

# Příloha č. 1

## **Obsah výuky první pomoci**

### Přednášky:

1. Úvod do první pomoci, význam a cíle první pomoci, druhy první pomoci, právní odpovědnost, postup při poskytování základní první pomoci, aktivace záchranného řetězce, přehled život ohrožujících stavů.
2. Zástava dechu, příčiny, příznaky, postup při první pomoci, zprůchodnění dýchacích cest, umělé dýchání.
3. Zástava oběhu, příčiny, příznaky, postup při první pomoci, nepřímá masáž srdeční. Bezvědomí, příčiny, typy bezvědomí, postup při první pomoci, kolaps.
4. Krvácení, typy krvácení, postup při první pomoci, tlakové body, tlakový obvaz, přiložení škrtidla. Šok, příčiny, příznaky, postup při první pomoci.
5. Termické úrazy, popáleniny, úpal, úžeh, podchlazení, omrzliny, postup při první pomoci. Poranění hrudníku, pneumotorax, příznaky, postup při první pomoci. Poranění břicha, náhlé příhody břišní, příznaky, postup při první pomoci.
6. Poranění hlavy, poranění páteře, úrazy při sportu, postup při první pomoci.

### Semináře:

1. První pomoc při život ohrožujících stavech, pravidlo ABC, zprůchodnění dýchacích cest, nácvik umělého dýchání.
2. Nácvik nepřímé masáže srdeční, postup při kardiopulmonální resuscitaci při jednom a více záchráncích.
3. Postup při krvácení, nácvik vyhledávání tlakových bodů, přikládání tlakového obvazu a škrtidla,
4. Obvazová technika, druhy obvazů, zásady a pravidla pro přikládání obvazů, šátkové obvazy.
5. Obvazová technika, obinadlové obvazy.

6. Opakování kardiopulmonální resuscitace, polohování při závažných stavech.
7. Zápočet.

**Požadavky k zápočtu z První pomoci**

- 80% účast na seminářích.

**Požadavky ke zkoušce z První pomoci**

- Praktická zkouška, písemný test.

# Příloha č. 3 k vyhlášce č. 42/2015 Sb.

## Podmínky zdravotní způsobilosti

### A. Podmínky zdravotní způsobilosti člena posádky plavidla

#### 1. Nemoci, které podmiňují zdravotní nezpůsobilost

##### 1.1. Zhoubná nádorová onemocnění

**a)** veškerá onemocnění vyvolaná zhoubným bujením buněk (mimo basocelulárního karcinomu kůže) do 5 let od vyléčení, resp. do 5 let od vyléčení poslední recidivy,

**b)** basocelulární karcinom kůže do vyléčení.

##### 1.2. Endokrinní a metabolické nemoci

**a)** diabetes mellitus, který způsobuje zdravotní komplikace, a to zejména

1. druhá a další hypoglykémie, která se vyskytne během období 12 měsíců od první hypoglykemie a k jejímuž zvládnutí je třeba pomoci další osoby, nebo

2. druhá a další hypoglykémie, která se vyskytne během období 12 měsíců od první hypoglykemie, a to bez varovných příznaků,

3. diabetes mellitus doprovázený orgánovými komplikacemi.

##### 1.3. Duševní nemoci

**a)** organické duševní poruchy projevující se demencí (demence u Alzheimerovy choroby, vaskulární demence, demence u chorob klasifikovaných jinde, nespecifikované demence),

**b)** organický amnestický syndrom,

**c)** organicky podmíněné poruchy osobnosti a poruchy chování,

**d)** nespecifické organické nebo symptomatické duševní poruchy,

**e)** akutní, chronické nebo neléčené formy zejména schizofrenie, schizotypní porucha, akutní a přechodné psychotické poruchy, schizoafektivní poruchy, trvalá duševní porucha s bludy, indukovaná porucha s bludy, jiné neorganické psychotické poruchy,

**f)** mentální retardace,

**g)** pervazivní vývojové poruchy,

**h)** vážné duševní poruchy vrozené, způsobené nemocí, úrazem nebo neurochirurgickými operacemi,

**i)** klinicky závažné formy specifických poruch osobnosti vedoucí k vážným poruchám úsudku, chování nebo adaptability,

**j)** závislost na alkoholu nebo jiných návykových látkách,

**k)** pravidelné požívání alkoholu nebo návykových látek,

**l)** pravidelné užívání léčiv nebo jejich kombinací, jejichž účinek může snížit pozornost.

#### **1.4.** Nemoci krve a krvetvorných orgánů

**a)** vrozené/dědičné/hemolytické anemie,

**b)** získané hemolytické anemie s opakovanými projevy hemolýzy.

#### **1.5.** Nemoci nervového systému

**a)** degenerativní a zánětlivá onemocnění nervového systému nebo poúrazové stavy nervového systému, které způsobují poruchu koordinace pohybů nebo rovnováhy nebo řeči s narušením dorozumívání nebo poruchy vědomí nebo spánku, případně provázené dlouhodobými bolestmi,

**b)** epilepsie po dobu 5 let bezzáchvatového období od vysazení antiepileptické léčby,

**c)** stav po izolovaném nebo po prvním neprovokovaném epileptickém záchvatu, pokud nebyla nasazena antiepileptická léčba, po dobu 12 měsíců bezzáchvatového období,

**d)** záchvatové stavy s poruchou vědomí nebo hybnosti, například nekompensovaná narkolepsie nebo kataplexie,

**e)** výskyt transitorních mozkových cévních příhod ischemického nebo embolického původu i bez trvalejšího funkčního omezení,

**f)** stavy po cévních mozkových příhodách s těžkým omezením fyzických nebo duševních funkcí.



## 1.6. Nemoci oběhového systému

- a)** vážné srdeční arytmie (poruchy srdečního rytmu),
- b)** závažná onemocnění srdce a cév ve funkční třídě III. a IV. NYHA klasifikace a závažné poruchy srdečního rytmu,
- c)** těžko korigovatelná hypertenze, hypertenzní nemoc s pokročilými orgánovými změnami vyvolávajícími závažné poruchy jejich funkcí a maligní hypertenze,
- d)** anamnéza dvou a více atak tromboembolické nemoci,
- e)** těžší formy obliterující aterosklerózy periferních tepen s trofickými defekty nebo hemodynamicky závažnými stenózami karotid nebo většími aneuryzmaty aorty,
- f)** varikozní komplex, který se dle anamnézy již alespoň dvakrát manifestoval vznikem bércevého vředu,
- h)** stavy po implantaci defibrilátoru.

## 1.7. Nemoci dýchacího systému

- a)** všechny nemoci vedoucí ke snížení vitální kapacity plic pod 60% náležité hodnoty nebo ke snížení poměru jednosekundové kapacity plic a forsírované vitální kapacity plic pod hodnotu 0,6 včetně situací, kdy je tento poměr snížen pod uvedenou hodnotu jen během záchvatů,
- b)** dva nebo více spontánních pneumothoraxů v anamnéze,
- c)** parciální nebo globální dechová nedostatečnost bez ohledu na příčinu,
- d)** chronická obstrukční plicní nemoc,
- e)** chronické nebo recidivující nemoci pohrudnice,
- f)** alergické astma bronchiale.

## 1.8 Nemoci nosní, ušní a krční

- a)** Ménierova nemoc a jiné poruchy rovnováhy vyžadující léčbu,
- b)** afonie a těžší dysfonie s narušením dorozumívání,
- c)** závažné nemoci středního ucha nebo bradavkového výběžku,

**d)** stále se zhoršující poruchy sluchu znemožňující komunikaci hovorovou řečí nebo při audiometrickém vyšetření je celková ztráta sluchu vyšší než 30% (dle Fowlera).

### **1.9.** Nemoci zažívacího systému

**a)** vředová choroba žaludku nebo dvanáctníku podle následujících kritérií:

- 1.** peptický vřed do 1 roku od prokázaného zahojení,
- 2.** perforace nebo penetrace vředu nebo masivního krvácení z vředu do 1 roku po chirurgickém vyléčení základní choroby,

**b)** kolostomie,

**c)** anamnéza dvou nebo více atak akutní pankreatitidy, chronická recidivující pankreatitida s funkční nedostatečností zevně sekretorické části pankreatu,

**d)** kýly do 3 měsíců po chirurgickém vyléčení,

**e)** stav po virové hepatitidě typu A, B, C, D nebo E do 6 měsíců po stabilizaci hodnot aktivity enzymů ALT a AST v krvi,

**f)** chronická jaterní onemocnění provázená poruchou jaterních funkcí nebo výraznější biochemickou aktivitou nebo hyperbilirubinemií (s hodnotou celkového bilirubinu vyšší než 50 mmol/l),

**g)** prokázaná Crohnova nemoc, ulcerózní kolitis a jiná onemocnění, k jejichž projevům patří recidivující průjmy.

### **1.10.** Nemoci vylučovacího systému

**a)** všechna onemocnění ledvin vedoucí k poklesu glomerulární filtrace vztažené na standardní povrch těla pod hodnotu 1,0 mililitru za sekundu nebo způsobující zvýšení koncentrace močoviny nebo kreatininu v krvi nad fyziologickou mez,

**b)** rozsáhlá nebo recidivující hydrokéla,

**c)** částečná nebo úplná obstrukce alespoň části vylučovacího systému.

### **1.11.** Nemoci pohybového systému

**a)** amputace horní končetiny v předloktí a vyšší,

**b)** amputace dolní končetiny v bérce a vyšší,

**c)** ankylosa nebo velmi výrazné omezení hybnosti ramenního nebo loketního nebo kyčelního kolenního nebo hlezenního kloubu,

**d)** pouřazová změna zánětlivé nebo degenerativní onemocnění páteře nebo velkého kloubu vyžadující soustavné nebo opakované léčení nebo výrazně omezující stabilní chůzi nebo držení těla (zejména revmatoidní arthritida, Bechtěřevova nemoc, onemocnění páteře spojená s opakovanými atakami spondylogenních algických syndromů v anamnéze, těžší arthrosa kyčelní nebo kolenní).

### **1.12. Nemoci oční**

**a)** binokulární zraková ostrost, a to i za použití korekčních čoček, menší než 0,5,

**b)** zraková ostrost menší než 0,5 při úplné funkční ztrátě zraku na jednom oku nebo v případě používání pouze jednoho oka, například v případě diplopie, a to i za použití korekčních čoček,

**c)** úplná funkční ztráta zraku na jednom oku nebo používání pouze jednoho oka, pokud tento stav trvá méně než 6 měsíců,

**d)** rozsah horizontálního zorného pole obou očí menší než 120 stupňů, rozsah vertikálního zorného pole menší než 20 stupňů směrem nahoru a dolů,

**e)** nesnášenlivost korekčních čoček, pokud jsou k dosažení zrakové ostrosti nezbytné,

**f)** diplopie,

**g)** závažná porucha kontrastní citlivosti,

**h)** xeroftalmie,

**i)** oboustranná ptosa víček,

**j)** glaukom.

### **1.13. Nemoci kožní**

Těžké a rozsáhlé formy kožních onemocnění.

### **1.14. Ostatní nemoci**

Únavový syndrom těžšího stupně bez ohledu na příčinu.

**2. Nemoci, které vyžadují odborné posouzení a u kterých je kladný posudkový závěr podmíněn posouzením odborného lékaře**

**2.1. Zhoubná nádorová onemocnění**

- a)** nádorová onemocnění v anamnéze,
- b)** basocelulární karcinom kůže v anamnéze.

**2.2. Endokrinní a metabolické nemoci**

- a)** všechny formy endokrinních a metabolických nemocí, které jsou plně kompenzovány pravidelným perorálním příjmem léků nebo kompenzací léky nevyžadují,
- b)** diabetes mellitus, pokud byla zahájena léčba léky, které nesou riziko vyvolání hypoglykémie, a v předcházejících 12 měsících nedošlo k žádné hypoglykémii a neexistují zdravotní komplikace vzniklé v souvislosti s diabetes mellitus.

Pravidelná lékařská kontrola zdravotního stavu lékařem příslušné specializované způsobilosti je podmínkou zdravotní způsobilosti vždy, provede se nejméně jedenkrát za 2 roky.

**2.3. Duševní nemoci**

- a)** postencefalitický syndrom,
- b)** závažné neurotické poruchy, behaviorální syndromy spojené s fyziologickými poruchami a somatickými faktory,
- c)** závažné poruchy spánku,
- d)** občasné užívání léčiv nebo jejich kombinací, jejichž účinek může snížit pozornost,
- e)** závislost na alkoholu (alkoholismus), návykových látkách v anamnéze po uplynutí bezpečného abstinčního období; za bezpečné abstinční období se považuje nezpochybněna důsledná a trvalá abstinence trvající alespoň 2 roky, jejíž prokázání vyplývá ze závěrů učiněných příslušným odborným lékařem,
- f)** opakované akutní intoxikace v anamnéze.

Pravidelná lékařská kontrola je podmínkou zdravotní způsobilosti vždy u všech nemocí zde uvedených.

## 2.4. Nemoci krve a krvetvorných orgánů

Hemorhagické diatesy (vaskulopatie, trombocytopatie, koagulopatie) a všechny stavy se zvýšeným rizikem krvácení.

## 2.5. Nemoci nervového systému

**a)** cévní příhoda mozková v anamnéze,

**b)** cévní nemoci mozku s následnými poruchami,

**c)** abnormální elektroencefalografický nálezn bez ohledu na příčinu,

**d)** stavy spojené s nemocemi, úrazy nebo chirurgickými zákroky, které ovlivňují centrální nebo periferní nervový systém a způsobují psychické, smyslové nebo motorické poruchy,

**e)** stav po ojedinělém neprovokovaném epileptickém záchvatu, pokud nebyla nasazena antiepileptická léčba a při neurologickém vyšetření není nalezena žádná související mozková patologie a na elektroencefalogramu (EEG) není zaznamenána žádná epileptiformní aktivita, po 1 roce od tohoto záchvatu,

**f)** epilepsie nebo stav po epileptickém záchvatu, pokud byla nasazena antiepileptická léčba a při neurologickém vyšetření není nalezena žádná související mozková patologie a na elektroencefalogramu (EEG) není zaznamenána žádná epileptiformní aktivita, po 5 letech od vysazení léčby,

**g)** nemoci, které provází zvýšené riziko epileptických záchvatů, například arteriovenózní malformace nebo nitrolební krvácení, přestože k samotným záchvatům ještě nedošlo.

## 2.6. Nemoci oběhového systému

**a)** srdeční chlopňové vady a jiné vady bez poruchy hemodynamiky,

**b)** onemocnění srdce a cév jako jsou například těžké formy srdečních onemocnění vrozených i získaných s funkčním omezením nebo závažnějšími poruchami srdečního rytmu,

**c)** patologický nálezn při elektrokardiografickém vyšetření bez ohledu na příčinu,

**d)** arteriální systémová hypertenze,

**e)** srdeční arytmie,

**f)** onemocnění srdce a cév ve funkční třídě III. NYHA klasifikace a poruchy srdečního rytmu,

**g)** stenokardie během klidu nebo psychického zatížení (vzrušení),

**h)** trvalá kardiostimulace s výjimkou nekomplikovaných nebo nezávažných stavů, kde odborné vyšetření provede posuzující lékař; pravidelná lékařská kontrola zdravotního stavu je podmínkou zdravotní způsobilosti vždy.

## 2.7. Nemoci dýchacího systému

**a)** nealergické astma bronchiale,

**b)** alergické nemoci dýchacích cest,

**c)** chronické nemoci dýchacího systému výše neuvedené.

## 2.8 Nemoci nosní, ušní a krční

**a)** chronické hnisavé záněty vedlejších dutin nosních nebo středouší,

**b)** jiná onemocnění ucha,

**c)** při audiometrickém vyšetření je celková ztráta sluchu vyšší než 30% (dle Fowlera).

## 2.9. Nemoci trávicího ústrojí

**a)** stavy po břišních operacích, jestliže po nich přetrvávají zažívací obtíže středního nebo těžšího stupně,

**b)** anamnéza perforace nebo penetrace vředu nebo masivního krvácení z vředu,

**c)** tzv. pseudoulcerosní syndrom a jiné obtíže trávicího traktu v anamnéze, které vyžadovaly léčbu,

**d)** chronická apendicitis,

**e)** virová hepatitida typu B, C, D v anamnéze,

**f)** rozsáhlejší hemoroidální uzle s anamnézou opakovaných zánětů,

**g)** prolaps rekta,

**h)** fissura ani,

**i)** periproktální pištěl.

## **2.10.** Nemoci vylučovacího systému

**a)** uroinfekce,

**b)** prokázaná urolithiasa včetně asymptomatické,

**c)** chronická onemocnění ledvin a močových cest výše neuvedené v bodu 1.10.

## **2.11.** Nemoci pohybového systému

**a)** jiná onemocnění pohybového systému výrazně znesnadňující stabilní chůzi (kupř. dermatomyositis, tzv. viklavý kloub, pakloub dolní končetiny, atd.) nebo omezující lokomoci.

## **2.12.** Nemoci oční

**a)** těžší formy chronického zánětu spojivek,

**b)** nemoci rohovky, uveálního systému, sítnice a zřetivého nervu,

**c)** nesplnění požadavků na zřetivou ostrost v bodu 1.12.,

**d)** závažná porucha barvocitu,

**d)** jiné chronické nebo závažné nemoci oka nebo očních adnex.

## **2.13.** Nemoci kožní

**a)** kožní nemoci ekzémového charakteru a závažné dermatózy,

**b)** chronické kožní nemoci.

## **2.14.** Ostatní nemoci

**a)** chronická forma infekčních a parazitárních nemocí nebo bacilonosičství, může-li být zdrojem epidemiologicky závažného přenosu na jiné osoby,

**b)** stavy po transplantaci, náhradě, implantaci orgánu apod., srdeční chlopně, cévy, kloubu,

**c)** nemoci močové a pohlavní soustavy, vyžadující soustavnou péči a léčení,

**d)** stavy po ztrátě končetiny nebo její části, s protetickou náhradou nebo bez ní, omezující bezpečný výkon činnosti,

**e)** jiné nemoci výše neuvedené, pokud snižují výkonnost a tělesnou zdatnost a omezují bezpečný výkon činnosti.

## **B.** Podmínky zdravotní způsobilosti vůdce plavidla s výjimkou vůdce malého plavidla

### **1.** Nemoci, které podmiňují zdravotní nezpůsobilost

**a)** všechny nemoci uvedené v části A bodu 1.1. až 1.14., pokud dále není stanoveno jinak,

**b)** zraková ostrost v lepším oku menší než 0,8 a v horším oku menší než 0,1, a to i za použití korekčních čoček,

**c)** dosažení minimální zrakové ostrosti podle písmene a) nebo b) za použití brýlí se silou přesahující sférický ekvivalent +8 dioptrií,

**d)** rozsah horizontálního zorného pole obou očí menší než 160 stupňů, současně rozsah menší než 70 stupňů na levou a pravou stranu,

**e)** rozsah vertikálního zorného pole menší než 30 stupňů směrem nahoru a dolů,

**f)** změny v centrálním zorném poli do 30 stupňů,

**g)** závažná porucha barvocitu.

### **2.** Nemoci, které vyžadují odborné posouzení a u kterých je kladný posudkový závěr podmíněn posouzením odborného lékaře.

Všechny nemoci uvedené v části A bodu 2. této přílohy.

## **C.** Podmínky zdravotní způsobilosti vůdce malého plavidla

### **1.** Nemoci, které podmiňují zdravotní nezpůsobilost

**a)** všechny nemoci uvedené v části A bodu 1.3., 1.5., 1.8., 1.12. písm f až j) této přílohy, pokud dále není stanoveno jinak,

**b)** binokulární zraková ostrost, a to i za použití korekčních čoček, menší než 0,5

**c)** zraková ostrost menší než 0,5 při úplné funkční ztrátě zraku na jednom oku nebo v případě používání pouze jednoho oka, například v případě diplopie, a to i za použití korekčních čoček,



**d)** úplná funkční ztráta zraku na jednom oku nebo používání pouze jednoho oka, pokud tento stav trvá méně než 6 měsíců,

**e)** rozsah horizontálního zorného pole obou očí menší než 120 stupňů, rozsah vertikálního zorného pole menší než 20 stupňů směrem nahoru a dolů,

**f)** změny v centrálním zorném poli do 20 stupňů, nebo

**g)** nesnášenlivost korekčních čoček, pokud jsou k dosažení zrakové ostrosti nezbytné, **h)** závažné poruchy barvocitu v oblasti základních barev.

**i)** poruchy sluchu znemožňující komunikaci hovorovou řečí na vzdálenost menší než 4 m každým uchem zvlášť nebo při audiometrickém vyšetření celková ztráta sluchu vyšší než 30 % (dle Fowlera).

**2.** Nemoci, které vyžadují odborné posouzení a u kterých je kladný posudkový závěr podmíněn posouzením odborného lékaře

**a)** nemoci uvedené v části A bodu 1.1., 1.2., 1.4., 1.6, 1.7., 1.9. až 1.11., 1.13. až 1.14. této přílohy,

**b)** nemoci uvedené v části A bodu 2. této přílohy.

**D.** Společné podmínky zdravotní způsobilosti vůdce plavidla a člena posádky plavidla

**1.** Vůdce plavidla nebo člen posádky plavidla může po implantaci nitroočních čoček vykonávat tuto činnost pouze po souhlasu odborného očního lékaře.

**2.** Hodnoty zrakové korekce uváděné v této vyhlášce jsou hodnoty při brýlové korekci. Při dobré snášenlivosti a po souhlasu odborného očního lékaře je povolen výkon činnosti i s kontaktními čočkami.

**3.** Je-li předepsané zrakové ostrosti dosaženo s korekcí, je použití brýlí nebo kontaktních čoček podmínkou výkonu činnosti.

	č. dokladu ..... platba Kč ..... datum ..... podpis .....			
Kolková známka	Platba v hotovosti	Podací razítko		Foto 3,5 x 4,5 cm

Kolkovou známku nelze vlepít do dokladu

## ŽÁDOST O VYDÁNÍ PLAVEBNÍHO DOKLADU

**ÚDAJE O ŽADATELI:**

příjmení, titul ..... jméno ..... rodné příjmení .....

datum narození ..... místo narození ..... státní příslušnost .....

bydliště ..... PSČ .....

e-mail ..... ID datové schránky ..... telefon .....

doklad totožnosti č. .... vydal ..... dne .....

**ŽÁDÁM O VYDÁNÍ:**

průkazu způsobilosti vůdce malého plavidla     průkazu způsobilosti vůdce rekreačního plavidla

v rozsahu těchto kategorií:     M 20     M     S 20     S

v těchto oblastech:     oblast I (vnitrozemské vodní cesty)     oblast C (příbřežní plavba na moři)

- průkazu způsobilosti vůdce plavidla pro způsobilost:
- kapitán .....     převozník     stroj mistr
- průkazu způsobilosti lodníka
- plavecké služební knížky
- průkazu inspektora určeného technického zařízení na plavidle
- osvědčení o zvláštních znalostech ADN     suchý náklad     tankery N     tankery C     tankery G (plyn)
- osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí
- osvědčení o odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby     pouze v ČR     pouze přívozy
- průkazu způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru
- osvědčení pro přepravu cestujících

**JSEM DRŽITELEM DOKLADU:**

oprávnění, číslo dokladu, doklad platí od .....

**DŮVODEM ŽÁDOSTI JE:**

- vydání nového dokladu
- vydání nového typu dokladu za starý nebo vydání náhradního dokladu (při ztrátě, odcizení, zničení nebo změně údajů)

Jsem si vědom(a) toho, že podle § 39 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. stanovila Státní plavební správa pro splnění všech podmínek k získání dokladu, včetně vykonání zkoušky v řádném a jednom opravném termínu, lhůtu 4 měsíců ode dne přijetí žádosti do své evidence pro oprávnění k vedení malých a rekreačních plavidel a lhůtu 6 měsíců pro ostatní oprávnění.

Váš podpis (do středu obdélníka, výrazně černě)

doklad č. .... převzal(a) dne ..... podpis .....

## **Vyhláška**

federálního ministerstva dopravy č. 344/1991 Sb.,

ze dne 10. 7. 1991

kteřou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky

Změna: 223/1995 Sb.

Federální ministerstvo dopravy stanoví v dohodě s příslušnými ústředními orgány podle § 17 odst. 1 a § 24 zákona č. 26/1964 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění zákona č. 126/1974 Sb.:

### **§ 1**

K zajištění bezpečnosti a plynulosti vnitrozemské plavby a k zachování pořádku na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky se vydává Řád plavební bezpečnosti (dále jen "Řád"), který je součástí této vyhlášky a tvoří její přílohu.<sup>1\*)</sup>

1) Řád se vydává jako samostatná příloha Sbírky zákonů a lze jej na objednávku obdržet v odbytovém středisku SEVT, Tržiště 9, 118 16 Praha 1.

\*) Vyhláškou č. 223/1995 Sb. byl s působností pro ČR zrušen čl. 1.10 Řádu.

### **§ 2**

Řád stanoví pravidla plavebního provozu na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky. Vztahuje se na všechna plavidla bez rozdílu místa evidence, jejich provozovatele a na všechny účastníky plavebního provozu.

### **§ 3**

Výjimky z hlavy 8 a 9 části I Řádu povoluje Státní plavební správa Praha. Výjimky z hlavy 8, 9 a 10 části II Řádu povoluje Státní plavební správa Bratislava.

### **§ 4**

Zrušují se:

1. Vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 155/1973 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů.
2. Výnos federálního ministerstva dopravy ze dne 4. dubna 1975 č.j. 9806/75-25 o omezení velikosti sestav plavidel na Dunaji (reg. v částce 14/1975 Sb.).
3. Výnos federálního ministerstva dopravy ze dne 8. prosince 1980 č.j. 24334/80-025, kterým se mění a doplňuje příloha k vyhlášce č. 155/1973 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů (reg. v částce 2(1981 Sb.).
4. Výnos federálního ministerstva dopravy ze dne 21. ledna 1988 č.j. 7 106/88-025, kterým se mění vyhláška č. 155/1973 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů (reg. v částce 1/1988 Sb.).

## § 5

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. ledna 1992.

Ministr:

Ing. Nezval v.r.

Příloha

# **Řád plavební bezpečnosti na vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky**

- HLAVA 1    Obecná ustanovení
  - HLAVA 2    Poznávací znaky plavidel, ponorové stupnice na plavidlech a cejchování plavidel
  - HLAVA 3    Optická signalizace plavidel
  - HLAVA 4    Zvukové signály plavidel a radiofonické spojení
  - HLAVA 5    Signální znaky a znakování vodní cesty
  - HLAVA 6    Pravidla plavby
  - HLAVA 7    Pravidla pro stání
  - HLAVA 8    Zvláštní ustanovení pro plavidla ozbrojených sil a ozbrojených bezpečnostních sborů
  - HLAVA 9 -    Doplnující předpisy pro vodní cesty České republiky
- Přílohy

# HLAVA 1

## Obecná ustanovení

### Čl. 1.01

#### Význam některých pojmů

V tomto Řádu plavební bezpečnosti (dále jen "Řádu")

- a) "plavidlo" je loď vnitrozemské plavby včetně malých plavidel a převozních lodí, plovoucích strojů a námořních lodí,
- b) "plavidlo s vlastním pohonem" je plavidlo vybavené vlastním strojním pohonem,
- c) "plachetnice" je plavidlo, které pluje pomocí plachet. Pokud zároveň používá vlastní strojní pohon, je považováno za plavidlo s vlastním pohonem,
- d) "malé plavidlo" je plavidlo, jehož délka nepřesahuje 20 m. Za malé se nepovažuje plavidlo, které je určené nebo používáno k vlečení, tlačení nebo vedení v bočně svázané sestavě jiných než malých plavidel, plovoucí stroj, převozní loď a plavidlo s obsaditelností nad 12 cestujících,
- e) "plovoucí stroj" je plavidlo vybavené mechanickým zařízením a určené pro práce na vodních cestách nebo v přístavech (bagr, čerpadlo, elevátor, beranidlo, jeřáb, atd.),
- f) "plovoucí zařízení" je zařízení schopné plavby, užívané na vodních cestách, které není určeno k opakovanému přemísťování (plovárna, dok, přístavní můstek, plovoucí garáž, botel, atd.),
- g) "plovoucí těleso" je vor, konstrukce, objekt nebo pevné seskupení předmětů, schopné plavby, které není plavidlem nebo plovoucím zařízením,
- h) "převozní loď" je plavidlo, které zajišťuje přepravu napříč vodní cesty, a které je jako převozní loď klasifikováno oprávněným orgánem,
- i) "tlačný člun" je plavidlo zkonstruované nebo speciálně vybavené pro plavbu tlačáním,
- j) "člunový kontejner" ("lichter") je tlačný nákladní člun zkonstruovaný na převoz námořní lodí a pro plavbu po vnitrozemských vodních cestách,
- k) "sestava" je vlečná, tlačná nebo bočně svázaná sestava,
- l) "vlečná sestava" je jakékoli spojení jednoho nebo několika plavidel, plovoucích zařízení nebo plovoucích těles, vlečených jedním nebo několika plavidly s vlastním pohonem; vlekoucí plavidlo je součástí sestavy a nazývá se vlečný remorkér,
- m) "tlačná sestava" je pevné nebo kloubové spojení plavidel, plovoucích zařízení nebo plovoucích těles, z nichž alespoň jedno je umístěno před plavidlem s vlastním pohonem, které zajišťuje pohyb sestavy a nazývá se tlačný remorkér,

- n) "bočně svázaná sestava" je spojení plavidel, plovoucích zařízení nebo plovoucích těles boky vedle sebe, z nichž se ani jedno nenachází před plavidlem s vlastním pohonem, které zajišťuje pohyb sestavy,
- o) plavidlo, plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení "stojí", jestliže je přímo nebo nepřímo zakotveno nebo přímo nebo nepřímo vyvázáno ke břehu,
- p) plavidlo, plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení "pluje", není-li přímo nebo nepřímo zakotveno, vyvázáno ke břehu nebo není-li nasedlé. Pro plující plavidlo, plovoucí těleso a plovoucí zařízení pojem "zastavit" znamená zůstat stát ve vztahu ke břehu,
- q) "plavidlo zabývající se rybolovem" je plavidlo provozující rybolov pomocí sítí, vlasců se stupňovitě umístěnými háčky, vlečných sítí a dalšího rybářského náčiní, které omezuje jeho manévrovatelnost; nevztahuje se však na plavidlo lovící pomocí vlečných vlasců s háčky nebo dalšího rybářského náčiní, které neomezuje jeho manévrovatelnost,
- r) "bílé světlo", "červené světlo", "zelené světlo", "žluté světlo" a "modré světlo" jsou světla, jejichž barva odpovídá předpisům v příloze 4 k tomuto Řádu,
- s) "silné světlo", "jasné světlo" a "obyčejné světlo" jsou světla, jejichž intenzita odpovídá předpisům v příloze 5 k tomuto Řádu,
- t) "blikavé světlo" je přerušované světlo s počtem 50 až 60 záblesků za minutu,
- u) "krátký zvuk" je zvuk trvající asi 1 sekundu, "dlouhý zvuk" je zvuk trvající asi 4 sekundy, přičemž interval mezi dvěma po sobě následujícími zvuky je asi 1 sekunda,
- v) "řada velmi krátkých zvuků" je série nejméně šesti zvuků, z nichž každý trvá asi 1/4 sekundy, přičemž interval mezi dvěma po sobě následujícími zvuky je asi 1/4 sekundy,
- w) "trojtónový zvukový signál" je třikrát se opakující signál sestávající ze tří zvuků různé výšky, následujících bezprostředně po sobě a trvajících celkem asi 2 sekundy. Frekvence zvuků se musí pohybovat v rozmezí od 165 Hz do 297 Hz a rozdíl mezi nejvyšším a nejnižším zvukem musí být nejméně dva celé tóny. Každá série, sestávající ze tří zvuků, musí začínat nejnižším a končit nejvyšším tónem,
- x) "noc" je doba mezi západem a východem slunce, "den" je doba mezi východem a západem slunce, "snížená viditelnost" jsou podmínky, při nichž viditelnost omezuje kouřmo, mlha, hustý déšť, sněhová vánice, dým, atd.,
- y) "plavební dráha" je vymezená část vodní cesty využitelná pro plavbu při daných vodních stavech, "nasednutí" je uváznutí plavidla, plovoucího tělesa nebo plovoucího zařízení na překážce nebo na dně vodní cesty, v důsledku kterého došlo ke ztrátě volného pohybu,
- z) "kormidelná" je prostor nebo nástavba na palubě, odkud se řídí plavidlo nebo plovoucí těleso.

## Čl. 1.02

### Vůdce plavidla a plovoucího tělesa

1. Každé plavidlo nebo plovoucí těleso, s výjimkou tlačných člunů, smí být vedeno osobou, která má k tomu potřebnou kvalifikaci.<sup>1)</sup>Tato osoba je vůdce. V odůvodněných případech může Státní plavební správa určit, kdy se vůdce na plovoucím tělese nebo na plavidle v bočně svázané sestavě nevyžaduje.
2. Každá sestava smí být rovněž vedena vůdcem, který má k tomu potřebnou kvalifikaci.<sup>1)</sup> Vůdce sestavy se určuje takto:
  - a) je-li v sestavě plavidel jedno plavidlo s vlastním pohonem, vůdcem sestavy je vůdce tohoto plavidla,
  - b) plují-li v čele vlečné sestavy dvě nebo více plavidel s vlastním pohonem za sebou, vůdcem sestavy je vůdce prvního plavidla s vlastním pohonem; je-li však v čele sestavy prvním plavidlem krátkodobě použitý pomocný remorkér, je vůdcem sestavy vůdce druhého plavidla s vlastním pohonem,
  - c) plují-li v čele vlečné sestavy dvě nebo několik bočně seskupených plavidel s vlastním pohonem, je vůdcem sestavy vůdce plavidla, z kterého bylo předáno vlečné lano na vlečená plavidla,
  - d) v ostatních případech musí být vůdce sestavy určen předem dohodou zúčastněných vůdců plavidel.
3. Vůdce je povinen být za plavby na plavidle nebo na plovoucím tělese; na plovoucím stroji je vůdce povinen být i v době pracovní činnosti stroje.
4. Vůdce odpovídá za dodržování ustanovení tohoto Řádu na svém plavidle, sestavě nebo plovoucím tělese. Vůdci vlečených plavidel jsou povinni plnit příkazy vůdce sestavy, avšak i bez těchto příkazů jsou povinni provést podle situace všechna nezbytná opatření pro bezpečné vedení svých plavidel. Tato ustanovení se vztahují rovněž na vůdce každého plavidla bočně svázané sestavy, který není vůdcem sestavy.
5. Ve smyslu odst. 2 písm. b) se za krátkodobě použitý pomocný remorkér považuje plavidlo s vlastním pohonem zapojené přechodně před plavidlo s vlastním pohonem nebo sestavu k zabezpečení proplutí obtížným úsekem vodní cesty, např. úžinou, mostem, apod.

<sup>1)</sup> Výnos FMD č. 1/1976 z 17. 12. 1975 o odborné způsobilosti členů posádek vnitrozemských plavidel (Věstník dopravy č. j. 26.357/75-25)

## Čl. 1.03

### Povinnosti posádky a jiných osob na plavidle

1. Členové posádky jsou povinni plnit příkazy, které jim dává vůdce v rámci své pravomoci. Jsou povinni spolupůsobit při dodržování ustanovení tohoto Řádu a dalších souvisejících předpisů.
2. Všechny další osoby na plavidle musí plnit příkazy, které jim dává vůdce v zájmu bezpečnosti plavby nebo zachování pořádku na plavidle.

## **Čl. 1.04**

### **Obecná povinnost zachovávat bezpečnost při plavbě**

1. Vůdci jsou povinni i v případech, pro které není v Řádu zvláštních ustanovení, učinit všechna opatření, která vyžaduje bezpečnost plavby a obecně uznávaná odborná plavební praxe k odvrácení zejména:
  - a) ohrožení lidského života,
  - b) poškození plavidel nebo plovoucích těles, břehů, staveb a zařízení všeho druhu nacházejících se na vodní cestě anebo v její bezprostřední blízkosti,
  - c) vytvoření plavební překážky.
2. Ustanovení odst. 1 se vztahuje i na osoby pověřené dohledem na plovoucí zařízení.

## **Čl. 1.05**

### **Jednání za zvláštních okolností**

K odvrácení bezprostředně hrozícího nebezpečí jsou vůdci povinni učinit všechna opatření, která si okolnosti vyžadají, i když se tím odchýlí od ustanovení tohoto Řádu.

## **Čl. 1.06**

### **Používání vodní cesty**

1. Délka, šířka, výška, ponor a rychlost plavidel, plovoucích těles a sestav musí odpovídat parametrům vodní cesty a staveb na ní.
2. Vůdci plavidel a sestav jsou povinni před odplutím i za plavby seznamovat se s plavebními vyhláškami Státní plavební správy, vodními stavy, výškami vzdutých hladin a dalšími údaji o plavebních poměrech na úsecích vodní cesty, kterými mají proplouvat; řízení plavby a přizpůsobení ponoru plavidel musí odpovídat zjištěným údajům.

## **Čl. 1.07**

### **Maximální zatížení, maximální počet cestujících**

1. Je zakázáno nakládat plavidla tak, aby hladina vody byla výše než spodní okraj nákladové značky určující rovinu největšího přípustného ponoru.
2. Náklad a způsob jeho uložení nesmí ohrožovat stabilitu plavidla nebo pevnost jeho tělesa a bránit rozhledu z kormidelny.
3. Na plavidlech určených k přepravě cestujících nesmí být více cestujících než je povoleno Státní plavební správou.



## **Čl. 1.08**

### **Posádky plavidel a plovoucích těles**

Plavidla a plovoucí tělesa, s výjimkou tlačných člunů, musí mít dostatečnou a kvalifikovanou posádku pro zajištění bezpečnosti osob na plavidle nebo plovoucím tělese a bezpečnosti plavby. Plavidla bez vlastního pohonu svázaná vedle sebe a některá plavidla v bočně svázané sestavě nemusí mít posádku, pokud ostatní plavidla v těchto pevně spojených sestavách mají dostatečnou a kvalifikovanou posádku pro zajištění bezpečnosti osob na plavidlech a bezpečnosti plavby.

## **Čl. 1.09**

### **Kormidlování**

1. Za plavby musí být plavidlo nebo plovoucí těleso kormidlováno alespoň jednou osobou s předepsanou kvalifikací.<sup>1)</sup>
2. Pro zajištění bezpečného ovládní plavidla nebo plovoucího tělesa musí mít osoba podle odst. 1 možnost v kormidelně přijímat a vydávat informace a příkazy. Musí mít zejména dostatečný přímý nebo nepřímý rozhled všemi směry a možnost slyšet zvukové signály; pokud tyto podmínky nejsou splněny, je povinna v zájmu své informovanosti postavit na vhodném místě pozorovatele.

<sup>1)</sup> Výnos FMD č. 1/1976 z 17. 12. 1975 o odborné způsobilosti členů posádek vnitrozemských plavidel (Věstník dopravy č. j. 26.357/75-25)

## **Čl. 1.10**

### **zrušen**

## **Čl. 1.11**

### **Plavební předpisy**

Na každém plavidle musí být výtisk tohoto Řádu. Tato povinnost se nevztahuje na malá plavidla a plavidla bez posádek.

## **Čl. 1.12**

### **Nebezpečné předměty na palubě, ztráta předmětů, plavební překážky**

1. Zakazuje se vysunovat za okraje plavidel, plovoucích těles a plovoucích zařízení předměty, které mohou být nebezpečné pro jiná plavidla, plovoucí tělesa, zařízení a stavby na vodní cestě nebo v její blízkosti.
2. Zvednuté kotvy nesmí přesahovat pod úroveň dna nebo kýlu plavidla nebo pod úroveň dolní plochy plovoucího tělesa.
3. Ztratí-li plavidlo nebo plovoucí těleso jakýkoli předmět, který může vytvořit plavební překážku nebo způsobit nebezpečí pro plavbu, je vůdce povinen postarat se o jeho odstranění z plavební dráhy. Pokud tak nemůže z vážných důvodů učinit, je povinen ihned o tom uvědomit orgán Státní plavební správy a

správce toku a uvést co nejpřesněji místo ztráty předmětu. Pokud mu okolnosti dovolí, je povinen toto místo označit.

4. Zjistí-li posádka plavidla nebo plovoucího tělesa neznámou překážku na vodní cestě, je vůdce plavidla povinen ihned uvědomit nejbližší orgán Státní plavební správy a správce toku a uvést co nejpřesněji místo, kde byla překážka zjištěna. Pokud mu okolnosti dovolí, je povinen toto místo označit.

### **Čl. 1.13**

#### **Ochrana plavebních znaků na vodní cestě**

1. Je zakázáno používat plavební znaky na vodní cestě (plováky, bóje, pobřežní znaky, atd.) k vyvazování a přemísťování plavidel nebo plovoucích těles, poškozovat tyto znaky nebo měnit jejich původní význam.
2. Jestliže plavidlo nebo plovoucí těleso přemístilo nebo poškodilo zařízení, které je součástí systému znakování vodní cesty, je povinen jeho vůdce ihned o tom uvědomit orgán Státní plavební správy a správce toku.
3. Vůdce plavidla nebo plovoucího tělesa je povinen bez odkladu oznámit nejbližšímu orgánu Státní plavební správy a správci toku změny nebo poškození, které zjistil v znakování vodní cesty (nesvítící světlo, přemístění bóje, poškození plavebního znaku, atd.).

