup k širšímu trhu Unie. Další rozvoj rámce by měl zohlednit zájmy cestujících.
- (7) Toto doporučení zahrnuje bezpečnostní cíle a nezávazné funkční požadavky, které jsou lépe přizpůsobeny malým osobním lodím. Členské státy by proto měly být vyzvány, aby se řídily těmito bezpečnostními cíli a nezávaznými funkčními požadavky, které jsou přiloženy k tomuto doporučení, s cílem dosáhnout jednotnějšího přístupu k bezpečnostním pravidlům použitelných pro malé osobní lodě,

#### PŘIJALA TOTO DOPORUČENÍ:

1. Členské státy se vyzývají, aby připravily půdu pro jednotnější přístup k bezpečnostním pravidlům pro osobní lodě kratší než 24 metrů (dále jen „malé osobní lodě“), které provozují vnitrostátní plavbu ve vodách Unie a nejsou ani rekreačními plavidly ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice 2013/53/EU ani osobními loděmi spadajícími do oblasti působnosti čl. 3 odst. 1 směrnice 2009/45/ES ve znění směrnice (EU) 2017/2108, která bude použitelná od 21. prosince 2019.
2. Za tímto účelem se doporučuje, aby členské státy od 21. prosince 2019 dobrovolně:
  - a) je-li to relevantní, se řídily bezpečnostními cíli a nezávaznými funkčními požadavky pro malé osobní lodě uvedenými v příloze;
  - b) podporovaly další analytickou práci s cílem stanovit v rámci založeném na výkonnosti a dále posoudit cíle a požadavky uvedené v písmenu a), a určily a posoudily možné alternativní formy jejich ověřování a provádění. Tato analýza by měla zahrnovat posouzení široké škály druhů a velikostí osobních lodí, konstrukčních materiálů a provozních podmínek;

- c) podpořit zapojení zúčastněných stran, včetně zástupců cestujících, do tohoto procesu.
3. Tímto doporučením nejsou dotčena vnitrostátní bezpečnostní pravidla použitelná pro osobní lodě kratší než 24 metrů a toto doporučení nezasahuje do práva členských států stanovit bezpečnostní pravidla použitelná pro tyto lodě, jak jsou uvedeny v bodu 1.

V Bruselu dne

*Za Radu*  
*předseda/předsedkyně*

---

**Příručka pro malé osobní lodě**

**I OBEČNÁ USTANOVENÍ**

**I.1. DEFINICE**

Není-li uvedeno jinak, použijí se pro účely této nezávazné příručky definice ze směrnice 2009/45/ES.

Rovněž se použijí tyto definice:

- a) „*záchrannými systémy*“ se rozumí systémy nezávislé na mateřské lodi, které mohou pojmout všechny osoby na palubě, aby je ochránily před ohrožením na životě nebo zdraví v případě, že je třeba loď evakuovat;
- b) „*dobou evakuace*“ se rozumí čas potřebný k umístění všech osob na palubě do záchranných systémů.

**I.2. OBLAST PŮSOBNOSTI**

Tato příručka se vztahuje na nově postavené osobní lodě s plnou palubou kratší než 24 metrů při provozování vnitrostátní plavby.

Tato příručka se nevztahuje na tyto osobní lodě:

- i) válečné lodě a lodě pro dopravu vojsk;
- ii) plachetnice;
- iii) plavidla nepoháněná mechanickými prostředky;
- iv) rekreační jachty;
- v) plavidla provozovaná výlučně v oblastech přístavů;
- vi) pobřežní servisní lodě;
- vii) obslužné lodě;

- viii) vysokorychlostní plavidla;
- ix) tradiční lodě;
- x) lanové přívozy; nebo
- xi) dřevěná plavidla primitivní konstrukce.

### **I.3. CÍLE**

Hlavní cíle této příručky jsou tyto:

- 1) Návrh, konstrukce a údržba lodí a její systémy by měly zajišťovat bezpečnost na moři, prevenci zranění lidí nebo ztrát na životech a zamezení škodám na životním prostředí, zejména mořském prostředí, a škodám na majetku.
- 1) Požáru by se mělo zabránit, měl by být zjištěn, mělo by se zabránit jeho šíření a měl by být uhašen, přičemž by se při vypuknutí požáru a po něm měly zachovat nejdůležitější bezpečnostní systémy.
- 2) Omezení rizika pro život, loď, její náklad a životní prostředí z důvodu požáru.
- 3) Záchrana a udržení lidského života v průběhu mimořádné situace a po ní, včetně možné evakuace lodí.
- 4) Zajištění účinné komunikace a vysílání a příjem tísňových signálů.
- 5) Zajištění bezpečné plavby.

### **I.4. PROVOZNÍ PODMÍNKY**

- 1) Pro každou loď by měly být definovány předpokládané provozní podmínky (jak parametry, tak omezení) i provozní omezení. Tyto podmínky by určily normy, které by měla loď splňovat.



- 2) Loď by měla provozovat plavbu pouze v rámci svých předpokládaných provozních podmínek, které měly být uvedeny v oficiální dokumentaci lodi.

#### **I.5. SYSTÉM ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI**

Každá loď by měla podléhat stálému systému řízení bezpečnosti přizpůsobenému prováděným operacím. Systém řízení bezpečnosti by měl zajišťovat bezpečnost na moři, prevenci zranění lidí nebo ztrát na životech a zamezení škodám na životním prostředí, zejména mořském prostředí, a škodám na majetku.

