

V Bruseli 26. marca 2019  
(OR. en)

7824/19

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2018/0159(NLE)**

---

**MAR 77**

### **POZNÁMKA K BODU I/A**

---

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Č. predch. dok.:	6930/19 MAR 41
Č. dok. Kom.:	9113/18 MAR 67 + ADD 1
Predmet:	Návrh ODPORÚČANIA RADY týkajúceho sa bezpečnostných cieľov a nezáväzných funkčných požiadaviek pre osobné lode kratšie ako 24 metrov – prijatie

---

### **KONTEXT A OBSAH NÁVRHU**

1. Komisia 23. mája 2018 predložila uvedený návrh Rade.
2. Smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2108<sup>1</sup> sa osobné lode kratšie ako 24 metrov (ďalej len „malé osobné lode“) vyrobené z ocele alebo z rovnocenného materiálu vyňali z rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES<sup>2</sup> v nadväznosti na odporúčania vyplývajúce z kontroly vhodnosti v rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) týkajúcej sa právnych predpisov EÚ o bezpečnosti osobných lodí.

---

<sup>1</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2108 z 15. novembra 2017, ktorou sa mení smernica 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 40).

<sup>2</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1).

3. V odôvodnení 8 smernice (EÚ) 2017/2108 však spoluzákodarcovia takisto vyzvali Komisiu, aby čo najskôr prijala usmernenia s osobitnými bezpečnostnými normami pre malé osobné lode.
4. Navrhované odporúčanie Rady je reakciou na túto výzvu.
5. Zároveň by to mohlo mať pozitívny vplyv na fungovanie vnútorného trhu.
6. Príloha k odporúčaniu obsahuje niekoľko funkčných a výkonových požiadaviek na malé osobné lode.

## **PRÁCA V RADE**

7. Komisia predložila návrh odporúčania pracovnej skupine pre námornú dopravu v júni 2018.
8. Pracovná skupina pre námornú dopravu návrh preskúmala 20. a 27. februára a 6. marca 2019.
9. Neurobili sa žiadne podstatné zmeny. Tie malé zmeny, ktoré sa navrhli, však zdôrazňujú dobrovoľnú a nezáväznú povahu odporúčania vrátane funkčných a výkonových požiadaviek, ako aj právo členských štátov zachovať alebo zaviesť vlastné vnútroštátne pravidlá pre malé osobné lode.
10. Írsko uviedlo, že má v úmysle vydať vyhlásenie, ktoré sa v čase prijatia uvedie v zápisnici Výboru stálych predstaviteľov a Rady.

## **ZÁVER**

11. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Výbor stálych predstaviteľov/Rada vyzývajú, aby preskúmali a prijali návrh odporúčania Rady uvedeného v prílohe.

2018/0159 (NLE)

Návrh

**ODPORÚČANIE RADY**

**týkajúce sa bezpečnostných cieľov a nezáväzných funkčných požiadaviek pre osobné lode  
kratšie ako 24 metrov**

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 292 a článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2108<sup>3</sup> prijatou 15. novembra 2017 sa osobné lode kratšie ako 24 metrov (ďalej len „malé osobné lode“) vyrobené z ocele alebo z rovnocenného materiálu vyňali z rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES<sup>4</sup> v nadväznosti na odporúčania vyplývajúce z kontroly vhodnosti v rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) týkajúcej sa právnych predpisov EÚ o bezpečnosti osobných lodí<sup>5</sup>. Táto zmena bude uplatniteľná od 21. decembra 2019.

---

<sup>3</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2108 z 15. novembra 2017, ktorou sa mení smernica 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 40).

<sup>4</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1).

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

- (2) Z kontroly vhodnosti vyplynulo, že normatívne požiadavky smernice 2009/45/ES, ktoré vychádzajú z Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (ďalej len „dohovor SOLAS z roku 1974“), je náročné prispôbiť malým osobným lodiam. Keďže smernica 2009/45/ES sa nevzťahuje na konkrétne bezpečnostné riziká a primerané normy, lode kratšie ako 24 metrov, s výnimkou vysokorýchlostných osobných plavidiel, boli vyňaté z rozsahu pôsobnosti uvedenej smernice.
- (3) Malé osobné lode sú postavené prevažne z iných materiálov ako ocele a prevažná väčšina tejto flotily preto už je certifikovaná podľa vnútroštátnych právnych predpisov. Členské štáty majú rôzne prístupy k regulovaniu bezpečnosti malých osobných lodí, čo vedie k rozdielom v bezpečnostných pravidlách a normách. Táto nejednotnosť predstavuje významný problém najmä pre menších vlastníkov lodí v Únii, ktorí využívajú trh s použitými malými osobnými loďami. Túto skutočnosť potvrdzujú výsledky otvorenej konzultácie, ktorej väčšina respondentov bola z radov mikropodnikov alebo malých podnikov. Z konzultácie vyplynulo, že jednotnejší prístup k bezpečnostným pravidlám pre malé osobné lode by mohol mať pozitívny vplyv na fungovanie vnútorného trhu v tejto oblasti.
- (4) Vnútorný trh s rekreačnými plavidlami bol zriadený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 94/25/ES<sup>6</sup>, ktorou sa harmonizujú bezpečnostné vlastnosti rekreačných plavidiel vo všetkých členských štátoch, čím sa odstránili prekážky obchodu s nimi medzi členskými štátmi. Neexistuje však takýto vnútorný trh s malými osobnými loďami.
- (5) V rámci kontroly vhodnosti sa odporučil rámec výkonových noriem ako jediný prístup, ktorý by mohol byť primeraný a ktorý by mohol vytvoriť pridanú hodnotu na úrovni Únie. Takýto prístup by ponechal určitý stupeň voľnosti na prípadné prispôbenie sa miestnym okolnostiam a podporoval by inovatívne projekty lodí, pričom by sa overovalo, či je splnená požadovaná úroveň bezpečnosti. V porovnaní s normatívnym regulačným rámcom by lepšie odrážal širokú škálu projektov, materiálov a prevádzky malých osobných lodí, ako aj skutočnosť, že členské štáty sú schopné lepšie posúdiť miestne obmedzenia týkajúce sa plavby malých osobných lodí z hľadiska vzdialenosti od pobrežia alebo prístavu a poveternostných podmienok.

---

<sup>6</sup> Zrušená a nahradená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2013/53/EÚ z 20. novembra 2013 o rekreačných plavidlách a vodných skútroch (Ú. v. EÚ L 354, 28.12.2013, s. 90).