### **Čl. 1.14**

#### **Poškození staveb na vodní cestě**

Poškodí-li plavidlo nebo plovoucí těleso stavbu na vodní cestě (plavební komoru, most, atd.), je vůdce povinen toto neprodleně oznámit nejbližšímu orgánu Státní plavební správy a správci stavby.

### **Čl. 1.15**

#### **Zákaz vhazování předmětů a vylévání tekutin do vodní cesty**

1. Zakazuje se vhazovat, vylévat nebo nechat padat či téci do vody předměty nebo tekutiny, které mohou vytvořit plavební překážku nebo nebezpečí pro plavbu a ostatní uživatele vodní cesty, anebo znečistit vodní tok. Zejména se zakazuje vhazovat, vylévat nebo nechat téci do vody ropné odpady jakéhokoli druhu, jakož i jejich směsi s vodou.<sup>3)</sup>
2. Dojde-li k úniku nebo hrozí-li nebezpečí úniku těchto látek, je vůdce povinen podle charakteru nebezpečí provést neodkladná opatření k nápravě a neprodleně informovat o této události správce toku a nejbližší orgán Státní plavební správy. Přitom je povinen uvést co nejpřesněji povahu a místo úniku odpadu.<sup>4)</sup>

<sup>3)</sup> § 6 a 25 zákona č. 138/1973 Sb., o vodách

<sup>4)</sup> § 26 zákona č. 138/1973 Sb., o vodách

## **Čl. 1.16**

### **Záchrana a poskytnutí pomoci**

1. Hrozí-li osobám na plavidle nebo plovoucím tělese v případě nehody nebezpečí, je vůdce povinen použít všech prostředků, které má k dispozici, pro jejich záchranu.
2. Vůdce, který je v blízkosti jiného plavidla nebo plovoucího tělesa postiženého nehodou, při níž jsou ohroženy osoby nebo hrozí-li vytvoření překážky v plavební dráze, je povinen poskytnout neodkladně pomoc, pokud tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného a neohrozí tím bezpečnost vlastního plavidla.

## **Čl. 1.17**

### **Nasedlá nebo potopená plavidla**

1. Vůdce nasedlého nebo potopeného plavidla, nasedlého nebo rozpadlého plovoucího tělesa, je povinen zajistit, aby o této události byl co nejdříve vyrozuměn nejbližší orgán Státní plavební správy. Vůdce nebo jím určený člen posádky nasedlého nebo potopeného plavidla je povinen zůstat na plavidle nebo poblíž místa nehody až do okamžiku, kdy obdrží od orgánu Státní plavební správy souhlas, aby opustil své místo.
2. Jestliže plavidlo nebo plovoucí těleso nasedlo nebo se potopilo v plavební dráze nebo v její blízkosti, je jeho vůdce povinen (s výjimkou případů, kdy si to situace nevyžaduje) v době co nejkratší umístit v místě nehody signální znaky uvedené v čl. 3.27 a 3.41 a upozornit na vhodných místech v dostatečné vzdálenosti od místa nehody přibližující se plavidla nebo plovoucí tělesa, aby mohla včas provést potřebná opatření.
3. Došlo-li k takovéto nehodě při proplouvání plavidla plavební komorou, musí vůdce ihned uvědomit o případu obsluhu plavební komory.
4. V případě, že plavidlo uvedené v odst. 1 nebo 2 je součástí sestavy, předepsané povinnosti náleží vůdci sestavy.

## **Čl. 1.18**

### **Povinnost uvolnit plavební dráhu**

1. Jestliže nasedlé nebo potopené plavidlo, plovoucí těleso nebo předmět ztracený z plavidla nebo plovoucího tělesa úplně nebo částečně zatarasuje nebo hrozí zatarasit plavební dráhu, je povinen vůdce plavidla nebo plovoucího tělesa učinit všechna opatření, aby plavební dráha byla co nejdříve uvolněna.
2. Povinnost uvolnit plavební dráhu má též vůdce plavidla nebo plovoucího tělesa, kterému hrozí potopení nebo které pozbylo manévrovací schopnost.
3. V případě, že plavidlo uvedené v odst. 1 nebo 2 je součástí sestavy, předepsané povinnosti náleží vůdci sestavy.

## **Čl. 1.19**

### **Zvláštní pokyny**

Vůdci plavidel, plovoucích těles a osoby pověřené dohledem na plovoucí zařízení jsou povinni plnit zvláštní pokyny, které jim dají orgány Státní plavební správy v zájmu bezpečnosti a náležitého pořádku v plavbě; tyto pokyny mají přednost před ustanoveními tohoto Řádu.

## **Čl. 1.20**

### **Dozor**

Vůdci plavidel a plovoucích těles a osoby pověřené dohledem na plovoucí zařízení jsou povinni vytvořit orgánům státního odborného dozoru na vnitrozemskou plavbu takové podmínky, které jim umožní přesvědčit se, zda jsou dodržována ustanovení tohoto Řádu a ostatních předpisů.

## **Čl. 1.21**

### **Zvláštní přepravy**

1. Zvláštní přepravou je pohyb po vodní cestě:
  - a) plavidel nebo sestav, které neodpovídají ustanovením čl. 1.06 a 1.08,
  - b) plovoucích zařízení a plovoucích těles.
2. Tyto přepravy se mohou uskutečnit pouze na základě zvláštního povolení vydaného Státní plavební správou.
3. Při přepravě musí být dodrženy podmínky stanovené Státní plavební správou pro každý jednotlivý případ.
4. Pro každou jednotlivou přepravu se určí vůdce s přihlédnutím k ustanovení čl. 1.02.

## **Čl. 1.22**

### **Zvláštní nařízení s omezenou dobou platnosti**

Vůdci plavidel, plovoucích těles a osoby pověřené dohledem na plovoucí zařízení jsou povinni dodržovat nařízení vydaná v mimořádných případech Státní plavební správou k zajištění bezpečnosti nebo náležitého pořádku v plavbě a uveřejněná obvyklým způsobem.

## **Čl. 1.23**

### **Povolování veřejných akcí**

Sportovní podniky, slavnosti na vodě a jiné akce, které mohou ohrozit bezpečnost nebo náležitý pořádek v plavbě, musí být předem povoleny Státní plavební správou.

## HLAVA 2

# Poznávací znaky plavidel, ponorové stupnice na plavidlech a cejchování plavidel

### Čl. 2.01

#### Poznávací znaky plavidel s výjimkou malých plavidel

1. Každé plavidlo, s výjimkou malých plavidel, musí mít na lodním tělese nebo na pevně osazených štítcích anebo tabulích následující poznávací znaky:
  -
2. Evidenční označení. Toto označení určí Státní plavební správa s ohledem na potřeby centrální evidence plavidel. Součástí evidenčního označení je název nebo obvyklá zkratka provozovatele plavidla. Nemá-li plavidlo přiděleno evidenční označení, musí být označeno názvem provozovatele nebo jeho obvyklou zkratkou. Poznávací znaky musí být vyznačeny na obou bocích plavidla poblíž příďe; na plavidlech s vlastním pohonem i na zádi. Pokud v bočně svázané nebo tlačné sestavě je označení remorkéru zakryto, musí být umístěno tak, aby bylo z předepsaných směrů dobře viditelné,
  -
3. Místo evidence (domovský přístav). Vyznačí se na obou bocích zadní části plavidla nebo na jeho zádi a po něm musí následovat poznávací písmeno nebo písmena státu, v němž je místo evidence (domovský přístav); poznávací písmena států jsou uvedena v příloze 1 k tomuto Řádu.
4. Kromě toho musí být na každém cejchovaném plavidle cejchovní tabule s uvedením cejchovního znaku, délky a šířky plavidla v metrech a jeho nosnosti v tunách. Tento údaj musí být na obou bocích plavidla, a to na lodním tělese nebo na pevně osazených tabulích,
5. na každém plavidle určeném k přepravě osob vyznačen nejvyšší přípustný počet cestujících. Tento údaj musí být vyznačen na palubě na dobře viditelném místě.
6. Poznávací znaky musí být provedeny dobře čitelnými a nesmazatelnými latinskými písmeny. Výška písmen poznávacího znaku musí být nejméně 20 cm, v ostatních označeních nejméně 15 cm. Šířka písmen a tloušťka tahu musí být úměrná jejich výšce. Písmena musí být světlé barvy na tmavém podkladě nebo tmavé barvy na světlém podkladě.
7. Námořní lodě si mohou na vnitrozemských vodních cestách ponechat své poznávací znaky.
8. Plavidlo, které má posádku, musí při plavbě na vodní cestě kategorie I nést na zádi vlajku státu, v němž je evidováno.

## Čl. 2.02

### Poznávací znaky malých plavidel

1. Je-li malé plavidlo podle zvláštních předpisů evidováno, musí mít na lodním tělese evidenční označení. Evidenční označení určí Státní plavební správa s ohledem na potřeby centrální evidence plavidel. Malé plavidlo, které nepodléhá evidenci, musí mít následující označení:
  - a) název provozovatele nebo jeho obvyklou zkratku nebo
  - b) jméno a adresu vlastníka (provozovatele) plavidla.
2. Evidenční označení nebo poznávací znaky uvedené v odst. 1 písm. a) musí být vyznačeny na vnější straně plavidla poblíž přídě čitelnými nesmazatelnými latinskými písmeny o výšce nejméně 10 cm. Za názvem provozovatele nebo jeho obvyklou zkratku musí následovat pořadové číslo.
3. Jméno a adresa vlastníka (provozovatele) plavidla, pokud se na něj nevztahuje ustanovení odst. 1 písm. a), musí být vyznačeno na viditelném místě, na vnější nebo vnitřní straně přední části plavidla.
4. Manipulační člunky plavidel musí být na vnější straně označeny poznávacími znaky plavidla, ke kterému patří, doplněnými pořadovým číslem. Tyto člunky musí být zároveň viditelně označeny údajem o maximální nosnosti a o maximálním přípustném počtu přepravovaných osob.

## Čl. 2.03

### Cejchování plavidel

Plavidlo vnitrozemské plavby určené k přepravě nákladu, s výjimkou malých plavidel, musí být ocejchováno podle zvláštních předpisů.<sup>2)</sup>

<sup>2)</sup> Výnos FMD č. 27/1976 z 30. 9. 1976, kterým se vydává Řád pro cejchování lodí vnitrozemské plavby (Věstník dopravy č. 18-19 č.j. 21.376/76-025)

## Čl. 2.04

### Nákladové značky a ponorové stupnice

1. Plavidlo, s výjimkou malých plavidel, musí mít značky udávající rovinu maximálního ponoru. Způsoby stanovení maximálního ponoru vnitrozemských plavidel a podmínky provedení nákladových značek jsou stanoveny zvláštními předpisy.<sup>2)</sup> U námořních lodí značka letního ponoru ve sladkých vodách nahrazuje nákladovou značku.
2. Plavidlo, jehož ponor může dosáhnout 1 m, musí mít ponorové stupnice. Podmínky provedení ponorových stupnic na vnitrozemských plavidlech jsou uvedeny v příloze 2 k tomuto Řádu.

<sup>2)</sup> Výnos FMD č. 27/1976 z 30. 9. 1976, kterým se vydává Řád pro cejchování lodí vnitrozemské plavby (Věstník dopravy č. 18-19 č.j. 21.376/76-025)

## **Čl. 2.05**

### **Označení kotev**

1. Kotvy plavidel musí být nesmazatelně označeny poznávacími znaky plavidla. Použije-li se kotva na jiném plavidle téhož provozovatele, může být původní znak ponechán.
2. Ustanovení odst. 1 neplatí pro kotvy námořních lodí a malých plavidel.

## **HLAVA 3**

### **Optická signalizace plavidel**

#### **I.**

#### **Obecná ustanovení**

### **Čl. 3.01**

#### **Rozsah použití a vymezení pojmů**

1. Pro plavbu v noci platí čl. 3.08 až 3.19 a pro stání v noci čl. 3.20 až 3.28. Pro plavbu ve dne platí čl. 3.29 až 3.36 a pro stání ve dne čl. 3.36a až 3.42. Čl. 3.21, 3.25, 3.28, 3.37 a 3.42 platí též pro nasedlá plavidla, plovoucí tělesa nebo plovoucí zařízení.
2. Jestliže to vyžadují podmínky viditelnosti, musí být i ve dne použito signalizace předepsané pro provoz v noci.
3. Pro účely ustanovení této hlavy se tlačné sestavy, jejichž maximální rozměry nepřesahují 110 m x 12 m, považují za jednotlivá plavidla s vlastním pohonem.
4. Schematická vyobrazení signálů předepsaných v této hlavě jsou uvedena v příloze 3 k tomuto Řádu.
5. Použité pojmy v této hlavě:
  - a) "vrcholové světlo" je silné bílé světlo svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 225 stupňů umístěné tak, aby bylo viditelné zředu a 22,5 stupňů dozadu od kolmice vedené osou svítidla k podélné ose plavidla, z obou jeho boků,
  - b) "boční světla" jsou jasné zelené světlo na pravém boku a jasné červené světlo na levém boku, z nichž každé svítí nepřerušovaně v obzorovém výseku 112,5 stupňů a je umístěné tak, aby bylo viditelné zředu a 22,5 stupňů dozadu od kolmice vedené osou svítidla k podélné ose plavidla, z příslušného boku,
  - c) "záďové světlo" je jasné nebo obyčejné bílé světlo, svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 135 stupňů umístěné tak, aby bylo viditelné zezadu 67,5 stupňů na obě strany od podélné osy plavidla,
  - d) "světlo viditelné ze všech stran" je světlo svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 360 stupňů,

- e) "výška" je výška nad rovinou nákladových značek nebo pro plavidla, která nákladové značky nemají, výška nad rovinou největšího přípustného ponoru.

### **Čl. 3.02**

#### **Světla**

Pokud není dále stanoveno jinak, světla předepsaná v tomto Řádu musí svítit stále a rovnoměrně.

### **Čl. 3.03**

#### **Tabule a vlajky**

1. Pokud není stanoveno jinak, musí být tabule a vlajky předepsané v tomto Řádu pravoúhlé.
2. Tabule a vlajky nesmí být zašpiněné a jejich barvy vybledlé.
3. Rozměry tabulí a vlajek musí být dostatečné, aby byla zajištěna jejich dobrá viditelnost; tato podmínka se považuje za splněnou, jsou-li jejich rozměry minimálně 1 m x 1 m. U malých plavidel musí být rozměry minimálně 0,6 m x 0,6 m.

### **Čl. 3.04**

#### **Válce, balóny, kužele a dvojité kužele**

1. Válce, balóny, kužele a dvojité kužele předepsané v tomto Řádu mohou být nahrazeny upravenými předměty, které mají při pohledu z dálky stejný tvar.
2. Válce, balóny, kužele a dvojité kužele nesmějí být zašpiněné a jejich barvy vybledlé.
3. Rozměry válců, balónů, kuželů a dvojitých kuželů musí být dostatečné, aby byla zajištěna jejich dobrá viditelnost. Tato podmínka se považuje za splněnou, je-li:
  - a) výška válců minimálně 0,8 m a průměr minimálně 0,5 m,
  - b) průměr balónů minimálně 0,6 m,
  - c) výška kuželů minimálně 0,6 m a průměr základny minimálně 0,6 m,
  - d) výška dvojitých kuželů minimálně 0,8 m a průměr základny minimálně 0,5 m.

### **Čl. 3.05**

#### **Zakázaná světla a signály**

1. Je zakázáno používat jiná světla nebo signály, než připouští tento Řád; rovněž je zakázáno používat předepsaná světla nebo signály jinak, než je stanoveno nebo povoleno tímto Řádem.



2. Pro spojení mezi plavidly navzájem nebo mezi plavidly a břehem je povoleno použít jiná světla nebo signály, pokud nemůže dojít k jejich záměně se světly nebo signály uvedenými v tomto Řádu.

### **Čl. 3.06**

#### **Náhradní světla**

Přestanou-li signální světla předepsaná tímto Řádem svítit, musí být neprodleně nahrazena světly náhradními. Přitom může být předepsané silné světlo nahrazeno světlem jasným a předepsané jasné světlo světlem obyčejným. Porucha světla s předepsaným výkonem musí být odstraněna v době co nejkratší.

### **Čl. 3.07**

#### **Zákaz používání zdrojů světla, světlometů, tabulí, vlajek, atd.**

1. Je zakázáno používat svítidla, světlometry a jiné zdroje světla, jakož i tabule, vlajky a další předměty, pokud mohou být omylem považovány za světla nebo signály uvedené v tomto Řádu, nebo pokud mohou zhoršit viditelnost nebo ztížit rozeznatelnost těchto světel nebo signálů.
2. Na plavidlech je zakázáno používat svítidla, světlometry a jiné zdroje světla, pokud by jejich světlo oslňovalo a tím ohrožovalo nebo ztěžovalo plavební provoz nebo dopravní provoz na březích.

## II. Noční signalizace

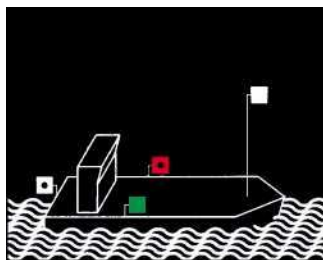
### II. A. Noční signalizace za plavby

#### Čl. 3.08

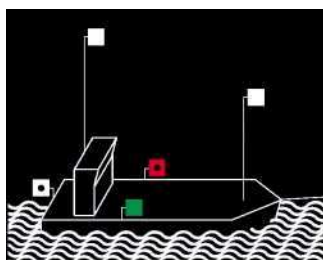
#### Noční signalizace jednotlivě plujících plavidel s vlastním pohonem

1. Jednotlivě plující plavidlo s vlastním pohonem musí nést:

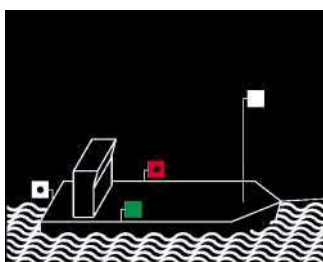
- vrcholové světlo umístěné v přední části plavidla v jeho podélné ose, ve výšce minimálně 4 m,
- boční světla umístěná ve stejné výšce a ležící v téže rovině kolmé k ose plavidla ve vzdálenosti minimálně 1 m pod vrcholovým světlem, nikoli však před ním. Musí být zacloněna z vnitřní strany plavidla tak, aby zelené světlo nebylo viditelné z levého boku plavidla a červené světlo z pravého boku plavidla,
- záďové světlo umístěné v zadní části plavidla v jeho podélné ose v takové výšce, aby bylo dobře viditelné z plavidel plujících za ním.



2. Jednotlivě plující plavidlo s vlastním pohonem může nést druhé vrcholové světlo umístěné v podélné ose plavidla za předním vrcholovým světlem, ve výšce minimálně 3 m nad předním vrcholovým světlem, ve vzdálenosti minimálně třikrát větší než je jejich vzájemná svislá vzdálenost. Jednotlivě plující plavidlo s vlastním pohonem, které je delší než 110 m, toto druhé vrcholové světlo nést musí.



3. Plavidlo s vlastním pohonem, kterému krátkodobě vypomáhá pomocný remorkér, musí nést světla předepsaná v odst. 1 a 2.

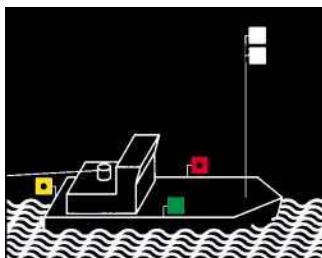


4. Při plavbě pod pevnou nebo pohyblivou konstrukcí mostu, pod lávkou plavební komory apod., mohou plavidla nést vrcholová světla uvedená v odst. 1 a 2 níž, aby proplutí bylo uskutečněno bez potíží.
5. Ustanovení tohoto článku se nevztahují na malá plavidla a převozní lodě.

### Čl. 3.09

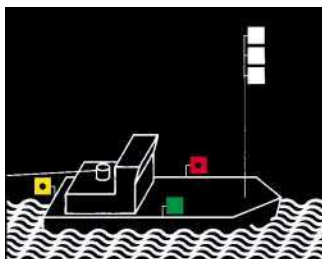
#### Noční signalizace vlečných sestav za plavby

1. Remorkér v čele vlečné sestavy a pomocný remorkér plující před tímto plavidlem nebo jiným plavidlem s vlastním pohonem, tlačnou nebo bočně svázanou sestavou musí nést:
  - a) dvě vrcholová světla umístěná nad sebou ve vzdálenosti 1 m, v přední části v podélné ose plavidla, přičemž se horní světlo umístí ve výšce minimálně 4 m a spodní světlo podle možnosti alespoň 1 m nad bočními světly,
  - b) boční světla, odpovídající požadavkům čl. 3.08 odst. 1 písm. b),
  - c) žluté záďové světlo místo bílého, umístěné v podélné ose plavidla v dostatečné výšce, aby bylo dobře viditelné z vlečné sestavy, plavidla s vlastním pohonem, tlačné nebo bočně svázané sestavy, před kterými tento remorkér pluje.



2. Pluje-li v čele vlečné sestavy více remorkérů vedle sebe nebo pluje-li před plavidlem s vlastním pohonem, tlačnou nebo bočně svázanou sestavou vedle sebe více pomocných remorkérů bočně svázaných či nikoli, musí každý z nich nést místo vrcholových světel předepsaných v odst. 1 písm. a) tři vrcholová světla umístěná nad sebou ve vzájemné vzdálenosti 1 m, v přední části v podélné ose plavidla, přičemž výška vrchního a spodního světla musí splňovat podmínku uvedenou v odst. 1 písm. a).

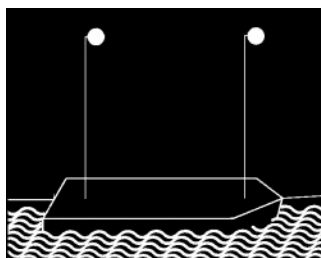
Je-li plavidlo, plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení přemísťováno pomocí několika remorkérů, platí ustanovení tohoto odstavce pro každý z nich.



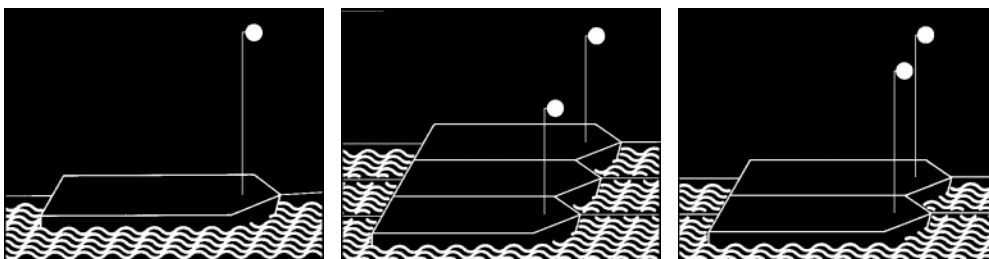
3. Plavidla vlečné sestavy, plující za jedním nebo několika remorkéry, uvedenými v odst. 1 a 2, musí nést jasné bílé světlo viditelné ze všech stran, umístěné ve výšce minimálně 4 m.

V případě, že:

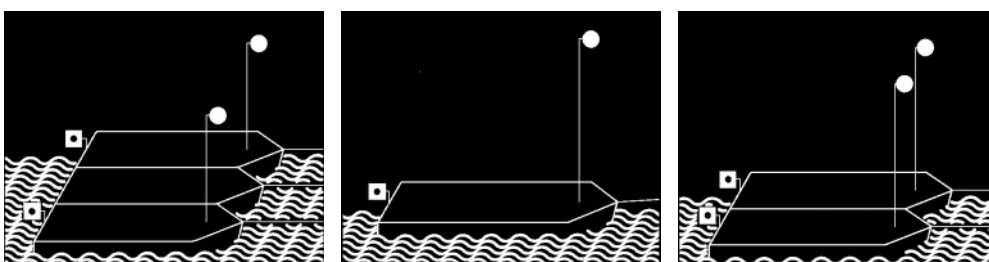
- a) je délka vlečeného plavidla větší než 110 m, musí toto plavidlo nést dvě světla, z nichž první se umístí v přední části plavidla a druhé v jeho zadní části,



- b) jsou v sestavě více než dvě bočně svázaná plavidla, musí tuto signalizaci nést pouze obě vnější plavidla svázané sestavy. Světla všech vlečených plavidel sestavy musí být pokud možno umístěna ve stejné výšce nad hladinou vody.



4. Plavidlo nebo plavidla na konci vlečné sestavy musí kromě signalizace uvedené v odst. 3 nést záďové světlo předepsané v čl. 3.08 odst. 1 písm. c). Jsou-li na konci sestavy bočně svázaná plavidla v počtu větším než dvě, nesou toto světlo pouze vnější plavidla. Plují-li na konci sestavy malá plavidla, ustanovení tohoto odstavce se na ně nevztahuje.



5. Při plavbě pod pevnou nebo pohyblivou konstrukcí mostu, pod lávkou plavební komory apod., mohou plavidla vlečné sestavy nést světla předepsaná v odst. 1 písm. a) a v odst. 2 a 3 níže, aby proplutí bylo uskutečněno bez potíží.
6. Jsou-li plavidla uvedená v odst. 3 námořními plavidly, která právě připlouvají z moře nebo na moře vyplouvají, mohou místo bílého světla nést boční světla předepsaná v čl. 3.08 odst. 1 písm. b).



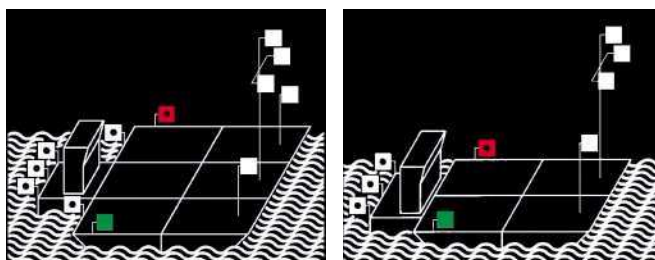
7. Ustanovení tohoto článku se nevztahují na malá plavidla, která vlečou pouze malá plavidla, ani na vlečená malá plavidla.

### Čl. 3.10

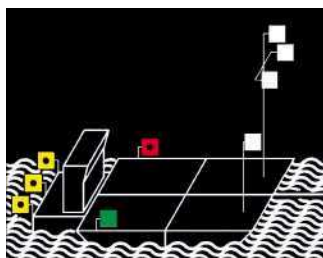
#### Noční signalizace tlačných sestav za plavby

1. Tlačné sestavy musí nést:

- a) i) tři vrcholová světla v přední části plavidla v čele sestavy, kterým prochází její podélná osa anebo plavidla v čele sestavy, které je z levé strany nejbliže této ose. Tato světla musí být rozmístěna ve tvaru rovnostranného trojúhelníku s vodorovnou základnou v rovině kolmé na podélnou osu sestavy. Horní světlo musí být umístěno ve výšce minimálně 4 m. Dvě spodní světla musí být ve vzdálenosti 1,25 m od sebe a ve vzdálenosti 1,10 m pod horním světlem.
- ii) vrcholové světlo v přední části každého dalšího plavidla, jehož celá šířka je zřepdu viditelná. Toto světlo musí být podle možnosti umístěno 2 m pod horním vrcholovým světlem uvedeným pod písm. i). Stožáry nesoucí tato světla musí být umístěny vždy v podélné ose plavidla,
- b) boční světla, předepsaná v čl. 3.08 odst. 1 písm. b) umístěna v nejširší části sestavy, pokud možno co nejbliže k tlačnému remorkéru, ve vzdálenosti maximálně 1 m od boků sestavy a ve výšce minimálně 2 m,
- c) i) tři záďová světla na tlačném remorkéru předepsaná v čl. 3.08 odst. 1 písm. c) umístěná v rovině kolmé na podélnou osu remorkéru ve vzdálenosti 1,25 m od sebe v dostatečné výšce, aby nemohla být zalcioněna některým z plavidel sestavy,
- ii) záďové světlo na každém plavidle, jehož celá šířka je zezadu viditelná; jsou-li však kromě tlačného remorkéru vidět zezadu více než dvě plavidla, nesou toto záďové světlo pouze dvě krajní plavidla sestavy.



2. Odst. 1 platí rovněž pro tlačné sestavy, které plují za jedním nebo více pomocnými remorkéry; záďová světla uvedená v odst. 1 písm. c)i) musí však být žlutá místo bílých.



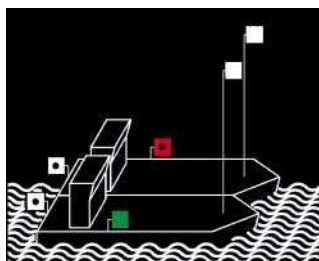
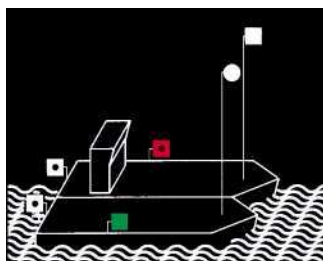
3. Při plavbě pod pevnou nebo pohyblivou konstrukcí mostu, pod lávkou plavební komory apod., může tlačná sestava nést vrcholová světla předepsaná v odst. 1 písm. a) níž, aby proplutí bylo uskutečněno bez potíží.

### Čl. 3.11

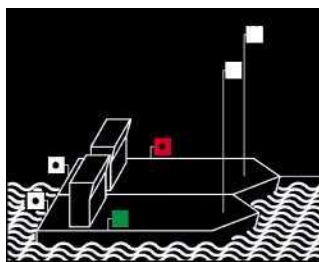
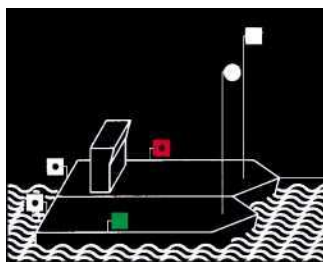
#### Noční signalizace bočně svázaných sestav za plavby

1. Bočně svázané sestavy musí nést:

- na každém plavidle vrcholové světlo předepsané v čl. 3.08 odst. 1 písm. a); na bočně vedených plavidlech však může být toto světlo nahrazeno bílým světlem viditelným ze všech stran, předepsaným v čl. 3.09 odst. 3 a umístěném na vhodném místě, ne však výše než vrcholové světlo plavidla nebo plavidel s vlastním pohonem,
- boční světla předepsaná v čl. 3.08 odst. 1 písm. b) umístěna na vnějších stranách sestavy podle možnosti ve stejné výšce a minimálně 1 m pod nejnižším vrcholovým světlem,
- na každém plavidle záďové světlo předepsané v čl. 3.08 odst. 1 písm. c).



2. Odst. 1 platí rovněž pro bočně svázané sestavy, které plují za jedním nebo několika pomocnými remorkéry.

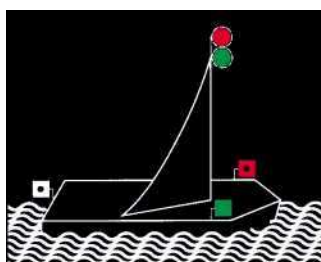


3. Při plavbě pod pevnou nebo pohyblivou konstrukcí mostu nebo pod lávkou plavební komory apod. může bočně svázaná sestava světla předepsaná v odst. 1 písm. a) nést níž, aby proplutí bylo uskutečněno bez potíží.
4. Ustanovení tohoto článku neplatí pro malá plavidla, která vedou v bočně svázané sestavě pouze malá plavidla a pro malá plavidla vedená bočně svázané sestavě.

### Čl. 3.12

#### Noční signalizace plachetnic za plavby

1. Plachetnice musí nést:
  - a) boční světla předepsaná v čl. 3.08 odst. 1 písm. b); tato světla však nemusí být jasná, ale obyčejná,
  - b) záďové světlo předepsané v čl. 3.08 odst. 1 písm. c).
2. Kromě světel předepsaných v odst. 1 může plachetnice nést dvě obyčejná nebo jasná světla viditelná ze všech stran a umístěná nad sebou, přičemž horní světlo musí být červené a spodní zelené; tato světla musí být umístěna na vhodném místě, na vrcholku stěžně nebo v jeho horní části, ve vzdálenosti nejméně 1 m od sebe.



3. Ustanovení tohoto článku neplatí pro malá plavidla. Odst. 2 neplatí pro plavidla uvedená v čl. 3.51.

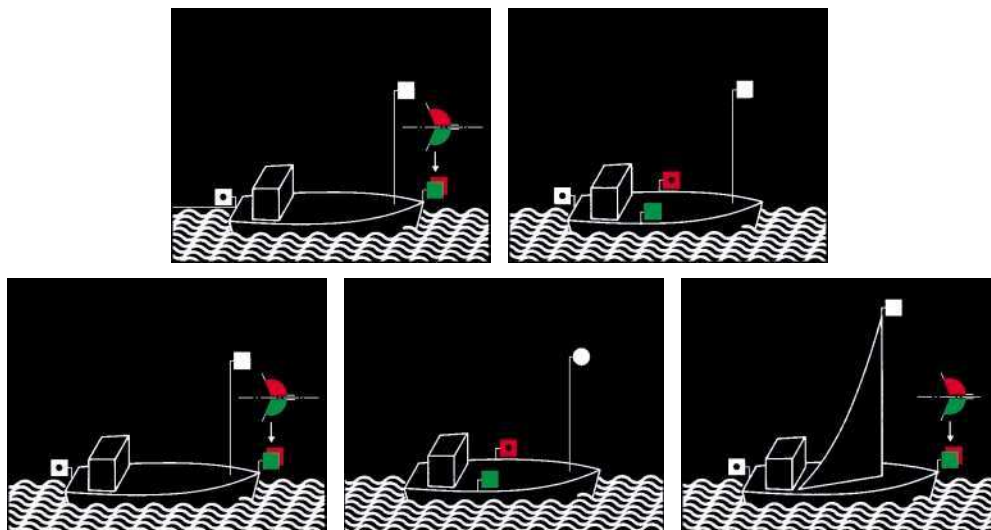
### Čl. 3.13

#### Noční signalizace malých plavidel za plavby

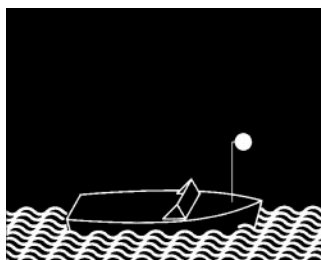
1. Jednotlivě plující malá plavidla s vlastním pohonem musí nést:
  - a) vrcholové světlo, které musí být umístěné v podélné ose plavidla minimálně 1 m nad bočními světly nebo ve stejné výšce jako světla boční, ale minimálně 1 m před nimi; musí být jasné místo silného,
  - b) boční světla, která mohou být obyčejná místo jasných a musí být umístěna buď:
    - i) tak, aby odpovídala čl. 3.08 odst. 1 písm. b), nebo
    - ii) vedle sebe nebo v jedné svítilně na podélné ose plavidla na přídi nebo poblíž přídě,



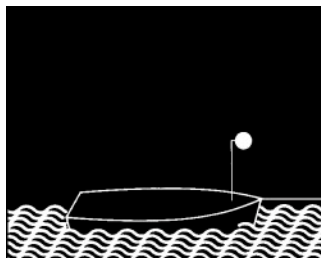
- c) záďové světlo předepsané v čl. 3.08 odst. 1 písm. c), které se nemusí použít, avšak v takovém případě musí být vrcholové světlo uvedené pod písm. a) nahrazeno jasným bílým světlem viditelným ze všech stran.



2. Jednotlivě plující malá plavidla s vlastním pohonem, jejichž délka nepřesahuje 7 m, mohou místo světel předepsaných v odst. 1 nést obyčejné bílé světlo umístěné na vhodném místě a v takové výšce, aby bylo viditelné ze všech stran.



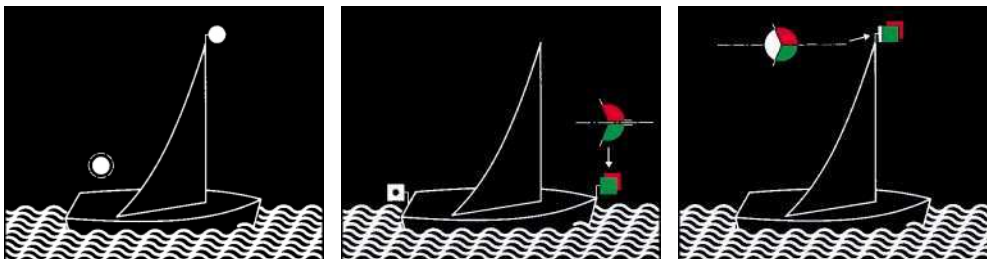
3. Jestliže malé plavidlo vleče nebo vede v bočně svázané sestavě vedená malá plavidla, musí nést světla předepsaná v odst. 1.
4. Vlečená nebo v bočně svázané sestavě vedená malá plavidla musí nést obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran. Toto ustanovení neplatí pro manipulační člunky patřící plavidlům.



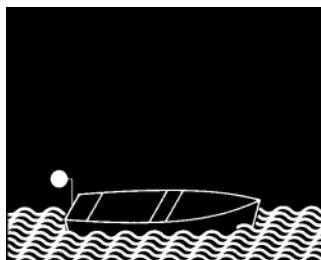
5. Plachetnice, které jsou malými plavidly, musí nést:
- a) boční světla a záďové světlo, přičemž boční světla musí být umístěna vedle sebe nebo v jednom svítidle v podélné ose plavidla na přídi nebo v její blízkosti a záďové světlo na zádi plavidla; tato světla mohou být obyčejná, nebo



- b) boční světla a záďové světlo obsažené v jednom svítidle umístěném na vhodném místě stěžně, na jeho vrcholku nebo v jeho horní části; toto světlo může být obyčejné, nebo
- c) nepřesahuje-li délka plavidla 7 m, obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran. Když se přibližují jiná plavidla, musí toto plavidlo kromě toho ukazovat druhé obyčejné bílé světlo.



6. Jednotlivě plující malá plavidla bez vlastního pohonu a bez plachet musí nést obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran. Manipulační člunky plavidel však musí za stejných podmínek ukazovat toto světlo jen když se k nim přibližují jiná plavidla.

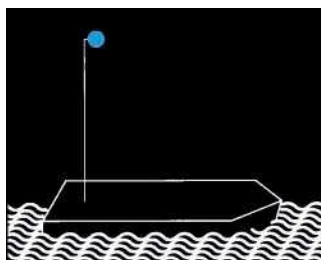


7. Při plavbě pod pevnou nebo pohyblivou konstrukcí mostu nebo pod lávkou plavební komory apod. mohou malá plavidla nést vrcholová světla uvedená v tomto článku níž, aby proplutí bylo uskutečněno bez potíží.

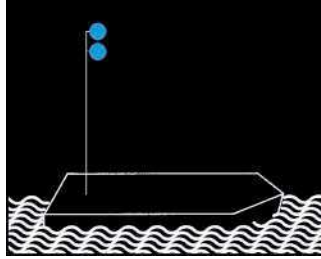
### Čl. 3.14

#### Doplňková noční signalizace plavidel přepravujících nebezpečné náklady za plavby

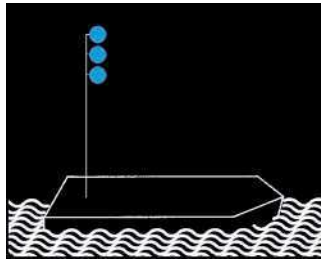
1. Plavidla přepravující nebezpečné náklady uvedené v příloze 9 musí kromě světél předepsaných jinými ustanoveními tohoto Řádu nést modré světlo. Toto světlo musí být umístěno na vhodném místě v takové výšce, aby bylo viditelné ze všech stran.



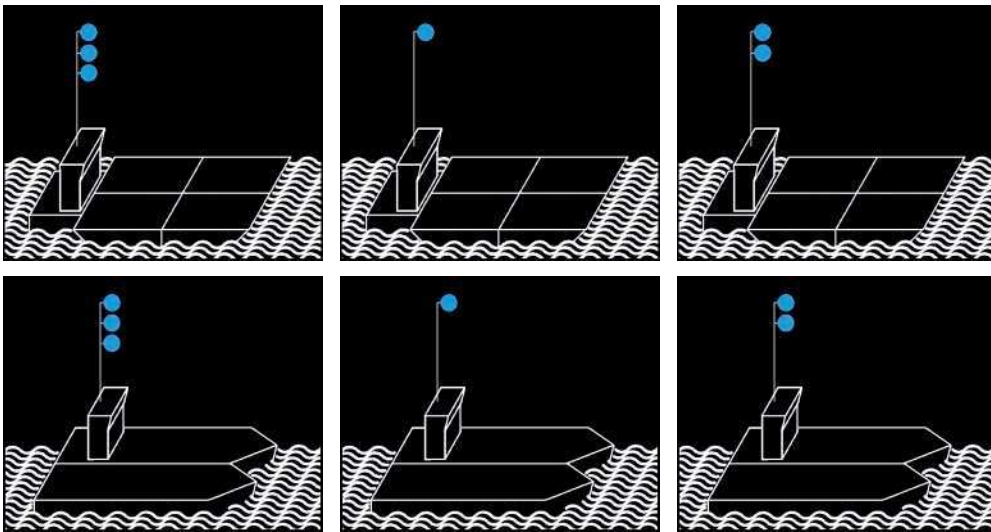
2. Plavidla přepravující nebezpečné náklady uvedené v příloze 10 musí kromě světél předepsaných jinými ustanoveními tohoto Řádu nést dvě modrá světla. Tato světla musí být umístěna 1 m pod sebou na vhodném místě v takové výšce, aby byla viditelná ze všech stran.



3. Plavidla přepravující nebezpečné náklady uvedené v příloze 11 musí kromě světel předepsaných jinými ustanoveními tohoto Řádu nést tři modrá světla. Tato světla musí být umístěna 1 m pod sebou na vhodném místě v takové výšce, aby byla viditelná ze všech stran.