#### **I.6. PŘEPRAVA NÁKLADU**

Tam, kde vnitrostátní právní předpisy osobním lodím spadajícím do oblasti působnosti této příručky dovolují přepravu nákladu a nebezpečného zboží, by měly být zohledněny tyto zásady:

- 1) S nákladem přepravovaným na lodích by se mělo nakládat tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob na palubě, lodi a jejího okolí.
- 2) Náklad by měl být uložen a zabezpečen tak, aby se minimalizovalo riziko posunutí nákladu v průběhu přepravy. Prostory pro náklad, nosiče nákladu a opatření na zajištění nákladu by měly být navrženy a udržovány tak, aby mohly absorbovat síly, které mohou vzniknout následkem zrychlení během přepravy.
- 3) Nebezpečné zboží by mělo být přepravováno tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob na palubě, lodi a jejího okolí a aby se minimalizoval dopad na okolní prostředí.

#### **I.7. TECHNICKÉ INOVACE**

Tam, kde inovativní řešení znamená další riziko vedle těch uvedených v této příručce, měla by být přijata konkrétní opatření, která se na tato rizika zaměří.

## I.8. PALUBNÍ LODNÍ VÝSTROJ

S výjimkou oblastí, na něž se vztahují právní předpisy Unie o harmonizaci požadavků na výrobky, pokud jsou použitelné na palubní lodní výstroj,<sup>7</sup> by lodní výstroj instalovaná na osobních lodích spadajících do oblasti působnosti této příručky měla splňovat požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU.<sup>8</sup> Za výjimečných, řádně odůvodněných okolností, kdy příslušné správní orgány států vlajky dovolují instalaci výstroje, která nesplňuje požadavky uvedené směrnice, by mělo být zajištěno, že tato výstroj za předpokládaných provozních podmínek poskytuje rovnocennou úroveň bezpečnosti.

---

<sup>7</sup> Je nutno připomenout, že na některou palubní lodní výstroj se použijí harmonizační právní předpisy Unie týkající bezpečnosti výrobků, zejména směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/53/EU ze dne 16. dubna 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se dodávání rádiových zařízení na trh a zrušení směrnice 1999/5/ES (Úř. věst. L 153, 22.5.2014, s. 62).

<sup>8</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU ze dne 23. července 2014 o lodní výstroji a o zrušení směrnice Rady 96/98/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 146).

## **II-1 KONSTRUKCE, STABILITA, OVLÁDÁNÍ LODĚ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ**

### **II-1.1. PEVNOST KONSTRUKCE**

#### **Funkční požadavky**

Konstrukce lodi by měla být navržena, postavena a udržována tak, aby poskytovala požadovanou pevnost, která odolá zátěžím a tlakům, kterým bude za předpokládaných provozních podmínek loď vystavena.

#### **Řešená rizika**

Porucha konstrukce z důvodu rozměrů lodní konstrukce nedostatečných pro zátěže a tlaky, kterým bude loď vystavena.

#### **Výkonnostní požadavky**

Návrh, stavba a údržba konstrukce by měly splňovat normy stanovené pro klasifikaci podle pravidel uznaného subjektu nebo rovnocenných pravidel uplatňovaných správními orgány státu vlajky, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009.<sup>9</sup>

### **II-1.2. KOTVENÍ**

#### **Funkční požadavky**

Loď by měla být schopná se udržet za mořské dno bez využití energie.

#### **Řešená rizika**

Ztráta kontroly – loď by mohla být volně unášena, což by potenciálně mohlo mít za následek srážku nebo najetí na dno.<sup>10</sup>

#### **Výkonnostní požadavky**

Měly by být zajištěny prostředky pro udržení lodi za dno nezávisle na dostupnosti energie nebo pohonu nebo obojího.

---

<sup>9</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 11).

<sup>10</sup> Uznává se, že udržení lodi za mořské dno nelze v žádné situaci zaručit. Závisí to na mnoha faktorech, jako je druh povrchu, hloubka moře, podmínky životního prostředí atd., avšak za přiměřených okolností by se mohla snížit možnost volného unášení lodi.

### **II-1.3. VYVÁZÁNÍ**

#### **Funkční požadavky**

Mělo by být možné loď vyvázat a poté by loď měla být bez využití energie zůstat zajištěná u mola nebo v jiném kotvišti.

#### **Řešená rizika**

- Volné unášení lodi v přístavu.
- Rozbití vyvazovacích prvků.
- Bezpečnost nalodujících a vylodujících se osob.

#### **Výkonnostní požadavky**

- a) Měly by být zajištěny prostředky, které umožní zajištění lodi u mola nebo v jakémkoli jiném kotvišti, nezávisle na dostupnosti energie nebo pohonu nebo obojího.
- b) Nejslabší článek příslušného systému by měl být schopen odolat očekávaným zátěžím, když je loď vyvázaná podélně.
- c) Mělo by být zajištěno, že se loď udrží v dané poloze, když cestující nastupují nebo vystupují.

### **II-1.4. VLEČNÝ SYSTÉM**

#### **Funkční požadavky**

Mělo by být zajištěno zařízení, které umožňuje odtažení lodi.

#### **Řešená rizika**

Ztráta kontroly – musí být možné odtáhnout loď v případě ztráty pohonu nebo řízení nebo obojího.

#### **Výkonnostní požadavky**

Pevnost systému by měla být dostatečná na to, aby odolala zátěži při odtahu za nejhorších možných provozních podmínek.

## **II-1.5. NÁDRŽE**

### **Funkční požadavky**

Uspořádání nádrží by mělo být navrženo a kapaliny skladovány tak, aby se zabránilo újmě osobám na palubě a škodám na lodi.