- (6) Bezpečnostné ciele a nezáväznú funkčné požiadavky pripojené k tomuto odporúčaníu vychádzajú z takéhoto rámca výkonových noriem, ako aj zo skúseností na medzinárodnej a vnútroštátnej úrovni a úrovni Únie. Vypracovali ich spoločne experti členských štátov a zainteresované strany, a ak by ich členské štáty prijali a ďalej rozvinuli, mohli by predstavovať referenčný zdroj pre cestujúcich, ktorí sa na uvedených lodiach plavia vo vodách v Únii v rámci vnútroštátnej plavby. Výrobcom a prevádzkovateľom z Únie by mohli uľahčiť prístup na širší trh Únie. Ďalší vývoj rámca by mal zohľadňovať záujmy cestujúcich.
- (7) Toto odporúčanie zahŕňa bezpečnostné ciele a nezáväznú funkčné požiadavky, ktoré sú lepšie prispôsobené malým osobným lodiam. Členské štáty by sa preto mali vyzvať, aby sa riadili bezpečnostnými cieľmi a nezáväznými funkčnými požiadavkami pripojenými k tomuto odporúčaníu na účely dosiahnutia jednotnejšieho prístupu k bezpečnostným pravidlám, ktoré sa vzťahujú na malé osobné lode,

#### PRIJALA TOTO ODPORÚČANIE:

1. Členské štáty sa vyzývajú, aby vytvorili priestor pre jednotnejší prístup k bezpečnostným pravidlám pre osobné lode kratšie ako 24 metrov (ďalej len „malé osobné lode“), ktoré vykonávajú vnútroštátnu plavbu vo vodách Únie a nie sú rekreačnými plavidlami vymedzenými v článku 3 bode 2 smernice 2013/53/EÚ ani osobnými loďami patriacimi do rozsahu pôsobnosti článku 3 ods. 1 smernice 2009/45/ES zmenenej smernicou (EÚ) 2017/2108 uplatniteľnou od 21. decembra 2019.
2. Na tento účel sa odporúča, aby členské štáty od 21. decembra 2019 na báze dobrovoľnosti:
  - (a) v relevantných prípadoch postupovali v súlade s bezpečnostnými cieľmi a nezáväznými funkčnými požiadavkami pre malé osobné lode stanovenými v prílohe;
  - (b) podporovali ďalšiu analytickú prácu s cieľom identifikovať a ďalej posudzovať ciele a požiadavky uvedené v písmene a) v rámci založenom na výkonových normách a identifikovať a posúdiť možné alternatívne formy ich overovania a vykonávania. Táto analýza by mala zahŕňať posúdenie širokej škály typov a veľkostí osobných lodí, konštrukčných materiálov a prevádzkových podmienok;

(c) podporovali účasť zainteresovaných strán vrátane zástupcov cestujúcich na takomto procese.

3. Týmto odporúčaním nie sú dotknuté vnútroštátne bezpečnostné pravidlá uplatniteľné na osobné lode kratšie ako 24 m a nezasahuje sa ním do práva členských štátov na vymedzenie bezpečnostných pravidiel uplatniteľných na takéto lode uvedené v bode 1.

V Bruseli

*Za Radu*  
*predseda*

---

**Príručka pre malé osobné lode**

**I. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA**

**I.1. VYMEDZENIE POJMOV**

Pokiaľ sa neuvádza inak, na účely tejto nezáväznej príručky sa uplatňujú vymedzenia pojmov uvedené v smernici 2009/45/ES.

Uplatňujú sa aj tieto vymedzenia pojmov:

- (a) „*záchranné systémy*“ sú systémy nezávislé od materskej lode, ktoré môžu pojať všetky osoby na palube s cieľom chrániť ich pred ohrozením života alebo zdravia v prípade, že loď musí byť evakuovaná;
- (b) „*čas evakuácie*“ je čas potrebný na umiestnenie všetkých osôb, ktoré sú na palube, do záchranných systémov.

**I.2. ROZSAH PÔSOBNOSTI**

Táto príručka sa týka novopostavených osobných lodí s plnou palubou kratších ako 24 metrov, ktoré vykonávajú vnútroštátnu plavbu.

Táto príručka sa netýka týchto osobných lodí:

- i) vojnové lode a lode na prepravu vojska;
- ii) plachetnice;
- iii) lode, ktoré nemajú mechanický pohon;
- iv) rekreačné jachty;
- v) lode, ktoré sa plavia výlučne v prístavných oblastiach;
- vi) príbrežné servisné lode;
- vii) pomocné člny;

- viii) vysokorýchlostné plavidlá;
- ix) tradičné lode;
- x) lanové prevozné lode alebo
- xi) drevené lode jednoduchej konštrukcie.

### **I.3. CIELE**

Hlavné ciele tejto príručky sú:

- (1) Projekt, stavba a údržba lode a jej systémov by mali zaistiť bezpečnosť na mori, predchádzanie zraneniam ľudí alebo stratám na životoch a zabrániť poškodeniu životného prostredia, najmä morského prostredia, a škodám na majetku.
- (2) Malo by sa predchádzať požiaru a požiar by sa mal hlásiť, izolovať a uhasiť pri zachovaní základných bezpečnostných systémov počas vypuknutia požiaru a po ňom.
- (3) Znížiť riziko pre život, loď, jej náklad a životné prostredie v dôsledku požiaru.
- (4) Zachrániť a udržiavať ľudský život počas núdzovej situácie a po nej vrátane možnej evakuácie lode.
- (5) Zabezpečiť účinnú komunikáciu a vysielanie a prijímanie núdzových signálov.
- (6) Zaistiť bezpečnú plavbu.

### **I.4. PREVÁDZKOVÉ PODMIENKY**

- (1) Pre každú loď by sa mali vymedziť plánované prevádzkové podmienky (parametre aj obmedzenia) a obmedzenia týkajúce sa pravidelnej plavby. Na základe týchto podmienok by sa mali stanoviť normy, ktoré by mala loď spĺňať.



- (2) Loď by sa mala prevádzkovať iba v rámci jej plánovaných prevádzkových podmienok, ktoré by mali byť zohľadnené v úradnej dokumentácii lode.

#### **I.5. SYSTÉM RIADENIA BEZPEČNOSTI**

Každá loď by mala podliehať nepretržitému systému riadenia bezpečnosti, ktorý je prispôsobený skutočnej prevádzke. Systém riadenia bezpečnosti by mal zaistiť bezpečnosť na mori, predchádzanie zraneniam ľudí alebo stratám na životoch a zabrániť poškodeniu životného prostredia, najmä morského prostredia, a škodám na majetku.

#### **I.6. PREPRAVA NÁKLADU**

Keď vnútroštátne právne predpisy povoľujú prepravu nákladu a nebezpečného tovaru na osobných lodiach patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto príručky, mali by sa zohľadniť tieto zásady:

- (1) S nákladom prepravovaným na lodiach by sa malo manipulovať tak, aby nebola ohrozená bezpečnosť osôb na palube ani bezpečnosť lode a jej okolia.
- (2) Náklad by mal byť uložený a zabezpečený tak, aby sa minimalizovalo riziko pohybu nákladu počas prepravy. Nákladné priestory, nosné prvky a zariadenia na zabezpečenie nákladu by mali byť projektované a udržiavané tak, aby mohli pohlcovať sily, ktoré môžu vzniknúť v dôsledku zrýchlenia počas prepravy.
- (3) Nebezpečný tovar by sa mal prepravovať tak, aby nebola ohrozená bezpečnosť osôb na palube a bezpečnosť lode ani jej okolia a aby sa minimalizoval vplyv na okolité prostredie.

#### **I.7. TECHNICKÁ INOVÁCIA**

Keď inovatívne riešenie zahŕňa popri rizikách uvedených v tejto príručke aj dodatočné riziká, mali by sa prijať osobitné opatrenia na riešenie uvedených rizík.