4. Je-li v tlačné nebo bočně svázané sestavě jedno nebo více plavidel uvedených v odst. 1, 2 nebo 3, musí světla nebo světlo předepsané v odst. 1, 2 nebo 3 nést plavidlo zajišťující pohyb sestavy.



5. Plavidlo, tlačná nebo bočně svázaná sestava přepravující nebezpečné náklady uvedené v některé z příloh 9, 10 a 11 musí nést signalizaci odpovídající nebezpečnému nákladu, který podle odst. 1, 2 a 3 vyžaduje nejvyšší počet modrých světel.
6. Intenzita modrých světel předepsaných v tomto článku nesmí být menší než intenzita obyčejných modrých světel.

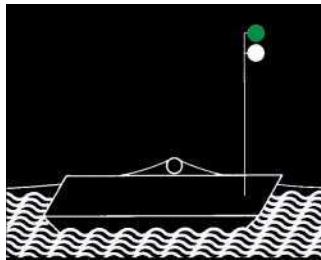
### Čl. 3.15

(bez ustanovení)

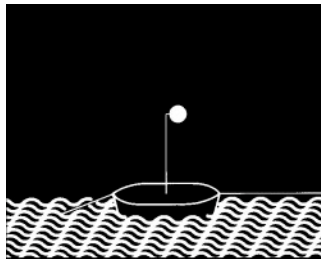
## Čl. 3.16

### Noční signalizace převozních lodí za plavby

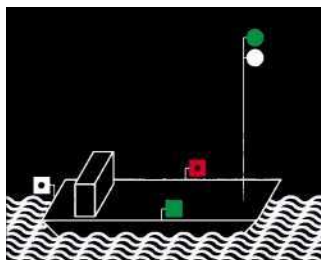
1. Převozní lodě, které neplují volně, musí nést:
  - a) jasné bílé světlo viditelné ze všech stran a umístěné ve výšce minimálně 4 m; tato výška může být snížena, nepřesahuje-li délka převozní lodi 20 m,
  - b) jasné zelené světlo viditelné ze všech stran a umístěné ve vzdálenosti 1 m nad světlem uvedeným pod písm. a).



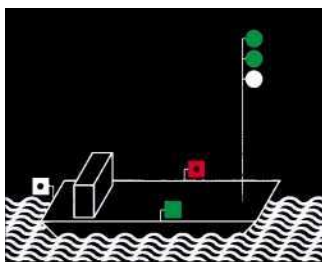
2. Loďka nebo bóje nesoucí lano převozní lodi musí nést jasné bílé světlo viditelné ze všech stran a umístěné ve vzdálenosti minimálně 1,5 m nad hladinou vody.



3. Volně plující převozní loď musí nést:
  - a) jasné bílé světlo viditelné ze všech stran, předepsané v odst. 1 písm. a),
  - b) jasné zelené světlo viditelné ze všech stran, předepsané v odst. 1 písm. b),
  - c) boční světla a záďové světlo, předepsaná v čl. 3.08 odst. 1 písm. b) a c).



4. Volně plující převozní loď s předností v plavbě musí nést:
- a) jasné bílé světlo viditelné ze všech stran, předepsané v odst. 1 písm. a),
  - b) jasné zelené světlo viditelné ze všech stran, předepsané v odst. 1 písm. b),
  - c) druhé jasné zelené světlo viditelné ze všech stran a umístěné 1 m nad zeleným světlem, předepsaným v odst. 4 písm. b),
  - d) boční světla a zádové světlo, předepsaná v čl. 3.08 odst. 1 písm. b) a c).



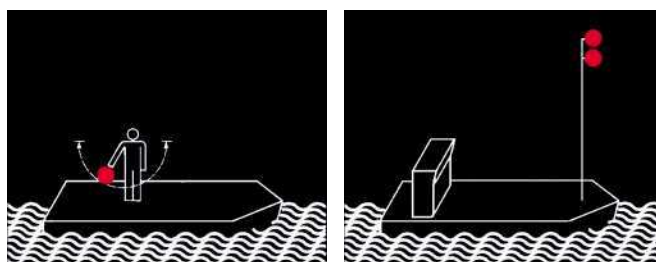
#### Čl. 3.17

(bez ustanovení)

#### Čl. 3.18

#### Doplňková noční signalizace plavidel, která ztratila manévrovací schopnost

1. Na plavidle, které ztratilo manévrovací schopnost, se musí podle situace, kromě světél předepsaných jinými ustanoveními tohoto Řádu, signalizovat:
- a) červeným světlem kývajícím se v půlkruhu, na malých plavidlech může být toto světlo bílé, nebo
  - b) dvěma červenými světly umístěnými na vhodném místě dostatečně vysoko a 1 m nad sebou tak, aby byla viditelná ze všech stran.

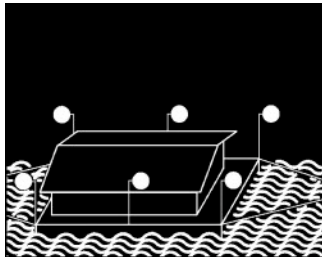


2. Kromě toho se musí na takovém plavidle, vyžaduje-li to situace, dávat stanovený zvukový signál anebo zvukový i optický signál současně.

### Čl. 3.19

#### Noční signalizace plovoucích těles a plovoucích zařízení za plavby

Plovoucí tělesa a plovoucí zařízení musí nést obyčejná bílá světla viditelná ze všech stran v takovém počtu, aby byly rozeznatelné jejich obrysy. Povinnosti uložené podle čl. 1.21 musí být dodrženy.

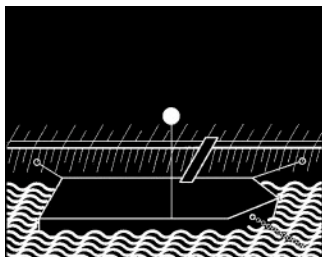


## II. B. NOČNÍ SIGNALIZACE ZA STÁNÍ

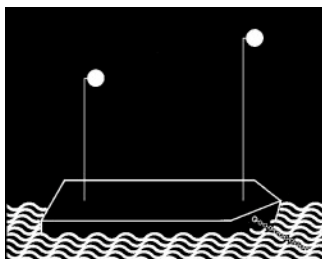
### Čl. 3.20

#### Noční signalizace plavidel za stání

1. Plavidlo přímo nebo nepřímo vyvázané nebo zakotvené při břehu musí nést obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran a umístěné na straně plavební dráhy ve výšce minimálně 3 m.

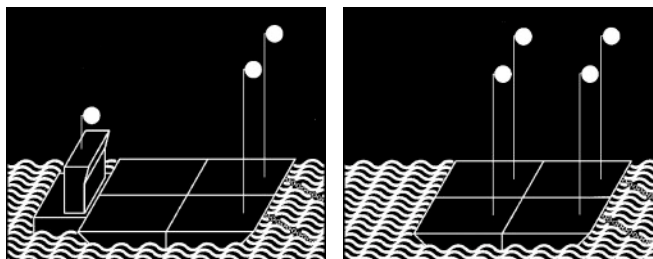


2. Plavidlo, které stojí na volné vodní ploše (bez přímého nebo nepřímého přístupu na břeh) musí nést dvě obyčejná bílá světla viditelná ze všech stran a umístěná na vhodných místech: jedno v jeho přední části ve výšce minimálně 4 m, druhé v zadní části, ve výšce minimálně 2 m a to minimálně 2 m pod úroveň prvního světla.

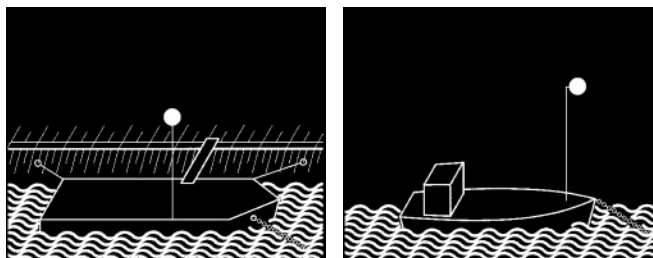


3. Tlačná sestava, která stojí na volné vodní ploše (bez přímého nebo nepřímého přístupu ke břehu) musí nést na každém vnějším plavidle sestavy obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran, přičemž toto světlo musí být umístěno v přední části tlačného člunu ve výšce minimálně 4 m a v zadní části tlačného remorkéru

ve výšce minimálně 2 m, a to minimálně 2 m pod úrovní světelných tlačných člunů. Jestliže tato sestava stojí bez tlačného remorkéru, musí být světlo předepsané pro tlačný remorkér umístěno na jednom z posledních plavidel na konci sestavy. Celkový počet světelných přístrojů nesmí přitom překročit čtyři, ale vnější obrys musí být dobře rozeznatelný.



4. Malé plavidlo, s výjimkou manipulačních člunků plavidel, může místo světelných přístrojů předepsaných v odst. 1 a 2 nést obyčejné bílé světlo umístěné na vhodném místě v takové výšce, aby bylo viditelné ze všech stran.

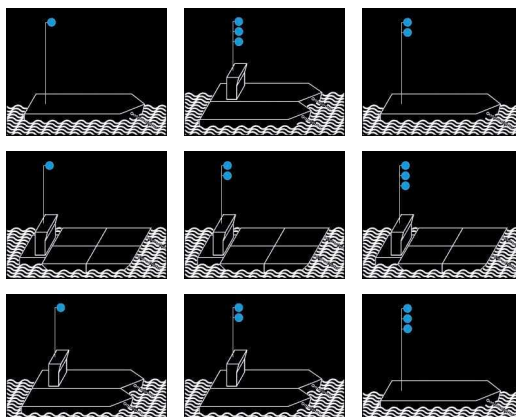


5. Signalizace předepsaná v tomto článku není povinná:
- stojí-li plavidlo na vodní cestě, po níž není přechodně plavba možná nebo je zakázána,
  - stojí-li plavidlo podél břehu a je odtud dostatečně osvětleno,
  - stojí-li plavidlo mimo plavební dráhu v jednoznačně bezpečné poloze.
6. Tento článek se nevztahuje na plavidla uvedená v čl. 3.23, 3.27, 3.50 odst. 2 a čl. 3.51.

### Čl. 3.21

#### Doplňková noční signalizace plavidel přepravujících nebezpečné náklady za stání

Ustanovení čl. 3.14 se vztahuje i na plavidla uvedená v tomto článku.



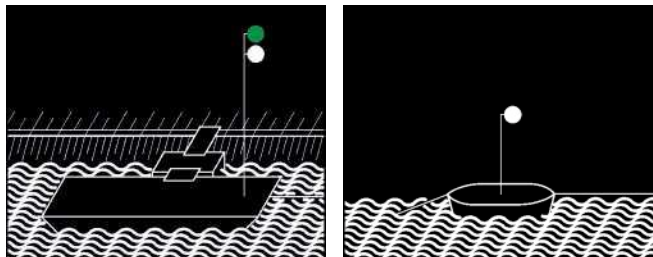
### Čl. 3.22

(bez ustanovení)

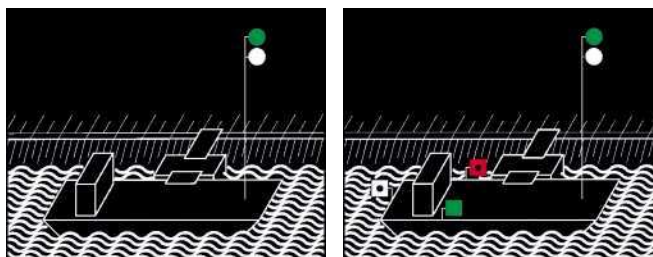
### Čl. 3.23

#### Noční signalizace převozních lodí stojících na svém stanovišti u břehu

1. Převozní loď, které neplují volně, stojící na svém stanovišti, musí nést světla uvedená v čl. 3.16 odst. 1. Kromě toho loďka nebo bóje převozní lodi nesoucí lano musí nést světlo předepsané v čl. 3.16 odst. 2.



2. Volně plující převozní loď v provozu, ale stojící na svém stanovišti, musí nést světla předepsaná v čl. 3.16 odst. 1. Při krátkodobém stání mohou nést i ostatní světla předepsaná v čl. 3.08 odst. 1 písm. b) a c). Musí však zhasnout zelené světlo uvedené v čl. 3.16 odst. 1 písm. b), jakmile ukončí provoz.



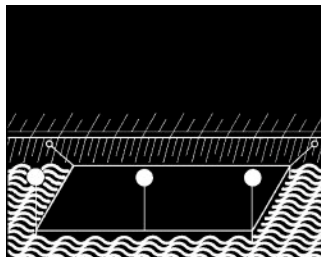
### Čl. 3.24

(bez ustanovení)

### Čl. 3.25

#### Noční signalizace plovoucích těles a plovoucích zařízení za stání

Plovoucí tělesa a plovoucí zařízení musí nést obyčejná bílá světla viditelná ze všech stran v takovém počtu, aby byly rozeznatelné jejich obrysy ze strany plavební dráhy. Povinnosti uložené podle čl. 1.21 musí být dodrženy.

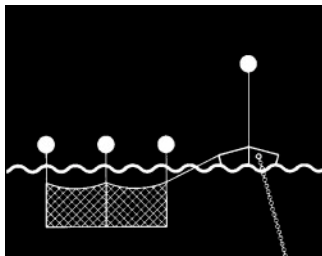




### Čl. 3.26

#### Noční signalizace sítí nebo jiného rybolovného zařízení

Sítě nebo jiné rybolovné zařízení v plavební dráze nebo v její bezprostřední blízkosti musí být označeny obyčejnými bílými světly viditelnými ze všech stran v takovém počtu, aby jejich poloha byla dobře rozeznatelná.



### Čl. 3.27

#### Noční signalizace plovoucích strojů, které vykonávají práci na vodní cestě, jakož i nasedlých nebo potopených plavidel

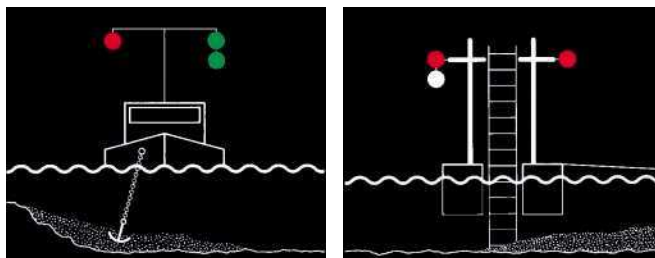
1. Plovoucí stroje a plavidla, která vykonávají práci na vodní cestě nebo provádějí sondážní nebo měřicí operace na místě, musí nést:

- a) na straně nebo na stranách, kde je průjezd volný, dvě obyčejná zelená světla nebo dvě jasná zelená světla umístěná 1 m nad sebou,
- b) na straně, kde průjezd není volný, obyčejné červené světlo nebo jasné červené světlo ve stejné výšce jako výše umístěné zelené světlo uvedené pod písm. a), všechna světla musí být stejné intenzity,

nebo v případě, kdy tato plavidla musí být chráněna před vlnobitím:

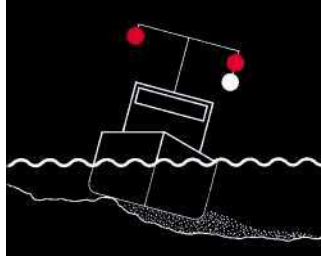
- c) na straně nebo na stranách, kde je průjezd volný, obyčejné červené světlo a obyčejné bílé světlo nebo jasné červené světlo a jasné bílé světlo 1 m nad sebou, přičemž červené světlo je nahoře,
- d) na straně, kde průjezd není volný, červené světlo umístěné ve stejné výšce jako červené světlo předepsané pod písm. c), stejné intenzity.

Tato světla musí být umístěna v takové výšce, aby byla viditelná ze všech stran.



2. Nasedlá nebo potopená plavidla musí nést světla předepsaná v odst. 1 písm. c) a d). Pokud poloha potopeného plavidla neumožňuje umístit signální světla přímo na plavidle, musí být umístěna na loďkách, bójích nebo jiných vhodných předmětech.



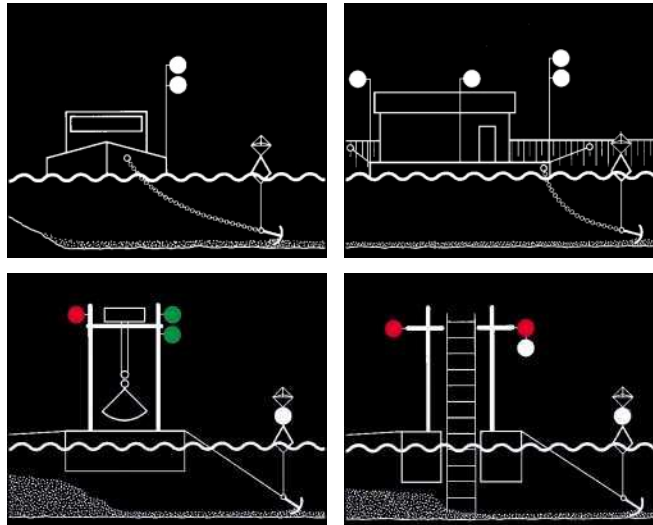


3. Státní plavební správa může povolit výjimku z povinnosti dodržovat předpisy o světlech uvedených v odst. 1 písm. a) a b).

### Čl. 3.28

#### Noční signalizace kotev, které mohou vytvářet nebezpečí pro plavbu

1. Jsou-li kotvy plavidel, plovoucích těles a plovoucích zařízení v případech uvedených v čl. 3.20 a 3.25 hozeny tak, že mohou vytvářet nebezpečí pro plavbu, musí být světlo za stání, které je nejbližší k těmto kotvám, nahrazeno dvěma obyčejnými bílými světly viditelnými ze všech stran, umístěnými 1 m nad sebou.
2. Plavidla, plovoucí tělesa a plovoucí zařízení musí mít označenou každou hozenou kotvu, která by mohla vytvářet nebezpečí pro plavbu, bójí nebo plovákem s radarovým odražečem. Bóje nebo plováky hozených kotev plovoucích strojů musí navíc nést obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran.



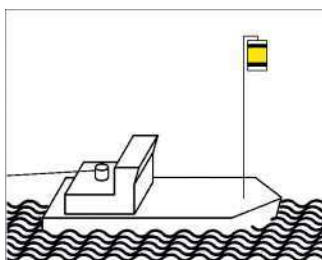
### III. Denní signalizace

#### III. A. Denní signalizace za plavby

##### Čl. 3.29

#### Denní signalizace vlečných sestav za plavby

1. Remorkér v čele vlečné sestavy a pomocný remorkér plující před tímto plavidlem nebo jiným plavidlem s vlastním pohonem, tlačnou nebo bočně svázanou sestavou musí nést žlutý válec se dvěma pruhy (černým a bílým) nahoře a dole, přičemž bílé pruhy jsou na okraji válce. Tento válec musí být umístěn svisle v přední části plavidla dostatečně vysoko, aby byl viditelný ze všech stran.

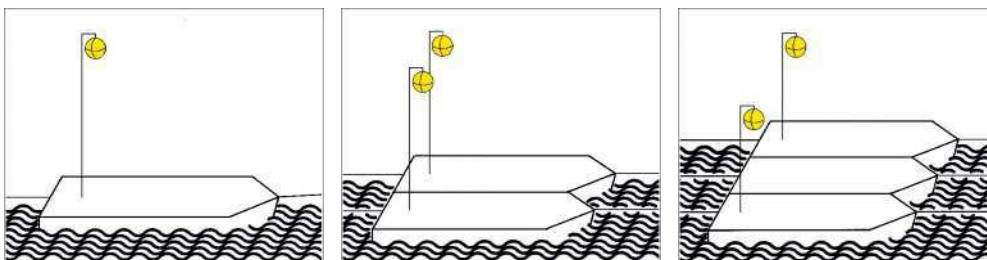


2. Pluje-li v čele vlečné sestavy více remorkérů vedle sebe nebo pluje-li před plavidlem s vlastním pohonem, tlačnou nebo bočně svázanou sestavou vedle sebe více pomocných remorkérů bočně svázaných či nikoli, musí každý z nich nést válec předepsaný v odst. 1.

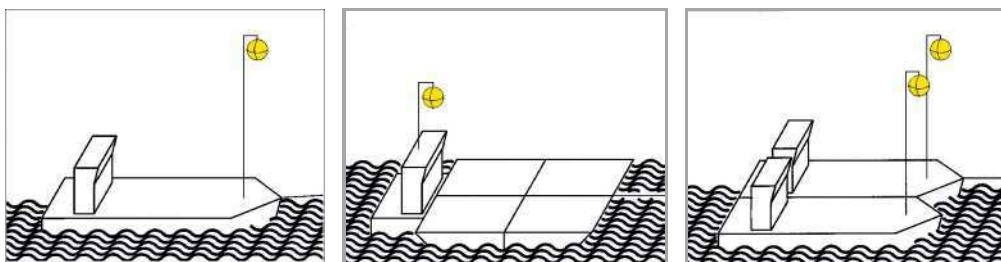
Je-li plavidlo, plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení přemísťováno pomocí několika remorkérů, platí ustanovení tohoto odstavce pro každý z nich.

3. Plavidla vlečné sestavy, plující za jedním nebo více remorkéry uvedenými v odst. 1 a 2, musí nést žlutý balón umístěný na vhodném místě a v takové výšce, aby byl dobře viditelný ze všech stran.

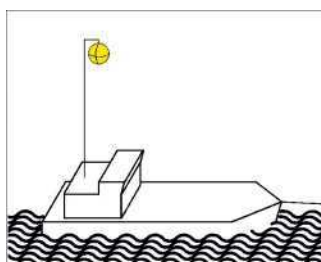
Jsou-li v sestavě více než dvě bočně svázaná plavidla, musí balón nést pouze vnější plavidla. Balóny vlečených plavidel sestavy musí být pokud možno umístěny ve stejné výšce nad hladinou vody.



4. Pluje-li plavidlo s vlastním pohonem nebo bočně svázaná sestava za jedním nebo několika pomocnými remorkéry, pak musí toto plavidlo a každé plavidlo bočně svázané sestavy rovněž nést žlutý balón uvedený v odst. 3. Pluje-li tlačná sestava za jedním nebo více pomocnými remorkéry, musí tlačný remorkér nést žlutý balón uvedený v odst. 3.



5. Při plavbě pod pevnou nebo pohyblivou konstrukcí mostu nebo pod lávkou plavební komory apod. mohou plavidla vlečné sestavy nést válec předepsaný v odst. 1 a 2 a balón předepsaný v odst. 3 a 4 níž, aby proplutí bylo uskutečněno bez potíží.
6. Jsou-li plavidla uvedená v odst. 3 námořními plavidly, která právě připlouvají z moře nebo na moře vyplouvají, mohou nést žlutý balón.

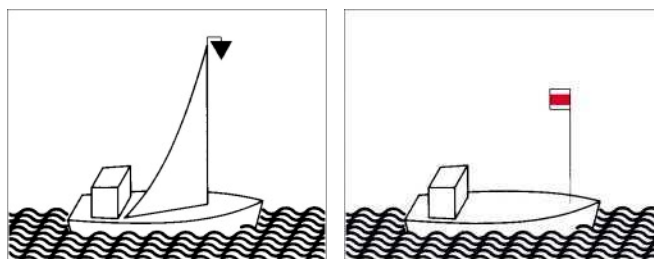


7. Ustanovení tohoto článku se nevztahují na malá plavidla, která vlečou pouze malá plavidla, ani na vlečená malá plavidla.

### Čl. 3.30

#### Denní signalizace malých plavidel, která plují pomocí plachet a vlastního pohonu

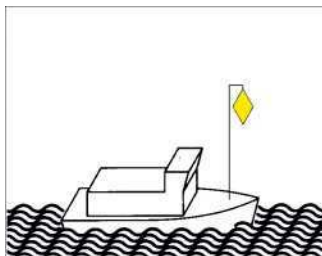
1. Malé plavidlo, které pluje pomocí plachet a zároveň používá strojního pohonu, musí nést černý kužel, jehož vrchol směřuje dolů. Tento kužel musí být umístěn co nejvýše a na takovém místě, aby byl dobře viditelný.
2. Malé plavidlo, které pluje pouze pomocí strojního pohonu a jehož délka přesahuje 7 m, musí nést bílou vlajku s vodorovným červeným pruhem uprostřed. Tato vlajka musí být umístěna co nejvýše a na takovém místě, aby byla dobře viditelná.



### Čl. 3.31

#### Denní signalizace plavidel, na kterých je povoleno přepravovat více než 12 cestujících a jejichž maximální délka nepřesahuje 20 m

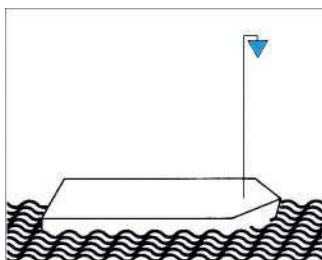
Plavidla, na nichž je povoleno přepravovat více než 12 cestujících a jejichž maximální délka nepřesahuje 20 m, musí nést dvojitý žlutý kužel umístěný na vhodném místě a v takové výšce, aby byl viditelný ze všech stran.



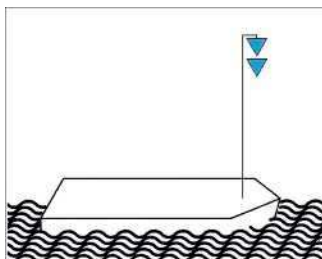
### Čl. 3.32

#### Doplňková denní signalizace plavidel přepravujících nebezpečné náklady za plavby

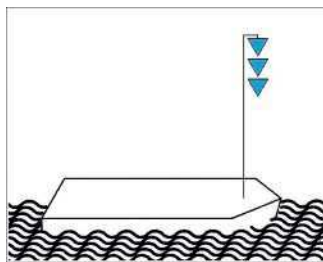
1. Plavidla přepravující nebezpečné náklady uvedené v příloze 9 musí kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními tohoto Řádu nést modrý kužel, jehož vrchol směřuje dolů. Tento kužel musí být umístěn na vhodném místě v takové výšce, aby byl viditelný ze všech stran.



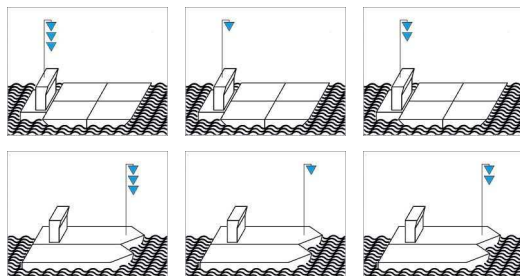
2. Plavidla přepravující nebezpečné náklady uvedené v příloze 10 musí kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními tohoto Řádu nést dva modré kužele, jejichž vrcholy směřují dolů. Tyto kužele musí být umístěny 1 m pod sebou na vhodném místě v takové výšce, aby byly viditelné ze všech stran.



3. Plavidla přepravující nebezpečné náklady uvedené v příloze 11 musí kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními tohoto Řádu nést tři modré kužele, jejichž vrcholy směřují dolů. Tyto kužele musí být umístěny 1 m pod sebou na vhodném místě v takové výšce, aby byly viditelné ze všech stran.



4. Je-li v tlačné nebo bočně svázané sestavě jedno nebo více plavidel uvedených v odst. 1, 2 a 3, musí signalizaci uvedenou v odst. 1, 2 a 3 nést plavidlo zajišťující pohyb sestavy.



5. Plavidlo, tlačná nebo bočně svázaná sestava přepravující nebezpečné náklady uvedené v některé z příloh 9, 10 a 11 musí nést signalizaci odpovídající nebezpečnému nákladu, která podle odst. 1, 2 a 3 vyžaduje nejvyšší počet modrých kuželů.

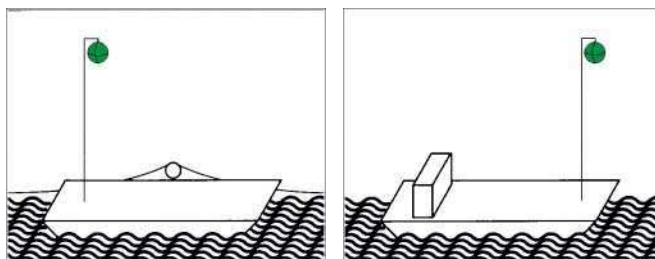
### Čl. 3.33

(bez ustanovení)

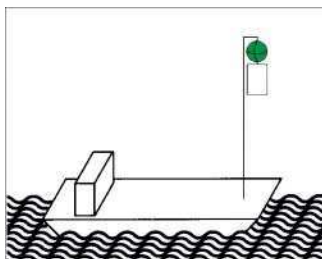
### Čl. 3.34

#### Denní signalizace převozních lodí za plavby

1. Převozní lodě musí nést zelený balón ve výši minimálně 4 m; tato výška může být snížena, nepřesahuje-li délka převozní lodi 20 m.



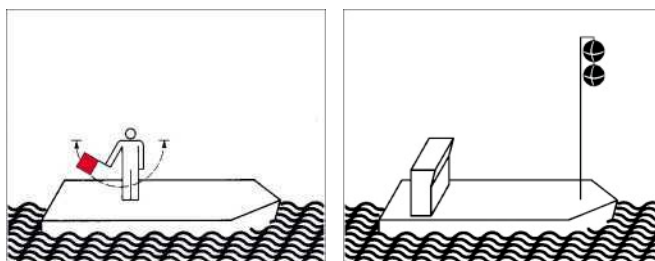
2. Volně plující převozní loď s předností v plavbě musí nést bílý válec umístěný 1 m pod zeleným balónem předepsaným v odst. 1.



### Čl. 3.35

#### Doplňková denní signalizace plavidel, která ztratila manévrovací schopnost

1. Plavidlo, které ztratilo manévrovací schopnost, musí podle situace kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními tohoto Řádu signalizovat kýváním červenou vlajkou v půlkruhu, nebo dvěma černými balóny 1 m nad sebou umístěnými na vhodném místě dostatečně vysoko tak, aby byly viditelné ze všech stran.

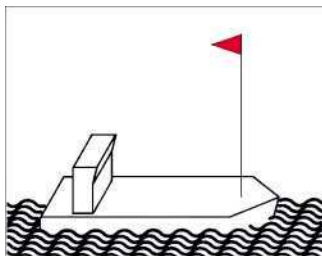


2. Kromě toho se musí na takovém plavidle, vyžaduje-li to situace, dávat stanovený zvukový signál anebo zvukový i optický signál současně.

### Čl. 3.36

#### Doplňková denní signalizace plavidel, která mají přednost v plavbě

Plavidla, kterým Státní plavební správa přiznala oprávnění přednostně proplouvat místy s určeným pořadím proplouvání, musí nést kromě signalizace, předepsané jinými ustanoveními tohoto Řádu, červený plamenec dlouhý minimálně 1 m, umístěný v přední části plavidla v dostatečné výši, aby byl dobře viditelný.

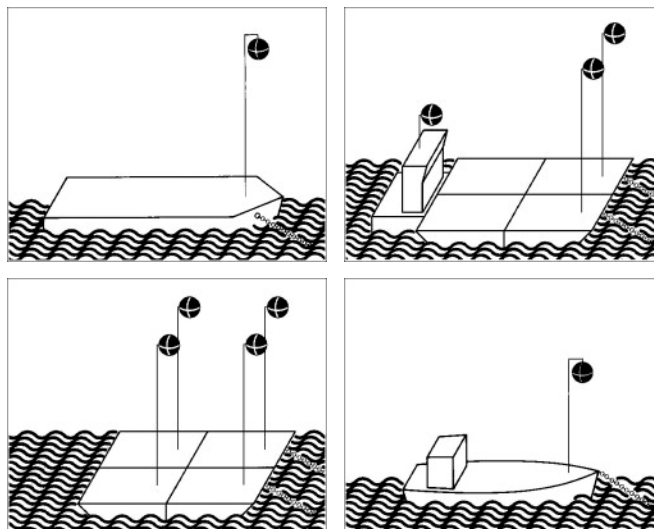


### III. B. Denní signalizace za stání

#### Čl. 3.36a

#### Denní signalizace plavidel za stání

1. Samostatně stojící plavidlo nebo každé vnější přední i zadní plavidlo tlačné sestavy nebo přední vnější plavidla a tlačný remorkér, které stojí na volné vodní ploše (bez přímého nebo nepřímého přístupu ke břehu), musí nést černý balón umístěný na vhodném místě v přední části plavidla v takové výši, aby byl viditelný ze všech stran.

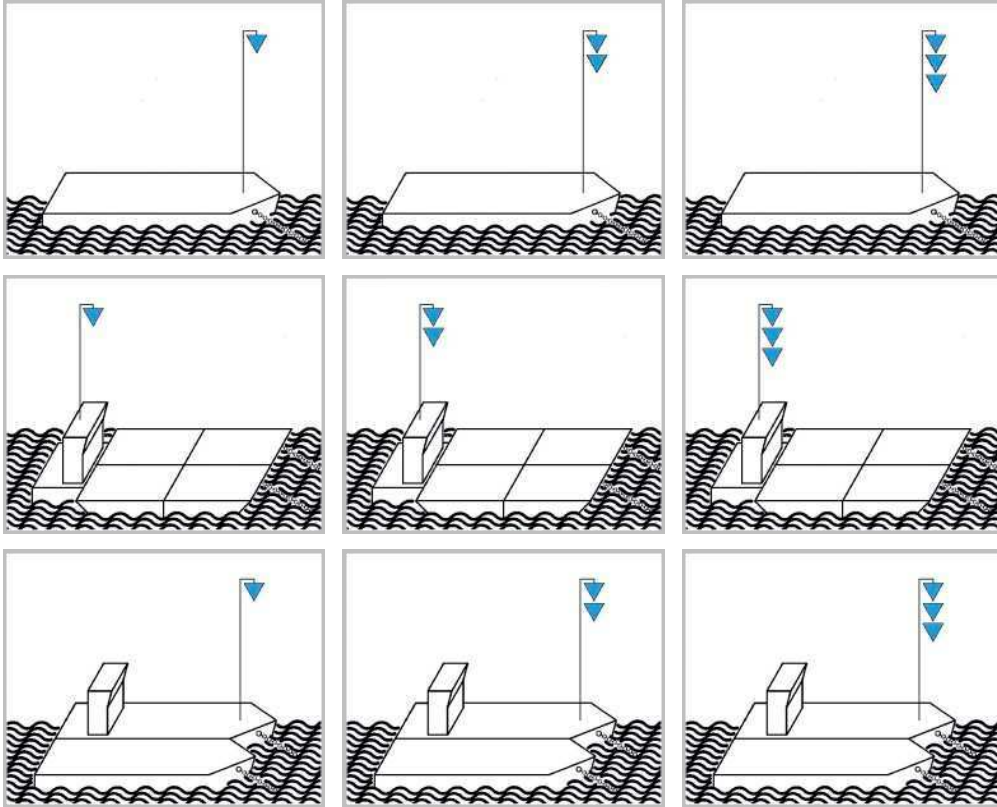


2. Signalizace předepsaná v tomto článku není povinná:
  - a) stojí-li plavidlo na vodní cestě, po níž není přechodně plavba možná nebo je zakázána,
  - b) stojí-li plavidlo mimo plavební dráhu v jednoznačně bezpečné poloze.
3. Tento článek se nevztahuje na plavidla, uvedená v čl. 3.41, 3.50 odst. 2 a čl. 3.51.

### Čl. 3.37

## Doplňková denní signalizace plavidel přepravujících nebezpečné náklady za stání

Ustanovení čl. 3.32 se vztahuje i na plavidla uvedená v tomto článku.



### Čl. 3.38

(bez ustanovení)

### Čl. 3.39

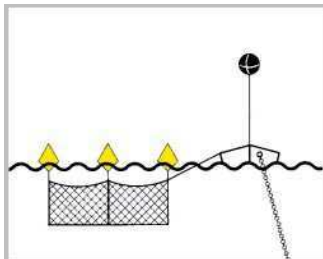
(bez ustanovení)



### Čl. 3.40

#### Denní signalizace sítí nebo jiného rybolovného zařízení

Sítě nebo jiná rybolovná zařízení v plavební dráze nebo v její bezprostřední blízkosti musí být označeny žlutými bóji (plováky) nebo žlutými vlajkami v takovém počtu, aby byla jejich poloha dobře rozeznatelná.



### Čl. 3.41

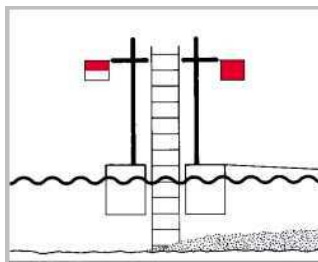
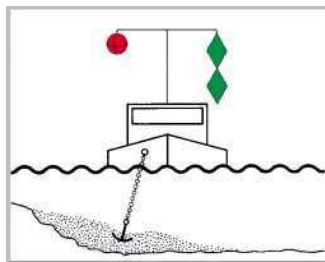
#### Denní signalizace plovoucích strojů, které vykonávají práci na vodní cestě, jakož i nasedlých nebo potopených plavidel

1. Plovoucí stroje a plavidla, která vykonávají práci na vodní cestě nebo provádějí sondážní nebo měřicí operace na místě, musí nést:

- a) na straně nebo na stranách, kde je průjezd volný, dva zelené dvojité kužele umístěné 1 m nad sebou,
- b) na straně, kde průjezd není volný, jeden červený balón ve stejné výšce jako výše umístěný zelený dvojitý kužel uvedený pod písm. a),

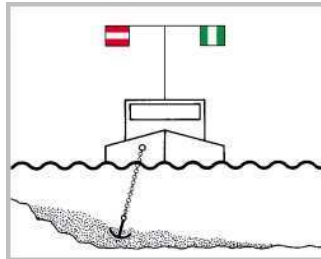
nebo v případě, kdy tato plavidla musí být chráněna před vlnobitím:

- c) na straně nebo na stranách, kde je průjezd volný, vlajku, jejíž horní polovina je červená a dolní polovina bílá nebo dvě vlajky nad sebou, z nichž horní je červená a dolní bílá,
- d) na straně, kde průjezd není volný, červenou vlajku umístěnou ve stejné výšce jako červenobílá vlajka nebo červená vlajka na druhé straně.

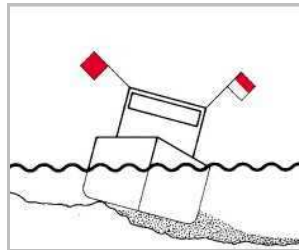


2. Signalizace předepsaná v odst. 1 písm. a) a b) může být nahrazena následujícími znaky:

- a) na straně nebo na stranách, kde je průjezd volný, tabulí s povolením proplutí E. 1 (příloha 7),
- b) na straně, kde průjezd není volný, tabulí se zákazem proplutí A.1 (příloha 7), umístěnou ve stejné výši jako znak uvedený pod písm. a).



- 3. Tabule, dvojité kužele, balóny a vlajky musí být umístěny v takové výši, aby byly viditelné ze všech stran. Vlajky mohou být nahrazeny tabulemi téže barvy.
- 4. Nasedlá nebo potopená plavidla musí ve dne nést signalizaci předepsanou v odst. 1 písm. c) a d). Pokud poloha potopeného plavidla neumožňuje umístit signální znaky přímo na plavidlo, musí být umístěny na loďkách, bójích nebo jiných vhodných předmětech.

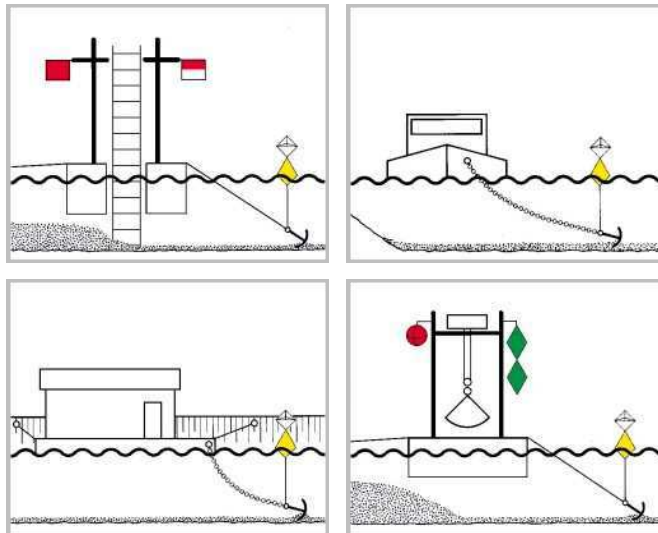


5. Státní plavební správa může povolit výjimku z povinnosti signalizace předepsané v odst. 1 písm. a) a b) a v odst. 2 písm. a) a b).

## Čl. 3.42

### Denní signalizace kotev, které mohou vytvářet nebezpečí pro plavbu

Jsou-li kotvy plavidel, plovoucích těles a plovoucích zařízení hozeny tak, že mohou vytvářet nebezpečí pro plavbu, musí být každá taková kotva označena žlutou bójí (plovákem) s radarovým odražečem.



## IV. Zvláštní signalizace

### Čl. 3.43

#### Znak zákazu vstupu na plavidlo

1. Pokud příslušná ustanovení zakazují vstup na plavidlo nepovolaným osobám, musí být tento zákaz vyznačen bílými, červeně olemovanými kruhovými tabulemi, jejichž středem je napříč veden červený pruh a je na nich vyobrazena černá postava chodce. Tabule musí být podle okolností umístěny na palubě nebo na přístupové lávce. Na rozdíl od čl. 3.03 odst. 3 musí být jejich průměr minimálně 0,6 m.
2. Tyto tabule musí být osvětleny, aby byly viditelné i v noci.