### **Řešená rizika**

- Výbuch z důvodu koncentrace nebezpečných plynů v nádržích.
- Vylití kapalin uchovávaných v nádržích.
- Poškození konstrukce z důvodu přetlaku v nádržích.
- Ztráta energie: vniknutí vody do nádrží obsahujících palivo nebo mazací olej, které způsobí poruchu pohonu nebo výroby energie.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) Měla by být zavedena opatření, která zabrání vznícení par v nádrži.
- b) Mělo by být možné určit hladinu tekutiny v nádrži a v nepřístupných prázdných prostorech.
- c) Měla by být zavedena opatření, která zabrání podtlaku či přetlaku.
- d) Mělo by se zabránit vniknutí dešťové nebo mořské vody do nádrží obsahujících palivo nebo mazací olej, i když se tím poruší opatření na zabránění přetlaku nebo vznícení par.
- e) Měl by se zajistit bezpečný přístup k nádrži pro případ potřeby.

## II-1.6. Nalodování a vylodování<sup>11</sup>

### Funkční požadavky

Mělo by být možné, aby se cestující a posádka mohli bezpečně nalodit na loď a bezpečně se z ní vylodit.

### Řešená rizika

- Zranění osob při nalodování nebo vylodování.
- Osoby zraněné vozidly při nalodování nebo vylodování.

### Výkonnostní požadavky

- a) Měly by být zajištěny prostředky, které zabrání zranění cestujících a posádky při nalodování nebo vylodování, se zvláštní pozorností věnovanou možností pádu mezi loď a molo nebo jakékoli jiné kotviště.
- b) Povrch používaný při nalodování a vylodování by měl být protiskluzový, především když je mokrá.
- c) Chodci by měli být oddělení od provozu vozidel.
- d) Zařízení pro nastupování a vystupování osob s omezenou pohyblivostí by mělo být navrženo s ohledem na jejich specifické potřeby.

## II-1.7. VOLNÝ BOK

### Funkční požadavky

- 1) Loď by pro předpokládané provozní podmínky měla mít dostatečnou výšku volného boku a příď.
  - 1.1. Zajistit rezervu vztlaku.
  - 1.2. Zabránit nadměrnému vnikání vody na palubu při vysokých vlnách nebo nepříznivém počasí.
- 2) Pevnost konstrukce a stabilita lodi by měly být dostatečné pro lodní ponor odpovídající určenému volnému boku.

---

<sup>11</sup> Nevztahuje se na systémy na břehu.

### **Řešená rizika**

- Potopení nebo převrácení
- Poškození konstrukce z důvodu přetížení.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) Loď by za předpokládaných provozních podmínek měla mít volný bok, který:
  - a.1. umožňuje lodi zůstat na hladině s rezervou vztlaku;
  - a.2. zabraňuje tomu, aby plavba na moři narušila vztlak lodi, zejména na přídi lodi.
- b) Lodní ponor odpovídající určenému volnému boku (maximální lodní ponor) by měl být vyznačen tak, aby byl viditelný pro externího pozorovatele.
- c) Ponor přídi a ponor zádi by měly být označeny tak, aby byly viditelné pro externího pozorovatele.
- d) Mělo by být ověřeno, že pevnost konstrukce a stabilita jsou dostatečné pro podmínky zatížení odpovídající určenému volnému boku (maximální lodní ponor).

## **II-1.8. STABILITA**

### **Funkční požadavky**

- 1) Loď by měla být odolná vůči náklonu, aby se zabránilo převrácení při narušení a měla by za předpokládaných provozních podmínek mít dostatečnou energii pro návrat zpět do vzpřímené pozice, jakmile je narušení odstraněno.
- 2) Po zaplavení vodotěsného prostoru v kontaktu s obšívkou by měla loď zůstat na hladině tak, aby bylo všem osobám na palubě umožněno evakuovat loď.

### **Řešená rizika**

- Potopení nebo převrácení v nepoškozeném stavu
- Potopení nebo převrácení v poškozeném stavu.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) Za předpokládaných podmínek pro zatížení by loď za předpokládaných provozních podmínek vln a větru měla:
  - a.1. odolat kolébání nebo náklonu způsobeným narušením;
  - a.2. po odstranění narušení se navrátit do vzpřímené pozice po kolébání nebo náklonu způsobeném tímto narušením.
- b) Po zaplavení vodotěsného prostoru v kontaktu s obšívkou by měla loď zůstat na hladině a zachovat si přiměřenou stabilitu:
  - b.1. v úhlu slučitelném s nasazením příslušných záchranných systémů, jak je uvedeno v kapitole III;
  - b.2. v úhlu slučitelném s tím, aby se cestující mohli pohybovat po lodi.
- c) Při výpočtu podmínek, za kterých loď po poškození zůstane na hladině a zachová si přiměřenou stabilitu, by se rovněž měly zohlednit klopné momenty, které nastanou v souvislosti s touto situací, pokud jde o umístění cestujících, zapojení záchranných prostředků a povětrnostní podmínky a podmínky stavu moře.

### **II-1.9. ODOLNOST VŮČI VODĚ A POVĚTRNOSTNÍM PODMÍNKÁM**

#### **Funkční požadavky**

Lod' by měla být navržena tak, aby poskytovala úroveň odolnosti vůči vodě a povětrnostním podmínkám, která chrání loď před přepadávajícími vlnami a vstupem vody, které by za předpokládaných provozních podmínek mohly ohrozit vztlak nebo stabilitu.

#### **Řešená rizika**

Potopení nebo převrácení z důvodu neúmyslného nahromadění vody uvnitř lodi.



### **Výkonnostní požadavky**

- a) Loď by měla mít hranice odolné vůči vodě a povětrnostním vlivům, aby se zabránilo hromadění vody v prostorech, které by mohlo ohrozit navržené parametry konstrukční stability nebo vztlaku za předpokládaných provozních podmínek.
- b) Všechny lodě by měly být navrženy s úrovní, pod kterou by za předpokládaných provozních podmínek měly být vodotěsné: hladina vodotěsnosti.
- c) Vnější konstrukce a vybavení lodi by měly být odolné vůči povětrnostním podmínkám nad úrovní vodotěsnosti, minimálně k další palubě nebo úrovni.
- d) Před lodi by měla poskytovat vodotěsnou ochranu zbytku lodi před následky srážky.
- e) Měl by být zajištěn systém schopný za předpokládaných provozních podmínek odstranit nahromaděnou kapalinu z jakéhokoli vodotěsného prostoru. V prostorech se strojním zařízením by měl být zajištěn poplašný systém na vysoké úrovni.
- f) Všechny nekryté paluby by měly mít volný odtok.