## I.8. VYBAVENIE NÁMORNÝCH LODÍ

Vybavenie námorných lodí nainštalované na osobných lodiach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto príručky, by malo spĺňať požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ<sup>7</sup>, okrem oblastí, na ktoré sa vzťahujú harmonizačné právne predpisy Únie týkajúce sa výrobkov, pokiaľ sú platné pre vybavenie námorných lodí<sup>8</sup>. Za výnimočných a riadne odôvodnených okolností, keď príslušný správny orgán vlajkového štátu povoľuje inštaláciu vybavenia, ktoré nespĺňa požiadavky uvedenej smernice, by sa malo zabezpečiť, aby takéto vybavenie poskytovalo rovnocennú úroveň bezpečnosti v plánovaných prevádzkových podmienkach.

---

<sup>7</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí a o zrušení smernice Rady 96/98/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146).

<sup>8</sup> Treba pripomenúť, že na určité vybavenie námorných lodí sa vzťahujú harmonizačné právne predpisy Únie týkajúce sa bezpečnosti výrobkov, najmä smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/53/EÚ zo 16. apríla 2014 o harmonizácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa sprístupňovania rádiových zariadení na trhu, ktorou sa zrušuje smernica 1999/5/ES (Ú. v. EÚ L 153, 22.5.2014, s. 62).

## **II-1. STAVBA, STABILITA, OVLÁDANIE LODE A ELEKTRICKÉ ZARIADENIA**

### **II-1.1. PEVNOSŤ KONŠTRUKCIE**

#### **Funkčné požiadavky**

Konštrukcia lode by mala byť projektovaná, postavená a udržiavaná tak, aby poskytovala požadovanú pevnosť a dokázala odolať zaťaženiu a namáhaniu, ktorému bude loď vystavená v plánovaných prevádzkových podmienkach.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

Porucha konštrukcie v dôsledku nedostatočného dimenzovania pre zaťaženie a namáhanie, ktorému bude loď vystavená.

#### **Výkonové požiadavky**

Projekt, stavba a údržba konštrukcie by mali spĺňať normy stanovené pre klasifikáciu podľa pravidiel uznanej organizácie alebo ekvivalentných pravidiel, ktoré uplatňuje správny orgán vlajkového štátu v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009<sup>9</sup>.

### **II-1.2. UKOTVENIE**

#### **Funkčné požiadavky**

Loď by mala byť schopná držať sa morského dna bez vynaloženia energie.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

Strata kontroly – loď by mohla byť voľne unášaná, čo by mohlo viesť ku zrážke alebo k uviaznutiu<sup>10</sup>.

#### **Výkonové požiadavky**

Mali by byť k dispozícii prostriedky, ktoré umožňujú lodi držať sa morského dna nezávisle od dostupnosti energie alebo pohonu alebo oboch.

---

<sup>9</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 11).

<sup>10</sup> Uznáva sa, že v žiadnej situácii nemožno zaručiť, že sa loď bude držať morského dna. Bude to závisieť od mnohých faktorov, ako sú napríklad typ podložia, morská hĺbka, podmienky prostredia atď., ale za primeraných okolností by to mohlo zmierniť voľné unášanie lode.

### **II-1.3. UVÄZOVANIE**

#### **Funkčné požiadavky**

Loď by mala byť schopná byť uviazaná a následne bez vynaloženia energie by mala zostať zabezpečená pozdĺž móla alebo akéhokoľvek iného výváziska.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

- Voľné unášanie lode v prístave.
- Zlomenie uväzovacích prvkov.
- Bezpečnosť osôb, ktoré sa naloďujú a vyloďujú.

#### **Výkonové požiadavky**

- (a) Mali by byť k dispozícii prostriedky, ktoré umožňujú zabezpečiť loď pozdĺž móla alebo iného výváziska bez ohľadu na dostupnosť energie alebo pohonu alebo oboch.
- (b) Najslabší prvok v príslušnom systéme by mal byť schopný odolať očakávanému zaťaženiu, keď je loď pozdĺžne uviazaná.
- (c) Je potrebné zabezpečiť, aby bola loď udržiavaná na mieste počas naloďovania alebo vyloďovania cestujúcich.

### **II-1.4. VLEČNÝ SYSTÉM**

#### **Funkčné požiadavky**

Mali by sa poskytnúť zariadenia, ktoré umožňujú vlečenie lode.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

Strata kontroly – musí byť možné loď vlietť v prípade straty pohonu alebo ovládania kormidla alebo oboch.

#### **Výkonové požiadavky**

Pevnosť systému by mala byť dostatočná na to, aby odolala vlečnému zaťaženiu za najhorších prevádzkových podmienok.

## **II-1.5. NÁDRŽE**

### **Funkčné požiadavky**

Nádrže by mali byť projektované a kvapaliny by mali byť skladované tak, aby sa predišlo poškodeniu zdravia osôb na palube a poškodeniu lode.

### **Riešené nebezpečenstvá**

- Výbuch v dôsledku koncentrácie nebezpečných plynov v nádržiach.
- Únik kvapalín skladovaných v nádržiach.
- Poškodenie konštrukcie v dôsledku pretlaku v nádržiach.
- Zníženie výkonu: preniknutie vody do nádrží obsahujúcich palivo alebo mazací olej, čo vedie k zlyhaniu pohonu alebo výroby energie.

### **Výkonové požiadavky**

- (a) Mali by sa zaviesť opatrenia na predchádzanie vznieteniu pár v nádrži.
- (b) Malo by byť možné určiť hladinu kvapaliny v nádrži a v neprístupných prázdnych priestoroch.
- (c) Mali by sa zaviesť opatrenia na predchádzanie podtlaku alebo pretlaku.
- (d) Vniknutiu dažďovej alebo morskej vody do nádrží obsahujúcich palivo alebo mazací olej by sa malo zabrániť aj vtedy, keď zlyhajú opatrenia na predchádzanie pretlaku alebo vznieteniu pár.
- (e) Pre prípad potreby by mal existovať bezpečný vstup do nádrže.

## II-1.6. Nalodenie a vylodenie<sup>11</sup>

### Funkčné požiadavky

Cestujúci a posádka by mali byť schopní bezpečne sa nalodiť a vylodiť.

### Riešené nebezpečenstvá

- Zranenia osôb pri nalodovaní alebo vylodovaní.
- Zranenie osôb vozidlami pri nalodovaní alebo vylodovaní.

### Výkonové požiadavky

- (a) Mali by sa poskytnúť prostriedky na zabránenie zraneniam cestujúcich a posádky pri nalodovaní alebo vylodovaní, pričom osobitná pozornosť by sa mala venovať možnosti pádu medzi loď a mólo alebo akékoľvek iné výväzisko.
- (b) Podlaha používaná na nalodovanie a vylodovanie by mala byť protišmyková, najmä keď je mokrá.
- (c) Chodci by mali byť oddelení od premávky vozidiel.
- (d) Zariadenia na nalodovanie a vylodovanie cestujúcich so zníženou pohyblivosťou by mali byť projektované pre ich osobitné potreby.

## II-1.7. VOENÝ BOK

### Funkčné požiadavky

- (1) Loď by mala mať dostatočný voľný bok a výšku čela pre plánované prevádzkové podmienky:
  - 1.1. Na zabezpečenie rezervy plávateľnosti.
  - 1.2. Na zabránenie nadmernému naberaniu vody po bokoch.
- (2) Pevnosť konštrukcie a stabilita lode by mali byť dostatočné pre ponor zodpovedajúci určenému voľnému boku lode.

---

<sup>11</sup> Nevzťahuje sa na pobrežné systémy.