### Čl. 3.44

#### Znak zákazu kouření a používání otevřeného ohně

1. Je-li na plavidle zakázáno kouřit a používat otevřený oheň, musí být tento zákaz vyznačen bílými, červeně olemovanými kruhovými tabulemi, jejichž středem je napříč veden červený pruh a je na nich vyobrazena cigareta, z níž vychází kouř. Tabule musí být podle okolností umístěny na palubě nebo na přístupové lávce. Na rozdíl od čl. 3.03 odst. 3 musí být jejich průměr minimálně 0,6 m.
2. Tyto tabule musí být osvětleny, aby byly viditelné i v noci.

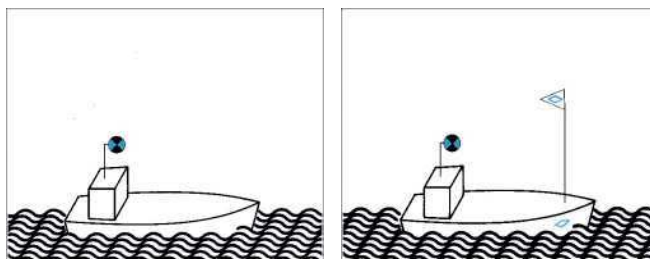


### Čl. 3.45

#### Doplňková signalizace plavidel orgánů státního odborného dozoru na vnitrozemskou plavbu a plavidel požární ochrany

Plavidla orgánů státního odborného dozoru na vnitrozemskou plavbu mohou při dodržení signalizace, kterou jim ukládají jiná ustanovení tohoto Řádu, signalizovat ve dne i v noci obyčejným blikavým modrým světlem, viditelným ze všech stran. Toto ustanovení platí i pro plavidla požární ochrany, plující poskytnout pomoc.

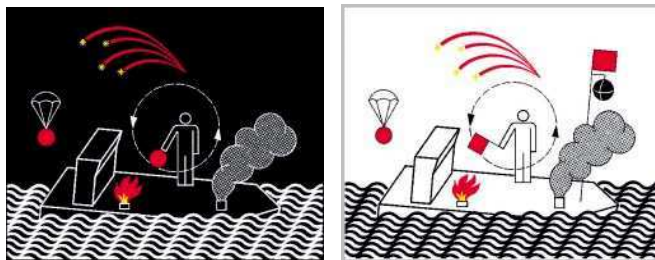
Kromě toho plavidla orgánů státního odborného dozoru na vnitrozemskou plavbu musí být na obou bocích v přední části plavidla označena znakem ve tvaru bílého kosočtverce olemovaného modrou barvou nebo plamencem bílé barvy, v jehož středu je znázorněn uvedený znak.



## Čl. 3.46

### Signály v nouzi

1. Plavidlo v nouzi, které potřebuje pomoc, může signalizovat:
  - a) kroužením vlajkou nebo jiným obdobným předmětem,
  - b) vlajkou, pod kterou nebo nad kterou je vyvěšen balón nebo předmět podobného tvaru,
  - c) kroužením světlem,
  - d) odpalováním světlic nebo pyrotechnických prostředků, které po odpálení vytvářejí tzv. červený déšť a následují v krátkých intervalech,
  - e) světelným signálem sestávajícím ze spojení znaků ... - - - ... (SOS) podle Morseovy abecedy,
  - f) plamenem vznikajícím při spalování dehtu, oleje, atd.,
  - g) světlicemi s padákem nebo pochodněmi s červeným světlem,
  - g) opakujícími se pomalými pohyby rukou ze vzpažení dolů.
2. Tyto signály nahrazují nebo doplňují zvukové signály uvedené v čl. 4.01 odst. 4.



## Čl. 3.47

### Znak zákazu stání v blízkosti boku plavidla

1. Pokud je tímto Řádem nebo jinými předpisy zakázáno stát v blízkosti plavidla (např. pro vlastnosti jeho nákladu), musí být na palubě v podélné ose plavidla umístěna čtvercová tabule s trojúhelníkem ve spodní části. Tato čtvercová tabule musí být z obou stran bílá, olemovaná červeným pruhem s červenou úhlopříčkou vedenou z levého horního do pravého dolního rohu přes černé písmeno "P". Obě strany trojúhelníku musí být bílé a musí na nich být černými číslicemi vyznačena vzdálenost v metrech, v níž je jiným plavidlům zakázáno stání.
2. Tabule musí být v noci osvětlena, aby byla jasně viditelná z obou stran plavidla.
3. Ustanovení tohoto článku neplatí pro plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy uvedené v čl. 3.21 a 3.37.



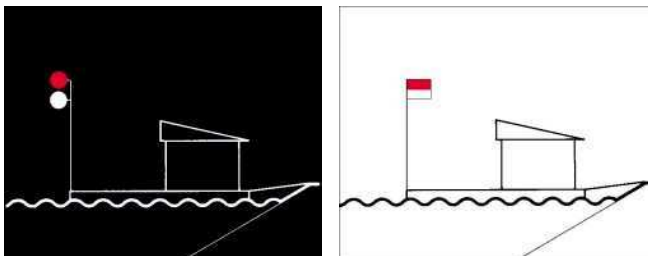
## Čl. 3.48

### Doplňková signalizace ochrany před vlnobitím

1. Plavidla, plovoucí tělesa a plovoucí zařízení za plavby nebo za stání (s výjimkou těch, která jsou uvedena v čl. 3.27 a 3.41), jež je třeba chránit před vlnobitím, způsobeným jinými plujícími plavidly nebo plovoucími tělesy, musí kromě signalizace předepsané pro ně jinými ustanoveními této hlavy nést:

v noci - obyčejné červené světlo a obyčejné bílé světlo nebo jasné červené světlo a jasné bílé světlo 1 m nad sebou, přičemž červené světlo je nad bílým světlem a na takovém místě, aby byla obě světla viditelná ze všech stran a nemohla být považována za jiná světla,

ve dne - vlajku, jejíž horní polovina je červená a dolní polovina bílá; musí být umístěna na vhodném místě a v takové výši, aby byla viditelná ze všech stran. Může být nahrazena dvěma vlajkami nad sebou, z nichž horní je červená a dolní bílá. Tyto vlajky mohou být nahrazeny tabulemi téže barvy.

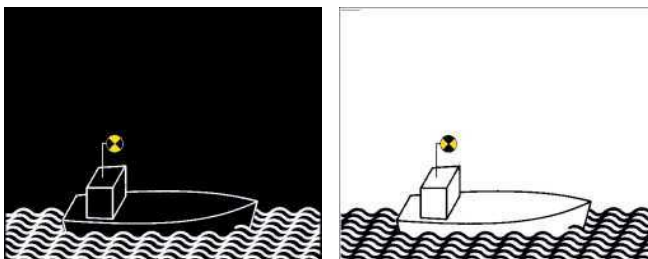


2. Při dodržení ustanovení čl. 3.27 a 3.41 mohou signalizaci uvedenou v odst. 1 používat pouze:
  - a) plavidla, plovoucí tělesa a plovoucí zařízení vážně poškozená nebo účastníci se záchranných prací, jakož i plavidla, která ztratila manévrovací schopnost,
  - b) plavidla, plovoucí tělesa a plovoucí zařízení, která mají písemné povolení Státní plavební správy.

## Čl. 3.49

### Doplňková signalizace plavidel vykonávajících práce na vodní cestě za plavby

Plavidla, která za plavby vykonávají práce na vodní cestě nebo provádějí sondáže a měření, mohou při dodržení signalizace předepsané jinými ustanoveními tohoto Řádu signalizovat v noci i ve dne jasným nebo obyčejným blikavým žlutým světlem, viditelným ze všech stran. Tuto signalizaci mohou používat pouze plavidla, která mají písemné povolení Státní plavební správy.



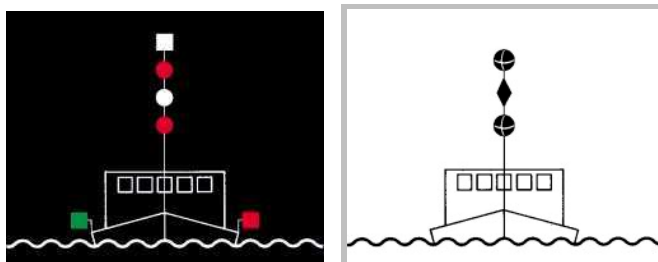
## Čl. 3.50

### Doplňková signalizace plavidel s omezenou možností manévrování

1. Plavidlo, které má ztíženou možnost uvolnit plavební dráhu jiným plavidlům ve smyslu ustanovení tohoto Řádu, protože vykonává práce pod vodou, zejména hloubení, pokládání kabelů nebo umísťování bójí a jeho poloha může ztěžovat plavbu, musí kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními tohoto Řádu nést:

v noci - tři jasná nebo obyčejná světla, z nichž horní a dolní jsou červená a prostřední bílé, umístěná minimálně 1 m nad sebou v takové výši, aby byla viditelná ze všech stran,

ve dne - černý balón, černý dvojitý kužel a černý balón, přičemž černý dvojitý kužel je uprostřed, umístěné minimálně 1 m nad sebou v takové výši, aby byly viditelné ze všech stran.



2. Pokud plavidla uvedená v odst. 1 vykonávají práce, v jejichž důsledku vznikají překážky pro plavbu, musí kromě signalizace uvedené v odst. 1 nést:

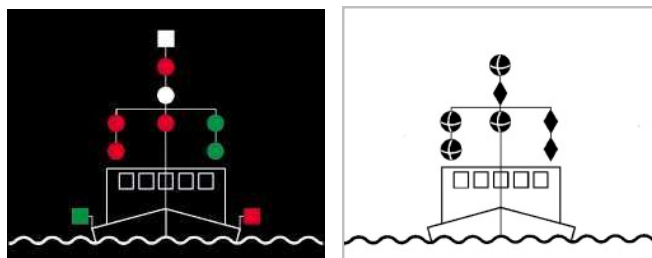
v noci -

- a) dvě jasná nebo obyčejná červená světla umístěná minimálně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, na nichž jsou překážky,
- b) dvě jasná nebo obyčejná zelená světla umístěná minimálně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, kde je průjezd volný,

ve dne -

- a) dva černé balóny umístěné minimálně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, na nichž jsou překážky,
- b) dva černé dvojitě kužele umístěné minimálně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, kde je průjezd volný.

Světla, balóny a dvojitě kužele musí být ve vzdálenosti minimálně 2 m od signalizace předepsané v odst. 1 a ne výše než je úroveň dolního světla nebo dolního balónu.



3. Ustanovení tohoto článku neplatí pro plovoucí stroje vykonávající práce na místě.



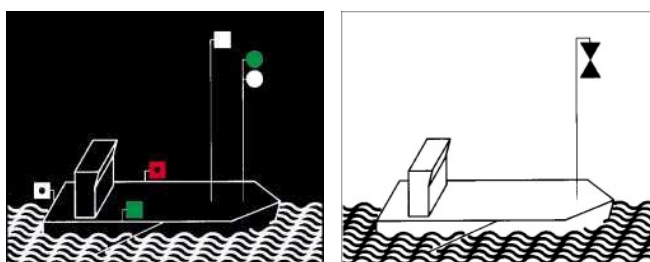
## Čl. 3.51

### Doplňková signalizace plavidel při rybolovu

1. Plavidlo, které vleče rybářské sítě nebo jiné rybolovné zařízení, musí kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními tohoto Řádu nést:

v noci - dvě jasná nebo obyčejná světla; nahoře zelené, dole bílé, ve vzájemné vzdálenosti minimálně 1 m tak vysoko, aby byla viditelná ze všech stran. Tato signalizace musí být umístěna před vrcholovým světlem předepsaným v čl. 3.08 odst. 1 písm. a) tak, aby horní světlo bylo níž než světlo vrcholové, ale dolní světlo minimálně o 2 m výš než boční světla předepsaná v čl. 3.08 odst. 1 písm. b),

ve dne - dva černé kužele spojené svými vrcholy, umístěné nad sebou v takové výšce, aby byly viditelné ze všech stran.

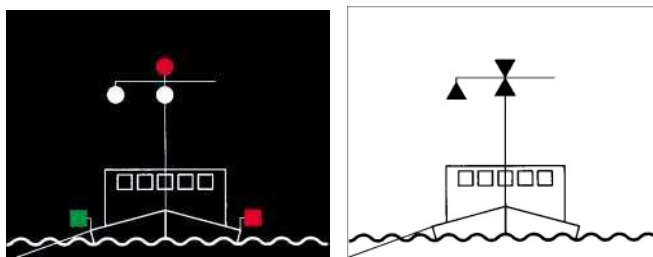


2. Plavidlo při rybolovu, s výjimkou plavidel uvedených v odst. 1, musí nést signalizaci předepsanou v odst. 1, kromě vrcholového světla předepsaného v čl. 3.08 odst. 1 písm. a), přičemž místo zeleného světla musí nést jasné nebo obyčejné červené světlo.

V případě, že rybolovné zařízení zasahuje na vodní hladině do vzdálenosti větší než 150 m od boku plavidla, musí plavidlo navíc nést:

v noci - další jasné nebo obyčejné bílé světlo ve vzdálenosti 2 až 6 m od dvojice světel červeného a bílého ve směru rybolovného zařízení, přičemž nesmí být výš než světlo bílé a niž než boční světla předepsaná v čl. 3.08 odst. 1 písm. b),

ve dne - černý kužel, jehož vrchol směřuje nahoru.



3. Plavidlo, jehož délka nepřesahuje 20 m, může místo dvou kuželů nad sebou, předepsaných v odst. 1 a 2, nést koš.



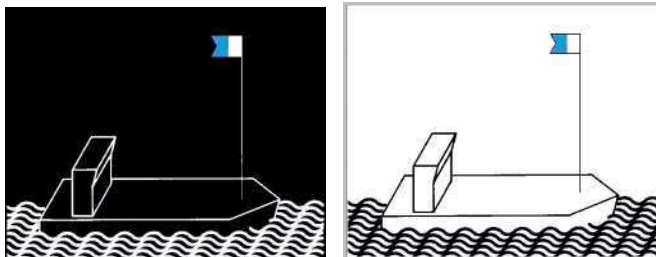
### Čl. 3.52

#### Doplňková signalizace plavidel, zajišťujících činnost pod vodní hladinou

1. Plavidlo zajišťující činnost pod vodní hladinou musí kromě signalizace předepsané v jiných ustanoveních tohoto Řádu nést:

tuhou maketu vlajky "A" Mezinárodního vlajkového kódu o výšce nejméně 1 m, umístěnou na vhodném místě v takové výšce, aby byla viditelná ze všech stran.

2. Podle situace může toto plavidlo nést místo signalizace předepsané v odst. 1 signalizaci uvedenou v čl. 3.50 odst. 1.

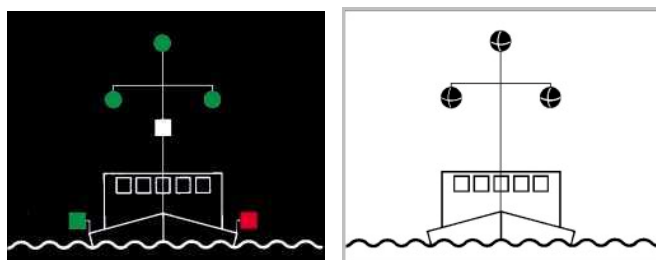


### Čl. 3.53

#### Doplňková signalizace plavidel použitých při zneškodňování výbušnin

Plavidlo, které provádí činnost související se zneškodňováním výbušnin, musí kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními tohoto Řádu nést:

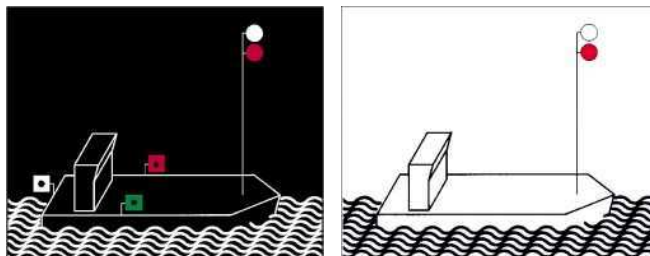
v noci - tři jasná nebo obyčejná zelená světla viditelná ze všech stran, rozmístěná do tvaru trojúhelníku, jehož vodorovná základna je v rovině kolmé na podélnou osu plavidla, přičemž horní světlo je umístěno na vrcholu příďového stěžně nebo v jeho blízkosti a další dvě světla na každém konci příďového ráhna, ve dne - tři černé balóny umístěné podle předpisů pro světla.



## Čl. 3.54

### Doplňková signalizace plavidel lodivodské služby

Plavidlo lodivodské služby musí kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními tohoto Řádu nést místo světla předepsaného v čl. 3.08 odst. 1 písm. a) dvě jasná nebo obyčejná světla nad sebou, viditelná ze všech stran, přičemž horní světlo je bílé a dolní červené, umístěná na vrcholu nebo v úrovni vrcholu stěžně.



## HLAVA 4

### Zvukové signály plavidel a radiofonické spojení

## Čl. 4.01

### Obecná ustanovení

1. Pokud jsou tímto Řádem nebo jinými předpisy stanoveny jiné zvukové signály než signály dávané lodním zvonem, je třeba je dávat takto:
  - a) na plavidlech s vlastním pohonem, s výjimkou některých malých plavidel uvedených pod písm. b), pomocí mechanických zvukových signálních zařízení umístěných dostatečně vysoko, přičemž před nimi a pokud možno ani za nimi nesmí být žádné překážky; zvukové signály dávané tímto zvukovým signálním zařízením musí odpovídat hodnotám uvedeným v příloze 6 tohoto Řádu,
  - b) na plavidlech bez vlastního pohonu a na malých plavidlech s vlastním pohonem, která nejsou vybavena mechanickým zvukovým signálním zařízením, pomocí trubky nebo vhodného rohu; tyto signály musí odpovídat hodnotám uvedeným v odst. 1 písm. b) a v odst. 2 písm. b) přílohy 6 tohoto Řádu.
2. Zvukové signály plavidel s vlastním pohonem musí být provázeny synchronizovanými světelnými signály; tyto světelné signály musí být žluté, jasné a viditelné ze všech stran.

Toto ustanovení neplatí pro malá plavidla, ani pro signály uvedené v čl. 6.32 odst. 4 písm. a) (kategorie I), které dávají plavidla plující po proudu pomocí radiolokačního zařízení, ani pro zvukové signály dávané lodním zvonem.

Toto ustanovení se nevztahuje na plavidla států, kde synchronizace zvukových a světelných signálů není předepsána.

3. Plují-li plavidla v sestavě, musí předepsané zvukové signály dávat, pokud není uvedeno jinak, pouze plavidlo, na kterém je vůdce sestavy.

4. Plavidlo, které se ocitlo v nouzi a chce požádat o pomoc, musí opakovat řady úderů na zvon nebo dávat dlouhé zvukové signály. Tyto signály nahrazují nebo doplňují optické signály uvedené v čl. 3.46.
5. Pro zajištění slyšitelnosti zvukových signálů nesmí změřená hladina intenzity akustického tlaku hluku v kormidelně, v místě hlavy kormidelníka, překročit 70 dB (A), pluje-li plavidlo v normálních provozních podmínkách.
6. Řada úderů na zvon trvá asi 4 sekundy. Může být nahrazena řadou úderů kovu o kov stejné časové délky.

#### **Čl. 4.02**

##### **Používání zvukových signálů**

1. Pokud není tímto Řádem stanoveno jinak, musí každé plavidlo, s výjimkou malých plavidel uvedených v odst. 2, dávat podle plavební situace signály uvedené v příloze 6 tohoto Řádu.
2. Malá jednotlivě plující plavidla a plavidla, která vedou v sestavě nebo vlečou jen malá plavidla, mohou podle plavební situace dávat jen obecné signály uvedené v příloze 6 tohoto Řádu.

#### **Čl. 4.03**

##### **Zakázané zvukové signály**

1. Je zakázáno používat jiné zvukové signály, než které jsou uvedeny v tomto Řádu, nebo používat předepsané signály v jiných podmínkách, než v kterých jsou předepsány nebo povoleny tímto Řádem.
2. Pro spojení mezi plavidly nebo mezi plavidlem a břehem je však povoleno použít jiných zvukových signálů s podmínkou, že nemohou být zaměněny se signály uvedenými v tomto Řádu.

#### **Čl. 4.04**

##### **Radiofonické spojení**

1. Všechna zařízení radiofonického spojení na plavidle nebo plovoucím zařízení musí odpovídat předpisům příslušných orgánů.
2. Je zakázáno používat radiofonické spojení ve veřejné rádiové síti, v síti plavidlo-plavidlo, v síti pro přenos plavebních informací a v síti plavidlo-přístavní správa pro přenos jiných informací než předepsaných nebo povolených tímto Řádem nebo předpisy příslušných orgánů.
3. Vybavení plavidel a plovoucích zařízení radiofonickou stanicí určuje zvláštní předpis.
4. Na plavidle vybaveném radiofonickou stanicí je jeho vůdce povinen tuto stanicí používat na předepsané frekvenci a být na příjmu v případech určených Státní plavební správou (signálními znaky B.11a a B. 11b přílohy 7 tohoto Řádu).

## HLAVA 5

### Signální znaky a znakování vodní cesty

#### Čl. 5.01

##### Signální znaky

1. V příloze 7 tohoto Řádu jsou určeny signální znaky zákazů, příkazů, omezení, doporučení, informací, jakož i doplňkové signální znaky na vodní cestě. Současně je v ní uveden význam jednotlivých signálních znaků.
2. Vůdci plavidel jsou povinni dodržovat význam vyjádřený signálními znaky uvedenými v odst. 1 umístěnými na hladině, na březích a na stavbách na vodní cestě, pokud není stanoveno jinak ustanoveními tohoto Řádu, jinými předpisy nebo pokyny orgánů Státní plavební správy podle čl. 1.19.

#### Čl. 5.02

##### Znakování vodní cesty

V příloze 8 tohoto Řádu jsou určeny signální znaky, kterými se vytyčuje plavební dráha pro usnadnění plavby. Jsou v ní rovněž uvedeny podmínky pro používání signálních znaků a světel.

## HLAVA 6

### Pravidla plavby

#### A. Obecná ustanovení

#### Čl. 6.01

##### Vymezení pojmů

1. V této hlavě jsou za vodní cesty **kategorie I** považovány tyto vodní cesty:
  - Labe od státní hranice v Hřensku ř. km 109,270 do Pardubic ř. km 131,000,
  - Vltava od soutoku s Labem ř. km 0,000 do Kořenska ř. km 200,410 a přehradní zdrž Lipno od ř. km 329,540 do ř. km 365,000,
  - Berounka od soutoku s Vltavou ř. km 0,000 do Radotína ř. km 2,000,
  - Otava od soutoku s Vltavou ř. km 0,000 k Písku ř. km 24,000.

Všechny ostatní vodní cesty patří do **kategorie II**.

2. Pro účely této hlavy se "**směrem proti proudu**" vodní cesty rozumí směr k prameni toku, včetně úseků, kde se při odlivu a přílivu směr proudu mění.

V případech, kde na vodní cestě nelze jednoznačně určit "**směr proti proudu**", stanoví jej Státní plavební správa.

Na jezerech a jiných rozlehlých vodních cestách se "**směrem proti proudu**" rozumí směr do přístavu, přístaviště, k překladišti a do splavných přítoků i odtoků těchto vodních cest.

3. V této hlavě je použito pojmů:

- a) "**potkávání**" - plavidla se navzájem přibližují v opačném směru plavby za účelem minout se pravými nebo levými boky,
- b) "**předjíždění**" - plavidla se navzájem přibližují ve stejném směru plavby v úhlu větším než 22,5 stupně od kolmice na podélnou osu předjíždějího plavidla, za účelem předjet předjížděné plavidlo po pravém nebo levém boku,
- c) "**křížení směru plavby**" - plavidla se navzájem přibližují v jiných směrech, než je uvedeno pod písm. a) a b).

### Čl. 6.01a

#### Plavidla plující vysokou rychlostí

1. Plavidla na nosných křídlech nebo na vzduchovém polštáři musí ponechat všem ostatním plavidlům dostatek místa, aby mohla pokračovat v plavbě a nemusela přitom měnit směr ani rychlost plavby.
2. Při potkávání plavidel na nosných křídlech nebo na vzduchovém polštáři s jinými plavidly musí plavidla na nosných křídlech nebo na vzduchovém polštáři včas informovat ostatní plavidla o tom, kterým bokem se potkávání uskuteční:
  - a) ponechávají-li jiným plavidlům místo pro potkávání po svém levém boku, nedávají žádný signál,
  - b) ponechávají-li jiným plavidlům místo pro potkávání po svém pravém boku, signalizují na pravém boku blikavým jasným bílým světlem. Tento signál musí dávat až do skončení potkávání. Ostatní plavidla musí přitom zachovat svůj směr plavby.

Plavidla na nosných křídlech nebo na vzduchovém polštáři se navzájem potkávají levými boky; čl. 6.03 odst. 3 zůstává zachován.

### Čl. 6.02

#### Malá plavidla

1. Pro účely této hlavy "malé plavidlo" je jednotlivě plující malé plavidlo i sestava složená jenom z malých plavidel.
2. Pokud je v této hlavě uvedeno, že dané pravidlo plavby neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům, musí tato malá plavidla vytvořit všem ostatním plavidlům dostatek místa, aby nemusela měnit svůj směr ani rychlost; nesmí vyžadovat, aby se jim tato plavidla vyhýbala.

## **B. Potkávání, křížení směrů plavby a předjíždění**

### **Čl. 6.03**

#### **Základní ustanovení**

1. Křížení směru plavby nebo předjíždění je povoleno pouze v těch případech, kdy je šířka plavební dráhy nepochybně dostačující pro současné proplutí s přihlédnutím k místním poměrům a ostatnímu plavebnímu provozu.
2. V sestavách plavidel dávají optické signály předepsané v čl. 6.04, 6.05 a 6.29 pouze plavidla, na kterých je vůdce sestavy.
3. Plují-li plavidla směry, které vylučují jakékoli nebezpečí srážky, nesmějí měnit směr ani rychlost plavby způsobem, který by mohl nebezpečí srážky přivodit.

### **Čl. 6.03a**

#### **Křížení směrů plavby**

1. Plují-li plavidla takovými směry, že se jejich dráhy kříží a mohlo by vzniknout nebezpečí srážky, musí se plavidlo, které má druhé plavidlo na pravém boku, vyhnout, snížit rychlost nebo zastavit, aby tak ponechalo plavidlu plujícím z pravé strany plavební dráhu volnou. Toto pravidlo se nevztahuje na malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům.
2. Odst. 1 se nevztahuje na případy uvedené v čl. 6.13, 6.14 a 6.16.
3. Při zachování odst. 1, musí malá plavidla různých druhů, plující křížícími se směry tak, že by mohlo vzniknout nebezpečí srážky, dodržet následující pravidla:
  - a) malá plavidla s vlastním pohonem musí uvolnit dráhu všem ostatním malým plavidlům,
  - b) malá plavidla bez vlastního pohonu, nepohybující se pomocí plachet, musí uvolnit dráhu malým plavidlům plujícím pomocí plachet.

Plavidla, která plují po pravé straně plavební dráhy, musí zachovávat svůj směr.

4. Malá plavidla plující pomocí plachet, která plují křížícími se směry tak, že by mohlo vzniknout nebezpečí srážky, musí vzájemně dodržet následující pravidla:
  - a) mají-li plavidla vítr z různých směrů, musí plavidlo s větrem z levého boku uvolnit dráhu plavidlu, které má vítr z pravého boku,
  - b) mají-li plavidla vítr ze stejných směrů, musí plavidlo v návětrí uvolnit dráhu plavidlu v závětrí,
  - c) má-li plavidlo vítr z levého boku a nelze z něho přesně určit, zda má jiné plavidlo na návětrné straně vítr z pravého nebo z levého boku, musí mu uvolnit dráhu.

Plavidlo, které pluje po pravé straně plavební dráhy, nemění svůj směr.

## Čl. 6.04

### Základní pravidla setkávání

#### Kategorie I

1. Při setkávání musí plavidla plující proti proudu uvolnit vhodnou stranu plavební dráhy plavidlům plujícím po proudu; musí přitom brát zřetel na místní podmínky a ostatní plavební provoz.
2. Plavidla plující proti proudu, která ponechávají plavidlům plujícím po proudu místo po svém levém boku, nedávají optické signály. 3.
3. Plavidla plující proti proudu, která ponechávají plavidlům plujícím po proudu místo po svém pravém boku, musí včas na pravém boku signalizovat:  
ve dne - silným blikavým bílým světlem nebo světlemodrou vlajkou nebo světlemodrou tabulí nebo světlemodrou tabulí s jasným blikavým bílým světlem současně,  
v noci - jasným blikavým bílým světlem, může současně i světlemodrou tabulí.  
Tyto signály musí být viditelné zepředu i zezadu a musí se dávat po celou dobu setkávání. Zakazuje se dávat signály nad stanovenou dobu, s výjimkou signalizace dávané dalším poproudním plavidlům, kterým rovněž ponechávají místo po svém pravém boku. Světlemodrá tabule musí být bíle olemována pásem širokým minimálně 5 cm; nosná konstrukce, rám a držák svítidla s blikavým světlem musí mít tmavou barvu.
4. Vznikne-li obava, že úmysl plavidel plujících proti proudu plavidla plující po proudu nepochopila, musí plavidla plující proti proudu dát signál:
  - "jeden krátký zvuk" má-li se setkávání uskutečnit levými boky, nebo
  - "dva krátké zvuky" má-li se setkávání uskutečnit pravými boky.
5. Až na výjimky uvedené v čl. 6.05 musí plavidla plující po proudu použít strany, kterou jim ponechala plavidla plující proti proudu v souladu s odst. 1; plavidla plující po proudu musí opakovat optické signály uvedené v odst. 3 a zvukové signály uvedené v odst. 4, které jim dávají plavidla plující proti proudu.
6. Odst. 1 až 5 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům ani pro malá plavidla navzájem.
7. Vzájemné setkávání malých plavidel se řídí čl. 6.04 kategorie II.

#### Kategorie II

1. Plují-li plavidla proti sobě tak, že by mohlo vzniknout nebezpečí srážky, musí každé plavidlo změnit svůj směr doprava, aby se mohla plavidla potkat levými boky. Toto ustanovení se nevztahuje na malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům.
2. Při zachování ustanovení odst. 1 musí malá plavidla dodržovat čl. 6.03a, odst. 3.
3. Při zachování ustanovení odst. 1 musí malá plavidla plující pomocí plachet dodržovat čl. 6.03a, odst. 4.

## Čl. 6.05

### Odchyly od základních pravidel potkávání

#### Kategorie I

1. Odchylně od čl. 6.04:
  - a) plavidla osobní dopravy na pravidelných linkách plující po proudu, hodlají-li přistát u můstku při břehu, kde plují plavidla proti proudu, nebo
  - b) vlečné sestavy plující po proudu, které za účelem provedení obratu proti proudu hodlají plout u určitého břehu, mají právo požádat o změnu strany, kterou jim v souladu s čl. 6.04 ponechala pro potkávání plavidla plující proti proudu, a to v případě, že jim tato strana nevyhovuje.Této možnosti mohou použít po zjištění, že změna stran pro potkávání nevyvolá žádné nebezpečí.
2. V případě uvedeném v odst. 1 musí plavidla plující po proudu dát včas signál: "jeden krátký zvuk" hodlají-li se potkat levými boky, "dva krátké zvuky" a současně optickou signalizaci uvedenou v čl. 6.04 odst. 3 hodlají-li se potkat pravými boky.
3. Plavidla plující proti proudu musí v tomto případě splnit požadavek pravidel plujících po proudu a dát signál: "jeden krátký zvuk" může-li se potkávání uskutečnit levými boky, "dva krátké zvuky" a současně optickou signalizaci uvedenou v čl. 6.04 odst. 3 může-li se potkávání uskutečnit pravými boky.
4. Vznikne-li obava, že úmysl plavidel plujících po proudu plavidla plující proti proudu nepochopila, musí plavidla plující po proudu opakovat zvukové signály uvedené v odst. 2.
5. Považují-li plavidla plující proti proudu stranu pro potkávání požadovanou plavidly plujícími po proudu za nevhodnou a mohlo by vzniknout nebezpečí srážky, musí signalizovat "řadou velmi krátkých zvuků". V tom případě musí vůdci plavidel učinit všechna opatření, která situace vyžaduje, aby nebezpečí bylo odvráceno.
6. Odst. 1 až 5 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům ani pro malá plavidla navzájem.

#### Kategorie II

1. Odchylně od čl. 6.04 mohou plavidla požádat, aby se potkávání uskutečnilo pravými boky. Této možnosti mohou použít po zjištění, že změna strany pro potkávání nevyvolá žádné nebezpečí.
2. V případě uvedeném v odst. 1 musí plavidla dát signál "dva krátké zvuky". Kromě toho musí signalizovat optickými signály předepsanými v čl. 6.04 odst. 3 písm. a) a b) kategorie I. Tyto signály musí být viditelné zepředu i zezadu a plavidla je musí dávat po celou dobu potkávání. Zakazuje se dávat signály nad stanovenou dobu, s výjimkou signalizace dávané dalším plavidlům, kterým rovněž ponechávají místo po svém pravém boku.
3. V uvedeném případě musí plavidla plující v protisměru dávat rovněž signál "dva krátké zvuky" a musí ponechat dostatek místa k vzájemnému potkávání pravými boky. Musí současně signalizovat optickou signalizací uvedenou v čl. 6.04 odst. 3 kategorie I. a současně optickou signalizaci uvedenou v čl. 6.04 odst. 3
5. Považují-li plavidla plující v protisměru stranu pro potkávání za nevhodnou a mohlo by vzniknout nebezpečí srážky, musí signalizovat "řadou velmi krátkých zvuků". V tom případě musí vůdci plavidel učinit všechna opatření, která situace vyžaduje v zájmu odvrácení nebezpečí.

## Čl. 6.06

### Potkávání s plavidly vlečenými ze břehu

Potkává-li se plavidlo vlečené ze břehu s plavidlem plujícím jiným způsobem, musí toto jinak plující plavidlo výjimečně od ustanovení čl. 6.04 a 6.05 uvolnit vlečenému plavidlu tu stranu, ze které je vlečeno.



## Čl.6.07

### Potkávání v úžinách

1. Pro zabránění potkávání plavidel v úsecích nebo v místech, kde plavební dráha není pro potkávání dostatečně široká (úžiny), musí se postupovat podle těchto pravidel:
  - a) všechna plavidla musí proplout úžinami v co možná nejkratší době,
  - b) před vplutím do nepřehledné úžiny musí plavidla dát zvukový signál "jeden dlouhý zvuk"; je-li úžina dlouhá, musí tento zvukový signál při proplouvání úžinou opakovat,
  - c) na vodních cestách, kde jsou stanoveny směry "po proudu" a "proti proudu":
    - i) jestliže vůdce plavidla plujícího proti proudu zjistí, že plavidlo plující po proudu vplouvá do úžiny, musí zůstat stát pod úžinou a vyčkat, až plavidlo plující po proudu úžinou propluje,
    - ii) jestliže do úžiny již vplula sestava plavidel plující proti proudu, musí plavidla plující po proudu, pokud je to možné, zůstat stát nad úžinou a vyčkat, dokud sestava plující proti proudu úžinou nepropluje; stejnou povinnost má jednotlivě plující poproudní plavidlo vůči jednotlivě plujícímu protiproudčnímu plavidlu,
  - d) na vodních cestách, kde nejsou stanoveny směry "po proudu" a "proti proudu":
    - i) nemají-li plavidla vplouvající do úžiny po své pravé straně žádné překážky, stejně jako plavidla na úzké vodní cestě vplouvající do vnějšího (konkávního) oblouku, který mají při své pravé straně, pokračují v plavbě. Ostatní plavidla musí vyčkat, až tato plavidla úžinou proplují. Toto ustanovení se nevztahuje na malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům ani na malá plavidla navzájem,
    - ii) přednost v proplutí úžinou musí dát malé plavidlo plující pomocí plachet, které je v závětrí, ostatním druhům malých plavidel,
    - iii) přednost v proplutí úžinou musí dát malé plavidlo plující pomocí plachet, které je v závětrí, malému plavidlu plujícímu pomocí plachet, které je v návětrí. V případě, že jsou obě plavidla v návětrí, musí dát přednost plavidlo, které má vítr z levého boku plavidlu, které má vítr z pravého boku.
2. Je-li potkávání v úžině nevyhnutelné, jsou vůdci plavidel povinni upravit způsob plavby tak, aby k potkávání došlo na vhodném místě a za takových podmínek, jež představují nejmenší nebezpečí. Zpozoruje-li vůdce plavidla nebezpečí srážky, je povinen dát signál "řada velmi krátkých zvuků". V tom případě jsou vůdci plavidel povinni učinit všechna opatření, která situace vyžaduje, aby nebezpečí bylo odvráceno.

## Čl. 6.08

### Zákaz potkávání v úsecích vodní cesty, vyznačených příslušnými signálními znaky

1. Při přiblížení se k úsekům označeným signálním znakem A.4 (příloha 7):



**A.4**

- a) na vodních cestách, kde jsou stanoveny směry "po proudu" a "proti proudu", musí plavidla plující proti proudu, přibližují-li se plavidla plující po proudu, zastavit a vyčkat, dokud plavidla plující po proudu vyznačeným úsekem neproplují,
  - b) na vodních cestách, kde nejsou stanoveny směry "po proudu" a "proti proudu", platí příslušná pravidla uvedené v čl. 6.07.
2. Jestliže Státní plavební správa nařídí proplouvání úsekem střídavě jedním a druhým směrem za účelem vyloučit potkávání:
    - a) zákaz proplutí se vyznačí obecným signálním znakem A.1 (příloha 7),



**A.1**

- b) povolení k proplutí se vyznačí obecným signálním znakem E.1 (příloha 7).



**E.1**

Podle místních podmínek je možné před signální znak zákazu proplutí umístit signální znak B.8 (příloha 7), který plní funkci předsignálního znaku.



**B.8**

3. Jestliže signály uvedené v odst. 2 nemohou být dány, musí plavidla zastavit a vyčkat, až dostanou povolení k proplutí od orgánu Státní plavební správy.

## Čl. 6.09

### Základní pravidla předjíždění

1. Předjíždění je povoleno jen tehdy, když se předjíždějící přesvědčil o tom, že s předjížděním není spojeno nebezpečí.
2. Předjížděné plavidlo musí podle plavební situace umožnit a usnadnit předjíždění. Aby předjíždění proběhlo bez nebezpečí a dostatečně rychle a nenarušovalo plavbu ostatních plavidel, musí předjížděné plavidlo přiměřeně snížit rychlost plavby.

Toto ustanovení neplatí pro malé plavidlo, které předjíždí plavidlo jiného druhu.

## Čl. 6.10

### Předjíždění

1. Plavidlo smí zásadně předjíždět jiné plavidlo po jeho levém boku. Je-li plavební dráha dostatečně široká, může být předjíždění uskutečněno i po pravém boku předjížděného plavidla.
2. Při vzájemném předjíždění malých plavidel plujících pomocí plachet probíhá předjíždění zpravidla po návětrné straně předjížděného plavidla.  
Při předjíždění jiných druhů malých plavidel malými plavidly plujícími pomocí plachet musí předjížděná plavidla umožnit předjetí po jeho návětrné straně.
3. Je-li předjetí možné, aniž by předjížděné plavidlo bylo nuceno měnit svůj směr a rychlost plavby, nedává předjíždějící plavidlo zvukové signály.
4. Jestliže se předjíždění může uskutečnit jen za podmínky, že se předjížděné plavidlo musí odchýlit od původního směru plavby nebo je nebezpečí, že úmyslu předjíždějícího plavidla nebylo porozuměno a mohlo by vzniknout nebezpečí srážky, musí dát předjíždějící plavidlo signál:
  - a) "dva dlouhé zvuky, po kterých následují dva krátké zvuky", má-li v úmyslu předjet plavidlo po jeho levém boku,
  - b) "dva dlouhé zvuky, po kterých následuje jeden krátký zvuk", má-li v úmyslu předjet plavidlo po jeho pravém boku.
5. Může-li předjížděné plavidlo vyhovět požadavku předjíždějícího plavidla, musí mu na příslušné straně uvolnit místo a dát signál:
  - a) "jeden krátký zvuk", má-li se předjíždění uskutečnit po jeho levém boku,
  - b) "dva krátké zvuky", má-li se předjíždění uskutečnit po jeho pravém boku.
6. Jestliže se předjíždění nemůže uskutečnit po té straně, o kterou žádalo předjíždějící plavidlo, ale je možné po opačné straně, musí předjížděné plavidlo dát tyto signály:
  - a) "jeden krátký zvuk", může-li být předjíždění uskutečněno po jeho levém boku,
  - b) "dva krátké zvuky", může-li být předjíždění uskutečněno po jeho pravém boku.

Jestliže předjíždějící plavidlo chce předjíždět i za těchto podmínek, musí dát "dva krátké zvuky" v případě uvedeném pod písm. a) nebo "jeden krátký zvuk" v případě uvedeném pod písm. b).

V takovém případě musí předjížděné plavidlo ponechat pro předjíždění potřebné místo na té straně, po které se má předjíždění uskutečnit.

7. Nemůže-li se předjíždění s ohledem na možnost nebezpečí srážky uskutečnit, musí předjížděné plavidlo dát signál "pět krátkých zvuků".
8. Odst. 2 až 6 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům ani na malá plavidla navzájem.