## **II-1.10. OCHRANA OSOB NA PALUBĚ**

### **Funkční požadavky**

Jakýkoli systém, vybavení nebo zařízení nainstalované na lodi by mělo být navrženo a nainstalováno tak, aby nezpůsobilo žádné osobě na palubě zranění.

### **Řešená rizika**

Zranění osob na palubě.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) Osoby na palubě by měly být ochráněny před tímto:
  - a.1. pohybující se části;
  - a.2. horké součásti;

- a.3. součásti, které by mohly způsobit úraz elektrickým proudem;
  - a.4. kluzké povrchy;
  - a.5. nadměrné hladiny hluku či vibrací;
  - a.6. zatížené součásti;
  - a.7. toxické látky.
- b) Měly by být zajištěny prostředky pro ochranu všech osob na palubě před spadnutím přes palubu.

## **II-1.11. POHON A KORMIDLOVÁNÍ**

### **Funkční požadavky**

Za předpokládaných provozních podmínek by mělo být možné ovládat rychlost a směr lodi, včetně v případě možných scénářů poruch.

### **Řešená rizika**

Neschopnost manévrovat lodí z důvodu nedostatečné schopnosti pohánět či kormidlovat loď, což může potenciálně vyústit ve srážku nebo najetí na dno.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) S ohledem na velikost lodi a provozní oblast by mělo být zajištěno záložní zařízení pohonu a kormidlování, včetně pomocných zařízení.
- b) Za předpokládaných provozních podmínek by mělo být možné ovládat hlavní funkce pohonu lodi (mechanické, elektrické atd.) z lodního můstku, včetně rychlosti a směru náporu, a to při jakékoli hodnotě náklonu a vyvážení.
- c) Provozní ukazatele, které poskytují včasné varování na jakýkoli režim poruchy pohonu nebo kormidlování, by měly být k dispozici kapitánovi na lodním můstku.
- d) Režimy poruch, které by mohly loď ponechat bez řízení pohonu nebo kormidlování, by měly být oznámeny viditelným nebo slyšitelným poplašným signálem na lodním můstku a také v prostorách strojovny, pokud jsou osazeny lidskou posádkou.

- e) Mělo by být možné mít místní řízení nad rychlostí a kormidlováním.
- f) Měly by být zajištěny prostředky sdělování pokynů z lodního můstku pozicím místního řízení pohonu a kormidlování.
- g) Mělo by být možné nastartovat a zastavit hlavní pohonný systém a obsluhovat ho z lodi v poruchovém stavu, aniž by bylo třeba se uchýlit k vnějším zdrojům energie.
- h) Návrh, stavba a údržba hlavního a pomocného strojního zařízení potřebného k ovládní rychlosti a kurzu lodi by měly splňovat normy stanovené pro klasifikaci podle pravidel uznaného subjektu nebo rovnocenných pravidel uplatňovaných správními orgány státu vlajky, v souladu s nařízením (ES) č. 391/2009.

## **II-1.12. ZÁLOŽNÍ ZDROJ ENERGIE**

### **Funkční požadavky**

Základní bezpečnostní systémy by měly být napájeny minimálně ze dvou různých zdrojů energie, nezávislých jeden na druhém, přičemž jeden z nich, záložní zdroj energie, by byl určen výhradně pro základní bezpečnostní systémy.

### **Řešená rizika**

- Základní bezpečnostní systémy nefungující z důvodu nedostatku energie.
- Selhání při nastartování či obsluze záložních zdrojů energie z důvodu teploty nebo podmínek náklonu a vyvážení.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) Záložní zdroj energie by měl být aktivován automaticky v případě selhání ostatních zdrojů energie, které napájejí základní bezpečnostní systémy.
- b) Záložní zdroj energie a příslušný rozvodný systém by měly být umístěny tak, aby se systém v případě požáru, vniknutí vody nebo jiné nehody mající vliv na ostatní zdroje energie, které napájejí základní bezpečnostní systémy, neporouchal.

- c) Základní bezpečnostní systémy jsou, je-li jimi loď vybavena, tyto:
- c.1. odvodňovací zařízení;
  - c.2. zařízení na detekci požáru;
  - c.3. nouzové protipožární čerpadlo a případně postřikovací systémy;
  - c.4. potřebné komunikační zařízení k varování všech osob na palubě, k zalarmování pátracích a záchranných služeb a verbální komunikaci s nimi a vysílání aktivních signálů, které umožní loď lokalizovat;
  - c.5. poplašná a výstražná zařízení;
  - c.6. navigační světla a zařízení potřebné pro zachování navigačních funkcí;
  - c.7. nouzové osvětlení, včetně toho, které je potřeba pro únikové cesty;
  - c.8. jakýkoli jiný systém potřebný k tomu, aby všechny osoby na palubě mohly loď evakuovat.
- d) Základní bezpečnostní systémy by se měly udržovat minimálně po dobu, která se předpokládá do získání pomoci nebo záchrany z vnějších zdrojů.
- e) Záložní zdroje energie by měly:
- e.1. účinně fungovat při jakémkoli náklonu a vyvážení za předpokládaných provozních podmínek a předvídatelných podmínek u poškozené lodi a
  - e.2. být schopné okamžitě a snadno fungovat za jakékoli teploty v rámci předpokládaných provozních podmínek.
- f) Návrh, stavba a údržba záložních zdrojů energie a jejich rozvodného systému by měly splňovat normy stanovené pro klasifikaci podle pravidel uznaného subjektu nebo rovnocenných pravidel uplatňovaných správními orgány státu vlajky, v souladu s nařízením (ES) č. 391/2009.