### **Riešené nebezpečenstvá**

- Potopenie alebo prevrátenie.
- Poškodenie konštrukcie v dôsledku preťaženia.

### **Výkonové požiadavky**

- (a) Loď by mala mať v plánovaných prevádzkových podmienkach voľný bok, ktorý:
- a.1. umožňuje, aby sa loď držala na vodnej hladine s rezervou plávateľnosti;
  - a.2. zabraňuje, aby naberanie vody po bokoch ohrozovalo plávateľnosť lode, najmä v čelnej časti.
- (b) Ponor zodpovedajúci určenému voľnému boku (maximálny ponor) by sa mal označiť tak, aby bol viditeľný pre vonkajšieho pozorovateľa.
- (c) Ponor čelnej a zadnej časti by sa mali označiť tak, aby boli viditeľné pre vonkajšieho pozorovateľa.
- (d) Malo by sa overiť, či sú pevnosť konštrukcie a stabilita dostatočné pre stav zaťaženia zodpovedajúci určenému voľnému boku (maximálny ponor).

## **II-1.8. STABILITA**

### **Funkčné požiadavky**

- (1) Loď by mala byť v plánovaných prevádzkových podmienkach odolná proti nakloneniu, aby sa predišlo prevráteniu pri pôsobení rušivého vplyvu, a mala by mať dostatočnú vyrovnávaciu energiu na návrat do vzpriamenej polohy po pominutí rušivého vplyvu.
- (2) Po zaplavení vodotesného priestoru, ktorý je v kontakte s obšívkou, by loď mala byť schopná držať sa na hladine v takom stave, ktorý umožní všetkým osobám na palube opustiť loď.

### **Riešené nebezpečenstvá**

- Potopenie alebo prevrátenie v neporušenom stave.
- Potopenie alebo prevrátenie v poškodenom stave.

### **Výkonové požiadavky**

- (a) Za predpokladaných podmienok zaťaženia by mala loď v plánovaných prevádzkových podmienkach s vlnami a vetrom:
  - a.1. odolať kolísaniu alebo nakláňaniu spôsobenému rušivým vplyvom
  - a.2. vrátiť sa z kolísania alebo naklonenia spôsobeného rušivým vplyvom do vzpriamenej polohy po pominutí rušivého vplyvu.
- (b) Po zaplavení vodotesného priestoru v kontakte s obšivkou by mala loď zostať na hladine a udržať si vhodnú stabilitu:
  - b.1. v uhle, pri ktorom je možné nasadiť príslušné záchranné systémy uvedené v kapitole III.
  - b.2. v uhle, pri ktorom sa cestujúci môžu pohybovať po lodi.
- (c) Pri výpočte stavu, pri ktorom loď zostane na hladine a udrží si vhodnú stabilitu po poškodení, by sa mali zohľadniť momenty náklonu, ktoré sa vyskytnú v súvislosti s touto situáciou, pokiaľ ide o polohu cestujúcich, nasadenie záchranných prostriedkov, poveternostné podmienky a stav mora.

### **II-1.9. VODOTESNOSŤ A ODOLNOSŤ PROTI POVETERNOSTNÝM VPLYVOM**

#### **Funkčné požiadavky**

Lod' by mala byť projektovaná tak, aby v plánovaných prevádzkových podmienkach poskytovala úroveň vodotesnosti a odolnosti proti poveternostným vplyvom, ktorá ochráni loď pred rozbúreným morom a vniknutím vody, čo by mohlo ohroziť plávateľnosť alebo stabilitu.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

Potopenie alebo prevrátenie v dôsledku neplánovaného nahromadenia vody vo vnútri lode.



### **Výkonové požiadavky**

- (a) Na lodi by sa mali nachádzať deliace prvky, ktoré by boli vodotesné a odolné proti poveternostným vplyvom, aby sa zabránilo nahromadeniu vody v priestoroch, čo by mohlo ohroziť projektované parametre stability alebo plávateľnosti v plánovaných prevádzkových podmienkach.
- (b) Všetky lode by mali byť projektované s úrovňou, pod ktorou by mali byť vodotesné v plánovaných prevádzkových podmienkach: úroveň vodotesnosti.
- (c) Vonkajšia konštrukcia lode a príslušenstvo by mali byť odolné proti poveternostným vplyvom nad úrovňou vodotesnosti minimálne po ďalšiu palubu alebo úroveň.
- (d) Priestor čelnej časti lode by mal poskytovať vodotesnú ochranu pred dôsledkami zrážky pre zvyšok lode.
- (e) Mal by byť namontovaný systém schopný odstrániť nahromadenú kvapalinu z akéhokoľvek vodotesného priestoru v plánovaných prevádzkových podmienkach. Strojovne by mali byť vybavené systémom hlásenia poplachu na vysokej úrovni.
- (f) Všetky nekryté paluby by sa mali voľne odvodňovať.

### **II-1.10. OCHRANA OSÔB NA PALUBE**

#### **Funkčné požiadavky**

Každý systém, zariadenie alebo príslušenstvo inštalované na lodi by malo byť projektované a nainštalované tak, aby nespôsobilo zranenie žiadnej osobe na palube.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

Zranenie osôb na palube.

#### **Výkonové požiadavky**

- (a) Osoby na palube by mali byť chránené pred všetkými týmito nebezpečenstvami:
  - a.1. pohyblivými časťami;
  - a.2. horúcimi prvkami;

- a.3. dielmi, ktoré by mohli spôsobiť úraz elektrickým prúdom;
  - a.4. šmykľavými povrchmi;
  - a.5. nadmernou úrovňou hluku a vibrácií;
  - a.6. prvkami pod zaťažením;
  - a.7. toxickými látkami.
- (b) Mali by sa poskytnúť prostriedky na ochranu všetkých osôb na palube pred pádom cez palubu.

## **II-1.11. POHON A KORMIDLOVANIE**

### **Funkčné požiadavky**

Malo by byť možné ovládať rýchlosť a kurz lode v plánovaných prevádzkových podmienkach vrátane možných scenárov porúch.

### **Riešené nebezpečenstvá**

Neschopnosť manévrovať v dôsledku nedostatočného pohonu alebo schopnosti kormidlovania, čo môže viesť ku zrážke alebo uviaznutiu.

### **Výkonové požiadavky**

- (a) Mali by sa poskytnúť rezervné pohonné a kormidlové zariadenia vrátane pomocných zariadení s prihliadnutím na veľkosť lode a prevádzkovú oblasť.
- (b) Malo by byť možné ovládať hlavné funkcie hnacieho strojného zariadenia (mechanického, elektrického atď.) z mostíka vrátane rýchlosti a smeru náporu pri akejkoľvek hodnote náklonu a sklonu v plánovaných prevádzkových podmienkach.
- (c) Prevádzkové ukazovatele, ktoré poskytujú skoré varovanie v súvislosti s akýmkoľvek poruchovým režimom pohonu alebo ovládania kormidla, by mali byť k dispozícii kapitánovi na mostíku.
- (d) Poruchové režimy, ktoré by mohli spôsobiť stratu ovládania pohonu alebo kormidla lode, by mali byť oznámené vizuálnym a akustickým signálom na mostíku a v príslušnej strojovni, ak je obsluhovaná personálom.