### Čl. 6.11

#### **Zákaz předjíždění v úsecích vodní cesty vyznačených příslušnými signálními znaky**

Při zachování ustanovení čl. 6.08 odst. 1 je předjíždění zakázáno všeobecně v úsecích, vyznačených signálním znakem A.2 (příloha 7).



**A.2**

V úsecích vyznačených signálním znakem A.3 (příloha 7) je předjíždění zakázáno sestavám; tento zákaz se nevztahuje na případy, kdy alespoň jedna ze sestav je tlačná a nepřesahuje rozměry 110 m x 12 m.



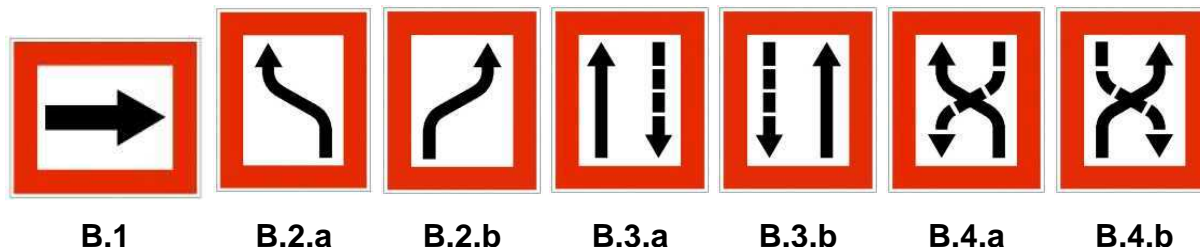
**A.3**

## C. Další pravidla plavby

### Čl. 6.12

#### Plavba v úsecích vodní cesty s přikázaným směrem plavby

1. Na úsecích, kde směr plavby je přikázán, je tento směr vyznačen signálními znaky B.1, B.2, B.3, B.4 (příloha 7).



Konec úseku se označí signálním znakem E.11 (příloha 7).



**E.11**

2. V takovém úseku nesmí plavidla plující proti proudu v žádném případě omezovat plavbu plavidel plujících po proudu, zvláště přibližují-li se k signálnímu znaku B.4, ale musí podle plavební situace snížit rychlost a případně zastavit, aby umožnila plavidlům plujícím po proudu bezpečně proplout.

### Čl. 6.13

#### Obrat

1. Plavidla smějí provést obrat až poté, co se jejich vůdci přesvědčili, že plavba ostatních plavidel jim umožňuje provést obrat bez nebezpečí, a že ostatní plavidla tím nebudou přinucena změnit náhle směr a rychlost plavby.
2. Jestliže by zamýšlený manévr mohl přinutit jiná plavidla změnit směr a rychlost plavby, musí plavidlo hodlající provést obrat na svůj záměr upozornit včas signálem:
  - a) "jeden dlouhý zvuk, za kterým následuje jeden krátký zvuk", má-li v úmyslu provést obrat doprava, nebo
  - b) "jeden dlouhý zvuk, za kterým následují dva krátké zvuky", má-li v úmyslu provést obrat doleva.
3. Pokud to situace vyžaduje, musí ostatní plavidla změnit rychlost a směr plavby, aby obrat mohl být proveden bez nebezpečí. Kromě toho musí, zejména plavidlům, která chtějí provést obrat proti proudu, umožnit, aby mohl být tento manévr proveden včas a bezpečně.

4. Odst. 1 až 3 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům. Pro malá plavidla navzájem platí jen odst. 1.
5. Je zakázáno provádět obrat na úsecích označených signálním znakem A.8 (příloha 7). Jsou-li však na vodní cestě úseky označené signálním znakem E.8 (příloha 7), doporučuje se vůdci plavidla zvolit pro obrat tento úsek za předpokladu dodržení ustanovení tohoto článku.



**A.8**



**E.8**

#### **Čl. 6.14**

##### **Odplování**

Ustanovení čl. 6.13 se vztahuje, s výjimkou převozních lodí, také na plavidla, která odplovají z kotviště nebo vývaziště a neprovádějí přitom obrat; místo signálů uvedených v čl. 6.13 odst. 2 musí dát signál:

- "jeden krátký zvuk", když plavidlo pluje doprava,
- "dva krátké zvuky", když plavidlo pluje doleva.

#### **Čl. 6.15**

##### **Zákaz vplouvání mezi plavidla vlečné sestavy**

Je zakázáno vplouvat do mezer mezi plavidly vlečné sestavy.

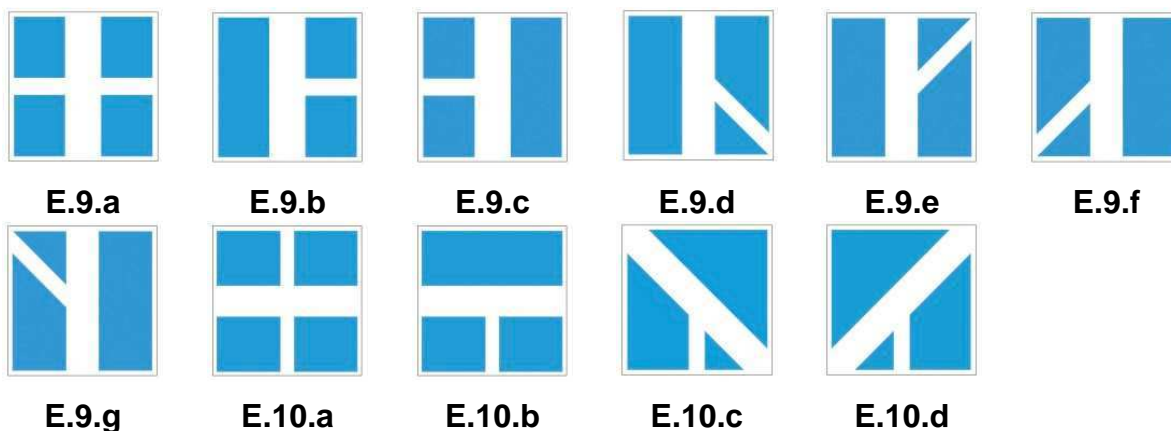
#### **Čl. 6.16**

##### **Křížení vodní cesty, vplouvání do přístavních bazénů a přítoků a vyplouvání z nich**

1. Plavidla smějí křížit vodní cestu, vplouvat do přístavních bazénů nebo přítoků a vyplouvat z nich poté, co se přesvědčila, že takový manévr mohou provést bezpečně a že přitom jiná plavidla nebudou nucena náhle změnit směr a rychlost plavby.

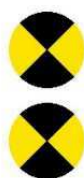
Jestliže plavidlo plující po proudu hodlá vplout do přístavního bazénu nebo přítoku proti proudu, musí dát přednost každému plavidlu plujícímu proti proudu, které hodlá rovněž vplout do tohoto přístavního bazénu nebo přítoku.

Vodní cesty považované za přítoky lze označit signálními znaky E.9 nebo E.10 (příloha 7).



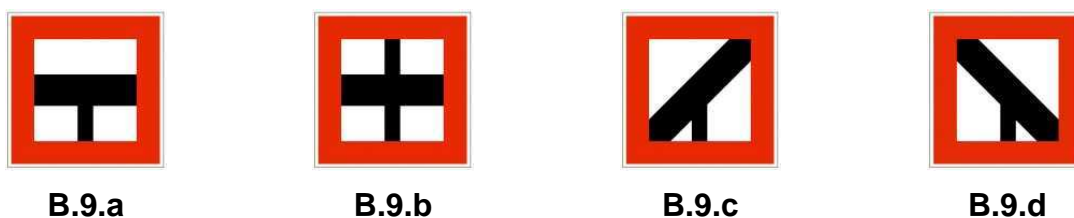
2. Jestliže plavidla některým ze zamýšlených manévrů uvedených v odst. 1 mohou přinutit jiná plavidla změnit směr nebo rychlost plavby, musí včas dát signál:
  - "tři dlouhé zvuky, za kterými následuje jeden krátký zvuk" hodlají-li po vplutí nebo po vyplutí plout doprava,
  - "tři dlouhé zvuky, za kterými následují dva krátké zvuky" hodlají-li po vplutí nebo po vyplutí plout doleva,
  - "tři dlouhé zvuky" hodlají-li křížit vodní cestu.
3. V takovém případě musí ostatní plavidla podle situace změnit směr a rychlost plavby.

Toto ustanovení platí v případě, je-li na hlavní vodní cestě u výjezdu z přístavního bazénu nebo přítoku umístěn signální znak B.10 (příloha 7).

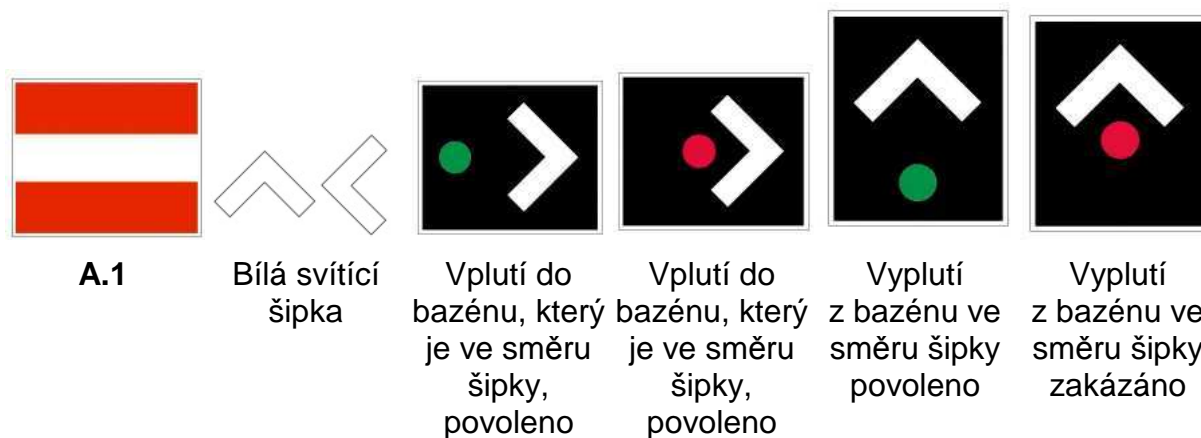


**B.10**

4. Je-li u ústí výjezdu z přístavního bazénu nebo přítoku umístěn jeden ze signálních znaků B.9 (příloha 7), smějí plavidla směřující z přístavního bazénu nebo přítoku vyplout na hlavní vodní cestu nebo ji křížit, jen pokud tímto manévrem nepřinutí plavidla plující po hlavní vodní cestě změnit směr nebo rychlost plavby.

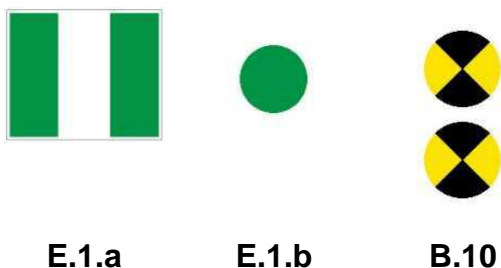


5. Plavidla nesmějí vplouvat do přístavního bazénu nebo přítoku, je-li z hlavní vodní cesty osazen signální znak A.1 společně s pomocným signálním znakem uvedeným v příloze 7, odd. II, odst. 2.



Plavidla nesmějí vyplouvat z přístavního bazénu nebo z přítoku, je-li u výjezdu osazen signální znak A.1 společně s pomocným signálním znakem uvedeným v příloze 7, odd. II, odst. 2.

6. Plavidla smějí vplout do přístavního bazénu nebo přítoku, je-li na hlavní vodní cestě osazen signální znak E.1 společně s pomocným signálním znakem uvedeným v příloze 7, odd. II, odst. 2 i v případech, že svým manévrem přinutí plavidla plující po hlavní vodní cestě změnit směr nebo rychlost plavby.



Plavidla smějí vyplout z přístavního bazénu nebo přítoku, je-li u výjezdu osazen signální znak E.1 společně s pomocným signálním znakem uvedeným v příloze 7, odd. II, odst. 2. V tom případě musí být na hlavní vodní cestě osazen signální znak B.10 (příloha 7).

Odst. 1 až 4 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům. Odst. 2 a 3 se nevztahuje na malá plavidla navzájem.

## Čl. 6.17

### Plavba na stejné výši

1. Plavidla smějí plout na stejné výši, jen pokud jim to umožní dostatečný prostor a jestliže se tím nevytvoří překážka nebo nebezpečí pro plavbu.
2. Až na případy předjíždění nebo potkávání je zakázáno plout ve vzdálenosti méně než 50 m od plavidla, tlačné nebo bočně svázané sestavy, nese-li dvě nebo tři



modrá světla uvedená v čl. 3.14 odst. 2 a 3 či dva nebo tři modré kužele uvedené v čl. 3.32 odst. 2 a 3.

3. Až na případy uvedené v čl. 1.20 je zakázáno přibližovat se k plavidlu nebo k plovoucímu tělesu za plavby, vyvazovat se na ně nebo plout v dosahu vody rozvlněné plujícím plavidlem bez výslovného souhlasu jeho vůdce.
4. Vodní lyžaři a osoby zabývající se jinými druhy vodních sportů, při nichž se nepoužívá plavidel, jsou povinni udržovat bezpečnou vzdálenost od plovoucích plavidel, plovoucích těles a od plovoucích strojů při práci.

### **Čl. 6.18**

#### **Zákaz vlečení kotev, lan nebo řetězů**

1. Je zakázáno vléci kotvy, lana nebo řetězy.
2. Tento zákaz se nevztahuje na případy menšího přemísťování a manévry v místech stání; vztahuje se však na manévry a na přemísťování v úsecích, označených podle čl. 7.03 odst. 1 písm. b) signálním znakem A.6 (příloha 7).
3. Tento zákaz neplatí rovněž v úsecích označených podle čl. 7.03 odst. 2 signálním znakem E.6 (příloha 7).



**E.6**

### **Čl. 6.19**

#### **Plavba samotíží**

1. Plavba samotíží je zakázána. Tento zákaz se nevztahuje na případy menšího přemísťování v místech stání, v místech nakládky a vykládky.
2. Plavidla plující po proudu tak, že jejich před směřuje proti proudu a stroje pracují kupředu, se považují za plavidla plující proti proudu a nikoli samotíží.

### **Čl. 6.20**

#### **Vlnobití**

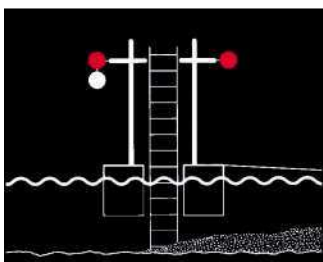
1. Plavidla musí upravit rychlost své plavby tak, aby nevznikalo vlnobití nebo sání, které by mohlo způsobit škodu na stojících nebo plujících plavidlech, na plovoucích zařízeních a stavbách na vodní cestě. Musí zejména včas snížit rychlost plavby, která však nesmí být menší než rychlost potřebná k bezpečnému vedení plavidla:
  - a) před vjezdem do přístavu,
  - b) v blízkosti plavidel vyvázaných ke břehu nebo k přístavním můstkům a v blízkosti plavidel, která se nakládají nebo vykládají,

- c) v blízkosti plavidel, která stojí na obvyklých stanovištích,
- d) v blízkosti převozních lodí, které neplují volně,
- e) v úsecích vodních cest označených podle pokynů Státní plavební správy signálním znakem A.9 (příloha 7).

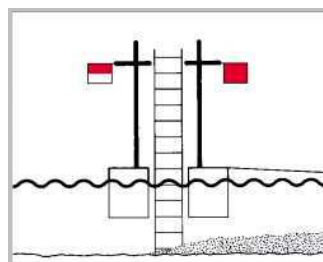


**A.9**

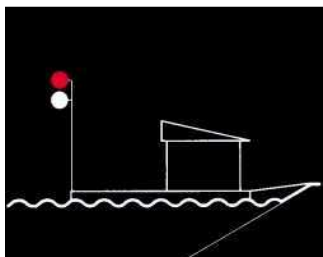
2. Při zachování povinností uvedených v čl. 1.04 neplatí povinnosti stanovené v odst. 1 písm. b) a c) vůči malým plavidlům.
3. V blízkosti plavidel, která signalizují světly předepsanými v čl. 3.27 odst. 1 písm. c), vlajkou nebo vlajkami předepsanými v čl. 3.41 odst. 1 písm. c), a v blízkosti plavidel, plovoucích těles nebo plovoucích zařízení, signalizujících světly, vlajkou nebo vlajkami předepsanými v čl. 3.48 odst. 1, musí ostatní plavidla snížit rychlost plavby v souladu s odst. 1. Kromě toho musí plout od nich co nejdále.



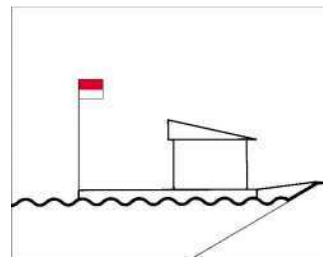
čl. 3.27 odst. 1 písm. c),



čl. 3.41 odst. 1 písm. c)



čl. 3.48 odst. 1



## Čl. 6.21

### Sestavy

1. Plavidla s vlastním pohonem, která vlečou, tlačí nebo bočně vedou sestavu plavidel, musí mít dostatečný výkon strojů pro zajištění náležité manévrovatelnosti sestavy.
2. Tlačný remorkér musí být způsobilý i bez obratu včas zastavit plující sestavu a zachovat přitom její náležitou manévrovatelnost.
3. Plavidlům s vlastním pohonem, která vlečou, tlačí nebo bočně vedou sestavu plavidel, je zakázáno opustit tato plavidla při jejich odstavování na vývaziště nebo

kotviště dříve, než uvolnila plavební dráhu a než se vůdce sestavy přesvědčí, že odstavená plavidla bezpečně stojí.

4. Člunové kontejnery se mohou použít v čele tlačné sestavy pouze v případě, že jejich příď je vhodně konstrukčně tvarovaná nebo získá vhodný tvar upevněním přídatného zařízení. Současně musí být v přední části sestavy odpovídající kotevní výstroj.

#### **Čl. 6.22**

##### **Dočasné zastavení plavby**

Je-li plavba zastavena signálním znakem A.1 (příloha 7), musí všechna plavidla zastavit před tímto znakem.



**A.1**

#### **D. Převozní lodě**

#### **Čl. 6.23**

##### **Pravidla pro převozní lodě**

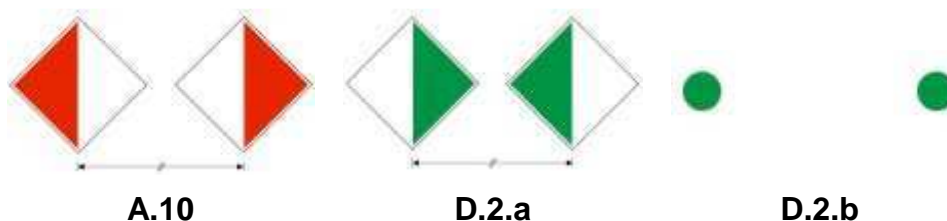
1. Převozní lodě smějí plout přes vodní cestu teprve po zjištění, že nebudou ohroženy plavbou jiných plavidel a že nedonutí jiná plavidla měnit náhle směr nebo rychlost plavby.
2. Převozní loď, která nepluje volně, musí kromě toho dodržovat následující ustanovení:
  - a) není-li v provozu, musí stát na místě, které jí určila Státní plavební správa. Pokud jí místo stání nebylo určeno, musí stát tak, aby plavební dráha zůstala volná,
  - b) přehrazuje-li lano kyvadlového přívozu plavební dráhu, může převozní loď stát na straně plavební dráhy protilehlé té, na níž je lano upevněno, jen po dobu nezbytně nutnou pro nalodění a vylodění. V době této činnosti mohou připlouvající plavidla přiměřeně včas požádat o uvolnění plavební dráhy zvukovým signálem "jeden dlouhý zvuk",
  - c) převozní loď se nesmí zdržovat v plavební dráze déle, než je nutné pro její provoz.

## E. Plavba pod mosty, přes jezy a plavebními komorami

### Čl. 6.24

#### Základní ustanovení pro plavbu pod mosty a přes jezy

1. Při plavbě mostním otvorem a jezovým polem, nemá-li plavební dráha dostatečnou šířku pro současné proplouvání, platí ustanovení čl. 6.07.
2. Je-li plavba mostním otvorem nebo jezovým polem povolena a plavební profil vyznačen:
  - a) signálním znakem A.10 (příloha 7), je plavba mimo prostor nacházející se mezi dvěma tabulemi, z nichž se znak skládá, zakázána,
  - b) signálním znakem D.2 (příloha 7), doporučuje se plout v prostoru mezi dvěma tabulemi nebo světly, z nichž se znak skládá.



### Čl. 6.25

#### Plavba pod pevnými mosty

1. Jsou-li některé mostní otvory pevných mostů označeny jedním nebo několika červenými světly nebo červeno-bílo-červenými tabulemi (signální znak A.1 - příloha 7), je plavba těmito otvory zakázána.
2. Jsou-li některé mostní otvory pevných mostů označeny nad otvorem:
  - a) signálním znakem D.1a) (příloha 7), nebo
  - b) signálním znakem D.1b) (příloha 7), doporučuje se proplouvat těmito otvory.

Je-li plavební dráha označena signálním znakem uvedeným pod písm. a), je plavba mostním otvorem povolena oběma směry.

Je-li plavební dráha označena signálním znakem uvedeným pod písm. b), je plavba mostním otvorem v protisměru zakázána signálními znaky A.1 (příloha 7).



## Čl. 6.26

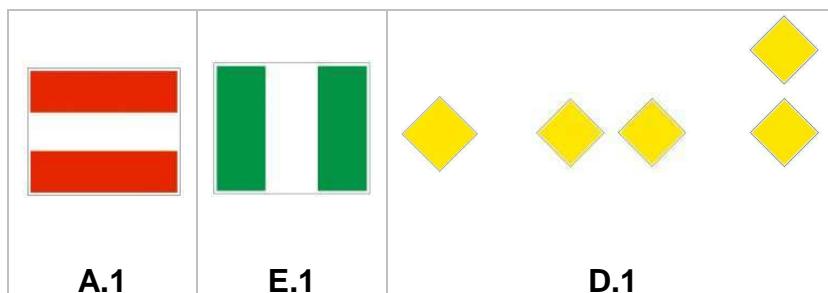
### Plavba pohyblivými mosty

1. Při zachování ustanovení tohoto Řádu a jiných platných předpisů pro plavbu jsou vůdci povinni při přiblížení se k pohyblivému mostu a při jeho proplouvání podřídit se pokynům obsluhy mostu, dávaným v zájmu bezpečnosti a pořádku v plavbě nebo urychleného proplutí.
2. V blízkosti pohyblivého mostu musí plavidla snížit rychlost. Jestliže nemohou nebo nechťejí proplout mostem, musí tam, kde jsou na břehu osazeny signální znaky B.5 (příloha 7), zůstat stát před těmito znaky.



**B.5**

3. V blízkosti pohyblivých mostů je předjíždění zakázáno s výjimkou případů, kdy obsluha mostu k němu dá zvláštní pokyn.
4. Proplouvání pohyblivými mosty může být řízeno signálními znaky:
  - a) jedno nebo několik červených světel - proplutí je zakázáno,
  - b) jedno červené a jedno zelené světlo umístěné ve stejné výšce nebo jedno červené světlo umístěné nad zeleným světlem - proplutí je prozatím zakázáno, ale most se otevírá a plavidla se mají připravit k proplutí,
  - c) jedno nebo několik zelených světel - proplutí je povoleno,
  - d) dvě červená světla nad sebou - otevření mostu je pro plavbu přerušeno,
  - e) žluté světlo umístěné na mostě ve spojení se signalizací uvedenou pod písm. a) a d) - proplutí je zakázáno s výjimkou nízkých plavidel, kterým je plavba povolena v obou směrech,
  - f) dvě žlutá světla umístěná na mostě ve spojení se signalizací uvedenou pod písm. a) a d) - proplutí je zakázáno s výjimkou nízkých plavidel, kterým je plavba v protisměru zakázána.
5. Červená světla uvedená v odst. 4 mohou být nahrazena červeno-bílo-červenými tabulemi (signální znak A.1, příloha 7), zelená světla zeleno-bílo-zelenými tabulemi (signální znak E.1, příloha 7) a žlutá světla žlutými tabulemi (signální znak D.1, příloha 7).



## Čl. 6.27

### Plavba přes jezy

1. Při plavbě přes jezy a v jejich blízkosti je zakázáno vléci kotvy, lana nebo řetězy.
2. Proplutí jezovým polem je povoleno pouze v tom případě, je-li vpravo i vlevo označeno signálním znakem E.1 (příloha 7).
3. Zákaz proplouvání jezovým polem je vyznačen jedním nebo několika červenými světly nebo červeno-bílo-červenými tabulemi (signální znak A.1, příloha 7).
4. Je-li jezové pole přemostěno, může se odchylně od ustanovení odst. 2 povolit proplutí jezovým polem též signálním znakem D.1 (příloha 7), umístěným na mostě nad průjezdným profilem.

## Čl. 6.28

### Plavba plavebními komorami

1. Při připlouvání k místům určeným pro čekání plavidel v obvodu plavebních komor musí plavidla snížit rychlost. Jestliže nemohou nebo nechtějí vplout ihned do plavební komory, musí, je-li na břehu osazen signální znak B.5 (příloha 7), zůstat stát před tímto znakem.



**B.5**

2. V čekacích polohách, v obvodech plavebních komor a v plavebních komorách musí plavidla vybavená zařízením pro radiofonické spojení, které jim umožňuje spojení v síti pro přenos plavebních informací, zajistit provoz tohoto zařízení pro příjem na kanálu vyhrazeném pro danou plavební komoru.
3. Plavba plavebními komorami probíhá v pořadí, v jakém plavidla připlula do míst určených pro čekání plavidel. Malá plavidla nemohou požadovat, aby byla proplavena zvlášť. Smějí vplouvat do plavební komory až po pokynu obsluhy plavební komory. Proplavují-li se malá plavidla společně s plavidly, která nejsou malými, smějí vplout do plavební komory až po těchto plavidlech.
4. Při připlouvání do obvodů plavebních komor a v místech určených pro čekání plavidel je předjíždění zakázáno.
5. V plavebních komorách musí být kotvy úplně zdviženy; toto ustanovení se vztahuje i na místa čekání u plavebních komor v případech, pokud nejsou použity k zakotvení plavidel.
6. Při vplouvání do plavebních komor musí plavidla snížit rychlost tak, aby nedošlo k nárazu do vrat nebo ochranných zařízení nebo do jiných plavidel nebo plovoucích těles.
7. V plavebních komorách:
  - a) jsou-li na zdech vyznačeny hranice pro stání plavidel, musí plavidla zůstat stát v mezích těchto hranic,

- b) po dobu plnění nebo vypouštění plavební komory až do povolení k vyplutí musí být plavidla uvázána a úprava úvazů musí být prováděna tak, aby plavidla nenarážela do zdí, vrat a ochranných zařízení plavební komory nebo do jiných plavidel nebo plovoucích těles,
  - c) používání odrazníků je povinné; jsou-li snímatelné, musí být plovoucí,
  - d) je zakázáno z plavidel a plovoucích těles vypouštět nebo vylévat vodu na plató plavební komory nebo na jiná plavidla nebo plovoucí tělesa,
  - e) malá plavidla musí udržovat bezpečný odstup od ostatních plavidel.
8. V plavebních komorách a v čekacích polohách obvodů plavebních komor musí plavidla udržovat minimální boční vzdálenost 10 m od plavidel a sestav plavidel, která nesou modré světlo uvedené v čl. 3.14 odst. 1 nebo modrý kužel uvedený v čl. 3.32 odst. 1. Toto ustanovení však neplatí pro plavidla a sestavy plavidel, které nesou stejnou signalizaci.
9. Každé plavidlo nebo sestava nesoucí dvě nebo tři modrá světla uvedená v čl. 3.14 odst. 2 a 3 nebo dva nebo tři modré kužele uvedené v čl. 3.32 odst. 2 a 3 se proplavují jednotlivě.
10. Plavidla a sestavy, které nesou modré světlo uvedené v čl. 3.14 odst. 1 nebo modrý kužel uvedený v čl. 3.32 odst. 1 nesmí být proplavovány s plavidly osobní dopravy.
11. V zájmu bezpečnosti a náležitého pořádku v plavbě, rychlého proplouvání nebo plného využití plavebních komor, může obsluha plavební komory dávat doplňující pokyny, pokud nejsou v rozporu s tímto Řádem. V plavebních komorách a v čekacích polohách jejich obvodů jsou vůdci plavidel povinni se těmito pokyny řídit.

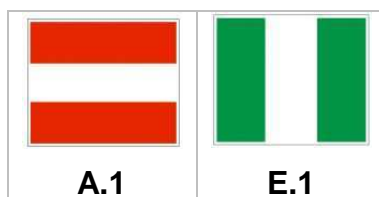
## **Čl. 6.28a**

### **Vplouvání do plavebních komor a vyplouvání z nich**

1. Vplouvání do plavební komory se ve dne i v noci řídí optickými signály, osazenými na jedné nebo na obou stranách plavební komory. Tyto signály značí:
- a) dvě červená světla nad sebou - vplutí zakázáno, plavební komora není v provozu,
  - b) jedno červené světlo nebo dvě červená světla vedle sebe - vplutí zakázáno, plavební komora je zavřena,
  - c) jedno ze dvou červených světél vedle sebe je zhasnuto nebo jedno červené a jedno zelené světlo vedle sebe nebo jedno červené světlo nad zeleným světlem - vplutí zakázáno, připravuje se otevření plavební komory,
  - d) jedno zelené světlo nebo dvě zelená světla vedle sebe - vplutí je povoleno.
2. Vyplouvání z plavební komory je řízeno ve dne i v noci těmito optickými signály:
- a) jedno nebo dvě červená světla - vyplutí je zakázáno,
  - b) jedno nebo dvě zelená světla - vyplutí je povoleno.

3. Jedno nebo dvě červená světla uvedená v odst. 1 a 2 mohou být nahrazena signálním znakem - tabulí A.1 (příloha 7).

Jedno nebo dvě zelená světla uvedená v odst. 1 a 2 mohou být nahrazena signálním znakem - tabulí E.1 (příloha 7).



4. Neplní-li signální světla nebo tabule svůj účel, je vplouvání do plavebních komor a vyplouvání z nich bez výslovného pokynu obsluhy plavební komory zakázáno.

### Čl. 6.29

#### Přednost v plavbě plavebními komorami

Odchylně od čl. 6.28 odst. 3 přednost v plavbě plavebními komorami mají:

- a) plavidla Státní plavební správy, zdravotní záchranné služby, požární ochrany, policie nebo celní správy, která se přemísťují za účelem neodkladné služební povinnosti,
- b) plavidla, kterým bylo toto oprávnění přiznáno Státní plavební správou.

Plavidla, která mají přednost v plavbě plavebními komorami podle písm. b), musí nést na přídi červený plamenec uvedený v čl. 3.36.

## F. Snížená viditelnost a plavba s pomocí radiolokátoru

### Čl. 6.30

#### Základní pravidla pro plavbu za snížené viditelnosti

1. Plavidla plující za snížené viditelnosti musí snížit rychlost plavby úměrně ke stavu viditelnosti, ostatnímu plavebnímu provozu a místním podmínkám. Plavidla musí mít na přídi pozorovatele. V sestavě plavidel musí být pozorovatel na přídi plavidla plujícího v čele sestavy. Vůdce plavidla nebo sestavy musí vidět nebo slyšet signály pozorovatele nebo s ním musí být ve fonickém spojení. Plavidla musí dávat zvukové signály uvedené v čl. 6.32 a 6.33 a musí nést světla předepsaná pro noční signalizaci plavidel za plavby.
2. Plavidla musí neprodleně zastavit, jestliže by další jejich plavba nebyla, se zřetelem na zhoršování viditelnosti, na ostatní plavební provoz a místní podmínky, bezpečná. Kromě toho musí vlečné sestavy zastavit na nejbližším vhodném místě, jakmile optické spojení mezi vlečenými plavidly a remorkérem není dále možné.
3. K tomu, aby vůdce plavidla mohl rozhodnout, zda snížit rychlost plavby, zůstat stát nebo pokračovat v plavbě, může na plavidlech vybavených radiolokátorem použít jeho údajů. Přitom je povinen brát ohled na to, že viditelnost je snížena i pro ostatní plavidla.



4. Při zastavení musí plavidla ponechat plavební dráhu podle možnosti volnou.
5. Při plavbě za snížené viditelnosti musí plavidla vybavená zařízením pro radiofonické spojení mezi plavidly být ve spojení na kanálu stanoveném příslušnými orgány a podávat ostatním plavidlům informace potřebné pro bezpečnou plavbu.

## Čl. 6.31

### Zvukové signály za stání

#### Kategorie I

1. Plavidla a plovoucí tělesa, která za snížené viditelnosti stojí v plavební dráze nebo v její blízkosti mimo přístavy a místa pro stání vyhrazená a označená příslušnými plavebními znaky, ihned, jak zachytí signály, dávané podle čl. 6.32 odst. 4 písm. a) a odst. 5 písm. a) nebo čl. 6.33 odst. 2 přibližujícího se plavidla a po celou dobu slyšitelnosti těchto signálů, musí dávat signál:
  - a) stojí-li při levém břehu - "jednu řadu úderů na zvon",
  - b) stojí-li při pravém břehu - "dvě řady úderů na zvon",
  - c) stojí-li v neurčité poloze - "tři řady úderů na zvon".
2. Signály uvedené v odst. 1 se musí opakovat v intervalech ne delších než 1 minuta.
3. V tlačných sestavách se odst. 1 a 2 vztahují pouze na tlačný remorkér. V bočně svázané sestavě se vztahují pouze na jedno plavidlo sestavy. Ve vlečné sestavě se vztahují na remorkér a poslední plavidlo v sestavě.

#### Kategorie II

1. Plavidla a plovoucí tělesa, která za snížené viditelnosti stojí v plavební dráze nebo v její blízkosti mimo přístavy a místa pro stání vyhrazená a označená příslušnými plavebními znaky, ihned, jak zachytí signály dávané podle čl. 6.32 a 6.33 a po celou dobu slyšitelnosti těchto signálů, musí signalizovat "jednou řadou úderů na zvon". Plavidla a plovoucí tělesa, která nestojí rovnoběžně se břehem nebo jejichž poloha může vytvářet nebezpečí pro jiná plavidla, musí tento signál dávat bez ohledu na to, zda slyší signalizaci připlouvajících plavidel.
4. Plavidla uvedená v odst. 1, která stojí na vodních cestách zvláště určených Státní plavební správou, mohou místo signalizace předepsané v odst. 1 signalizovat "jedním dlouhým zvukem mezi dvěma krátkými".
5. Tento článek se vztahuje také na plavidla nasedlá v plavební dráze nebo v její blízkosti, pokud svou polohou ohrožují bezpečnost plavby ostatních plavidel.

## Čl. 6.32

### Ustanovení pro plavidla plující pomocí radiolokátoru

1. Za plavidlo plující pomocí radiolokátoru za snížené viditelnosti se považuje plavidlo, které je vybavené a používá:
  - a) radiolokační zařízení a výchylkoměr. Zařízení musí být v dobrém funkčním stavu a musí odpovídat příslušným předpisům,
  - b) radiofonické zařízení, které umožňuje spojení mezi plavidly navzájem a mezi plavidly a břehem. Zařízení musí být v dobrém funkčním stavu a musí odpovídat příslušným předpisům,
  - c) zvukové zařízení, které vydává trojtónový signál, uvedený v čl. 1.01 písm. w).

2. Pluje-li plavidlo pomocí radiolokátoru v takových podmínkách, za kterých by plavba bez něho nebyla již vůbec možná, musí být stále u kormidla osoba s kvalifikací pro plavbu pomocí radiolokátoru a v kormidelně další osoba, která je v dostatečné míře obeznámena s tímto způsobem plavby. Je-li kormidelna vybavena centrálním řídicím panelem, postačí, když je druhá osoba na plavidle a je jí možno do kormidelny povolat.
3. Na plavidlech plujících pomocí radiolokátoru nemusí být pozorovatel předepsaný v čl. 6.30 odst. 1, pokud vůdce plavidla zvukové signály slyší.

#### **Kategorie I**

4. Plavidlo, které za snížené viditelnosti pluje po proudu pomocí radiolokátoru, ihned, jak jsou na obrazovce radiolokátoru spatřena plavidla, jejichž poloha nebo plavba může vyvolat nebezpečnou situaci nebo přibližuje-li se k úseku, kde by mohla být plavidla, která nejsou ještě na obrazovce vidět, musí:
  - a) Dát trojtónový zvukový signál, který se musí opakovat tak často, jak to plavební situace vyžaduje; toto ustanovení se nevztahuje na malá plavidla,
  - b) Snížit rychlost plavby, popřípadě zastavit.
5. Plavidlo, které za snížené viditelnosti pluje proti proudu pomocí radiolokátoru, ihned, jak zachytí zvukový signál uvedený v odst. 4 písm. A) nebo spatří na své obrazovce plavidla, jejichž poloha nebo plavba může vyvolat nebezpečnou situaci nebo přibližuje-li se k úseku, kde by mohla být plavidla, která nejsou ještě na obrazovce vidět, musí:
  - a) Dávat signály uvedené v čl. 6.33 odst. 2 a radiofonicky oznámit plavidlům plujícím po proudu poznávací znak plavidla, polohu, směr plavby a navrhnout stranu setkávání,
  - b) snížit rychlost plavby a popřípadě zastavit.
6. Plavidla plující po proudu pomocí radiolokátoru musí radiofonicky odpovědět plavidlům plujícím proti proudu a uvést druh a jméno svého plavidla, polohu, směr plavby a potvrdit navrženou nebo navrhnout jinou stranu pro setkávání. Malá plavidla musí oznámit pouze druh a poznávací znak plavidla, polohu a směr plavby, jakož i stranu, na kterou uhybají.
7. Předjíždět smí plavidla plující pomocí radiolokátoru za snížené viditelnosti pouze poté, co se radiofonicky dohodne strana předjíždění za předpokladu, že šířka plavební dráhy je dostatečná.
8. V tlačných a bočně svázaných sestavách se odst. 2 a 4 až 7 vztahují pouze na plavidla, na nichž je vůdce sestavy.

#### **Kategorie II**

4. Jestliže na plavidlech, která plují pomocí radiolokátoru, jsou na obrazovce spatřena plavidla, jejichž poloha a způsob plavby mohou vyvolat nebezpečnou situaci, nebo přibližují-li se k úseku, kde mohou být plavidla, která nejsou ještě na obrazovce vidět, musí:
  - a) dát signál "jeden dlouhý zvuk"; tento zvukový signál se musí opakovat tak často, jak to plavební situace vyžaduje,
  - b) dát plavidlům plujícím v protisměru radiofonicky informace potřebné pro zajištění bezpečnosti plavby,
  - c) snížit rychlost plavby, popřípadě zastavit.
5. Plavidla vybavená radiofonickým zařízením, která přijmou informace uvedené v odst. 4, musí radiofonicky odpovědět a uvést potřebné informace.  
Malá plavidla podávající informace podle odst. 4 musí mimo to uvést druh plavidla a oznámit, kterým bokem se budou potkávat. Převozní lodě, na které se vztahuje odst. 4, musí místo jednoho dlouhého zvuku dát signál "jeden dlouhý zvuk, za kterým následují čtyři krátké zvuky" a uvést rovněž druh plavidla a směr, kterým plují přes vodní cestu.

9. Plavidla plující pomocí radiolokátoru, na jejichž obrazovce se objeví plavidla, jejichž poloha a způsob plavby může vyvolat nebezpečnou situaci a která jim radiofonicky neodpovídají, musí včas provést všechna nezbytná opatření, aby zabránila srážce.

### **Čl. 6.33**

#### **Ustanovení pro plavidla plující bez pomoci radiolokátoru**

1. Plavidla plující za snížené viditelnosti bez pomoci radiolokátoru musí mít pozorovatele podle čl. 6.30. Plavidlo nebo sestava musí být schopny zastavit do poloviny vzdálenosti viditelnosti.
2. Jednotlivě plující plavidlo musí při snížené viditelnosti dávat signál "jeden dlouhý zvuk" a každé plavidlo, na němž je vůdce sestavy, musí dávat signál "dva dlouhé zvuky". Tyto signály se musí opakovat v intervalech ne delších než 1 minuta.
3. Malá plavidla plující bez pomoci radiolokátoru mohou dávat signál uvedený v odst. 2; tento signál mohou opakovat.

#### **Kategorie I**

4. Plavidla, která plují za snížené viditelnosti bez pomoci radiolokátoru, ihned, jak zachytí trojtónový signál uvedený v čl. 6.32 odst. 4 písm. a), musí:
  - a) jsou-li nedaleko břehu, přiblížit se pokud možno co nejbliž k tomuto břehu a podle situace tam zůstat tak dlouho, dokud plavidlo dávající trojtónový signál nepropluje,
  - b) nejsou-li v blízkosti břehu nebo přeplovávají-li od jednoho břehu k druhému, uvolnit co nejrychleji plavební dráhu.

#### **Kategorie II**

4. Převozní lodě, které plují bez pomoci radiolokátoru, místo signálu předepsaného v odst. 2 dávají signál "jeden dlouhý zvuk, za kterým následují čtyři krátké zvuky". Tento signál musí být opakován v intervalech ne delších než 1 minuta.
5. Jestliže plavidla plující bez pomoci radiolokátoru zachytí signál uvedený v odst. 2 ze směru, který se jim jeví před traversem, musí snížit rychlost plavby na minimum, ale tak, aby byla zachována manévrovatelnost, plout se zvýšenou pozorností a v případě nutnosti zastavit nebo se vyhnout.