## **II-2 POŽÁRNÍ BEZPEČNOST**

### **II-2.1. VZNÍCENÍ**

#### **Funkční požadavky**

- 1) Mělo by se zabránit vznícení hořlavých materiálů a hořlavých kapalin, plynů a par.
- 2) Hořlavé materiály, hořlavé kapaliny a oblasti, kde se mohou hromadit hořlavé plyny nebo páry, stejně jako potenciální zdroje vznícení, např. baterie pro pohon, by měly být označeny.

#### **Řešená rizika**

Vznícení hořlavých materiálů nebo hořlavých kapalin, plynů a par.

#### **Výkonnostní požadavky**

- a) Měly by být zajištěny prostředky, kterými se zabrání únikům hořlavých kapalin a kterými se takové úniky kontrolují.
- b) Měly by být zajištěny prostředky, které omezí hromadění hořlavých plynů a par.
- c) Zdroje vznícení by měly být odděleny od hořlavých materiálů, kapalin a plynů.
- d) Hořlavé kapaliny a plyny by měly být skladovány ve vyhrazených prostorech.
- e) Pokud se používá palivo, které má bod vzplanutí nižší než 60 °C, měla by být přijata dodatečná bezpečnostní opatření včetně použití Mezinárodního předpisu pro bezpečnost lodí používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF).

### **II-2.2. ROZVOJ POŽÁRU**

#### **Funkční požadavky**

- 1) Měly by být zajištěny prostředky na ovládnání dodávek vzduchu do každého uzavřeného prostoru.
- 2) Měly by být zajištěny prostředky k zastavení protékání hořlavých kapalin.
- 3) Zatížení prostor na palubě požárem by mělo být omezeno.

## Řešená rizika

Šíření požáru.

### Výkonnostní požadavky

- a) Mělo by být možné uzavřít všechny ventilační kanály v prostorách s vysokým rizikem požáru a v prostorách, které vyžadují vysokou protipožární ochranu, z místa mimo takový prostor.
- b) Mělo by být možné zastavit jakoukoli napájenou ventilaci z místa mimo prostor, kde je ventilace nainstalovaná.
- c) Ventilace ubytovacích prostor by měla být nezávislá na ventilaci jakéhokoli prostoru s vysokým rizikem požáru.
- d) Měl by být zajištěn prostředek kontroly k zastavení jakéhokoli systému využívajícího hořlavé kapaliny, např. palivová čerpadla, čerpadla mazacích olejů, termální olejová čerpadla a odlučovače oleje (čističe).
- e) Tyto nekryté plochy by měly mít charakteristiky nízkého šíření plamene:
  - e.1. chodby a schodiště tvořící část únikové cesty;
  - e.2. stropy a obložení v ubytovacích prostorech, obslužných prostorech a řídicích stanicích.
- f) Hořlavý materiál, je-li instalován, by měl mít omezenou výhřevnost. Tato mezní hodnota by měla záviset na konstrukčním materiálu lodi, ale v žádném případě by neměla být vyšší než 45 MJ/m<sup>2</sup>.
- g) Maximální zatížení požárem v každém prostoru by mělo být omezeno v souladu s oběžníkem MSC.1/Circ. 1003 nebo jinou rovnocennou normou.

### II-2.3. VZNIK A TOXICITA KOUŘE

#### Funkční požadavky

Mělo by být omezeno množství kouře a toxických látek uvolněných z materiálů v průběhu požáru, včetně povrchových úprav.

## **Řešená rizika**

Ohrožení života způsobené kouřem a toxickými látkami během požáru v prostorách, kam mají osoby přístup.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) Barvy, laky a jiné prostředky pro konečnou povrchovou úpravu používané na nekryté plochy interiéru by neměly produkovat nadměrné množství kouře a toxických látek.
- b) Používá-li se základní palubní obložení v obytných a obslužných prostorách a řídicích stanicích, mělo by být ze schváleného materiálu, který by při zvýšených teplotách neměl tvořit kouř nebo nebezpečí otravy nebo výbuchu.

## **II-2.4. DETEKCE POŽÁRU A POPLAŠNÉ ZAŘÍZENÍ**

### **Funkční požadavky**

Instalace stabilních systémů detekce požáru a požárního poplachu by měly být přiměřené povaze prostoru, potenciálnímu rozvoji požáru a potenciálnímu vzniku kouře a plynů.

### **Řešená rizika**

Nezjištění požáru na palubě v počáteční fázi, aby bylo zajištěno dostatek času pro uhašení požáru nebo bezpečné opuštění lodi nebo obojí.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) Prostředky detekce požáru by měly být zajištěny v prostorech s vysokým rizikem požáru a prostorech zařazených mezi prostory vyžadující vysokou protipožární ochranu v souladu s bodem II-2.5 a).
- b) Prostředky detekce požáru by v případě požáru měly předat lodnímu můstku signál. Tento signál by měl doprovázet slyšitelný poplašný signál.
- c) Pokud není příjem slyšitelného signálu na lodním můstku v přiměřené době potvrzen, měl by poté být slyšitelný ve všech prostorech lodi, do kterých má přístup posádka.
- d) Hladina zvuku poplašného signálu by měla být přizpůsobena hladině hluku na lodi za běžného provozu, aby mohl být poplašný signál posádkou zaregistrován.
- e) Mělo by být možné určit prostor, kde byl požár zjištěn.