- (e) Malo by byť možné lokálne ovládať rýchlosť a kormidlo.
- (f) Mali by byť poskytnuté prostriedky oznamovania príkazov z mostíka lokálnym stanovištiám ovládania pohonu a kormidla.
- (g) Malo by byť možné spustiť a zastaviť hlavný pohonný systém a prevádzkovať ho z polohy nehybnej lode bez pomoci vonkajších zdrojov energie.
- (h) Projekt, konštrukcia a údržba hlavných a pomocných strojných zariadení potrebných na ovládanie rýchlosti a kurzu lode by mali byť v súlade s normami stanovenými pre klasifikáciu podľa pravidiel uznanej organizácie alebo rovnocenných pravidiel, ktoré uplatňuje správny orgán vlajkového štátu v súlade s nariadením (ES) č. 391/2009.

## **II-1.12. NÚDZOVÝ ZDROJ ENERGIE**

### **Funkčné požiadavky**

Základné bezpečnostné systémy by mali byť napájané aspoň z dvoch rôznych zdrojov energie nezávislých od seba, pričom jeden z nich, núdzový zdroj energie, by mal byť vyhradený výlučne pre základné bezpečnostné systémy.

### **Riešené nebezpečenstvá**

- Zlyhávanie základných bezpečnostných systémov v dôsledku nedostatku energie.
- Porucha pri spustení alebo prevádzke núdzových zdrojov energie v dôsledku teploty alebo stavu náklonu a sklonu.

### **Výkonové požiadavky**

- (a) Núdzový zdroj energie by sa mal automaticky aktivovať v prípade poruchy ostatných zdrojov energie napájajúcich základné bezpečnostné systémy.
- (b) Núdzový zdroj energie a súvisiaci rozvodný systém by mali byť umiestnené tak, aby systém nezlyhal v prípade požiaru, vniknutia vody alebo inej nehody, ktorá má vplyv na ostatné zdroje energie napájajúce základné bezpečnostné systémy.

- (c) Základné bezpečnostné systémy, ak sú namontované, sú všetky tieto zariadenia:
- c.1. odvodňovacie zariadenie;
  - c.2. zariadenie na hlásenie požiaru;
  - c.3. núdzové protipožiarne čerpadlo a v relevantných prípadoch systémy samočinných hasiacich zariadení;
  - c.4. potrebné komunikačné zariadenie na varovanie všetkých osôb na palube, na varovanie pátracích a záchranných služieb a na komunikáciu s nimi a na vysielanie aktívnych signálov, ktoré umožňujú lokalizáciu lode;
  - c.5. poplachy a varovania;
  - c.6. navigačné svetlá a nevyhnutné vybavenie na udržiavanie navigačných funkcií;
  - c.7. núdzové osvetlenie vrátane osvetlenia potrebného pre únikové cesty;
  - c.8. akýkoľvek iný systém potrebný na to, aby sa všetkým osobám na palube umožnilo opustiť loď.
- (d) Základné bezpečnostné systémy by sa mali udržiavať aspoň počas obdobia, za ktoré by sa lodi mala poskytnúť pomoc alebo záchrana vonkajšími prostriedkami.
- (e) Núdzové zdroje energie by mali:
- e.1. fungovať efektívne pri akomkoľvek náklone a sklone v plánovaných prevádzkových podmienkach a v stave predvídateľného poškodenia a
  - e.2. byť schopné okamžitej prevádzky pri akejkoľvek teplote v plánovaných prevádzkových podmienkach.
- (f) Projekt, konštrukcia a údržba núdzových zdrojov energie a ich rozvodného systému by mali byť v súlade s normami stanovenými pre klasifikáciu podľa pravidiel uznanej organizácie alebo rovnocenných pravidiel, ktoré uplatňuje správny orgán vlajkového štátu v súlade s nariadením (ES) č. 391/2009.

## **II-2. POŽIARNA BEZPEČNOSŤ**

### **II-2.1. VZNIETENIE**

#### **Funkčné požiadavky**

- (1) Malo by sa predchádzať vznieteniu horľavých materiálov a horľavých kvapalín, plynov a pár.
- (2) Mali by sa určiť horľavé materiály, horľavé kvapaliny a priestory, kde sa môžu hromadiť horľavé plyny alebo pary, ako aj potenciálne zdroje vznietenia, napríklad akumulátory pre pohon.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

Vznietenie horľavých materiálov alebo horľavých kvapalín a plynov a pár.

#### **Výkonové požiadavky**

- (a) Mali by sa poskytnúť prostriedky na zabránenie úniku horľavých kvapalín a na jeho kontrolu.
- (b) Mali by sa poskytnúť prostriedky na obmedzenie hromadenia horľavých plynov a pár.
- (c) Zdroje vznietenia by mali byť oddelené od horľavých materiálov a horľavých kvapalín a plynov.
- (d) Horľavé kvapaliny a plyny by sa mali skladovať vo vyhradených priestoroch.
- (e) Mali by sa prijať dodatočné bezpečnostné opatrenia vrátane používania Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF), ak sa používa palivo s teplotou vzplanutia nižšou ako 60 °C.

### **II-2.2. RAST POŽIARU**

#### **Funkčné požiadavky**

- (1) Mali by sa poskytnúť prostriedky ovládania prívodu vzduchu do každého uzavretého priestoru.
- (2) Mali by sa poskytnúť prostriedky ovládania na zastavenie toku horľavých kvapalín.
- (3) Malo by sa obmedziť požiarne zaťaženie priestorov na palube.

## Riešené nebezpečenstvá

Šírenie požiaru.

### Výkonové požiadavky

- (a) Malo by byť možné zatvoriť všetky vetracie kanály priestorov s vysokým rizikom požiaru a priestorov, ktoré si vyžadujú vysokú protipožiarnu ochranu, z miesta mimo priestoru.
- (b) Malo by byť možné zastaviť akékoľvek poháňané vetranie z miesta mimo priestoru, kde je vetranie nainštalované.
- (c) Vetranie obytných priestorov by malo byť nezávislé od vetrania akéhokoľvek priestoru s vysokým rizikom požiaru.
- (d) Mali by sa poskytnúť prostriedky ovládania zastavenia akéhokoľvek systému využívajúceho horľavé kvapaliny, napríklad palivové čerpadlá, mazacie olejové čerpadlá, tepelné olejové čerpadlá a olejové odlučovače (čističe).
- (e) Nízku mieru šírenia plameňa by mali mať tieto nekryté plochy:
  - e.1. chodby a schodištia tvoriace súčasť únikových ciest;
  - e.2. stropy a obloženia v obytných priestoroch, hospodárskych priestoroch a kontrolných staniach.
- (f) Horľavý materiál v prípade, že je nainštalovaný, by mal mať obmedzenú výhrevnosť. Toto obmedzenie by malo závisieť od stavebného materiálu lode, ale v žiadnom prípade by nemalo prekročiť 45 MJ/m<sup>2</sup>.
- (g) Maximálne požiarne zaťaženie v každom priestore by malo byť obmedzené v súlade s obežníkom MSC.1/Circ. 1003 alebo inou rovnocennou normou.

## II-2.3. TVORBA DYMU A TOXICITA

### Funkčné požiadavky

Malo by sa obmedziť množstvo dymu a toxických produktov z materiálov počas požiaru vrátane povrchových úprav.

## **Riešené nebezpečenstvá**

Ohrozenie života vyplývajúce z dymu a toxických produktov, ktoré sa tvoria počas požiaru v priestoroch, do ktorých majú ľudia prístup.