## **G. Zvláštní pravidla**

### **Čl. 6.34**

#### **Přednosti ve zvláštních případech**

1. Při potkávání nebo křížení směrů plavby musí ostatní plavidla dát přednost:
  - a) plavidlu, které nese signalizaci uvedenou v čl. 3.50,
  - b) plavidlu, které nese signalizaci uvedenou v čl. 3.51,
  - c) plavidlu, které nese signalizaci uvedenou v čl. 3.45.

2. Při potkávání nebo křížení směrů plavby musí plavidlo uvedené v odst. 1 písm. b) a c) dát přednost plavidlu uvedenému v odst. 1 písm. a).
3. Plavidla se nesmějí přibližovat méně než 1000 m k plavidlu, které nese signalizaci uvedenou v čl. 3.53.

#### **Čl. 6.35**

##### **Vodní lyžování a obdobné činnosti**

1. Vodní lyžování a obdobná činnost je povolena pouze ve dne při dobré viditelnosti v místech a za podmínek určených Státní plavební správou.
2. S vůdcem musí být na plavidle osoba, která obsluhuje vlečné zařízení, sleduje lyžaře a je schopna svěřené úkoly plnit.
3. Vlečné plavidlo a vodní lyžař se smí pohybovat jen v prostorách zvlášť vyznačených pro vodní lyžování.
4. Vlečné lano nesmí být vlečeno za plavidlem, pokud se ho nedrží vodní lyžař.

#### **Čl. 6.36**

##### **Činnost rybářských plavidel a vztah ostatních plavidel vůči nim**

1. Rybolov nevodem pomocí několika plavidel plujících vedle sebe není dovolen.
2. Všem plavidlům je zakázáno plout v blízkosti za plavidlem, které se zabývá rybolovem a nese signalizaci uvedenou v čl. 3.51.

#### **Čl. 6.37**

##### **Činnost osob zabývajících se potápěním a koupáním a vztah plavidel vůči nim**

1. Potápět se a koupat se v místech, kde tím může být ztížena plavba, je zakázáno, a to zejména:
  - a) na trasách plavidel, která nesou signalizaci uvedenou v čl. 3.16 a 3.34,
  - b) před vjezdem do přístavů,
  - c) poblíž míst stání plavidel,
  - d) v místech vyhrazených pro vodní lyžování nebo obdobné činnosti.
2. Všechna plavidla musí zachovávat vzdálenost 50 m od plavidla, které nese signalizaci uvedenou v čl. 3.52.

# HLAVA 7

## Pravidla pro stání

### Čl. 7.01

#### Základní pravidla pro stání

1. Při dodržení ostatních ustanovení tohoto Řádu musí plavidla a plovoucí tělesa vybírat místa k stání pokud možno tak blízko břehu, jak jim to dovoluje jejich ponor a místní podmínky, vždy však tak, aby nepřekážela plavbě.
2. Plovoucí zařízení se musí nezávisle na zvláštních podmínkách stanovených příslušnými orgány umístit tak, aby plavební dráha zůstala volná pro plavbu.
3. Za stání musí být plavidla, plovoucí tělesa, plovoucí zařízení nebo jejich seskupení zakotvena nebo vyvázána tak, aby nemohla změnit svoji polohu a ohrozit tím jiná plavidla nebo jim překážet. Musí přitom brát v úvahu zejména vítr, kolísání výše hladiny, vlnobití a sání.

### Čl. 7.02

#### Stání

1. Plavidlům, plovoucím tělesům a plovoucím zařízením je stání zakázáno:
  - a) v úsecích vodní cesty, kde je stání obecně zakázáno,
  - b) v úsecích určených Státní plavební správou,
  - c) v úsecích označených signálním znakem A.5 (příloha 7); zákaz se vztahuje pouze na tu stranu vodní cesty, na níž je tento znak umístěn,



**A.5**

- d) pod mosty a pod elektrickým vedením vysokého napětí,
- e) v úžinách podle ustanovení čl. 6.07 a před vjezdy do nich, v úsecích a před úseky, které by se stáním plavidel staly pro plavbu úzkými,
- f) ve vjezdech přítoků a výjezdech z nich,
- g) v plavebních trasách přivozů,
- h) v trasách plavidel připlouvajících k přístavním můstkům nebo odplouvajících od nich,

- i) v úsecích obratišť označených signálním znakem E.8 (příloha 7),



**E.8**

- j) u boku plavidla, které nese znak předepsaný v čl. 3.47, na vzdálenost v metrech, uvedenou v bílém trojúhelníku tohoto znaku,



**Znak předepsaný  
v čl. 3.47**

- k) v úsecích vodní plochy označených signálním znakem A.5.1 (příloha 7), v šířce uvedené v metrech na tomto znaku. Vzdálenost se počítá od tohoto znaku.
2. V úsecích, kde je stání zakázáno odst. 1 písm. a) až d), mohou plavidla, plovoucí tělesa a plovoucí zařízení stát pouze v místech označených signálními znaky E.5 až E.7 (příloha 7) při dodržení podmínek uvedených v čl. 7.03 až 7.06.



**E.5**



**E.6**



**E.7**

### **Čl. 7.03 Stání na kotvě**

1. Plavidla, plovoucí tělesa a plovoucí zařízení nesmějí stát na kotvě:
- a) v úsecích vodní cesty, kde je stání na kotvě obecně zakázáno,
  - b) v úsecích označených signálním znakem A.6 (příloha 7); zákaz platí pouze pro tu stranu vodní cesty, na které je tento znak umístěn.

2. V úsecích, kde je stání na kotvě zakázáno odst. 1 písm. a) smějí plavidla, plovoucí tělesa a plovoucí zařízení stát na kotvě jen na těch místech, která jsou označena signálním znakem E.6 (příloha 7) a jen na té straně vodní cesty, na které je tento znak umístěn.



**A.6**

#### **Čl. 7.04**

##### **Vyvazování**

1. Plavidla, plovoucí tělesa a plovoucí zařízení se nesmějí vyvazovat u břehů:
- v úsecích vodní cesty, kde je vyvazování obecně zakázáno,
  - v úsecích označených signálním znakem A.7 (příloha 7); zákaz platí pouze pro tu stranu vodní cesty, na které je tento znak umístěn.



**A.7**



**E.7**

2. V úsecích kde je vyvazování u břehů zakázáno odst. 1 písm. a) se smějí plavidla, plovoucí tělesa a plovoucí zařízení vyvazovat pouze v místech, která jsou označena signálním znakem E.7 (příloha 7) a jen na té straně vodní cesty, na které je tento znak umístěn.
3. Pro vyvazování nebo uvolňování nasedlých plavidel je zakázáno používat stromy, zábradlí, sloupy, pilíře, patníky, žebříky, svodidla atd.

#### **Čl. 7.05**

##### **Místa stání**

- V místech stání označených signálním znakem E.5 (příloha 7) mohou plavidla a plovoucí tělesa stát jen na té straně vodní cesty, na které je tento znak umístěn.
- V místech stání označených signálním znakem E.5.1 (příloha 7) mohou plavidla a plovoucí tělesa stát pouze v šířce uvedené v metrech na tomto znaku. Vzdálenost se počítá od tohoto znaku.
- V místech stání označených signálním znakem E.5.2 (příloha 7) mohou plavidla a plovoucí tělesa stát pouze v šířce pásma, vymezeného dvěma vzdálenostmi, které jsou uvedeny v metrech na tomto znaku. Vzdálenosti se počítají od tohoto znaku.

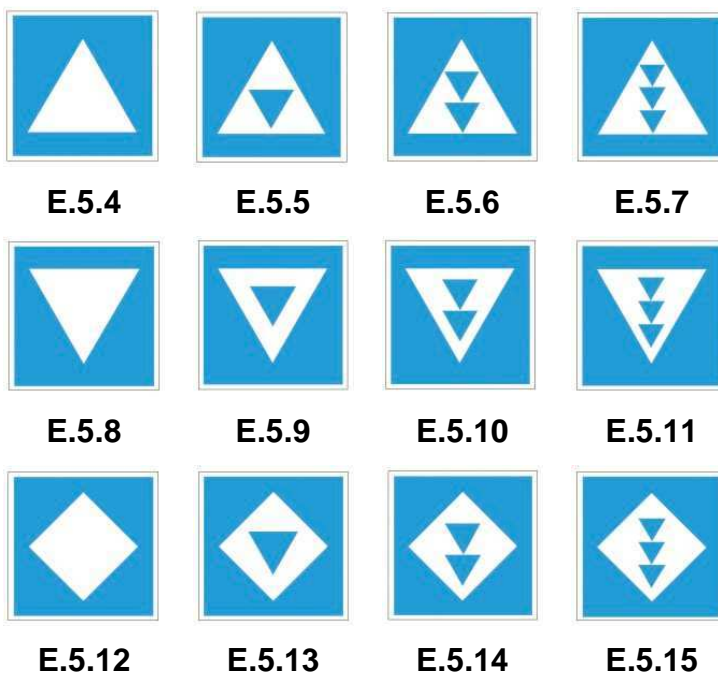
4. V místech stání označených signálním znakem E.5.3 (příloha 7) nesmí počet plavidel a plovoucích těles stojících těsně vedle sebe na té straně vodní cesty, na které je znak umístěn, převyšovat počet vyznačený na znaku římskými číslicemi.
5. V místech stání, pokud není zvláštním předpisem stanoveno jinak, se musí plavidla stavět těsně vedle sebe, počínaje od břehu na té straně vodní cesty, na které je signální znak umístěn.



### Čl. 7.06

#### Povolení stání pro některé druhy plavidel

V místech stání označených signálními znaky E.5.4 až E.5.15 (příloha 7) je stání povoleno pouze ve znaku vyznačeným druhům plavidel a jen na té straně vodní cesty, na které je tento znak umístěn.





## **Čl. 7.07**

### **Stání v blízkosti plavidel, tlačných a bočně svázaných sestav přepravujících nebezpečné náklady**

1. Mezi plavidly, tlačnými a bočně svázanými sestavami musí být za stání dodrženy následující minimální vzdálenosti:
  - 10 m, nese-li jedno z nich modré světlo uvedené v čl. 3.14 odst. 1 nebo modrý kužel uvedený v čl. 3.32 odst. 1,
  - 50 m, nese-li jedno z nich dvě modrá světla uvedená v čl. 3.14 odst. 2 nebo dva modré kužele uvedené v čl. 3.32 odst. 2,
  - 100 m, nese-li jedno z nich tři modrá světla uvedená v čl. 3.14 odst. 3 nebo tři modré kužele uvedené v čl. 3.32 odst. 3.
2. V případech, kdy dvě plavidla, tlačné nebo dvě bočně svázané sestavy nesou jedno nebo několik kuželů či světel, určí se vzdálenost mezi nimi podle největšího počtu kuželů nebo světel. Nesou-li však dvě plavidla, tlačné nebo dvě bočně svázané sestavy po jednom kuželi nebo světle, nestanoví se v takovém případě žádná minimální vzdálenost.
3. Ve zvláštních případech může Státní plavební správa povolit stání odchylně od uvedených ustanovení.

## **Čl. 7.08**

### **Hlídka a dohled**

1. Na plavidlech stojících v plavební dráze, musí být stále účinná hlídka.
2. Všechna ostatní plavidla, která stojí, musí být pod dohledem osoby, která zodpovídá za dodržování tohoto Řádu na plavidlech a je schopna v případě potřeby učinit rychle nezbytná opatření, vyžadují-li to místní podmínky nebo to nařídila Státní plavební správa.
3. Na stojících plavidlech, která jsou naložena nákladem uvedeným v příloze 9, 10 a 11 nebo která nebyla asanována po přepravě tohoto nákladu, musí být stále účinná hlídka. Stojí-li taková plavidla v československých přístavech, musí být alespoň pod dohledem osoby, způsobilé ve smyslu odst. 2.

## **HLAVA 8**

### **Zvláštní ustanovení pro plavidla ozbrojených sil a ozbrojených bezpečnostních sborů**

## **Čl. 8.01**

### **Omezení platnosti**

Na plavidla ozbrojených sil a ozbrojených bezpečnostních sborů se nevztahují ustanovení čl. 1.10, 2.01 až 2.03 a 3.30 odst. 2 tohoto Řádu.

## **Čl. 8.02**

### **Výkon státního odborného dozoru**

1. Vůdci plavidel ozbrojených sil a ozbrojených bezpečnostních sborů jsou povinni umožnit orgánům státního odborného dozoru na vnitrozemskou plavbu provádět výkon dozoru na dodržování tohoto Řádu a jiných předpisů platných ve vnitrozemské plavbě.
2. Při zjištění porušení ustanovení tohoto Řádu nebo jiného předpisu platného ve vnitrozemské plavbě plavidly uvedenými v odst. 1 oznámí orgán státního odborného dozoru na vnitrozemskou plavbu toto porušení příslušnému orgánu ozbrojených sil nebo ozbrojených bezpečnostních sborů.

## **Čl. 8.03**

### **Oprávnění policie a pohraniční stráže**

Vůdci plavidel, plovoucích těles a osoby pověřené dohledem na plovoucí zařízení jsou povinni umožnit policistům a orgánům pohraniční stráže provést služební úkony, ke kterým jsou oprávněni podle vlastních předpisů. Tyto úkony však nemohou zasahovat do pravomoci orgánů státního odborného dozoru na vnitrozemskou plavbu.

## **HLAVA 9**

### **Doplňující předpisy pro vodní cesty České republiky**

## **Čl. 9.01**

### **Stavba plavidla, jeho výstroj a posádka**

1. Plavidlo musí být postaveno a vstrojeno tak, aby byla zajištěna bezpečnost posádky, přepravovaných osob nebo nákladu a bezpečnost plavby. Plavidlo, které má platné lodní osvědčení a je vstrojeno podle údajů v něm uvedených, splňuje tuto podmínku. Malé plavidlo musí po konstrukční a materiálové stránce odpovídat účelu a použití plavidla a plavební oblasti, pro kterou bylo konstruováno.
2. K vlečení nebo tlačení smí být použito jen takového plavidla s vlastním pohonem, které má odpovídající vlečné nebo tlačné zařízení. Způsobilost k vlečení nebo tlačení musí být uvedena v lodním osvědčení.

## **Čl. 9.02**

### **Provoz malých plavidel**

1. Vůdce malého plavidla odpovídá za technicko provozní stav malého plavidla, za jeho posádku i ostatní osoby na plavidle. Odpovídá za to, že malé plavidlo není přetěžováno a že osoby jsou na něm správně rozmístěny. Zvláštní předpis stanoví, u kterých malých plavidel se jejich způsobilost k plavbě musí prokázat

lodním osvědčením<sup>5)</sup> Zvláštní předpis stanoví náležitosti potřebné k vedení malých plavidel<sup>1)</sup>

2. Vůdce malého plavidla odpovídá za bezpečnost plavby i v podmínkách zhoršující se povětrnostní situace. Je povinen včas hodnotit zejména druh a účel plavidla, kterého hodlá v takových podmínkách použít. Je povinen plavbu včas přerušit, pokud by s ohledem k místním podmínkám další plavba nebyla již bezpečnou.
3. V případech, kdy malé plavidlo míjí koupajícího se, je vůdce malého plavidla povinen obeplout ho v bezpečné vzdálenosti a pokud možno tak, aby koupající se zůstal mezi malým plavidlem a nejbližším břehem. Pro malé plavidlo s vlastním pohonem je bezpečná vzdálenost 10 m a pro malé plavidlo bez vlastního pohonu 3 m.
4. Malá plavidla nesmějí křížit směr plavby plavidel, která nejsou malými, ve vzdálenosti menší než 200 m. Musí zachovat bezpečnou boční vzdálenost od jiných plavidel. Bezpečná vzdálenost závisí na druhu plavidel, charakteru úseku vodní cesty a povětrnostní situaci.
5. Plovák s plachtou (windsurf) je malým plavidlem. Plavba na něm je zakázána v noci a v podmínkách snížené viditelnosti. Vlečení tohoto plavidla je zakázáno.
6. Plavba na plováku s plachtou je zakázána:
  - a) na Vltavě v úseku Vrané nad Vltavou ř. km 71,20 až Mělník ř. km 0,00,
  - b) na Labi v úseku Chvaletice ř. km 102,50 až Hřensko ř. km 109,27.
7. Vodní lyžování a jiné obdobné činnosti prováděné ve vleku za plavidlem a provozování rychlých motorových plavidel, jejichž účelem je pouze sportovní nebo rekreační plavba, lze provozovat pouze ve vyhrazených vodních plochách nebo úsecích vodních cest vyznačených signálními znaky, které vyznačuje provozovatel vyhrazené vodní plochy nebo správce vodní cesty podle pokynů Státní plavební správy:
  - a) pro vodní lyžování, létání na draku, paragliding apod. :
    - na vodní hladině se použije žlutých bójí s černým nápisem SKI, na břehu modré tabule E. 17 (příloha 7 ŘPB),
    - je-li u takto vyznačené vodní plochy signalizováno vytažením žlutého balónu, je vplutí všem ostatním plavidlům do vyznačeného prostoru zakázáno,
  - b) pro vodní skútry:
    - na vodní hladině se může použít žlutých bójí s červeným praporkem,
    - na břehu modré tabule E.24 (příloha 7 ŘPB),

c) pro závodní kluzáky, vznášedla a jiná plavidla s vlastním pohonem plující v kluzu:

- na vodní hladině se použije žlutých bójí s červeným praporkem,
- na břehu modré tabule E. 21 (příloha 7 ŘPB).



**E.17**



**E.24**



**E.21**

8. Půjčovny malých plavidel, které mají stanoviště na vodní cestě, mohou být provozovány za podmínek schválených Státní plavební správou.

9. Speciální závodní motorové čluny lze provozovat na zvláštních okružových dráhách pouze s povolením Státní plavební správy.

<sup>1)</sup> Výnos FMD č. 1/1976 z 17. 12. 1975 o odborné způsobilosti členů posádek vnitrozemských plavidel (Věstník dopravy č.j.26.357/75-25)

<sup>5)</sup> Vyhláška FMD č. 137/1974 Sb., o vnitrozemské plavbě ve znění vyhlášky FMD č. 94/1976 Sb.

### **Čl. 9.03**

#### **Hlášení plavebních nehod**

Vůdce plavidla, plovoucího tělesa nebo sestavy, jakož i osoba pověřená dohledem na plovoucí zařízení má povinnost hlásit bez prodlení Státní plavební správě plavební nehodu, na které měla účast.

### **Čl. 9.04**

#### **Vymezení oblastní působnosti orgánu Státní plavební správy**

**Praha** - tok Vltavy a Labe po ř. km 6,400 pod Mělníkem, území hl. m. Prahy a okresy Benešov, Beroun, České Budějovice, Český Krumlov, Domažlice, Havlíčkův Brod, Hradec Králové, Chrudim, Jindřichův Hradec, Kladno, Klatovy, Kolín, Kutná Hora, Mělník, Nymburk, Pardubice, Pelhřimov, Písek, Plzeň-jih, Plzeň-město, Plzeň-sever, Praha-východ, Praha-západ, Prachatice, Příbram, Rakovník, Rokycany, Rychnov nad Kněžnou, Strakonice, Svitavy, Tábor, Ústí nad Orlicí.

**Děčín** - tok dolního Labe od ř. km 6,400 až k státní hranici a okresy Česká Lípa, Děčín, Cheb, Chomutov, Jablonec nad Nisou, Jičín, Karlovy Vary, Liberec, Litoměřice, Louny, Mladá Boleslav, Most, Náchod, Semily, Sokolov, Tachov, Teplice, Trutnov, Ústí nad Labem.

**Přerov** - okresy Blansko, Brno-město, Brno-venkov, Bruntál, Břeclav, Frýdek-Místek, Hodonín, Jihlava, Karviná, Kroměříž, Nový Jičín, Olomouc, Opava, Ostrava, Prostějov, Přerov, Šumperk, Třebíč, Uherské Hradiště, Vsetín, Vyškov, Zlín, Znojmo, Žďár nad Sázavou.

## **Čl. 9.05**

### **Omezení platnosti**

1. Na vodních cestách kategorie II, kde není provozována plavba plavidly, která nejsou malými, se neprovádí plavební znakování ve smyslu čl. 5.01 a 5.02 tohoto Řádu.
2. Na vodních cestách podle odst. 1 mohou sportovní či jiné organizace po dohodě se správcem příslušného vodního toku umísťovat výstražné nebo informativní značky nebo nápisy za účelem usnadnění sportovní a rekreační plavby.
3. Další ustanovení této hlavy platí na vodních cestách kategorie I a na těch vodních cestách kategorie II, kde je provozována plavba plavidly, která nejsou malými.

## **Čl. 9.06**

### **Oznamování veřejných akcí (k čl. 1.23)**

Pořadatel veřejné akce ve smyslu ustanovení čl. 1.23, na vodní cestě uvedené v čl. 9.05 odst. 3, je povinen Státní plavební správě oznámit nejméně 30 dnů předem druh a dobu konání akce, uvést prostor, ve kterém hodlá akci uskutečnit a jméno osoby odpovědné za bezpečný průběh akce.

## **Čl. 9.07**

### **Omezení, popřípadě zákaz plavby (k čl. 1.06)**

1. Před dosažením nejvyššího povoleného vodního stavu na vodočtu vztahujícímu se k příslušnému úseku vodní cesty, kdy se již zastavuje plavba všem druhům plavidel, musí být plavidla odklizená včas do ochranných přístavů nebo jiných chráněných míst. Na přehradních zdržích musí být plavidla před zimním obdobím, kdy dochází k velkým výkyvům vodní hladiny, vytažena na břeh nad kótu nejvyššího vzdutí nebo přemístěna na vhodná místa, umožňující převazování plavidel podle manipulace s vodní hladinou.
2. Plavba je zakázána:
  - a) na úseku Labe Chvaletice ř. km 102,50 až Toušeň ř. km 31,80 při vodním stavu na vodočtu v Přelouči:
    - 220 cm a vyšším - vlečným sestavám,
    - 280 cm a vyšším - nákladním a osobním plavidlům,
    - 300 cm a vyšším - všem plavidlům,
  - b) na úseku Labe Toušeň ř. km 31,80 až Mělník ř. km 0,00 při vodním stavu na vodočtu v Brandýse nad Labem:
    - 270 cm a vyšším - vlečným sestavám,
    - 320 cm a vyšším - nákladním a osobním plavidlům,
    - 350 cm a vyšším - všem plavidlům,

- c) na úseku Labe Mělník ř. km 0,00 až Lovosice ř. km 49,10 při vodním stavu na vodočtu v Mělníku:  
370 cm a vyšším - poproudním vlečným sestavám se dvěma a více závěsy,  
410 cm a vyšším - všem plavidlům kromě samostatně plujících nákladních plavidel s vlastním pohonem, remorkérů a tlačných sestav nepřesahujících délku 85 m, které mohou plout až do vodního stavu 450 cm na vodočtu v Mělníku,
- d) přes zdymadla Lovosice a Střekov při vodním stavu 470 cm a vyšším na vodočtu v Ústí nad Labem,
- e) na úseku Labe Lovosice ř. km 49,40 až Střekov ř. km 68,70 při vodním stavu 520 cm a vyšším na vodočtu v Ústí nad Labem,
- f) na úseku Labe Střekov ř. km 69,20 až Hřensko ř. km 109,27 při vodním stavu 540 cm a vyšším na vodočtu v Ústí nad Labem,
- g) na úseku Labe Hřensko ř. km 109,27 až Děčín ř. km 95,20 se povoluje úleva z ustanovení odst. 2 písm. f) pro plavidla připlouvající ze zahraničí a pro plavidla pravidelné osobní dopravy, která směřjí v tomto úseku plout do vodního stavu 600 cm na vodočtu v Ústí nad Labem a na překladišti Děčín-Loubí se povoluje překlad a místní posuny plavidel až do vodního stavu 700 cm na vodočtu v Ústí nad Labem,
- h) na úseku Vltavy Slapy (Třebenice) ř. km 91,60 až Praha (Velká Chuchle) ř. km 61,70 při vodním průtoku 600 m<sup>3</sup>/s a vyšším v profilu vodočtu Praha; plavební komora Modřany proplavuje do průtoku 450 m<sup>3</sup>/s v profilu vodočtu Praha,
- i) na úseku Vltavy Praha (Velká Chuchle) ř. km 61,70 až Praha (Jiráskův most) ř. km 54,30 při vodním průtoku 650 m<sup>3</sup>/s a vyšším v profilu vodočtu Praha,
- j) na úseku Vltavy Praha (Jiráskův most) ř. km 54,30 až Praha (Holešovice) ř. km 46,00 při vodním průtoku 600 m<sup>3</sup>/s a vyšším v profilu vodočtu Praha,
- k) na úseku Vltavy Praha (Holešovice) ř. km 46,00 až Mělník ř. km 0,00 při vodním průtoku 450 m<sup>3</sup>/s a vyšším v profilu vodočtu Praha.

## **Čl. 9.08**

### **Rychlost plavby (k čl. 1.06 a 6.20)**

1. Při zachování ostatních ustanovení tohoto Řádu, zejména čl. 1.04 a 6.20, jsou vůdci plavidel a sestav povinni dodržet předepsané rychlosti plavby.
2. Na kanalizovaných vodních cestách a přehradních nádržích:
  - a) nesmí být rychlost plavby nižší než 3 km/h,
  - b) do vzdálenosti 25 m od břehu nesmí být rychlost plavby vyšší než 15 km/h,
  - c) v plavebních kanálech nesmí rychlost plavby naložených plavidel překročit 5 km/h a prázdných plavidel 9 km/h.

3. Na regulovaném úseku Labe:
  - a) proti proudu, při vodním stavu nižším než 275 cm na vodočtu v Ústí nad Labem:
    - pokud plavidla plují s ponorem, který odpovídá úředně stanovenému ponoru, smí se jejich rychlost pohybovat v rozmezí 3 až 6 km/h,
    - pokud plavidla plují s ponorem, který je alespoň o 20 cm menší než je úředně stanovený ponor, nesmí jejich rychlost klesnout pod 3 km/h,
  - b) proti proudu, při vodním stavu 275 cm a vyšším na vodočtu v Ústí nad Labem, nesmí rychlost plavby plavidel klesnout pod 3 km/h,
  - c) pro plavbu po proudu se s přihlédnutím k ustanovení odst. 1 nejvýše dovolená rychlost zvlášť nestanoví.
4. Na ostatních rozlehlých vodních cestách do vzdálenosti 25 m od břehu nesmí být rychlost plavby vyšší než 15 km/h.
5. Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na plavidla svou konstrukcí uzpůsobena tak, že škodlivé sání a vlnobítí při jejich plavbě nevzniká, a na malá plavidla.

## **Čl. 9.09**

### **Kotvy**

1. Plavidla vystrojena podle zvláštního předpisu kotevním zařízením musí mít za plavby kotvy připravené ke kotvení.<sup>6)</sup>
2. Kotvy musí být za plavby zataženy těsně do kotevních skříní.
3. Z paluby smějí kotvy vyčnívat nebo musí být připraveny na palubě ke kotvení:
  - A) na kanalizované vodní cestě (plavba po vzdutých hladinách):
    - a) u vlečných sestav plujících proti proudu:
      - i) na Vltavě do vodního průtoku 225 m<sup>3</sup>/s v profilu vodočtu Praha a na Labi do vodního stavu 300 cm na vodočtu v Mělníku, jedna přední kotva na první vlečené jednotce a jedna zadní kotva na všech vlečených jednotkách o nosnosti větší než 300 t. Pokud jsou vlečná lana delší než 25 m, jedna přední kotva na každé vlečené jednotce,
      - ii) při vodním stavu vyšším než v ustanovení i) další kotva na první vlečené jednotce,
    - b) u vlečných sestav plujících po proudu dvě zadní kotvy na každé vlečené jednotce. Vlečená plavidla nesmějí mít vyvěšenou přední kotvu. Kotevní výložníky nebo čnělky, nejsou-li pevné, musí být sklopeny nebo otočeny tak, aby nepřesahovaly obrys plavidla. Kotevní lana nebo řetězy nesmějí volně viset z paluby. Jsou-li plavidla vlečena těsně za sebou, nese kotvy pouze poslední plavidlo vleku.
  - B) na regulovaném úseku Labe:
    - a) u vlečných sestav plujících proti proudu:

- i) do vodního stavu 300 cm na vodočtu v Ústí nad Labem - jedna kotva na přídi a jedna na zádi každého vlečeného plavidla, pokud vlečná lana jsou delší než 25 m. Jsou-li plavidla vlečena těsně za sebou, nese pouze první vlečená jednotka nejtěžší přední kotvu a poslední plavidlo jednu kotvu na zádi,
  - ii) při vodním stavu vyšším než 300 cm na vodočtu v Ústí nad Labem - další kotva na přídi prvního vlečeného plavidla. V případě, že jsou vlečná lana delší než 25 m, nese každé plavidlo vleku ještě druhou přední kotvu,
- b) u vlečných sestav plujících po proudu jedna přední kotva a dvě zadní kotvy na všech vlečených plavidlech.

<sup>6)</sup> Pravidla pro klasifikaci a stavbu lodí vnitrozemské plavby část III - zařízení,

### **Čl. 9.10**

#### **Zajištění stojících plavidel (k čl. 7.08)**

1. Na labsko-vltavské vodní cestě stojí plavidla mimo plavební dráhu v případě, kdy stojí v úseku označeném plavebními znaky, vyjadřujícími rozsah a způsob stání.
2. Hlídku na plavidle stanoví jeho vůdce, dohled na stojící plavidla je povinen zajistit jejich provozovatel.
3. O způsobu zajištění plavidel s uvedením jmen odpovědných osob vede vůdce plavidla (provozovatel) záznam, který je povinen na požádání předložit orgánům Státní plavební správy.

### **Čl. 9.11**

#### **Zákaz nebo omezení koupání (k čl. 6.37)**

1. V zájmu bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu je koupání zakázáno:
  - a) 100 m na obě strany od mostů, přístavních můstků veřejné lodní dopravy, přecladišť a vjezdů do přístavů nebo splavných přítoků a míst označených pro stání plavidel, pokud Státní plavební správa nestanovila jinak,
  - b) v plavebních komorách a jejich obvodech,
  - c) v trasách přívozů,
  - d) ve vyznačených uzavřených vodních plochách.
2. Koupající se osoby jsou povinny chovat se tak, aby neohrožovaly bezpečnost a plynulost plavby, zejména:
  - a) nesmějí plavat do dráhy přibližujícího se plavidla,
  - b) musí zachovat vzdálenost minimálně 50 m od boku plavidla, které není malým plavidlem,
  - c) musí zachovat vzdálenost minimálně 10 m od boku malého plavidla s vlastním pohonem,
  - d) musí zachovat vzdálenost minimálně 3 m od boku ostatních plavidel.

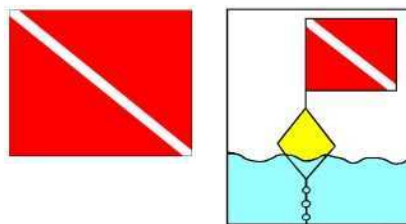


3. Ustanovení tohoto článku se vztahuje rovněž na plavání s použitím nafukovacích lehátek nebo pomocí jiných předmětů.

#### Čl. 9.11a

##### **Činnost osob zabývajících se potápěním a vztah plavidel vůči nim (k čl. 6.37)**

1. Je zakázáno vplouvat do vodní plochy vyznačené na břehu signálními znaky A.1a, doplněnými na hladině žlutými bóje, které nesou tyč s tuhou červenou vlaječkou ve tvaru trojúhelníku.
2. Všechna plavidla musí zachovat vzdálenost 25 m od bóje, která nese signální znak A.1a.



A.1.a

#### Čl. 9.12

##### **Obecná ustanovení pro přepravu cestujících**

1. Plavidlům, která nejsou určena pro přepravu cestujících, je užívání přístavních můstků osobní lodní dopravy zakázáno.
2. Plavidla určená pro přepravu cestujících, která jsou obsazena, nesmějí plout v bočně svázané sestavě, nesmějí být vlečena ani vléci jiná plavidla. Nesmějí být použita v tlačné sestavě, pokud k takovému druhu spojení nejsou určena.

#### Čl. 9.13

##### **Ochrana vodních cest**

V úseku Labe mezi Střekovem ř. km 69,20 a Hřenskem ř. km 109,27 je kotvení zásadně zakázáno. Na určených kotvištích smějí být kotvy hozeny teprve poté, kdy rychlost plavby byla zřetelně zpomalena zpětným chodem nebo sakovacím řetězem. Sakování na kotvách je zakázáno.

#### Čl. 9.14

##### **Ponorové znaky převozních lodí (k čl. 2.04)**

U převozních lodí je ponorovým znakem pás o šířce 5 cm a délce 2 m, provedený světlou barvou (bílou nebo červenou). U dřevěných převozních lodí se vyznačí tento ponorový znak dřevěnou latí, u ocelových převozních lodí přivařeným plochým ocelovým pásem anebo nátěrem na vnějším boku plavidla. Spodní okraj ponorového znaku se musí krýt s vodoryskou největšího přípustného ponoru, která se vyznačí na dřevěných převozních lodích vypálením znaku kovovým čtyřhranným razidlem o

rozměrech 5 cm x 5 cm, obsahujícím písmena CS a NPP (největší přípustný ponor) a vypálením hrany vyznačující tuto vodorysku. Kromě této značky se vypálí na vnitřní straně lodního boku, a to na místě dobře viditelném, údaj o nejvyšším přípustném zatížení plavidla (číslicemi a zkratkou "os" nebo "t" podle toho, k jakému účelu je plavidlo používáno). U ocelových převozních lodí se vodoryska největšího přípustného ponoru vyznačí vyražením šesti důlků vzdálených od sebe 1 cm a vyražením znaku obsahujícího označení Státní plavební správy ve zkratkách. Kromě toho se vyznačí razídkem obdobně jako u dřevěných převozních lodí údaj o největším přípustném zatížení.

### **Čl. 9.15**

#### **Zvláštní signalizace jednotlivě plujících plavidel, vlečných a tlačných sestav za plavby**

1. Každé plavidlo musí nést za plavby na přídi ve výšce nejméně 4 m vlajku provozovatele; tlačná sestava, která vleče, musí být za dne označena kromě uvedené vlajky také válcem podle čl. 3.29.
2. Provozovatel plavidla je povinen provedení vlajky podle odst. 1 předem projednat se Státní plavební správou.
3. Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na plovoucí stroje, převozní lodě a malá plavidla.

### **Čl. 9.16**

#### **Dorozumívání mezi plavidly vleku**

1. Vlečené jednotky se dorozumívají s remorkérem za dne pomocí vlajky provozovatele. Je-li:
  - a) vytažena na vrcholu stěžně, může remorkér plout plnou silou,
  - b) vytažena v polovici stěžně, může remorkér plout jen poloviční silou,
  - c) spuštěna, remorkér má ihned zastavit chod strojů; tento signál se smí používat jen v nutném případě.
2. V noci se dorozumívají vlečené jednotky s remorkérem pomocí vrcholového světla na stěžni obdobně jako vlajkou. Světlo spuštěné podle odst. 1 písm. c) musí zůstat viditelné.
3. Signály dané některou z vlečených jednotek musí být neprodleně předávány remorkéru, a to postupně prostřednictvím jednotek plujících před ní.
4. Při odplouvání smí vlečená jednotka vytáhnout vlajku nebo světlo teprve tehdy, když tak učinila jednotka za ní.

### **Čl. 9.17**

#### **Sestavování vlečných, tlačných a bočně svázaných sestav (k čl. 1.06)**

1. Na Vltavě a na kanalizovaném úseku Labe pro vlečné sestavy platí:
  - A) pro plavbu proti proudu:

- a) Praha (Holešovice) ř. km 46,00 až Slapy (Třeбенice) ř. km 91,40 a Mělník ř. km 0,00 až Chvaletice ř. km 102,50 směřjí být vlečena pouze dvě plavidla za sebou,
  - b) Střekov ř. km 68,70 až Praha (Holešovice) ř. km 46,00 směřjí ve zdržích plout vleky nejvýše se čtyřmi jednotkami v závěsu a jsou-li jednotky seskupeny bočně, až do celkové šířky 22 m. V plavebních kanálech vedoucích k plavebním komorám a v laterárním kanálu Vraňany - Hořín nesmějí plout plavidla bočně seskupena, je-li celková šíře seskupení větší než 10,60 m,
- B) pro plavbu po proudu:
- a) Slapy (Třeбенice) ř. km 91,40 až Praha (Velká Chuchle) ř. km 61,70 smí být vlečeno pouze jedno plavidlo,
  - b) Praha (Velká Chuchle) ř. km 61,70 až Praha (Holešovice) ř. km 46,00 směřjí být vlečena pouze dvě plavidla za sebou,
  - c) Praha (Holešovice) ř. km 46,00 až Střekov ř. km 68,70 při vodním průtoku 250 m<sup>3</sup>/s a vyšším v profilu vodočtu Praha a při vodním stavu 275 cm a vyšším na vodočtu v Mělníku směřjí vleky plout nejvýše se dvěma jednotkami v závěsu; při vodních stavech nižších platí pro plavbu ve zdržích táž podmínka jako v ustanovení odst. 1 písm. A)b) s přihlédnutím k čl. 1.04,
  - d) Chvaletice ř. km 102,50 až Mělník ř. km 0,00 smí být vlečeno pouze jedno plavidlo.
2. Na regulovaném úseku Labe mezi Střekovem ř. km 69,20 a Hřenskem ř. km 109,27 pro vlečné sestavy platí:
- A) pro plavbu proti proudu: plavidla směřjí plout seskupena jen za sebou do největší délky závěsu 350 m.
  - B) pro plavbu po proudu: do vodního stavu 275 cm na vodočtu v Ústí nad Labem směřjí plout vleky nejvýše se dvěma jednotkami v závěsu za sebou; při vodním stavu vyšším směřjí být dvě jednotky vlečeny buď za sebou nebo vedle sebe, pokud celková šíře bočně svázané skupiny není větší než 22 m. Při proplouvání úžinou, tvořenou železničním mostem v Děčíně ř. km 94,90 až 95,30, při vodním stavu do 275 cm na vodočtu v Ústí nad Labem směřjí plout v závěsu nejvýše dvě jednotky za sebou; při vyšším vodním stavu jen jedna jednotka.
3. Na Vltavě a kanalizovaném úseku Labe pro jednotlivě plující plavidla a tlačné sestavy platí:
- A) pro plavbu proti i po proudu:
    - a) v úseku Slapy (Třeбенice) ř. km 91,40 až Praha (Jiráskův most) ř. km 54,30 směřjí plout plavidla nebo tlačné sestavy do celkové délky 110 m a šířky 11,50 m,
    - b) v úseku Praha (Jiráskův most) ř. km 54,30 až Mělník ř. km 0,00 směřjí plout plavidla nebo tlačné sestavy do celkové délky 110 m a šířky 10,60 m,

- c) v úseku Chvaletice ř. km 102,50 až Mělník ř. km 0,00 smějí plout plavidla nebo tlačné sestavy do celkové délky 84 m a šířky 11,50 m,
  - d) v úseku Mělník ř. km 0,00 až Střekov ř. km 68,70 smějí plout plavidla nebo tlačné sestavy do celkové délky 135 m a šířky 10,60 m; při plavbě po proudu při vodním stavu 250 cm a vyšším na vodočtu v Ústí nad Labem nesmí v obvodu plavební komory Lovosice překročit plavidla nebo tlačné sestavy rozměr 85 m x 10,60 m,
  - e) v úseku Mělník ř. km 0,00 až Lovosice ř. km 49,29 smějí ve zdržích plout bočně svázané sestavy do celkové šířky 22 m,
  - f) ve zdrži střekovského jezu smějí plout tlačné sestavy do celkové délky 169 m a šířky 12,40 m nebo do celkové délky 135 m a šířky 22 m.
4. Na regulovaném úseku Labe Střekov ř. km 69,20 až Hřensko ř. km 109,27 pro jednotlivě plující plavidla a tlačné sestavy platí:
- A) pro plavbu proti proudu:
    - a) v úseku Hřensko ř. km 109,27 až Střekov ř. km 69,20 smějí plout plavidla a tlačné sestavy do celkové délky 110 m a šířky 12,40 m a od vodního stavu 275 cm a vyššího na vodočtu v Ústí nad Labem, v bočním spojení do celkové šířky 22 m, vyjma úžiny tvořené železničním mostem v Děčíně, kde nesmí celková šířka překročit 12,40 m; tlačné sestavy do celkové délky 145 m a šířky 12,40 m smějí plout bez zvláštních omezení, musí být však vybaveny provozuschopným akustickým spojením mezi přídí sestavy a kormidelnou,
    - b) tlačná sestava do celkové délky 110 m a šířky 12,40 m může proti proudu současně vléci pouze jednu jednotku, pokud je tlačný remorkér vybaven i vlečným zařízením; větším tlačným sestavám je vlečení zakázáno.
  - B) pro plavbu po proudu:
    - a) v úseku Střekov ř. km 69,20 až Hřensko ř. km 109,27 smějí plout plavidla a tlačné sestavy do celkové délky 110 m a šířky 12,40 m,
    - b) plavba plavidel a tlačných sestav větších než je uvedeno pod písm. a), jejichž délka však nepřesahuje 145 m a šířka 12,40 m, se povoluje jen za podmínek předem stanovených jednotlivým provozovatelům plavby Státní plavební správou. Těmto sestavám je vlečení zakázáno.