## II-2.5. KONSTRUKČNÍ POŽÁRNÍ OCHRANA

### Funkční požadavky

- 1) Mělo by se zabránit šíření požáru mimo prostor jeho vzniku, aby se poskytla dostatečná doba pro uhašení požáru nebo pro evakuaci všech osob na palubě nebo pro obě činnosti.
- 2) Každá loď by měla být dále rozdělena tepelnými a konstrukčními hranicemi.

### Řešená rizika

Osoby na palubě zraněné požárem předtím, než se dostanou k záchrannému systému.

### Výkonnostní požadavky

- a) Prostory na palubě by měly být rozčleněny takto:
  - a.1. Prostory s vysokým rizikem vzniku požáru, včetně:
    - prostor obsahujících spalovací motory;
    - prostor typu ro-ro;
    - prostor obsahujících hořlavé kapaliny;
    - určitých prostor vyhrazených pro vysokokapacitní elektrické baterie.
  - a.2. Prostory, které vyžadují vysokou protipožární ochranu, včetně:
    - únikových cest, včetně schodišť a chodeb;
    - řídicích stanic;
    - ubytovacích prostor;
    - shromažďovacích a nalodovacích prostor;
    - prostor pro strojní zařízení pohonu a řízení;
    - prostor využívaných pro zařízení přeměny elektrické energie, rozvodu a uskladnění (baterie).



- b) Mezi prostorem s vysokým rizikem požáru a prostorem, který vyžaduje vysokou protipožární ochranu, by měla být tepelná hranice zajišťující konstrukční protipožární ochranu.
- c) Konstrukční protipožární ochrana tepelné hranice by měla zabránit přechodu plamenů a kouře zpravidla na dobu 60 minut. Tuto dobu lze snížit v závislosti na době evakuace vypočítané v souladu s bodem II-2.6, ale v žádném případě by neměla být nižší než 30 minut.
- d) U tepelných hranic z oceli by průměrná teplota nechráněné strany neměla při standardní zkoušce hořlavosti po dobu konstrukční protipožární ochrany vystoupit na více než 140 °C nad původní teplotu, ani by neměla v žádném bodě, včetně kteréhokoli spoje, být větší než 180 °C nad původní teplotou.
- e) Používají-li se na tepelné hranice jiné materiály než ocel, izolace by měla být taková, aby konstrukční jádro nedosáhlo takové teploty, aby v době konstrukční protipožární ochrany ztratilo konstrukční vlastnosti. Například u hliníku se za tuto teplotu považuje 200 °C.
- f) U neocelových lodí by každý okraj prostoru s vysokým rizikem požáru v kontaktu s obšívku měl být zajištěn tepelnou hranicí.
- g) Protipožární ochrana ventilačních kanálů by měla být stejná jako ochrana prostorů, kde jsou nainstalovány.

## **II-2.6. DOBA EVAKUACE**

### **Funkční požadavky**

Čas potřebný k evakuaci lodě by se u každé lodě měl vypočítat<sup>12</sup> nebo demonstrovat na palubě, případně obojí.

### **Řešená rizika**

Úmrtí nebo zranění v případě mimořádné události vyžadující evakuaci lodí.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) Při stanovování doby evakuace by se měly všechny únikové cesty považovat za použitelné.

---

<sup>12</sup> Oběžníky MSC.1/Circ.1533 a MSC.1/Circ.1166, v platném znění, by mohly sloužit jako reference pro pojetí výpočtu.

- b) Doba evakuace vyjádřená v minutách by měl být nižší než tato hodnota:

$$\text{Maximální doba} = (KPO-7)/3$$

Přičemž KPO je doba konstrukční protipožární ochrany v minutách.

## II-2.7. HAŠENÍ POŽÁRU

### Funkční požadavky

Požáry by měly být zastaveny a uhašeny v prostoru jejich vzniku.

### Řešená rizika

Šíření požáru.

### Výkonnostní požadavky

- a) Mělo by být možné se dostat do každého prostoru na lodi, kam mají osoby přístup, a na otevřené paluby s proudem vody s vydatným tlakem a kapacitou přizpůsobenou příslušné lodi.
- b) Na lodi by měla být nainstalována alespoň dvě požární čerpadla na vodu, jedno z nich napájené záložním zdrojem energie (nouzové požární čerpadlo).
- c) Nouzové požární čerpadlo a jeho odsávání by měly být umístěny v prostoru odděleném od prostor s ostatními požárními čerpadly a odděleny tepelnou bariérou od prostoru s pohonným zařízením.
- d) Veškeré prostory s vysokým rizikem požáru by měly být zajištěny stabilními protipožárními systémy.
- e) V ubytovacích prostorech určených ke spánku by měly být umístěny automatické postřikovací systémy.
- f) Přenosné hasicí přístroje by měly být umístěny v blízkosti vstupu do prostorů s vysokým rizikem požáru nebo s vysokou potřebou protipožární ochrany.
- g) Látka použitá buď pro stabilní, nebo přenosné prostředky na hašení požárů by:
- g.1. měla být vhodná podle typu ohně, který se nejpravděpodobněji vyskytne v chráněném prostoru, a

g.2. neměla být škodlivá pro lidské zdraví, pokud neexistují:

- prostředky, které zajistí, že prostor může být zcela uzavřen, kdy jsou veškeré otvory uzavřeny z místa mimo tento prostor; a
- prostředky, které zajistí, že před zahájením příslušného hašení v daném prostoru nikdo není.

## **II-2.8. ÚNIKOVÉ CESTY**

### **Funkční požadavky**

Osoby na palubě by měly být schopné se dostat k záchranému systému po přístupných únikových cestách, které jsou viditelně označené, bez překážek a chráněny před požárem či zaplavením.