### **Výkonové požiadavky**

- (a) Farby, laky a iné povrchové úpravy používané na nekryté plochy interiéru by nemali byť schopné produkovať nadmerné množstvo dymu a toxických produktov.
- (b) Ak sa základná palubná krytina používa v obytných a hospodárskych priestoroch a kontrolných staniciach, mala by byť zo schváleného materiálu, ktorý by pri vyšších teplotách nemal vytvárať dym alebo spôsobovať nebezpečenstvo toxicity alebo výbuchu.

## **II-2.4. HLÁSENIE POŽIARU A POŽIARNY POPLACH**

### **Funkčné požiadavky**

Pevné zariadenia systému hlásenia požiaru a požiarneho poplachu by mali byť vhodné z hľadiska povahy priestoru, potenciálu rastu požiaru a potenciálnej tvorby dymu a plynov.

### **Riešené nebezpečenstvá**

Nehlásenie požiaru na palube v skorom štádiu, aby sa poskytol dostatok času na jeho uhasenie alebo bezpečné opustenie lode alebo na obe tieto možnosti.

### **Výkonové požiadavky**

- (a) Priestory s vysokým rizikom požiaru a priestory klasifikované ako priestory vyžadujúce si vysokú protipožiarnu ochranu v súlade s bodom II-2.5 písm. a) by mali byť vybavené prostriedkami hlásenia požiaru.
- (b) Prostriedky hlásenia požiaru by mali v prípade požiaru vyslať signál na mostíku. Takýto signál by mal byť sprevádzaný akustickým signálom.
- (c) Ak akustický signál na mostíku nie je v primeranom čase potvrdený, mal by sa rozozvučať v každom priestore lode, do ktorého má posádka prístup.
- (d) Úroveň akustického signálu by sa mala upraviť podľa úrovne hluku na lodi pri normálnej prevádzke, aby ho posádka mohla zaznamenať.
- (e) Malo by byť možné identifikovať priestor, kde bol hlásený požiar.

## II-2.5. KONŠTRUKČNÁ PROTIPOŽIARNA OCHRANA

### Funkčné požiadavky

- (1) Požiare by mali byť izolované v priestore ich vzniku s cieľom poskytnúť dostatočný čas na uhasenie požiaru alebo dostatočný čas všetkým osobám na opustenie lode alebo na obe možnosti.
- (2) Každá loď by mala byť rozdelená pomocou tepelných a stavebných deliacich prvkov.

### Riešené nebezpečenstvá

Osoby na palube, ktoré utrpeli zranenia v dôsledku požiaru pred tým, ako sa dostali k záchrannému systému.

### Výkonové požiadavky

- (a) Priestory na palube by mali byť klasifikované takto:
  - a.1. Priestory s vysokým rizikom požiaru vrátane:
    - priestorov obsahujúcich strojné zariadenia s vnútorným spaľovaním;
    - priestorov ro-ro;
    - priestorov obsahujúcich horľavé kvapaliny;
    - určitých oddelení s elektrickými akumulátormi s vysokou kapacitou.
  - a.2. Priestory, ktoré si vyžadujú vysokú protipožiarnu ochranu, vrátane:
    - únikových ciest vrátane schodísk a chodieb;
    - kontrolných staníc;
    - obytných priestorov;
    - zhromažďovacích a nalodovacích priestorov;
    - priestorov s pohonnými a kormidlovými strojnými zariadeniami;
    - oddelení používaných pre zariadenia premeny, rozvodu a uskladnenia elektrickej energie (akumulátory).



- (b) Medzi priestorom s vysokým rizikom požiaru a priestorom, ktorý si vyžaduje vysokú protipožiarnu ochranu, by mal(-i) byť tepelný(-é) deliaci(-e) prvok(-y) poskytujúci(-e) konštrukčnú protipožiarnu ochranu.
- (c) Konštrukčná protipožiarna ochrana tepelného deliaceho prvku by mala zabrániť prechodu plameňov a dymu spravidla počas 60 minút. Tento čas by sa mohol znížiť v závislosti od času evakuácie vypočítaného v súlade s bodom II-2.6, ale nemal by byť v žiadnom prípade kratší ako 30 minút.
- (d) V prípade tepelných deliacich prvkov vyrobených z ocele by priemerná teplota na strane nevystavenej účinku tepla nemala vystúpiť na viac ako 140 °C nad pôvodnú teplotu a ani by nemala byť v žiadnom bode vrátane každej spojky vyššia ako 180 °C nad pôvodnou teplotou počas času účinku konštrukčnej protipožiarnej ochrany, keď sú podrobené štandardnej protipožiarnej skúške.
- (e) Keď sú v tepelných deliacich prvkoch použité iné materiály ako oceľ, izolácia by mala byť taká, aby konštrukčné jadro nedosiahlo takú teplotu, pri ktorej stráca svoje konštrukčné vlastnosti počas času účinku konštrukčnej protipožiarnej ochrany. Napríklad v prípade hliníka sa má zohľadniť teplota 200 °C.
- (f) V prípade lodí, ktoré nie sú vyrobené z ocele, by sa mala tepelným deliacim prvkom vybaviť každá hranica priestoru s vysokým rizikom požiaru, ktorý je v kontakte s obšívku.
- (g) Protipožiarna ochrana vetracích kanálov by mala byť rovnaká ako protipožiarna ochrana priestoru, kde sú nainštalované.

## II-2.6. ČAS EVAKUÁCIE

### Funkčné požiadavky

V prípade každej lode by sa mal vypočítať<sup>12</sup> alebo predviesť na palube, alebo vypočítať aj predviesť na palube čas potrebný na evakuáciu lode.

### Riešené nebezpečenstvá

Úmrtia alebo zranenia v prípade núdzovej situácie, ktorá si vyžaduje evakuáciu lode.

### Výkonové požiadavky

- (a) Pri určovaní času evakuácie by sa mali všetky prostriedky úniku považovať za použiteľné.

---

<sup>12</sup> Ako referencia na koncepciu výpočtu by mohol slúžiť obežník MSC.1/Circ. 1533 a obežník MSC.1/Circ. 1166 v znení zmien.

- (b) Čas evakuácie vyjadrený v minútach by mal byť kratší ako táto hodnota:

$$\text{Maximálny čas} = (\text{SFP}-7)/3$$

Pričom SFP je čas účinku konštrukčnej protipožiarnej ochrany v minútach.

## II-2.7. HASENIE POŽIARU

### Funkčné požiadavky

Požiare by sa mali potlačiť a uhasiť v priestore ich vzniku.

### Riešené nebezpečenstvá

Šírenie požiaru.