## **Čl. 9.18**

### **Ponory plavidel (k čl. 1.06)**

Ponory plavidel nesmějí přesahovat tyto hodnoty:

- a) na Vltavě v úseku Slapy (Třebenice) ř. km 91,40 až Praha (Modřany) ř. km 64,00 - 1,20 m,
- b) na Vltavě v úseku Praha (Modřany) ř. km 64,00 až Mělník ř. km 0,00 a na Berounce od soutoku s Vltavou do ř. km 1,25 - 1,80 m,
- c) na Labi v úseku Chvaletice ř. km 102,50 až Mělník ř. km 0,00 - 2,10 m,

- d) na Labi v úseku Mělník ř. km 0,00 až Střekov ř. km 68,70 - 2,00 m, v úseku Mělník ř. km 0,00 až Lovosice ř. km 49,29 při vodním průtoku 150 m<sup>3</sup>/s a vyšším v profilu vodočtu Mělník - 2,10 m,
- e) na Labi v úseku Střekov ř. km 69,20 až Hřensko ř. km 109,27 nesmějí v jednotlivých úsecích vodní cesty ponory plavidel přesahovat úředně stanovené hodnoty,
- f) motorová nákladní plavidla a tlačné sestavy s vrtulovým pohonem, které plují proti proudu z Hřenska do Střekova s ponorem, který je stejný nebo menší nejvýše o hodnotu 14 cm než úředně stanovený ponor, musí být vlečeny. Vlastní strojní pohonné zařízení smějí vlečená plavidla použít pouze pro zajištění ovladatelnosti plavidla.

### **Čl. 9.19**

#### **Podjezdné výšky (k čl. 1.06)**

S ohledem na světlé výšky stávajících mostů a lávek nesmějí mít plavidla plující na níže uvedených vodních cestách nejvyšší pevný bod (nejvyšší pevný bod lodní konstrukce, kterou nelze běžnými prostředky na plavidle rozebrat a znovu sestavit) nad hladinou vody výše než:

- a) **4,50 m** na Vltavě v úseku Slapy (Třebenice) až Mělník včetně laterárního kanálu Vraňany - Hořín při nejvyšší plavební hladině; pro plavební komory Hořín platí tato hodnota pouze do vodního stavu 2,80 m na vodočtu v Mělníku,
- b) **3,70 m** na kanalizovaném Labi v úseku Chvaletice až Mělník při nejvyšší plavební hladině,
- c) **6,50 m** na kanalizovaném Labi v úseku Mělník až Střekov při nejvyšší plavební hladině,
- d) **6,50 m** na regulovaném Labi v úseku Střekov až Hřensko při nejvyšším plavebním stavu 5,40 m na vodočtu v Ústí nad Labem.

### **Čl. 9.20**

#### **Doplňující ustanovení o proplouvání objekty plavebních komor (k čl. 6.28 a 6.29)**

1. Ustanovení o proplavování plavidel a jejich sestav se vztahuje na celý obvod plavebních komor. K obvodu plavebních komor patří kromě vlastního proplavovacího zařízení (plavební komory) také vodní plochy nad a pod plavebními komorami až k místům, kde končí zařízení k vyvazování plavidel (pacholata, vázací kruhy, úvazové piloty - dalby).
2. Plavidla čekající na vplutí nesmějí uzavírat plavební dráhu a smějí zaujmout místo jen v jedné šířce za sebou co nejbližší břehu. Plavidla musí po vplutí do plavební komory zaujmout v ní takové místo, aby nepřekážela při vplouvání a využití prostoru plavební komory plavidlům, která za nimi následují. Zejména poslední plavidlo (z horní vody) musí vplout tak daleko, aby při vypouštění vody z plavební komory nemohlo nasednout na záporník. Plavidla, která následují, musí plavidlům před nimi ponechat čas a možnost k tomu, aby se v plavební komoře srovnala a vyvázala.

3. K vázání plavidel v plavebních komorách se nesmí používat lan ze syntetických vláken, vyjma lan polypropylenových.
4. Po dobu proplavování plavební komorou musí být posádka rozmístěna na plavidle tak, aby mohla povolovat nebo zkracovat vázací lana. Vůdce plavidla musí být v pohotovosti na svém stanovišti v kormidelně nebo její bezprostřední blízkosti a zabezpečovat plynulé proplavování.
5. Vlečné sestavy smějí vyplout z plavební komory jen s krátkými vlečnými lany, která nesmějí být uvázána napevno. Posádka plavidla přizpůsobuje úvaz a délku lana potřebám situace tak, aby nedošlo k poškození plavidel a objektů.
6. Plavidla vyplouvající proti proudu nesmějí přistát na místech pro čekání poproudnic plavidel a naopak.
7. Vůdci plavidel, jejichž příplutí bylo ohlášeno nejbližší příští plavební komoře, avšak v plavbě k ní nepokračují, musí to oznámit obsluze plavební komory při odbavení.
8. Plavidla lze proplavovat zpravidla jen ve stanovených provozních hodinách, popř. podle grafikonu plavby. Mimo provozní hodiny se proplavuje jen, pokud to připouští plavební vyhláška.
9. V plavebních komorách je zakázáno:
  - a) stání plavidel přes noc nebo na delší dobu,
  - b) samostatná obsluha provozních zařízení plavební komory členy lodních posádek,
  - c) vystupování a nastupování cestujících na plavidla, výjimku může povolit obsluha plavební komory,
- d) používat okovaných bidel a háčků k odstrkování plavidel.
10. Malá plavidla se proplavují, pokud nemohou použít zvláštních pro ně určených zařízení, jen ve skupinách (nejméně 5 plavidel) nebo společně s jinými plavidly nebo v určitých provozních hodinách, pokud jsou pro tento účel stanoveny.
11. Přednostně se proplavují v níže uvedeném pořadí před jinými plavidly než těmi, která jsou uvedena v čl. 6.29:
  - a) osobní lodě plující podle jízdního řádu,
  - b) jiné osobní lodě s cestujícími na palubě, jsou-li ohlášeny nejméně jednu hodinu před proplavením.

## **Čl. 9.21**

### **Omezení, popř. zákaz plavby přes jezy (k čl. 6.27)**

1. Na vodních cestách kategorie I je plavba přes jezy a jejich propustmi zásadně zakázána; Státní plavební správa může v jednotlivých případech (stavební činnost a údržba, sportovní závody, výcvik apod.) povolit výjimku jak ze zákazu plavby přes jez, tak i ze zákazu vplutí do vyznačené uzavřené vodní plochy nad a pod jezem.
2. Na ostatních vodních cestách v České republice smějí malá plavidla plout přes jezy nebo jejich propustmi se souhlasem správce příslušné vodní cesty.

## **Čl. 9.22**

### **Užívání uzavřených štěrkovišť**

1. Na uzavřených štěrkovištích, vyjmutých z veřejného užívání, jsou provozovatelé těžby povinni učinit opatření, aby nepovolání neměli na ně přístup.
2. Státní plavební správa může udělit souhlas k plavbě na těch štěrkovištích nebo jejich částech, kde těžení již skončilo a stanovit přitom podmínky k zajištění bezpečnosti plavby. Pokud se na části štěrkoviště těží, dojedná Státní plavební správa s provozovatelem těžby způsob vyznačení té části štěrkoviště, která se pro veřejné užívání nepovoluje.

## **Čl. 9.23**

### **Určení plavební dráhy na uzavřených štěrkovištích (k čl. 6.01)**

Na uzavřených štěrkovištích, kde není patrný přítok a odtok vody (směr proudu), určuje se pro účely vytyčení plavební dráhy plavebními znaky směr od vykládky k bagru za protiproudí.

## **Čl. 9.24**

### **Vytyčení plavební dráhy na uzavřených štěrkovištích (k čl. 5.01 a 5.02)**

1. Na štěrkovištích s těžbou a dopravou štěrkopísku musí být plavební dráha vyznačena v plánu otvírky, přípravy a dobývání; musí v něm být uvedeny plavební hloubky, plavební překážky a použité plavební znaky.
2. Provozovatel těžby na štěrkovištích je povinen provádět a udržovat znakování plavební dráhy a plavebních překážek; podle nastalých změn musí provádět korekce v plánu dobývání a tomu přizpůsobovat plavební znakování.

## **Čl. 9.25**

### **Uložení lodních listin (k čl. 1.10)**

Lodní listiny předepsané tímto Řádem mohou být na uzavřených štěrkovištích uloženy v provozní kanceláři provozovatele těžby.

## **Čl. 9.26**

### **Dezinfekce**

1. Má-li se na plavidle provádět dezinfekce, dezinfekce nebo deratizace (dále jen dezinfekce) podle pokynů hygienickoepidemiologické služby, musí to vůdce plavidla předem oznámit Státní plavební správě. Plavidlo musí zaujmout takové místo na vodní cestě, aby stálo co nejdále od jiných plavidel a obytných budov, pokud mu Státní plavební správa místo stání neurčí.

2. Plavidlo, které při dezinfekci může ohrozit zdraví a životy lidí, musí být za dne na místě viditelném ze všech stran označeno žlutou vlajkou s černou lebkou a zkříženými hnáty, v noci musí být tato vlajka osvětlena. U plavidla, na němž se provádí dezinfekce, je stání zakázáno.



223/1995 Sb.  
VYHLÁŠKA  
Ministerstva dopravy  
ze dne 14. září 1995

o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních  
cestách

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 52 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě (dále jen "zákon"):

§ 1  
Předmět úpravy

Tato vyhláška zapracovává příslušné předpisy Evropské unie<sup>1)</sup> a upravuje

- a) technické požadavky na bezpečnost provozu plavidel podléhajících evidenci a plovoucích těles, s výjimkou plavidel, jejichž objem vypočtený jako součin délky, šířky a ponoru je menší než 100 m<sup>3</sup>, jde-li o
  - 1. malá plavidla, s délkou trupu menší než 20 m,
  - 2. převozní lodě určené k přepravě nejvýše 12 cestujících, nebo
  - 3. plovoucí zařízení s délkou menší než 20 m,
- b) způsob vedení evidence plavidel v plavebním rejstříku,
- c) plavidla, jejichž technickou způsobilost ověřuje odborná komise,
- d) postup při provádění technické prohlídky, organizační zabezpečení technické prohlídky, složení odborné komise, slib člena odborné komise, způsob jednání odborné komise a její činnost při provádění technické prohlídky plavidla,
- e) postup při provádění pravidelné technické prohlídky a její rozsah,
- f) rozsah a podmínky pojištění odpovědnosti za škodu z provozu plavidla,
- g) určená technická zařízení na plavidlech podléhající dozoru, rozsah odborné způsobilosti a ostatní podmínky k získání oprávnění osob způsobilých k provádění jejich technických prohlídek a zkoušek,
- h) vzor osvědčení plavidla,
- i) plavební zóny, pro něž se schvaluje technická způsobilost plavidla, znaky jednotlivých druhů plavidel a podmínky bezpečného provozu plavidla nepodléhajícího evidenci,
- j) počet a odborné složení členů posádky pro jednotlivé druhy plavidel,
- k) plavidla, u nichž musí být provedeno cejchování, a podmínky pro jeho provedení a pro jeho postup, a

- 1) druhy plavidel, která musí být opatřena nákladovými značkami a ponorovými stupnicemi, náležitosti nákladových značek a ponorových stupnic pro jednotlivé druhy plavidel a způsob jejich umístění na plavidle a lodní listiny, kterými musí být plavidlo vybaveno, a údaje do nich zaznamenávané.

#### § 1a

### Plavební zóny vodních cest

(K § 9 odst. 6 zákona)

(1) Vnitrozemské vodní cesty jsou zařazeny do plavebních zón 1 až 4 s ohledem na jejich plavebně provozní podmínky, jimž musí vyhovovat konstrukce, technická a provozní způsobilost plavidel stanovených touto vyhláškou, která jsou na nich provozována.

(2) Technické požadavky na bezpečnost provozu plavidel jsou stanoveny v příloze č. 1 k této vyhlášce.

(3) Zařazení vodních cest České republiky do jednotlivých plavebních zón je uvedeno v příloze č. 2 k této vyhlášce.

#### § 2

### Znaky jednotlivých druhů plavidel

(k § 9 odst. 1 zákona)

(1) Jednotlivé druhy plavidel tvoří

a) lodě, které se dále rozdělují na

1. osobní lodě,
2. nákladní motorové lodě,
3. tankové motorové lodě,
4. remorkéry,
5. vlečné čluny,
6. tlačné čluny,
7. převozní lodě,
8. speciální lodě,

b) plovoucí stroje,

c) plovoucí zařízení,

d) jiná ovladatelná plovoucí tělesa (dále jen "plovoucí těleso").

(2) Základním znakem lodě je její určení pro

a) dopravu osob, nákladů nebo nesených zařízení,

- b) dopravu jiných plavidel vlečením, tlačáním nebo bočním vedením, nebo
- c) jiné účely spojené s opakovaným přemísťováním po vodní cestě.

(3) Dílčími znaky některých druhů lodí jsou dále

- a) rozlišitelná příď a zád' lodi a její vybavení kormidelním nebo jiným zařízením k jejímu ovládní při plavbě; tyto znaky nemusí splňovat tlačné čluny,
- b) u osobní lodě její určení pro dopravu více než 12 cestujících; za cestujícího se nepovažuje člen posádky plavidla včetně vůdce plavidla,
- c) u remorkéru jeho určení pouze k vlečení, tlačení nebo bočnímu vedení plavidel v sestavě plavidel,
- d) u převozní lodě její určení k dopravě cestujících, nákladu a vozidel z jednoho břehu vodní cesty na druhý, která je součástí přívozu navazujícího na pozemní komunikaci a nahrazujícího přemostění vodní cesty,
- e) u speciální lodě její určení k jiným účelům než k dopravě osob či nákladů nebo k vlečení či tlačení v sestavě plavidel stanoveným v lodním osvědčení; speciální loď je např. požární loď, potápěčská loď, vyměřovací loď, rybářská loď, ledoborec, loď pro vojenské účely apod.

(4) Základním znakem plovoucího stroje je jeho vybavení mechanickým zařízením pro práci na vodní cestě nebo v přístavu. Plovoucím strojem je např. plovoucí bagr, plovoucí jeřáb, plovoucí čerpací stanice, plovoucí beranidlo apod.

(5) Základním znakem plovoucího zařízení je, že není vybaveno vlastním strojním pohonem ani zařízením pro své ovládní při plavbě a je zpravidla vyvázané nebo jinak upevněné na stálém stanovišti. Plovoucím zařízením je např. plovoucí přístavní můstek, plovoucí dok, plovoucí garáž, plovoucí plovárna, botel apod.

(6) Základním znakem plovoucího tělesa je to, že jako předmět nebo pevné seskupení předmětů je schopné ovladatelně plout na hladině, přičemž není lodí, plovoucím zařízením ani plovoucím strojem.

### § 3

#### Technické požadavky na bezpečnost provozu jednotlivých druhů plavidel

(K § 10 odst. 2 zákona)

(1) Technické požadavky na bezpečnost provozu plavidel upravené touto vyhláškou a postup při provádění technické prohlídky jsou uvedeny v příloze č. 1 k této vyhlášce.

(2) Plovoucí zařízení,

- a) jehož délka je 20 m a více a jehož objem vyjádřený jako součin délky, šířky a ponoru je 100 m<sup>3</sup> a více, může být provozováno na vodní cestě, jestliže s ohledem na účel a způsob použití přiměřeně splňuje požadavky stanovené v příloze č. 1 k této vyhlášce,
- b) jehož rozměry jsou menší než uvedené v písmeni a), může být provozováno na vodní cestě, jestliže s ohledem na účel a způsob použití přiměřeně splňuje požadavky stanovené ve vyhlášce o vedení rejstříku malých plavidel a způsobilosti malých plavidel k provozu na vodních cestách.

### § 3a Rovnocennost

(1) Na plavidle mohou být používána jiná technická řešení než technická řešení uvedená v příloze č. 1 této vyhlášky, pokud jsou Evropskou komisí uznána za rovnocenné.

(2) K vystavení prozatímního osvědčení plavidla není rozhodnutí o rovnocennosti podle odstavce 1 nezbytné. Plavební úřad uvědomí Evropskou komisi ve lhůtě jednoho měsíce od vystavení prozatímního osvědčení plavidla, přičemž uvede název a ENI plavidla, druh odchylky a stát, v němž je plavidlo registrováno nebo v němž má svůj domovský přístav.

(3) Plavební úřad může na základě konzultace s Evropskou komisí vystavit osvědčení plavidla za účelem zkoušek a na omezenou dobu určitému plavidlu s novým technickým vybavením, které se odchyluje od požadavků přílohy č. 1 této vyhlášky, zajišťuje-li toto vybavení rovnocennou bezpečnost.

(4) Údaje podle odstavců 1 a 2 se zapíší do osvědčení plavidla a je o nich informována Evropská komise.“.

### § 4 Plavidla podléhající ověřování technické způsobilosti odbornou komisí

(K § 10 odst. 3 zákona)

Ověřování technické způsobilosti plavidel odbornou komisí ustavenou plavebním úřadem podléhají plavidla, u nichž jsou požadavky na bezpečnost jejich provozu včetně vybavení stanovené touto vyhláškou, s výjimkou

- a) plovoucích těles, nebo
- b) plavidel uvedených v § 2 odst. 1 písm. a) až c), která mají platné osvědčení plavidla vydané podle článku 22 Revidované úmluvy pro plavbu na Rýně nebo platné osvědčení plavidla vydané v jiném členském státě Evropské unie, nebo jiném smluvním státě Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo Švýcarské konfederace.

### Odborná komise a její činnost

#### § 4a

(K § 10 odst. 3 zákona)

(1) Odborná komise musí být složena tak, aby sestávala alespoň z jednoho zaměstnance plavebního úřadu, jednoho odborníka na konstrukci plavidel a jejich strojních zařízení a jednoho odborníka v oblasti plavby; plavební úřad přitom může ustavit členem odborné komise i další odborníky.

(2) Ze členů odborné komise jmenuje plavební úřad předsedu odborné komise.

(3) Odborník na konstrukci plavidel a jejich strojních zařízení musí mít minimálně střední vzdělání s maturitní zkouškou v oboru vzdělání strojírenství a strojírenská výroba<sup>2b)</sup> a praxi alespoň 5 let v oblasti technické způsobilosti plavidel uvedených v § 4. Odborník v oblasti plavby musí být držitelem průkazu způsobilosti vůdce plavidla, které není malým plavidlem.

(4) Funkce člena odborné komise vzniká složením slibu před plavebním úřadem. Slib člena komise zní: „Slibuji, že budu při činnosti člena odborné komise dodržovat právní předpisy, že budu tuto činnost vykonávat nezávisle a nestranně podle svého nejlepšího vědomí.“ Slib je složen, jestliže po přečtení slibu prohlásí člen odborné komise „Tak slibuji.“ a podepíše se na záznamu o složení slibu. V písemném záznamu o složení slibu musí být uvedeno datum složení slibu. Odmítnutí složit slib nebo složení slibu s výhradou má za následek, že funkce člena odborné komise nevznikne.

#### § 4b

(1) Odborná komise ověřuje technickou způsobilost plavidla na žádost vlastníka nebo provozovatele plavidla. Podkladem pro ověření technické způsobilosti plavidla je vždy posudek zpracovaný jejím členem, který je odborník na konstrukci plavidel a jejich strojních zařízení. V případě, že ověření technické způsobilosti plavidla vyžaduje též provedení plavební zkoušky, účastní se této zkoušky odborník v oblasti plavby.

(2) V případě pověření právnické osoby prováděním technické prohlídky plavidel uvedených v § 4 podle § 10 odst. 4 zákona (dále jen „pověřená právnická osoba“) provádí technickou prohlídku plavidel tato právnická osoba. V tomto případě se technické prohlídky plavidla účastní nejméně jeden člen odborné komise. Ustanovení věty třetí odstavce 1 platí obdobně. Doklad o provedené technické prohlídce plavidla a jejích výsledcích předkládá pověřená právnická osoba odborné komisi. Tento doklad je podkladem pro rozhodování odborné komise.

(3) Plavidlo se k technické prohlídce přistaví bez nákladu, vyčištěné a vybavené v souladu s technickými požadavky na bezpečnost. V rámci provádění technické prohlídky plavidla musí být umožněno prohlédnout části lodního trupu nebo zařízení, která nejsou přímo přístupná nebo viditelná.

(4) Ten kdo provádí technickou prohlídku je oprávněn v případě potřeby požadovat provedení technické prohlídky na suchu, plavební zkoušku, předložení dalších dokumentů uvedených v příloze č. 1 této vyhlášky, atestů, posudků a potvrzení nebo součinnost dalších specializovaných odborníků. Při ověřování technické způsobilosti plavidla nezkoumá odborná komise ani pověřená právnická osoba skutečnosti ověřené platnou technickou prohlídkou provedenou v jiném členském státě Evropské unie nebo jiném smluvním státu Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo Švýcarské konfederace; to neplatí, má-li odborná komise nebo pověřená právnická osoba důvodné pochybnosti o technickém stavu plavidla.

#### § 4c

(1) Technická prohlídka plavidla před vydáním osvědčení plavidla zahrnuje prohlídku na souši. Od prohlídky na souši může být upuštěno, pokud této prohlídce již bylo plavidlo podrobeno. V případě další technické prohlídky může být požadována prohlídka na souši, je-li to nezbytné pro posouzení technické způsobilosti plavidla.

(2) Technická prohlídka plavidla před vydáním osvědčení plavidla vybaveného motorem pro pohon plavidla nebo sestav plavidel nebo v případě významných změn pohonného nebo kormidelního zařízení zahrnuje provedení zkušební plavby. Při technické prohlídce plavidla mohou být požadovány i další provozní zkoušky a jiné podpůrné doklady.

#### § 4d

(1) Technická prohlídka plavidla se provádí na náklady žadatele.

(2) Do 5 pracovních dnů od provedení technické prohlídky plavidla odbornou komisí nebo od předložení dokladu o provedené technické prohlídce plavidla pověřenou právnickou osobou vydá odborná komise stanovisko, ve kterém uvede, zda plavidlo splňuje podmínky pro schválení technické způsobilosti plavidla; ve zvlášť složitých případech vydá toto stanovisko do 10 pracovních dnů. Odborná komise rozhoduje většinou hlasů. Každý člen odborné komise je oprávněn vznášet písemné námitky týkající se provedení technické prohlídky plavidla a tyto námitky předkládat předsedovi odborné komise nejdéle do 2 pracovních dnů od provedení technické prohlídky plavidla nebo od předložení dokladů uvedených ve větě první; odborná komise projedná uplatněné námitky a přijme k nim stanovisko.

§ 4e  
zrušen

§ 5  
Plavidla podléhající cejchování

(k § 17 odst. 1 zákona)

(1) Cejchování podléhají všechna plavidla podle § 2 odst. 1, jejichž největší přípustný výtlak přesahuje 100 m<sup>3</sup>, s výjimkou plovoucích zařízení a plovoucích těles.

(2) Podmínky pro provedení cejchování a pro jeho postup jsou obsaženy v Řádu pro cejchování lodí vnitrozemské plavby, který tvoří přílohu č. 5 k této vyhlášce.

§ 6  
Vybavení plavidel lodními listinami

(k § 18 odst. 2 zákona)

(1) Plavidla podléhající evidenci plavidel jsou vybavena lodními listinami. Lodní listiny jsou:

- a) lodní osvědčení,
- b) lodní deník,
- c) seznam posádky a cestujících,
- d) cejchovní průkaz,
- e) kniha odběru zaolejovaných vod,
- f) lodní osvědčení malého plavidla,
- g) osvědčení plovoucího zařízení,
- h) zvláštní povolení k provozu plavidla,
- i) revizní kniha parních kotlů,
- j) revizní kniha tlakových nádob,

k) povolení ke zřízení a provozu radiofonní stanice,

l) ostatní listiny (osvědčení určených technických zařízení, listiny týkající se plavby, které jsou vyžadovány v souladu s mezinárodními dohodami, doklady vydávané na základě jiných předpisů, které se vztahují na plavidla, apod.).

(2) Lodním osvědčením, lodním deníkem a seznamem posádky a cestujících, přičemž jako cestující se uvádějí osoby přítomné na plavidle po dobu delší než 24 hodin, musí být vybavena všechna plavidla podle § 2 odst. 1 podléhající evidenci s výjimkou malých plavidel, plovoucích zařízení a plovoucích těles. Údaje zapisované do lodního deníku jsou obsaženy v příloze č. 6 k této vyhlášce.

(3) Knihou odběru zaolejovaných vod, ve které příslušná odběrní místa potvrzují odběr těchto vod z plavidla, musí být vybaveny všechny lodě s vlastním strojním pohonem a plovoucí stroje. Údaje zapisované do knihy zaolejovaných vod jsou obsaženy v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(4) Osvědčením plovoucího zařízení musí být vybavena plovoucí zařízení podléhající evidenci.

(5) Zvláštním povolením k provozu plavidla musí být vybavena plovoucí tělesa a plavidla podle § 2 odst. 1 podléhající evidenci, která nemají platné lodní osvědčení nebo osvědčení plovoucího zařízení.

(6) Revizní kniha parních kotlů a revizní kniha tlakových nádob, včetně platných osvědčení těchto určených technických zařízení, musí být vedeny na plavidlech, na kterých jsou tato zařízení umístěna.

(7) Povolení ke zřízení radiofonní stanice musí být k dispozici na plavidle, na kterém jsou zřízeny radiofonní stanice. Na těchto plavidlech musí být veden i deník radiofonní stanice.

(8) Rozsah vybavení ostatními lodními listinami pro jednotlivé druhy plavidel podle § 2 odst. 1 podléhající evidenci plavidel určí plavební úřad při vydání osvědčení plavidla.

(9) Lodní deník, seznam posádky a cestujících, deník radiofonní stanice musí být vedeny řádně s tím, že vedení těchto listin začíná dnem, kdy plavidlo nebo lodní radiofonní stanice byly uvedeny do provozu, a končí dnem, kdy toto plavidlo nebo stanice byly trvale vyřazeny z provozu. Tyto listiny musí být uschovány po dobu tří let od posledního zápisu.

(10) Ztráta nebo znehodnocení lodní listiny musí být neprodleně oznámeny orgánu, který listinu vydal.

## § 7

### Lhůty pro pravidelné technické prohlídky a vzory osvědčení plavidla

(K § 10 odst. 6 zákona)

(1) Lhůta pro podání žádosti o provedení pravidelné technické prohlídky, stanovená ode dne schválení technické způsobilosti plavidla a vydání osvědčení plavidla nebo od data provedení předchozí pravidelné technické prohlídky, je:

a) 4 roky v případě

1. osobní lodě,
2. tankové motorové lodě,
3. tankového tlačného či vlečného člunu, nebo

4. plovoucího zařízení užívaného jako hotel nebo restaurace,
- b) 9 let v případě
1. nákladní motorové lodě, s výjimkou tankové motorové lodě uvedené v písmenu a),
  2. tlačného či vlečného člunu, s výjimkou tankového člunu uvedeného v písmenu a),
  3. remorkéru,
  4. převozní lodě,
  5. speciální lodě,
  6. plovoucího stroje, nebo
  7. plovoucího zařízení s výjimkou plovoucího zařízení uvedeného v písmenu a),
- c) 4 roky v případě lodě starší než 30 let, bez ohledu na její určení, nebo
- d) 3 roky v případě plavidla vyrobeného před 1. lednem 1950.

(2) Vzor Osvědčení Společenství plavidla vnitrozemské plavby je uveden v příloze č. 3 této vyhlášky, vzor Prozatímního osvědčení Společenství plavidla vnitrozemské plavby je uveden v příloze č. 4 této vyhlášky.

## § 8 Plavidla podléhající pojištění

(k § 19 odst. 1 zákona)

(1) Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu plavidla podléhají všechny druhy plavidel uvedených v § 2 odst.1 s výjimkou

- a) vlečných a tlačných člunů nedopravujících nebezpečné věci,
- b) plovoucích zařízení,
- c) plovoucích těles.

(2) Minimální limit plnění, na který musí být sjednáno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem plavidla, činí

- a) 40 000 Kč na jednoho cestujícího z celkového počtu cestujících uvedeného v lodním osvědčení u osobních lodí a převozních lodí určených k přepravě více než 12 cestujících,
- b) 2 000 Kč na jeden kilowatt (kW) z celkového výkonu motoru u remorkérů uvedeného v lodním osvědčení,
- c) 1 000 Kč na jednu tunu maximálního výtlačku u nákladních motorových lodí, speciálních lodí a plovoucích strojů uvedeného v lodním osvědčení,
- d) 1 500 Kč na jednu tunu nosnosti u tankových motorových lodí a lodí přepravujících nebezpečný náklad uvedené v lodním osvědčení.



## Určená technická zařízení na plavidlech

### § 9

## Stanovení určených technických zařízení

(k § 20 odst. 1 zákona)

Určená technická zařízení na plavidlech jsou:

#### a) zařízení tlaková

1. kotle parní, kotle kapalinové včetně jejich příslušenství, s konstrukčním přetlakem vyšším než 0,05 MPa (0,5 bar),
2. tlakové nádoby s výjimkou tlakových nádob těžebních zařízení plovoucích strojů,
3. tlakové nádoby na dopravu plynů a kapalin vestavěné v plavidlech,

#### b) zařízení plynová

1. zařízení pro rozvod a spotřebu plynů včetně přípojovacích zařízení,
2. speciální nádoby a zásobníky na přepravu zkapalněných topných plynů a nebezpečných látek,

#### c) elektrická zařízení silnoproudá

1. elektrická zařízení plavidel včetně přípojného kabelu ze břehu, jejichž napětí přesahuje 50 V a jimiž protéká stejnosměrný proud nad 25 mA nebo střídavý proud nad 10 mA, s výjimkou těžebních zařízení na plovoucích strojích,
2. zařízení na ochranu před atmosférickým přepětím na plavidlech,

#### d) zdvihací zařízení

1. jeřáby a zdvihadla mající nejméně jeden motorický pohon, s výjimkou těžebních zařízení na plovoucích strojích,
2. jeřáby a zdvihadla ruční.

### § 10

## Rozsah odborné způsobilosti oprávněných osob

(k § 21 zákona)

(1) Oprávněnou osobou pro technické prohlídky a zkoušky určených technických zařízení je inspektor určeného technického zařízení.

(2) Požadavky pro získání odborné způsobilosti inspektora určeného technického zařízení jsou:

a) znalost právních předpisů týkajících se vnitrozemské plavby a způsobilosti plavidel,

b) znalost obecně závazných právních, hygienických a bezpečnostních předpisů, týkajících se určených technických zařízení, jakož i mezinárodních úmluv, kterými je Česká republika v této oblasti vázána,

c) znalost způsobu provádění a dokladování prohlídek, revizí a zkoušek určených technických zařízení podle zvláštního předpisu<sup>3)</sup> a znalost konstrukce, obsluhy a údržby příslušných určených technických zařízení,

d) znalost rozsahu, termínů a způsobu provádění údržby určených technických zařízení, včetně technologie svařování a defektoskopie (podle druhu zkoušky),

e) znalost měření a měřicích přístrojů podle druhu zkoušky,

f) znalosti v elektrotechnice podle zvláštního předpisu<sup>4)</sup> u zařízení tlakových, plynových, zdvihacích alespoň v rozsahu osoba poučená a u zařízení elektrických silnoproudých v rozsahu osoba znalá.

## § 11

### Podmínky k získání odborné způsobilosti

(k § 21 zákona)

(1) Odborné znalosti inspektora určeného technického zařízení se ověřují na základě splnění podmínek způsobilosti zkouškou před zkušební komisí.

(2) Ke zkoušce inspektora určeného technického zařízení se může přihlásit uchazeč, který má vysokoškolské vzdělání získané absolvováním studijního programu v oblasti strojírenství nebo v oblasti elektrotechniky<sup>5)</sup>, nebo vyšší odborné vzdělání nebo střední vzdělání s maturitní zkouškou v oboru vzdělání strojírenství a strojírenská výroba<sup>2b)</sup> nebo v oboru Zařízení silnoproudé elektrotechniky<sup>6)</sup> a který má odbornou praxi v příslušném oboru v délce nejméně pěti let.

(3) Za odbornou praxi ve smyslu této vyhlášky se považuje činnost při projektování, konstruování, výrobě, montáži, opravách, údržbě a obsluze příslušného zařízení doložená písemným potvrzením zaměstnavatele nebo předchozích zaměstnavatelů uchazeče.

(4) Spolehlivost se prokazuje výpisem z rejstříku trestů, ne starším tří měsíců. Spolehlivým není ten, kdo byl pro úmyslný trestný čin pravomocně odsouzen nebo komu byl uložen zákaz činnosti inspektora určeného technického zařízení.

(5) Zkušební komisi a jejího předsedu jmenuje ředitel plavební správy písemnou formou z odborníků příslušného oboru, přičemž alespoň jeden člen komise musí mít odbornou způsobilost inspektora určeného technického zařízení. Zkušební komise je nejméně tříčlenná. Zkušební komise se usnáší většinou hlasů a při rovnosti hlasů rozhoduje hlas předsedy.

(6) Zkouška se provádí na základě žádosti sepsané na předepsaném formuláři a skládá se z písemné a ústní části. Předmětem zkoušky je ověření odborných znalostí stanovených touto vyhláškou. O zkoušce se vyhotoví protokol podepsaný všemi členy zkušební komise. Žadateli, který při zkoušce prospěje, je vydáno osvědčení o odborné způsobilosti. Jestliže uchazeč při zkoušce neprospěje, může jí opakovat nejdříve po uplynutí tří měsíců.

## § 11a

### Počet a odborné složení členů posádky pro jednotlivé druhy plavidel

(K § 24 odst. 4 zákona)

(1) Posádku lodě a tlačné nebo bočně svázané sestavy tvoří minimálně 1 kapitán a 2 lodníci, není-li dále stanoveno jinak.

(2) Posádka se rozšíří o jednoho nebo více lodníků v případě, že strojní, kormidelní nebo jiné pro plavbu nezbytné zařízení vyžaduje samostatnou obsluhu.

(3) Posádka lodě je možné snížit na 1 vůdce plavidla a 1 lodníka v případě, že loď

a) nemá vlastní strojní pohon,

b) má délku do 30 m, nebo

c) má alespoň jedno vázací zařízení v dosahu místa obsluhy strojního a kormidelního zařízení.

(4) Posádka převozní lodě tvoří 1 převozník. Posádka převozní lodě se rozšíří o jednoho nebo více lodníků s přihlédnutím k druhu, místu a způsobu jejího provozu.

(5) Posádka plovoucího stroje tvoří 1 strojmistr. Pro přepravu plovoucího stroje po dopravně významných vodních cestách se stanoví posádka jako pro loď.

(6) Na lodi přepravující nebezpečné věci musí být nejméně jeden člen posádky osoba, která je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>10)</sup>.

## § 11b

### Způsob vedení evidence plavidel v plavebním rejstříku

(K § 14 odst. 7 zákona)

(1) Evidence plavidel se v plavebním rejstříku vede v elektronickém seznamu technických údajů k plavidlu, údajů o jeho vlastníkovi a provozovateli, o zástavním právu k plavidlu, údajů o provedených technických prohlídkách a údajů o technických změnách na plavidle majících vliv na způsobilost plavidla k provozu a o změnách vlastníka nebo provozovatele plavidla. Součástí seznamu údajů jsou dále informace o vydání osvědčení plavidla a přidělení poznávacích znaků, jednotného evropského identifikačního čísla, identifikačního kódu automatického systému pro identifikaci rádiových stanic na vodních cestách a identifikačního čísla námořní pohyblivé služby, pokud byly přiděleny.

(2) V plavebním rejstříku jsou vedeny a uchovávány veškeré údaje o plavidle, jeho vlastníkovi a provozovateli po celou dobu, kdy je plavidlo evidováno. Pokud je plavidlo na základě žádosti jeho vlastníka vymazáno z plavebního rejstříku, uchovávají se údaje o něm vedené elektronicky a v rejstříkovém spise podle jiného právního předpisu<sup>11)</sup>.

### Přechodná a závěrečná ustanovení

## § 12

(1) Určené technické zařízení uvedené do provozu před účinností této vyhlášky, jehož provozní způsobilost byla prověřena podle dřívějších předpisů, se do vykonání prohlídky a zkoušky podle této vyhlášky považuje za provozně způsobilé.

(2) Průkazy způsobilosti inspektorů určených technických zařízení vystavené podle dřívějších předpisů zůstávají v platnosti do doby, na kterou byly vydány.

## § 13

Zrušuje se čl. 1.10 Řádu plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky, který je přílohou k vyhlášce Federálního ministerstva dopravy č.

344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky.

#### § 13a

Hodnoty emisí znečišťujících látek ve výfukových plynech uvedené v kapitole 8 přílohy č. 1 této vyhlášky se nevztahují na vznětové motory plavidel Státní plavební správy, Hasičského záchranného sboru České republiky, ozbrojených sil a bezpečnostních sborů České republiky, obecní policie a správců vodních toků, pokud jsou určena ke služebním účelům, plavidel složek integrovaného záchranného systému, pokud jsou určena k provádění záchranných a likvidačních prací. Hodnoty emisí znečišťujících látek ve výfukových plynech se dále nevztahují na vznětové motory plavidel určených k výstavbě, údržbě nebo zajištění provozu vodních děl nebo jiných staveb na vodních tocích používaných při správě vodní cesty a plavidel určených k ochraně před povodněmi.

#### § 14

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem vyhlášení.

Ministr:

PhDr. Stráský v. r.

# TECHNICKÉ PODMÍNKY ZPŮSOBILOSTI LODÍ A PLOVOUCÍCH STROJŮ

## KAPITOLA 1 VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

### 1.01. Definice

Pro účely této přílohy se stanoví tento význam pojmů

#### **Druhy plavidel**

- 1) plavidlo - loď, plovoucí stroj, plovoucí zařízení, námořní loď
- 2) motorová loď - nákladní motorová loď nebo tanková motorová loď,
- 3) tanková motorová loď - plavidlo určené pro přepravu zboží v pevných nádržích a postavené pro samostatnou plavbu pomocí vlastního pohonu,
- 4) nákladní motorová loď - plavidlo jiné než tanková motorová loď, určené pro přepravu zboží a postavené pro samostatnou plavbu pomocí vlastního pohonu,
- 5) nákladní člun pro plavbu na kanále - plavidlo vnitrozemské plavby, jehož délka nepřesahuje 38,5 m a šířka 5,05 m, které obvykle obstarává dopravu na kanále Rýn-Rhona,
- 6) remorkér - plavidlo postavené k vlečení,
- 7) tlačný remorkér - plavidlo postavené k pohonu plavidel tlačné sestavy,
- 8) nákladní člun - vlečný člun nebo tankový člun
- 9) tankový člun - plavidlo určené pro přepravu zboží v pevných nádržích, postavené jako vlečné, bez vlastního pohonu nebo s vlastním pohonem dostatečným pouze k provádění omezených manévru,
- 10) vlečný člun - plavidlo určené pro přepravu zboží, které není tankový člun, postavené jako vlečné, bez vlastního pohonu nebo s vlastním pohonem dostatečným pouze k provádění omezených manévru,
- 11) tlačný člun - tankový tlačný člun, nákladní tlačný člun nebo člunový kontejner,
- 12) tankový tlačný člun - plavidlo určené pro přepravu zboží v pevných nádržích, postavené nebo zvlášť upravené jako tlačné, bez vlastního pohonu nebo s vlastním pohonem dostatečným pouze k provádění omezených manévru není-li součástí plavidel tlačné sestavy,
- 13) nákladní tlačný člun - plavidlo jiné než tankový tlačný člun, určené pro přepravu zboží, postavené nebo zvlášť upravené jako tlačné, bez vlastního pohonu nebo s vlastním pohonem dostatečným pouze k provádění omezených manévru, není-li součástí plavidel tlačné sestavy,
- 14) člunový kontejner - člun postavený k přepravě na zvláštních mateřských námořních lodích a k plavbě na vnitrozemských vodních cestách,
- 15) osobní loď - výletní nebo kajutová osobní loď postavená a vybavená pro přepravu více než dvanácti cestujících,

- 16) osobní plachetní loď - osobní loď postavená a zařízená tak, aby mohla plout rovněž na plachetní pohon,
- 17) výletní osobní loď - osobní loď bez kajut pro přenocování cestujících,
- 18) kajutová osobní loď - osobní loď s kajutami pro přenocování cestujících,
- 19) rychlé plavidlo - motorové plavidlo, které může dosáhnout rychlosti více než 40 km/h vzhledem k vodě,
- 20) pracovní plavidlo - plavidlo, které je vhodně postaveno a zařízeno pro použití při práci na vodní cestě, např. výsypný člun pro meliorační práce, zásobníkový hopper, pontonový nákladní člun, ponton nebo záhozové plavidlo ke kladení kamene,
- 21) lodní člun - člun, který se používá k přepravě, záchranným operacím a pracovním úkolům.

### **Sestavy plavidel**

- 22) sestava - pevně svázaná nebo vlečná sestava plavidel,
- 23) tvar sestavy - způsob, jakým je sestava sestavena,
- 24) pevně svázaná sestava - tlačná sestava nebo bočně svázaná sestava,
- 25) tlačná sestava - pevně svázaná soustava plavidel, z nichž nejméně jedno se nachází před plavidlem zajišťujícím pohon sestavy, kterým je jeden nebo více tlačných remorkérů; za pevně svázanou se považuje rovněž sestava složená z tlačného remorkéru a tlačného plavidla, jejichž boční svázání umožňuje řízené kloubové spojení,
- 26) bočně svázaná sestava - soustava plavidel spojených pevně vedle sebe, z nichž se žádné nenachází před plavidlem vedoucím sestavu,
- 27) vlečná sestava - sestava jednoho nebo více plavidel, plovoucích zařízení nebo plovoucích těles vlečených jedním nebo několika plavidly s vlastním pohonem, které tvoří součást sestavy.