### **Řešená rizika**

Osoby na palubě, které v případě evakuace nemohou opustit loď.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) Lodě by měly mít zajištěny minimálně dvě různé únikové cesty z každého běžně používaného prostoru, které nakonec vedou k místům nalodění.
- b) Obě únikové cesty by měly být zařízeny tak, aby v žádném věrohodném scénáři požáru ani jedna z únikových cest nebyla znemožněna.
- c) Úniková cesta:
  - c.1. by měla být zajištěna madly;
  - c.2. neměla by být neprůchodná;
  - c.3. měla by být jasně označená se značením viditelným za podmínek snížené viditelnosti;
  - c.4. měla by být zajištěna osvětlením napájeným dvěma zdroji elektrické energie, přičemž jedním z nich je záložní zdroj elektrické energie; a

- c.5. měla by být dostatečně široká, aby umožňovala volný pohyb osob na palubě, včetně osob používajících ochranné prostředky, přepravy osob na nosítkách a osob se zdravotním postižením.
- d) Plány znázorňující únikové cesty by měly být případně vyvěšeny v každé kajutě a ve společných prostorech.

### **III ZÁCHRANNÉ PROSTŘEDKY A ZAŘÍZENÍ**

#### **III.1. OBECNÁ PŘIPRAVENOST ZÁCHRANNÝCH PROSTŘEDKŮ**

##### **Funkční požadavky**

Veškeré záchranné prostředky by měly za předpokládaných provozních podmínek být ve stavu trvalé pohotovosti nezávisle na lodních zásobách.

##### **Řešená rizika**

- Zranění osob na palubě za běžného provozu, výcviku, údržby nebo mimořádných situací.
- Nesprávná funkce nebo zpoždění při použití záchranných prostředků při skutečné mimořádné události či při výcviku či cvičení.

##### **Výkonnostní požadavky**

Záchranné prostředky by měly být:

- a) snadno přístupné;
- b) nezakryté a nezamčené;
- c) použitelné a nasazeny nezávisle na dodávkách energie lodi;
- d) udržovány ve stavu trvalé pohotovosti;
- e) použitelné za předpokládaných provozních podmínek; a

- f) použitelné při jakémkoli náklonu či vyvážení za předpokládaných provozních podmínek a předvídatelných podmínek u poškozené lodě.

### **III.2. POSKYTNUTÍ INFORMACÍ PRO PŘÍPAD NOUZE**

#### **Funkční požadavky**

Poskytnout všem osobám na palubě snadno dostupné informace a pokyny pro případ mimořádné události, v závislosti na jejich přiřazení pro záchranné prostředky.

#### **Řešená rizika**

Nedostatek přiměřených informací a pokynů pro cestující ohledně postupů v případě nouze, který potenciálně způsobí další zpoždění, zmatek nebo paniku.

#### **Výkonnostní požadavky**

- a) Informace a pokyny pro všechny osoby na palubě by měly být:
- a.1. prezentovány tak, aby bylo pravděpodobné, že budou pochopeny (např. styl a jazyk);  
a
  - a.2. viditelně rozmístěny ve všech částech lodi.
- b) Informace a pokyny týkající se postupů pro mimořádné situace, umístění a použití vybavení, by měly zahrnovat alespoň:
- b.1. pokyny, jak se dostat na shromažďovací stanoviště;
  - b.2. umístění záchranných prostředků; a
  - b.3. fungování a použití záchranných prostředků.
- c) Pokyny týkající se záchranných prostředků by měly být čitelné a srozumitelné za podmínek snížené viditelnosti (např. nouzové osvětlení) a místa uložení záchranných prostředků by měla být jasně označena.

### III.3. KOMUNIKACE

#### Funkční požadavky

- 1) Měly by být zajištěny prostředky, které upozorní pátrací a záchranné služby a navedou je k umístění lodi a záchranným systémům.
- 2) Měly by být zajištěny prostředky, které během mimořádných událostí umožní kapitánovi nebo posádce komunikovat současně se všemi osobami na palubě
- 3) Měly by být zajištěny prostředky pro upozornění všech osob na palubě o mimořádné události.

#### Řešená rizika

- Obtíže zaznamenané v případě mimořádné události pátracími a záchrannými službami (buď lodě, nebo jakéhokoli záchranného systému na moři).
- Neschopnost navázat účinnou obousměrnou komunikaci mezi členy posádky za účelem zajištění činností spojených s únikem, evakuací a záchranou.
- Neschopnost poskytnout osobám na palubě v přiměřené době účinné informace a pokyny ohledně mimořádné události.
- Neschopnost včas upozornit osoby na palubě na mimořádnou situaci.
- Zpoždění a selhání organizace.

#### Výkonnostní požadavky

- a) Měly by být zajištěny tyto prostředky, které navedou pátrací a záchranné služby k lodi a k záchranným systémům:
  - a.1. elektronický signál, který mohou pátrací a záchranné služby automaticky a na dálku zachytit (včetně signálů vysílaných družicovými navigačními systémy, jako je Galileo);
  - a.2. signál, který lze zaregistrovat zrakem v blízkém okolí; a
  - a.3. přenosný komunikační systém pro použití mezi záchrannými systémy a pátracími a záchrannými službami.

- b) Prostředky pro interní komunikaci by měly:
- b.1. zajišťovat obousměrnou komunikaci mezi členy posádky nezávisle na prostoru lodi, ve kterém se nacházejí;
  - b.2. poskytovat nepřetržité slyšitelné informace a pokyny ve všech prostorách, kam mají osoby přístup.
- c) Prostředky k varování všech osob na palubě by měly:
- c.1. být slyšitelné ve všech prostorách, kam mají osoby přístup; a
  - c.2. být vhodné pro verbální komunikaci na palubě.