### Výkonové požiadavky

- (a) Do každého priestoru lode, kam majú prístup osoby, a na otvorené paluby by mal mať dosah vodný prúd s účinným tlakom a objemom, ktoré sú prispôsobené predmetnej lodi.
- (b) Na lodi by mali byť nainštalované aspoň dve vodné požiarne čerpadlá, jedno z nich napájané z núdzového zdroja energie (núdzové požiarne čerpadlo).
- (c) Núdzové požiarne čerpadlo a jeho sacie potrubie by mali byť umiestnené v priestore oddelenom od priestorov s ostatnými požiarными čerpadlami a oddelené tepelným deliacim prvkom od priestorov s hnacími strojovými zariadeniami.
- (d) Všetky priestory s vysokým rizikom požiaru by mali byť vybavené pevným protipožiarным systémom.
- (e) V obytných priestoroch určených na spanie by mali byť umiestnené systémy samočinných hasiacich zariadení.
- (f) V blízkosti vchodu do priestorov s vysokým rizikom požiaru alebo s potrebou vysokej protipožiarnej ochrany by mali byť umiestnené prenosné hasiace prístroje.
- (g) Látka použitá pre pevné alebo prenosné protipožiarne prostriedky:
- g.1. by mala byť primeraná vzhľadom na najpravdepodobnejší typ požiaru, ktorý sa môže vyskytnúť v chránenom priestore, a

g.2. by nemala byť škodlivá pre ľudské zdravie, pokiaľ tam nie sú:

- prostriedky na zabezpečenie toho, aby sa priestor mohol úplne uzavrieť, pričom každý otvor by sa zatváral z miesta mimo tohto priestoru, a
- prostriedky na zabezpečenie toho, aby sa v priestore pred začatím príslušného hasenia požiaru nenachádzala žiadna osoba.

## **II-2.8. ÚNIKOVÉ CESTY**

### **Funkčné požiadavky**

Osoby na palube by mali byť schopné dostať sa k záchrannému systému prostredníctvom prístupných únikových ciest, ktoré sú viditeľne označené, sú bez prekážok a sú chránené pred požiarom a zaplavením.

### **Riešené nebezpečenstvá**

Osoby na palube, ktoré nie sú schopné opustiť loď v prípade evakuácie.

### **Výkonové požiadavky**

- (a) Lode by mali byť vybavené aspoň dvomi rôznymi únikovými cestami z každého bežne obsadeného priestoru, ktoré nakoniec vedú k nalod'ovacím stanovištiám.
- (b) Uvedené dve únikové cesty by mali byť usporiadané tak, aby pri akomkoľvek možnom požiarom scenári nebola ani jedna z týchto dvoch únikových ciest zablokovaná.
- (c) Úniková cesta:
  - c.1. by mala byť vybavená držadlami;
  - c.2. nemali by byť na nej prekážky;
  - c.3. mala by byť jasne označená, pričom značky by mali byť viditeľné pri nízkej viditeľnosti;
  - c.4. mala by byť vybavená osvetlením napájaným z dvoch zdrojov energie, pričom jeden by mal byť núdzový zdroj energie, a

c.5. mala by byť dost' široká na to, aby umožňovala voľný pohyb osôb na palube vrátane osôb, ktoré majú na sebe ochranné prostriedky, a prepravu osôb na nosidlách a osôb so zdravotným postihnutím.

(d) Plány znázorňujúce únikové cesty by mali byť v relevantných prípadoch vystavené vo vnútri každej kajuty a vo verejných priestoroch.

### **III. ZÁCHRANNÉ PROSTRIEDKY A ZARIADENIA**

#### **III.1. VŠEOBECNÁ POHOTOVOŠŤ ZÁCHRANNÝCH PROSTRIEDKOV**

##### **Funkčné požiadavky**

Všetky záchranné prostriedky by mali byť v plánovaných prevádzkových podmienkach v stave nepretržitej pohotovosti bez ohľadu na zásoby na lodi.

##### **Riešené nebezpečenstvá**

- Zranenia osôb na palube počas bežnej prevádzky, výcviku, údržby alebo núdzových situácií.
- Porucha alebo meškanie pri použití záchranných prostriedkov buď v skutočnej núdzovej situácii, alebo počas výcviku alebo cvičenia.

##### **Výkonové požiadavky**

Záchranné prostriedky:

- (a) by mali byť ľahko prístupné;
- (b) prístupu k nim by nemala brániť žiadna prekážka a nemali by byť zamknuté;
- (c) mali by byť prevádzkyschopné a nasadené nezávisle od dodávok energie na lodi;
- (d) mali by byť udržiavané v stave nepretržitej pohotovosti;
- (e) mali by byť schopné prevádzky v plánovaných prevádzkových podmienkach a

- (f) mali by byť schopné nasadenia pri akomkoľvek náklone alebo sklone v plánovaných prevádzkových podmienkach alebo predvídateľných podmienkach poškodenia.

### **III.2. POSKYTOVANIE INFORMÁCIÍ O NÚDZOVÝCH SITUÁCIÁCH**

#### **Funkčné požiadavky**

Poskytovať ľahko dostupné informácie a pokyny týkajúce sa núdzových situácií všetkým osobám na palube v závislosti od ich pridelenia k záchranným prostriedkom.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

Nedostatok primeraných informácií a pokynov pre cestujúcich o núdzových postupoch, čo môže spôsobiť ďalšie meškania, zmätok alebo paniku.

#### **Výkonové požiadavky**

- (a) Informácie a pokyny pre všetky osoby na palube by mali byť:
- a.1. prezentované spôsobom, ktorý bude pravdepodobne viesť k ich pochopeniu (napr. štýl a jazyk), a
  - a.2. viditeľne rozložené po celej lodi.
- (b) Informácie a pokyny týkajúce sa núdzových postupov, umiestnenia a používania vybavenia by mali zahŕňať minimálne:
- b.1. nasmerovanie k zhromažďovacím stanovištiam;
  - b.2. umiestnenie záchranných prostriedkov a
  - b.3. prevádzku a používanie záchranných prostriedkov.
- (c) Pokyny pre záchranné prostriedky by mali byť čitateľné a zrozumiteľné pri nízkej viditeľnosti (napr. núdzovom osvetlení) a mali by byť jasne označené miesta uloženia záchranných prostriedkov.

### **III.3. KOMUNIKÁCIA**

#### **Funkčné požiadavky**

- (1) Mali by sa poskytnúť prostriedky na upozornenie a nasmerovanie pátracích a záchranných služieb k miestu, kde sa nachádza loď a záchranné systémy.
- (2) Mali by sa poskytnúť prostriedky, ktoré umožnia kapitánovi alebo posádke komunikovať súčasne so všetkými osobami na palube počas núdzových situácií.
- (3) Mali by sa poskytnúť prostriedky na upozornenie všetkých osôb na palube na núdzové situácie.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

- Problémy pátracích a záchranných služieb s detekciou (lode alebo akéhokoľvek záchranného systému na mori) v prípade núdzovej situácie.
- Neschopnosť nadviazať účinné obojsmerné spojenie medzi členmi posádky s cieľom podporiť únikové, evakuačné a záchranné aktivity.
- Neschopnosť poskytnúť osobám na palube v náležitom čase účinné informácie a pokyny týkajúce sa akejkoľvek núdzovej situácie.
- Neschopnosť včas upozorniť osoby na palube na núdzovú situáciu.
- Meškania a organizačné chyby.

#### **Výkonové požiadavky**

- (a) Na nasmerovanie pátracích a záchranných služieb k lodi a k záchranným systémom by sa mali poskytnúť tieto prostriedky:
  - a.1. elektronický signál, ktorý môžu pátracie a záchranné služby automaticky a na diaľku zaznamenať (vrátane signálov vyslaných navigačnými satelitnými systémami, ako je napríklad Galileo);
  - a.2. signál, ktorý môže byť zaznamenaný vizuálne v blízkosti, a
  - a.3. prenosný komunikačný systém na použitie medzi záchrannými systémami a pátracími a záchrannými službami.

- (b) Prostriedky na vnútornú komunikáciu by mali:
- b.1. poskytovať obojsmerné spojenie medzi členmi posádky nezávisle od priestoru lode, kde sa nachádzajú;
  - b.2. poskytovať nepretržité akustické informácie a pokyny vo všetkých priestoroch, kam majú osoby prístup.
- (c) Prostriedky na varovanie všetkých osôb na palube:
- c.1. by mali byť počuteľné vo všetkých priestoroch, kam majú osoby prístup, a
  - c.2. by mali byť vhodné na verbálnu komunikáciu na palube.

### **III.4. EVAKUÁCIA**

#### **Funkčné požiadavky**

- (1) Každá loď by mala mať zhromažďovacie stanovištia, kde by sa zhromaždili všetky osoby na palube pred ich presunom do záchranných systémov.
- (2) Malo by byť možné presunúť každú osobu zo zhromažďovacieho stanovišťa do záchranného systému bez zranenia a po suchu, t. j. bez potreby vstúpiť do vody, hoci aj na obmedzený čas.
- (3) Mali by sa poskytnúť prostriedky na zaistenie prežitia všetkých osôb po evakuácii.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

- Neprimerané záchranné systémy, ktoré nie sú dostatočné, vhodné ani prístupné pre všetky osoby na palube.
- Cestujúci nie sú riadne zhromaždení, čo spôsobuje meškania a zmätok pri evakuácii.
- Možnosť, že určité záchranné systémy nemusia byť k dispozícii v dôsledku ich straty spôsobenej požiarom, zaplavením alebo v dôsledku iného poškodenia.
- Poškodenie záchranných systémov alebo zdravia osôb alebo oboch počas spúšťania.

- Utopenie.
- Podchladenie.

### Výkonové požiadavky

- (a) Každá loď by mala mať záchranné systémy rozmiestnené po celej lodi, pričom tieto záchranné systémy by mali mať dostatočnú kapacitu na to, aby v prípade, že loď o niektorý záchranný systém príde alebo že niektorý záchranný systém nebude prevádzkyschopný, zostávajúce záchranné systémy mohli pojať celkový počet osôb, na prepravu ktorých je loď certifikovaná.
- (b) Rozdelenie, nasadenie a kapacita záchranných systémov by mali umožniť všetkým osobám, na ktorých prepravu je loď certifikovaná, aby do nich nasadli na ktorejkoľvek strane lode<sup>13</sup>.
- (c) Zhromažďovacie stanovišťa by mali poskytovať dostatočný priestor na zhromaždenie všetkých osôb na palube.
- (d) Od žiadnej osoby by sa nemalo očakávať, že do záchranného systému skočí z výšky viac ako 1 meter. Pre väčšie výšky by malo byť poskytnuté zariadenie uľahčujúce nalodenie (napr. evakuačná šmykľavka alebo nalod'ovací rebrík).
- (e) Spustenie záchranného systému by sa malo vykonať bez akejkoľvek prekážky alebo interferencie s ostatnými konštrukciami, najmä s hnacou lodnou skrutkou.
- (f) Každá loď by mala mať vhodnú individuálnu nadnášaciu pomôcku pre každú osobu na palube.
- (g) V závislosti od prevádzkových podmienok by mala byť osobám poskytnutá vhodná tepelná ochrana.

---

<sup>13</sup> Táto požiadavka nevyhnutne neznamená, že na každej strane lode je potrebná stopercentná kapacita. Je možné použiť záchranné systémy, ktoré by mohli byť nasadené z ktorejkoľvek strany lode.



### **III.5. ZÁCHRANA**

#### **Funkčné požiadavky**

Mali by sa poskytnúť prostriedky na záchranu osôb z vody.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

Neschopnosť zachrániť osobu z vody účinne a rýchlo, čo môže spôsobiť zhoršenie zdravotného stavu osoby, ktorá prežila, alebo dokonca jej úmrtie.

#### **Výkonové požiadavky**

- (a) Na lodi by sa mali nachádzať nadnášacie pomôcky, ktoré je možné spustiť z lode osobe vo vode.
- (b) Záchranu osoby z vody by mala vykonať loď alebo osobitný útvar.

### **IV. RÁDIOVÁ KOMUNIKÁCIA**

#### **Funkčné požiadavky**

- (1) Loď by mala byť schopná vysielat' a prijímať príslušné informácie týkajúce sa námornej bezpečnosti.
- (2) Každá loď by mala byť schopná vysielat' a prijímať núdzové signály.
- (3) Počas operácie pátracích a záchranných služieb by malo byť možné komunikovať so vzdušnými alebo námornými prostriedkami vonkajšej pomoci.

#### **Riešené nebezpečenstvá**

- Neschopnosť prijímať a vysielat' príslušné informácie týkajúce sa námornej bezpečnosti.
- Nedostatočná komunikácia s vonkajšími prostriedkami v prípade núdze.
- Neschopnosť pomôcť okolitým lodiam v núdzi.

## **Výkonové požiadavky**

Každá loď by mala byť schopná:

- (a) vysielat' núdzové signály z lode na pobrežie;
- (b) prijímať núdzové signály z pobrežia na loď;
- (c) vysielat' a prijímať núdzové signály z lode na loď (a to aj prostredníctvom satelitných systémov);
- (d) vysielat' a prijímať komunikáciu na koordináciu pátrania a záchrany;
- (e) vysielat' a prijímať komunikáciu priamo na mieste;
- (f) vysielat' a prijímať informácie týkajúce sa námornej bezpečnosti;
- (g) vysielat' všeobecnú rádiovú komunikáciu pobrežným rádiovým systémom alebo sieťam a prijímať takúto komunikáciu od pobrežných rádiových systémov alebo sietí a
- (h) vysielat' a prijímať komunikáciu medzi mostíkmi.

## **V. NAVIGÁCIA**

### **Funkčné požiadavky**

Loď by mali byť projektovaná, postavená, vybavená a udržiavaná tak, aby na mori mohla:

- (1) byť nezávisle navigovaná a
- (2) upozorňovať posádku na všetky pevné alebo pohyblivé navigačné nebezpečenstvá.

### **Riešené nebezpečenstvá**

- Zrážky a uviaznutie.
- Chyby pri určovaní polohy lode.

### **Výkonové požiadavky**

- (a) Mali by sa sprístupniť podrobné informácie o geografickej morskej oblasti, v ktorej sa loď plaví.

- (b) Mali by sa poskytnúť prostriedky na určenie polohy, kurzu a rýchlosti lode (napríklad navigačné satelitné systémy vrátane systému Galileo).
  - (c) Mali by sa poskytnúť prostriedky na pomoc pri navigácii a na zabránenie zrážkam (napríklad navigačné satelitné systémy vrátane systému Galileo).
  - (d) Usporiadanie mostíka by malo poskytovať navigačnej hliadke primeranú viditeľnosť na všetky strany.
  - (e) Mali by sa poskytnúť prostriedky na určenie smeru otáčania a požadovaného príkonu hnacej lodnej skrutky a polohy kormidla vo vzťahu k hlavnému smeru lode.
  - (f) Mali by sa poskytnúť prostriedky na určenie hĺbky vody.
  - (g) Mala by byť možná detekcia lode okolitými loďami.
-