### **III.4. EVAKUACE**

#### **Funkční požadavky**

- 1) Každá loď by měla mít shromažďovací stanoviště, kde se před přesunem do záchranných systémů shromáždí všechny osoby na palubě.
- 2) Mělo by být možné kohokoli přesunout ze shromažďovacího stanoviště do záchranného systému bez zranění a „suchou nohou“, tj. bez potřeby vstupovat do vody, byť na omezenou dobu.
- 3) Měly by být poskytnuty prostředky pro zajištění přežití všech osob po evakuaci.

#### **Řešená rizika**

- Nedostatečné záchranné systémy, které nejsou postačující, vhodné ani přístupné pro všechny osoby na palubě.
- Cestující nejsou náležitě shromážděni, což při evakuaci způsobuje zpoždění a zmatek.
- Možnost, že některé záchranné systémy nemusí být k dispozici následkem ztráty v důsledku požáru, zaplavení nebo jiných poškození.
- Poškození záchranných systémů nebo újma osob nebo objí během spouštění na vodu.

- Utonutí.
- Podchlazení.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) Každá loď by měla vézt záchranné systémy s dostatečnou kapacitou rozmístěné po celé lodi, aby v případě, že je jeden záchranný systém ztracen nebo nezpůsobilý k plavbě, bylo možné na zbývajících záchranných systémech umístit plný počet osob, který je loď oprávněná přepravovat.
- b) Rozmístění, opatření ohledně využití a kapacita záchranných systémů by měly všem osobám, které je loď oprávněná vézt, umožnit umístění do nich na obou stranách lodi.<sup>13</sup>
- c) Shromažďovací stanoviště by měla poskytovat dostatečný prostor pro shromáždění všech osob na palubě.
- d) U nikoho by se nemělo předpokládat, že do záchranného systému skočí z výšky vyšší než jeden metr. U větších výšek by mělo být zajištěno zařízení, které usnadní nalodění (např. evakuační kluzná dráha nebo nalodovací žebřík).
- e) Spuštění záchranného systému na vodu by mělo být provedeno bez překážek a překážení dalších konstrukcí, zejména lodního šroubu.
- f) Každá loď by měla vézt vhodný samostatný vztlakový prostředek pro každou osobu na palubě.
- g) V závislosti na provozních podmínkách by pro osoby měla být zajištěna vhodná tepelná ochrana.

---

<sup>13</sup> Tento požadavek nutně neznamená, že na každé straně lodi je třeba 100% kapacita. Je možné použít záchranné systémy, které lze využít z kterékoli strany lodi.



### **III.5. ZÁCHRANA**

#### **Funkční požadavky**

Měly by být zajištěny prostředky na vytažení osob z vody.

#### **Řešená rizika**

Neschopnost účinně a urychleně vytáhnout osobu z vody, což může zhoršit zdraví přeživších nebo dokonce vést ke ztrátám na životech.

#### **Výkonnostní požadavky**

- a) Lod' by měla vézt vztlakové pomůcky, které mohou být z lodi spuštěny osobě ve vodě.
- b) Vytažení osoby z vody by měla provést lod' nebo specializovaná jednotka.

### **IV RADIOKOMUNIKACE**

#### **Funkční požadavky**

- 1) Lod' by měla být schopná vysílat a přijímat důležité informace o námořní bezpečnosti.
- 2) Každá lod' by měla být schopná vysílat a přijímat tísňové signály.
- 3) V průběhu operace pátracích a záchranných služeb by mělo být možné komunikovat s leteckými nebo námořními prostředky vnější pomoci.

#### **Řešená rizika**

- Neschopnost vysílat a přijímat důležité informace o námořní bezpečnosti.
- Nedostatečná komunikace s vnějšími prostředky v případě mimořádné události.
- Neschopnost pomoci okolním lodím v nouzi.

## **Výkonnostní požadavky**

Každá loď by měla být schopná:

- a) vysílat tísňové signály z lodi na břeh;
- b) přijímat tísňové signály ze břehu na loď;
- c) vysílat a přijímat tísňová volání z lodi na loď (rovněž prostřednictvím družicových systémů);
- d) vysílat a přijímat sdělení koordinující pátrání a záchranu;
- e) vysílat a přijímat komunikaci z dějiště;
- f) vysílat a přijímat informace o námořní bezpečnosti;
- g) vysílat a přijímat všeobecnou radiovou komunikaci pro rádiové systémy nebo sítě na pobřeží; a
- h) vysílat a přijímat komunikaci mezi lodními můstkami.

## **V PLAVBA**

### **Funkční požadavky**

Loď by měla být navržena, postavena, vybavena a udržována tak, aby když je na moři, mohla:

- 1) nezávisle plout a
- 2) poskytovat upozornění posádce o všech rizicích souvisejících s plavbou, pohyblivých či nikoli.

### **Řešená rizika**

- Srážky a najetí na dno.
- Neschopnost zjistit polohu lodě.

### **Výkonnostní požadavky**

- a) Měly by být k dispozici podrobné informace o zeměpisné mořské oblasti, kde je loď provozována.

- b) Měly by být zajištěny prostředky pro určení polohy, směru a rychlosti lodi (např. družicové navigační systémy včetně systému Galileo).
  - c) Měly by být zajištěny prostředky pomoci ohledně navigace a prevence střetů (např. družicové navigační systémy včetně systému Galileo).
  - d) Uspořádání velitelského můstku by pro strážní navigační služby mělo zajišťovat viditelnost do všech stran.
  - e) Měly by být zajištěny prostředky určení směru otáčení lodního šroubu a příkonu a polohy kormidla vzhledem k hlavnímu směru lodi.
  - f) Měly by být zajištěny prostředky pro určení hloubky vody.
  - g) Mělo by být možné loď zjistit prostřednictvím okolních lodí.
-