### **Zvláštní prostory na plavidle**

- 28) hlavní strojovna - prostor, ve kterém jsou instalovány pohonné motory,
- 29) strojovna - prostor, ve kterém jsou instalovány spalovací motory,
- 30) kotelna - prostor, ve kterém je instalováno palivové spalovací zařízení k výrobě páry nebo k ohřevu teplotosného média,
- 31) uzavřená nástavba - vodotěsná, pevná, trvalá konstrukce s pevnými stěnami, které jsou trvale a vodotěsně spojeny s palubou,
- 32) kormidelna - prostor, ve kterém je umístěno veškeré ovládací zařízení a kontrolní přístroje potřebné k vedení plavidla,
- 33) obytný prostor - prostor určený k používání osobami běžně pobývajícími na plavidle, včetně kuchyně, skladovacího prostoru pro zásoby, záchodů a umýváren, prádelen, předsíní a průchodů, kromě kormidelny,

- 34) prostor pro cestující - prostory na plavidle určené pro cestující a uzavřené prostory jako společenské místnosti, kanceláře, obchody, kadeřnické salóny, sušárny, prádelny, sauny, záchody, umyvárny, průchody, spojovací chodby a schodiště neuzavřená stěnami,
- 35) ovládací stanoviště - kormidelna, prostor, který obsahuje nouzový zdroj elektrické energie nebo jeho součásti, nebo prostor s místem trvale obsazeným lodním personálem nebo členy posádky, např. pro hlásiče požáru, dálkové ovládaní dveří nebo požární klapky,
- 36) schodišťová šachta - šachta vnitřního schodiště nebo výtahu,
- 37) společenské prostory - obytný prostor nebo prostor pro cestující. Na osobních lodích se kuchyně nepovažují za společenské prostory,
- 38) kuchyně - prostor se sporákem či podobným zařízením určeným k přípravě jídel
- 39) skladovací prostor - prostor pro skladování hořlavých kapalin nebo prostor o ploše větší než  $4 \text{ m}^2$  ke skladování zásob,
- 40) podpalubní nákladový prostor - část plavidla vymezená vpředu a vzadu přepážkami, otevřená nebo uzavřená pomocí krytů jícnu, která je určena k přepravě nákladu, a to baleného i volně loženého, nebo k uložení nádrží, jež nejsou součástí trupu plavidla,
- 41) pevná nádrž - nádrž spojená s plavidlem, přičemž stěny nádrží buď tvoří trup plavidla, nebo jsou nezávislé na trupu plavidla,
- 42) pracoviště - prostor, kde členové posádky plní své úkoly, včetně lodní lavy, lodního jeřábu a lodního člunu,
- 43) průchod - prostor určený pro běžný pohyb osob a zboží,
- 44) bezpečný prostor - prostor, který je ohraničen myšlenou svislou rovinou ve vzdálenosti  $1/5 B_{WL}$  od podélné osy trupu plavidla v rovině největšího přípustného ponoru,
- 45) shromažďovací prostory - prostory plavidla, které jsou zvlášť chráněny a v nichž se osoby shromažďují v případě nebezpečí,
- 46) evakuační prostory - část shromažďovacích prostor plavidla, odkud je možné provést evakuaci osob.

### **Lodní technické pojmy**

- 47) rovina největšího přípustného ponoru - rovina hlavní vodorysky odpovídající maximálnímu ponoru, při kterém je plavidlo oprávněno k plavbě,
- 48) bezpečnostní vzdálenost - vzdálenost mezi rovinou největšího přípustného ponoru a s ní rovnoběžnou rovinou procházející nejnižším bodem, nad nímž již není plavidlo považováno za vodotěsné,
- 49) zbývající bezpečnostní vzdálenost - svislá vzdálenost, která je k dispozici v případě náklonu plavidla mezi hladinou vody a nejnižším bodem více ponořeného boku, nad kterým již není plavidlo považováno za vodotěsné,
- 50) volný bok ( $f$ ) - vzdálenost mezi rovinou největšího přípustného ponoru a s ní rovnoběžnou rovinou procházející nejnižším bodem okrajnice, nebo není-li okrajnice, nejnižším bodem horního okraje boku plavidla,

- 51) zbývající volný bok - svislá vzdálenost, která je k dispozici v případě náklonu plavidla mezi hladinou vody a horním povrchem paluby v nejnižším bodě více ponořeného boku plavidla, nebo není-li paluba, v nejnižším bodě horního okraje pevného boku plavidla,
- 52) čára zbytkového výtlaku - myšlená čára na boční obšívce, nejméně 10 cm pod přepážkovou palubou a nejméně 10 cm pod nejnižším bodem boku lodi, který není vodotěsný. Není-li přepážková paluba, použije se čára vedená nejméně 10 cm pod nejnižší čárou, pod níž je vnější obšívka vodotěsná,
- 53) výtlak vody ( $V$ ) - ponořený objem plavidla v  $m^3$ ,
- 54) výtlak ( $D$ ) - celková hmotnost plavidla, včetně nákladu, v t,
- 55) součinitel plnosti výtlaku ( $CB$ ) - poměr mezi výtlakem vody a součinem délky  $L_{WL}$ , šířky  $B_{WL}$  a ponoru  $T$ ,
- 56) boční plocha nad hladinou ( $AV$ ) - boční plocha plavidla nad vodoryskou v  $m^2$ ,
- 57) přepážková paluba - paluba, k níž vedou předepsané vodotěsné přepážky a od níž se měří volný bok,
- 58) přepážka - stěna dané výšky, obvykle svislá, která rozděluje plavidlo a která je vymezena dnem plavidla, obšívkou nebo jinými přepážkami,
- 59) příčná přepážka - přepážka, která vede z jednoho boku plavidla k druhému,
- 60) stěna - obvykle svislá dělicí plocha,
- 61) dělicí stěna - stěna, která není vodotěsná,
- 62) délka ( $L$ ) - maximální délka trupu plavidla v m, bez kormidla a předového čelenu,
- 63) největší délka ( $L_{OA}$ ) - maximální délka plavidla v m, včetně všech pevných zařízení jako součásti kormidelního zařízení nebo pohonného zařízení, mechanická nebo podobná zařízení,
- 64) délka na vodorysce ( $L_{WL}$ ) - délka trupu plavidla v m, měřená v rovině největšího přípustného ponoru,
- 65) šířka ( $B$ ) - maximální šířka trupu plavidla v m, měřená z vnější strany obšívky (bez kolesnic, oděrek a pod.),
- 66) největší šířka ( $B_{OA}$ ) - maximální šířka plavidla v m, včetně všech pevných zařízení jako jsou kolesnice, oděrky, mechanická zařízení apod.,
- 67) šířka na hlavní vodorysce ( $B_{WL}$ ) - šířka trupu plavidla v m, měřená z vnější strany obšívky v rovině největšího přípustného ponoru,
- 68) boční výška ( $H$ ) - nejkratší svislá vzdálenost v m mezi nejnižším bodem lodního trupu nebo kýlu a nejnižším bodem paluby na boku plavidla,
- 69) ponor ( $T$ ) - svislá vzdálenost v m mezi nejnižším bodem lodního trupu bez ohledu na kýl nebo jiné pevně uchycené příslušenství a rovinou největšího přípustného ponoru,
- 76a) celkový ponor ( $T_{OA}$ ) - svislá vzdálenost v m mezi nejnižším bodem lodního trupu včetně kýlu nebo jiného pevně uchyceného příslušenství a rovinou největšího přípustného ponoru,



- 70) přední svislice - kolmice v předním průřezu lodního trupu s rovinou největšího přípustného ponoru,
- 71) světlá šířka boční paluby - vzdálenost mezi kolmicí procházející nejvíce vyčnívající částí jícnového silu na boční palubě a kolmicí procházející vnitřní hranou ochranného zařízení proti skluzu (zábradlí, ochranný profil u paty zábradlí) na vnější straně boční paluby.

### **Kormidelní zařízení**

- 72) kormidelní zařízení - veškeré zařízení nezbytné k řízení plavidla, aby byla zajištěna manévrovatelnost podle kapitoly 5 této přílohy,
- 73) kormidlo - kormidlo nebo kormidla, s kormidelním pněm, včetně kvadrantů a spojovacích prvků s kormidelním strojem,
- 74) kormidelní stroj - součást kormidelního zařízení, která zajišťuje pohyb kormidla,
- 75) pohonná jednotka - pohon kormidelního stroje, mezi zdrojem energie a kormidelním strojem,
- 76) zdroj energie - napájení řídicí pohonné jednotky a kormidelního stroje z energetické sítě plavidla, akumulátorů nebo spalovacího motoru,
- 77) ovládací prvky řízení - konstrukční prvky a obvody k ovládní motorové pohonné jednotky kormidelního stroje
- 78) pohonná jednotka kormidelního stroje - ovládní kormidelního stroje, jeho pohonná jednotka a její zdroj energie,
- 79) ruční pohon - systém, při němž je pohyb kormidla zajištěn ručním kolem pomocí mechanického převodu sil bez dodatečného zdroje energie,
- 80) ručně ovládaný hydraulický pohon - ručně ovládaná činnost hydraulického silového převodu,
- 81) regulátor rychlosti otáčení - zařízení, které automaticky zajišťuje a udržuje danou rychlost otáčení plavidla podle předem vybraných hodnot,
- 82) kormidelna uspořádaná k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru -kormidelna zařízena tak, že plavidlo může při plavbě pomocí radaru ovládat jedna osoba.

### **Vlastnosti konstrukčních prvků a materiálů**

- 83) vodotěsný - konstrukční prvek nebo zařízení přizpůsobené tak, že nedochází k průsaku vody,
- 84) odolný vůči stříkající vodě a povětrnostním vlivům - konstrukční prvek nebo zařízení přizpůsobené tak, že za běžných okolností dovoluje proniknout jen velmi malému množství vody,
- 85) plynotěsný - konstrukční prvek nebo zařízení přizpůsobené tak, že zabraňuje průniku plynu a výparů,
- 86) ohnivzdorný - látka, která nehoří ani nevytváří hořlavé výpary v takových množstvích, že se při zahřátí na přibližně 750 °C samy vznítí,

- 87) zpomalující hoření - materiál, který se nevzněcuje snadno nebo přinejmenším jehož povrch omezuje šíření plamenů zkoušený podle zkušebního postupu uvedeného v kap. 15.11.1 písm. c),
- 88) ohnivzdornost - vlastnost konstrukčních prvků a zařízení osvědčená zkušebním postupem podle v kap. 15.11.1 písm. d),
- 89) předpis pro provádění požárních zkoušek - mezinárodní předpis pro provádění požárních zkoušek podle rezoluce MSC.61(67) Výboru pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace (IMO).

### **Jiné definice**

- 90) radarové zařízení - elektronické navigační zařízení ke zjišťování a zobrazování okolí a dopravního provozu,
- 91) vnitrozemský ECDIS - normalizovaný systém k zobrazování elektronických plavebních map pro vnitrozemskou plavbu a souvisejících informací, který zobrazuje vybrané informace z autorizovaných elektronických plavebních map vnitrozemských vodních cest a volitelně informace z jiných čidel plavidla,
- 92) zařízení pro vnitrozemský ECDIS - zařízení k zobrazování elektronických plavebních map vnitrozemských vodních cest, které může pracovat ve dvou režimech: informační režim a navigační režim,
- 93) informační režim - využití vnitrozemského ECDIS pouze pro informační účely bez překrytí radarovým snímkem,
- 94) navigační režim - využití vnitrozemského ECDIS k řízení plavidla s překrytím radarovým snímkem,
- 95) lodní personál - všichni zaměstnanci na osobní lodi, kteří nejsou členy posádky,
- 96) navigační světlo - světlo z návěstních svítilen sloužící k označení plavidel,
- 97) světelný signál - světlo používané k doplnění vizuálních nebo zvukových signálů,
- 98) motor - spalovací motor, který pracuje na principu zapalování kompresí (vznětový motor),
- 99) pohonný motor - motor sloužící k pohonu plavidla,
- 100) pomocný motor - motor určený k jinému použití než za účelem pohonu plavidla,
- 101) výměnný motor - použitý, renovovaný motor, jímž má být nahrazen nyní používaný motor a který má stejnou konstrukci (řadový motor, vidlicový motor) jako motor, který má být nahrazen, který má stejný počet válců a jehož výkon a otáčky se neliší od výkonu a otáček motoru, který má být nahrazen, o více než 10 %,
- 102) rodina motorů - výrobcem stanovená skupina motorů, které mají mít konstrukci dané stejné vlastnosti z hlediska emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic z výfuku, které splňují požadavky podle kap. 8.01.3,
- 103) výrobce motoru - rozumí právnická nebo fyzická osoba, které schvalovacímu orgánu odpovídá za všechna hlediska schvalování typu a za zajištění shodnosti výroby. Tato osoba přitom nutně nemusí být zapojeny přímo do všech stupňů výroby motoru,

- 104) částicemi - hmotné části, které se při teplotě nejvýše 52 °C, po zředění výfukových plynů vznětového motoru plavidla uvedeného v § 3 odst. 1 filtrovaným čistým vzduchem, zachytí na filtru,
- 105) znečišťujícími látkami - oxid uhelnatý, uhlovodíky (HC), oxidy dusíku a částice,
- 106) emisemi - znečišťující látky ve výfukových plynech vznětového motoru, který je pohonným zařízením plavidla
- 107) subjekt pověřený prohlídkami - odborná komise, pověřená právnická osoba nebo v případech stanovených směrnicí Komise 2012/48/EU, kterou se mění přílohy směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, odborně způsobilá osoba.

## KAPITOLA 2 POŽADAVKY NA KONSTRUKCI PLAVIDEL

### 2.01. Základní požadavek

2.01.1 Plavidla musejí být postavena v souladu s dobrou praxí stavby lodí.

### 2.02. Pevnost a stabilita

2.02.1 Lodní trup musí být dostatečně pevný, aby odolal všem namáháním, kterým je za podmínek běžného provozu vystaven

- a) v případě novostaveb nebo rekonstrukcí plavidel, které mohou mít vliv na pevnost plavidla, nutnost dostatečná pevnost prokazuje předložením konstrukčních výpočtů.
- b) u prohlídky plavidla v provozu je minimální požadovaná tloušťka obšívky dna, outorů a boků plavidel postavených z oceli dána nejvyšší hodnotou zjištěnou podle vzorců:

- 1) u plavidel delších než 40 m:

$$t_{min} = f \times b \times c(2,3 + 0,04L) [mm],$$

u plavidel s délkou menší nebo rovnou 40 m:

$$t_{min} = f \times b \times c(1,5 + 0,06L) [mm],$$

nejméně však 3,00 mm

- 2)

$$t_{min} \times 0,005 \times a \times \sqrt{T} [mm]$$

kde

$a$  = rozteč žeber [mm]

$f$  = koeficient rozteče žeber

$f = 1$  pro  $a \leq 500$  mm

$f = 1 + 0,0013(a - 500)$  pro  $a > 500$  mm

$b$  = koeficient pro obšívku dna, boku nebo outoru

$b = 1,0$  pro obšívku dna a boků

$b = 1,25$  pro obšívku outoru.

Při výpočtu minimální tloušťky obšívky boků lze jako koeficient rozteče žeber použít koeficient 1. Minimální tloušťka obšívky utorů nesmí být v žádném případě menší než tloušťka obšívky dna a boků.

$c =$  koeficient pro určitý typ konstrukce:

$c = 0,95$  pro plavidla s dvojitým dnem a dvojitými boky, pokud dělicí stěna mezi bočními prostory a podpalubním nákladovým prostorem je umístěna svisle v rovině silu

$c = 1,0$  pro všechny ostatní typy konstrukce

- c) U plavidel s podélnými výztuhami s dvojitým dnem a dvojitými boky lze snížit minimální vypočtenou hodnotu pro tloušťku obšívky podle vzorce v písmenu b) na vypočtenou hodnotu, kterou uznává klasifikační společnost osvědčila pro dostatečnou pevnost lodního trupu (podélná, příčná a místní pevnost). Obšívku je nutno obnovit, pokud je tloušťka obšívky dna, utorů nebo boků menší než přípustná hodnota, která byla tímto způsobem stanovena.

Minimální hodnoty stanovené dle písm. a) - c) jsou mezními hodnotami při zohlednění běžného a rovnoměrného opotřebení a za předpokladu, že je použita lodní ocel a že vnitřní konstrukční prvky jako žebra, výztuže dna, hlavní podélné a příčné konstrukční prvky jsou v dobrém stavu a že lodní trup nevykazuje žádné překročení podélné pevnosti.

Není-li těchto hodnot dosaženo, dotýcnou obšívku je nutno opravit nebo vyměnit. Místně jsou však u malých ploch přípustné menší tloušťky, nejvýše však o 10 % vypočtených hodnot. Během pravidelných prohlídek výhradně vlečných nákladních člunů nemusí být požadováno splnění požadavků kap. 2.02.1 písm. b), pokud jde o minimální tloušťku obšívky trupu. Tato odchylka nesmí být větší než 10 % a minimální tloušťka obšívky trupu nesmí být menší než 3 mm. Tyto odchylky se uvedou v osvědčení plavidla.

2.02.2 Použije-li se na konstrukci lodního trupu jiný materiál než ocel, pevnost lodního trupu (podélná, příčná a místní) odpovídá nejméně pevnosti, jíž by bylo dosaženo při použití ocele s minimální tloušťkou podle kap. 2.02.1.

2.02.3 Stabilita plavidla musí odpovídat jeho předpokládanému použití.

### 2.03. Lodní trup

2.03.1 Přepážky protažené až k palubě nebo, není-li paluba k okrajnici, musí být umístěny v těchto bodech:

- a) kolizní přepážka v příslušné vzdálenosti od příďe, tak aby byla zajištěna plovatelnost naloženého plavidla, se zbývající bezpečnostní vzdáleností 100 mm, pokud voda pronikne do vodotěsného oddělení před kolizní přepážkou. Požadavek první věty je splněn, byla-li kolizní přepážka instalována ve vzdálenosti mezi  $0,04 L$  a  $0,04 L + 2$  m měřeno od přední svislice v rovině největšího přípustného ponoru. Je-li vzdálenost větší než  $0,04 L + 2$  m, je nutno splnění požadavku podle první věty prokázat pomocí výpočtu. Vzdálenost se může zkrátit na  $0,03 L$ . V tomto případě je nutno prokázat splnění požadavku první věty pomocí výpočtu na základě předpokladu, že oddělení před kolizní přepážkou včetně přilehlých oddělení byla zcela zaplavena;
- b) zád'ová přepážka u plavidel s největší délkou nad 25 m v příslušné vzdálenosti od zádi.

2.03.2 Před kolizní přepážkou nesmí být žádné obytné prostory nebo zařízení potřebná pro bezpečnost nebo provoz plavidla. Tento požadavek se nevztahuje na kotevní zařízení.

2.03.3 Obytné prostory, strojovna, kotelna a jakékoli pracovní prostory, které jsou jejich součástí, musejí být odděleny od podpalubních nákladových prostorů vodotěsnými příčnými přepážkami protaženými až k palubě.

2.03.4 Obytné prostory musí být plynotěsně odděleny od strojoven, kotelen a podpalubních nákladových prostorů a musí být přímo přístupné z paluby. Pokud takový přístup není, musí existovat nouzový východ vedoucí přímo na palubu.

2.03.5 V přepážkách uvedených v kap. 2.03.1 a 2.03.3 a v oddělení prostor podle kap. 2.03.4 nesmějí být žádné otvory. Dveře v záďové přepážce a otvory zejména pro hřídele a potrubí jsou povoleny, pokud jsou navrženy tak, že neovlivňují účinnost přepážek a oddělení prostor. Dveře v záďové přepážce jsou povoleny, jestliže v kormidelně je možno dálkově kontrolovat, zda jsou otevřeny nebo zavřeny, přičemž na nich musí být z obou stran umístěn snadno čitelný pokyn: "Dveře po použití ihned zavřít".

2.03.6 Vstupy a výstupy vody v lodním trupu a k nim připojená potrubí musí být provedeny tak, aby znemožňovaly jakékoliv neúmyslné vniknutí vody do plavidla.

2.03.7 Příď plavidla musí být provedena tak, aby kotvy, zcela ani částečně, nevyčnívaly přes boční obšívku.

#### 2.04. Strojovny, kotelny a palivové nádrže

2.04.1 Strojovny a kotelny musejí být uspořádány tak, aby bylo možné jejich zařízení snadno a bezpečně ovládat, obsluhovat a udržovat.

2.04.2 Nádrže na kapalné palivo nebo mazací olej, které jsou při běžném provozu vystaveny statickému tlaku kapaliny a prostory pro cestující a obytné prostory nesmějí mít společné stěny.

2.04.3 Stěny, stropy a dveře strojoven, kotelen a palivových nádrží musí být zhotoveny z oceli nebo z rovnocenně ohnivzdorného materiálu. Izolační materiál ve strojovnách musí být chráněn před vniknutím paliva nebo palivových výparů. Všechny otvory ve stěnách, stropech a dveřích strojoven, kotelen a prostorů s palivovými nádržemi musí být možné zavřít zvenku. Uzavírací zařízení musí být vyrobeno z oceli nebo z rovnocenně ohnivzdorného materiálu.

2.04.4 Strojovny a kotelny a další prostory, ve kterých se mohou uvolňovat zápalné nebo jedovaté plyny, musí být přiměřeně odvětrávány.

2.04.5 Žebříky a schody umožňující přístup do strojoven a kotelen a k palivovým nádržím musí být trvale připevněny a vyrobeny z oceli nebo jiného narázuvzdorného a ohnivzdorného materiálu.

2.04.6 Strojovny a kotelny musí mít dva východy, z nichž jeden může být nouzový. Od druhého východu lze upustit, pokud

- a) celková podlahová plocha (průměrná délka x průměrná šířka v úrovni roviny podlahy) strojovny nebo kotelny nepřesahuje 35 m<sup>2</sup> a
- b) cesta od každého stanoviště, kde se provádí obsluha nebo údržba, k východu nebo k schodišti u východu, který vede ven, není delší než 5 m a
- c) na místě obsluhy, které je nejvíce vzdáleno od únikových dveří, je umístěn hasící přístroj; totéž platí odchylně od kap. 10.03.1 písm. e), je-li instalovaný výkon strojů menší než 100 kW.

2.04.7 Nejvyšší přípustná hladina akustického tlaku ve strojovně je 110 dB(A). Měřicí body musí být vybrány s ohledem na nezbytnou údržbu při běžném provozu zařízení, které je zde umístěno. Měření hluku se provádí dle "Správního pokynu č. 5" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální

technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4”směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

### KAPITOLA 3 BEZPEČNOSTNÍ VZDÁLENOST, VOLNÝ BOK A NÁKLADOVÉ ZNAČKY

#### 3.01. Bezpečnostní vzdálenost

3.01.1 Minimální bezpečnostní vzdálenost je 300 mm.

3.01.2 Bezpečnostní vzdálenost u plavidel, jejichž otvory nelze uzavřít zařízením odolným vůči stříkající vodě a povětrnostním vlivům, a u plavidel, která plují s nezakrytými podpalubními nákladovými prostory, se zvyšuje tak, aby každý z těchto otvorů byl nejméně 500 mm nad rovinou největšího přípustného ponoru.

#### 3.02. Volný bok

3.02.1 Volný bok plavidel s průběžnou palubou bez sedlovitosti paluby a bez nástaveb musí být 150 mm.

3.02.2 Volný bok plavidel se sedlovitosti paluby a s nástavbami se vypočte podle tohoto vzorce:

$$F = 150 \times (1 - \alpha) - \frac{\beta_v \times Se_v + \beta_a \times Se_a}{15} [mm],$$

kde:

- $\alpha$  je opravný koeficient uvažující všechny nástavby přicházející v úvahu;
- $\beta_v$  je opravný koeficient pro účinek sedlovitosti na přídi vyplývající z existence nástaveb v přední čtvrtině délky plavidla  $L$ ;
- $\beta_a$  je opravný koeficient pro účinek sedlovitosti na zádi vyplývající z existence nástaveb v zadní čtvrtině délky plavidla  $L$ ;
- $Se_v$  je účinná sedlovitost na přídi v mm;
- $Se_a$  je účinná sedlovitost na zádi v mm.

3.02.3 Koeficient  $\alpha$  se počítá podle tohoto vzorce:

$$\alpha = \frac{\sum le_a + \sum le_m + \sum le_v}{L}$$

kde:

- $le_m$  je účinná délka nástaveb v m umístěných ve středu plavidla odpovídající polovině délky plavidla  $L$ ;
- $le_v$  je účinná délka nástavby v m v přední čtvrtině délky plavidla  $L$ ;
- $le_a$  je účinná délka nástavby v m v zadní čtvrtině délky plavidla  $L$ .

Účinná délka nástavby je vypočtena podle vzorce:

$$le_m = l(2,5 \times \frac{b}{B} - 1,5) \times \frac{h}{0,36} [m]$$

$$le_v, le_a = l(2,5 \times \frac{b}{B_i} - 1,5) \times \frac{h}{0,36} [m]$$

kde:

- $l$  je účinná délka příslušné nástavby v m;
- $b$  je šířka příslušné nástavby v m;
- $B_i$  je šířka plavidla v m, měřená z vnější strany svislé boční obšívky na úrovni paluby v polovině příslušné nástavby;
- $h$  je výška příslušné nástavby v m. V případě jícňů je  $h$  rovno výšce silů jícňů snižené o polovinu bezpečnostní vzdálenosti podle kap. 3.01.1 a 3.01.2. Hodnota  $h$  se v tomto případě uvažuje nejvýše 0,36 m.

Pokud je  $\frac{b}{B}$  resp.  $\frac{b}{B_i} < 0,6$ , účinná délka nástavby se uvažuje nulová.

3.02.4 Koeficienty  $\beta_v$  a  $\beta_a$  se vypočítají pomocí těchto vzorců:

$$\beta_v = \frac{1 - 3 \times le_v}{L}$$

$$\beta_a = \frac{1 - 3 \times le_a}{L}$$

3.02.5 Účinná sedlovitost na přídi/zádi  $Se_v/Se_a$  je vypočtena podle tohoto vzorce:

$$Se_v = S_v \times p$$

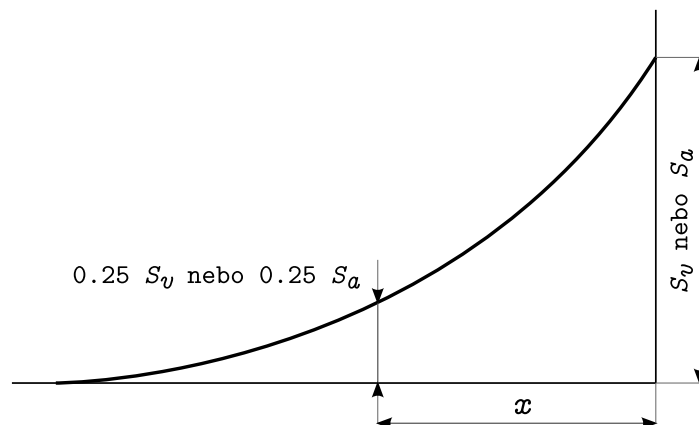
$$Se_a = S_a \times p$$

kde:

- $S_v$  je skutečná sedlovitost na přídi v mm;  $S_v$  se neuvažuje vyšší než 1 000 mm;
- $S_a$  je skutečná sedlovitost na zádi v mm;  $S_a$  se neuvažuje vyšší než 500 mm;
- $p$  je koeficient vypočtený podle tohoto vzorce:

$$p = 4 \times \frac{x}{L}$$

$x$  je úsečka měřená od konce do bodu, kde se sedlovitost rovná 0,25  $S_v/S_a$  (viz náčrt).



Koeficient  $p$  se neuvažuje vyšší než 1.

3.02.6. Pokud  $B_a \times S_{e_a} < B_v$ , hodnota  $B_v$  se považuje za hodnotu  $B_a \times S_{e_a}$ .

3.03. Minimální volný bok

3.03.1 U snížení podle kap. 3.02 nesmí být minimální volný bok menší než 0 mm.

3.04. Nákladové značky

3.04.1 Rovina největšího přípustného ponoru musí být určena tak, aby byla dodržena ustanovení týkající se minimálního volného boku a minimální bezpečnostní vzdálenosti. Z bezpečnostních důvodů však může být pro bezpečnostní vzdálenost nebo volný bok stanoven větší hodnota. Rovina největšího přípustného ponoru se určí nejméně pro plavební zónu 3.

3.04.2 Rovina největšího přípustného ponoru musí být vyznačena jasně viditelnými nesmazatelnými nákladovými značkami.

3.04.3 Nákladové značky pro plavební zónu 3 se musí skládat z obdélníku 300 mm dlouhého a 40 mm vysokého s vodorovnou základnou, která se kryje s rovinou největšího přípustného ponoru. Případné odlišné nákladové značky musí zahrnovat takovýto obdélník.

3.04.4 Plavidlo musí mít nejméně tři páry nákladových značek, z nichž jeden pár je umístěn uprostřed plavidla a dva ostatní jsou umístěny přibližně v jedné šestině délky plavidla od příde a od zádě. To se nevyžaduje,

- a) u plavidel kratších než 40 m, kde stačí dva páry nákladových značek umístěné přibližně v jedné čtvrtině délky plavidla od příde a od zádě a
- b) u plavidel, která nejsou určena k přepravě nákladu, kde stačí jeden pár nákladových značek umístěný přibližně uprostřed plavidla.

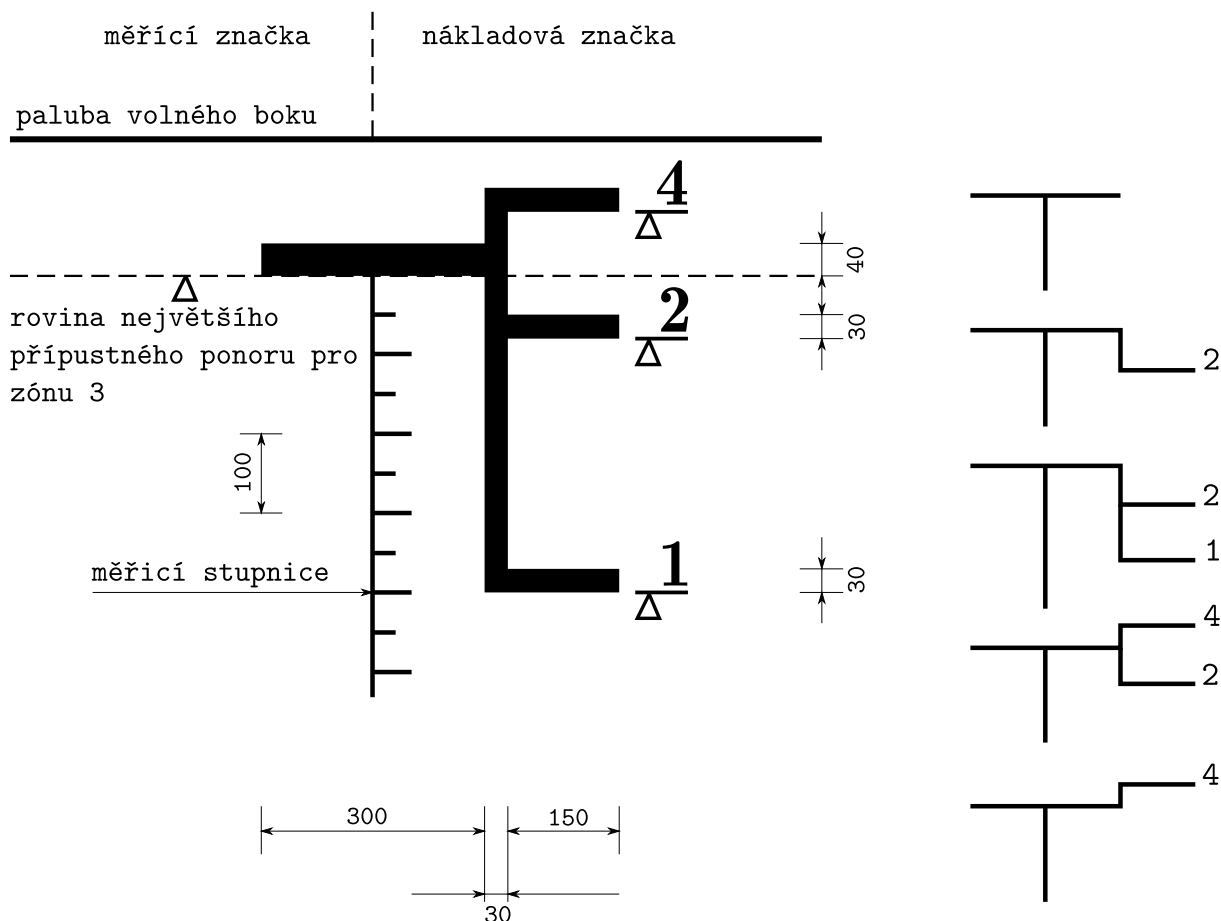
3.04.5 Nákladové značky nebo označení, které pozbudou platnosti na základě nové prohlídky, musí být odstraněny nebo označeny jako neplatné pod dohledem subjektu pověřeného prohlídkami. Nákladová značka, která se stane nečitelnou, musí být nahrazena pod dohledem subjektu pověřeného prohlídkami.

3.04.6 Pokud bylo plavidlo cejchováno v souladu s Úmluvou pro cejchování plavidel vnitrozemské plavby z roku 1966 a rovina cejchovních značek splňuje požadavky této přílohy, nahrazují tyto cejchovní značky nákladové značky. Tato skutečnost musí být uvedena v osvědčení plavidla.

3.04.7 Pokud má být plavidlo provozováno ve vnitrozemských plavebních zónách mimo zónu 3 (zóny 1, 2 nebo 4), musí být přední a zadní pár nákladových značek podle kap. 3.04.4 doplněn



svislou čarou, k níž se připojí jedna nebo v případě více zón několik dodatečných čar ponoru o délce 150 mm směřujících k přídi plavidla vzhledem k nákladové značce pro zónu 3. Svislé a vodorovné čáry musí být silné 30 mm. Vedle nákladové značky směřující k přídi plavidla musí být umístěna číslice o výšce 60 a šířce 40 mm, která označují příslušnou zónu (viz obrázek 1).



obrázek 1

3.05. Největší přípustný ponor naložených lodí, jejichž podpalubní nákladové prostory nejsou vždy zakryté tak, aby byly odolné vůči stříkající vodě a povětrnostním vlivům

3.05.1 Je-li rovina největšího přípustného ponoru plavidla pro zónu 3 stanovena za předpokladu, že podpalubní nákladové prostory lze zakrýt tak, aby byly odolné vůči stříkající vodě a povětrnostním vlivům, a je-li vzdálenost mezi rovinou největšího přípustného ponoru a horním okrajem silů menší než 500 mm, určí se největší přípustný ponor pro plavbu s nezakrytými podpalubními nákladovými prostory podle kap. 3.01.2.

3.05.2 V případě uvedeném v kap. 3.05.1 se do osvědčení plavidla zapíše tento údaj: "Jsou-li kryty jícnu zcela nebo částečně otevřeny, je možné plavidlo naložit nejvýše do ... mm pod nákladové značky pro zónu 3."

### 3.06. Ponorová stupnice

3.06.1 Plavidla, jejichž ponor může přesáhnout 1 m, musí mít na každé straně plavidla směrem k zádí vyznačenu ponorovou stupnicí; plavidla mohou mít i další ponorové stupnice.

3.06.2 Nulové body každé ponorové stupnice leží na průsečíku svislice procházející touto stupnicí a rovinou vedenou rovnoběžně s rovinou největšího přípustného ponoru v nejnižším bodě lodního

trupu nebo kýlu, existuje-li. Svislá vzdálenost nad nulovým bodem musí být odstupňována po decimetrech. Toto odstupňování musí být vyznačeno od roviny ponoru prázdného plavidla až po 100 mm nad rovinou největšího přípustného ponoru na obou stranách plavidla čarami vyraženými nebo vyrytými a barevně vyznačenými dvěma různými barvami tak, aby byly jasně viditelné. Odstupňování je vyznačeno číslicemi na straně stupnice alespoň po každých pěti decimetrech a na horním konci ponorové stupnice.

3.06.3 Dvě zadní cejchovní stupnice umístěné v souladu s úmluvou podle kap. 3.04 .6 mohou nahradit ponorové stupnice za předpokladu, že jsou odstupňovány v souladu s výše uvedenými požadavky, a že v případě nezbytnosti budou doplněny číslice ukazující ponor.

## **KAPITOLA 4**

### **MANÉVROVATELNOST**

#### **4.01. Obecná ustanovení**

4.01.1 Plavidla a sestavy musí prokázat přiměřenou schopnost plavby a manévrovatelnost.

4.01.2 Plavidla bez vlastního pohonu, která jsou určena k vlečení, musí splňovat zvláštní požadavky stanovené subjektem pověřeným prohlídkami, které jsou nezbytné pro dostatečnou manévrovatelnost plavidla.

4.01.3 Plavidla s vlastním pohonem a sestavy musí splňovat požadavky kap. 4.02 až 4.10.

#### **4.02. Zkušební plavby**

4.02.1 Schopnost plavby a manévrovatelnost se kontroluje zkušebními plavbami. Kontroluje se zejména soulad s požadavky kap. 4.06 až 4.10.

4.02.2 Soulad s požadavky kap. 4.06 až 4.10 lze prokázat i jiným způsobem, zejména pokud byly zkoušky provedeny na plavidle stejného typu.

4.02.3 Zkušební plavby a jejich vyhodnocení se provádí v souladu s požadavky stanovenými v této příloze, nebo požadavky uvedenými v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

4.02.4 Zkušební plavby se provádějí s plavidlem vybaveným prozatímním osvědčením plavidla nebo za účasti zaměstnance Státní plavební správy pověřeného výkonem státního dozoru ve vnitrozemské plavbě.

#### **4.03. Zkušební oblast**

4.03.1 Zkušební plavby podle kap. 4.02 se uskutečňují na úseku vodních cest, který určil subjekt pověřený prohlídkami s ohledem na možnost řádného a bezpečného provedení zkoušek (dále jen "zkušební oblast").

4.03.2 Zkušební oblast se musí nacházet v části vodní cesty s proudící nebo klidnou vodou, pokud možno v rovných úsecích nejméně 2 km dlouhých a dostatečně širokých a opatřených dobře patrnými znaky k určení polohy plavidla.

4.03.3 Zkušební oblast musí umožnit zaznamenat hydrologické údaje, např. plavební hloubku, šířku splavného kanálu a průměrnou rychlost proudu v plavební oblasti, při různých vodních stavech.

#### **4.04. Stupeň naložení plavidel a sestav během zkušebních plaveb**

4.04.1 Během zkušebních plaveb musí být plavidla a sestavy určené k přepravě nákladu naloženy nejméně do 70 % jejich nosnosti a náklad musí být rozložen rovnoměrně, aby byla zajištěna plavba na rovném kýle. Provádějí-li se zkoušky s menším nákladem, je schválení pro poproudňi plavbu omezeno na toto naložení.

#### **4.05. Použití zařízení plavidla při zkušební plavbě**

4.05.1 Během zkušební plavby lze použít veškerá zařízení uvedená v bodech 34 a 52 osvědčení plavidla, která lze ovládat z kormidelny, kromě kotev.

4.05.2 Příďové kotvy je však možno použít při zkoušce zahrnující otáčení v proudu podle kap. 4.10.

#### **4.06. Předepsaná (dopředná) rychlost plavby**

4.06.1 Plavidla a sestavy musí dosáhnout vzhledem k hladině vody rychlosti plavby nejméně 13 km/h. Tento požadavek se nevztahuje na tlačné remorkéry, pokud plují samostatně.

4.06.2 Splnění požadavku podle kap. 4.06.1 nemusí být vyžadováno u plavidel a sestav, které jsou provozovány výlučně v ústích řek a přístavech.

4.06.3 Pokud je nenaložené plavidlo schopno překročit rychlost 40 km/h vzhledem k hladině vody, zapíše se do bodu 52 osvědčení plavidla tento údaj: "Plavidlo je schopné překročit rychlost 40 km/h vzhledem k hladině vody."

4.06.4 Zkušební plavba k ověření požadavku kap. 4.06.1 a její vyhodnocení se provádí podle "Správního pokynu č. 2" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

#### **4.07. Schopnost zastavení**

4.07.1 Plavidla a sestavy musí být schopné zastavit při plavbě po proudu v dostatečně krátkém čase a současně musí být dostatečně ovladatelné.

4.07.2 Nejsou-li plavidla a sestavy delší než 86 m a širší než 22,90 m, lze zkoušku schopnosti zastavení nahradit zkouškou schopnosti otáčení. Schopnost zastavení se prokazuje pomocí zastavovacích manévřů ve zkušební oblasti uvedené v kap. 4.03 a schopnost otáčení otáčecími manévry podle kap. 4.10.

4.07.3 Zkušební plavba k ověření požadavku kap. 4.07.1 a její vyhodnocení se provádí podle "Správního pokynu č. 2" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

#### **4.08. Schopnost plavby vzad**

4.08.1 Provádí-li se zastavovací manévř podle kap. 4.07 na klidné vodě, musí být doplněn zkušební plavbou směrem vzad.

4.08.2 Zkušební plavba k ověření požadavku kap. 4.08.1 a její vyhodnocení se provádí podle "Správního pokynu č. 2" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady

2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

#### **4.09. Schopnost vyhýbání**

4.09.1 Plavidla a sestavy musí být schopné provést v dostatečně krátkém čase vyhýbací manévr. Tato schopnost se prokazuje pomocí vyhýbacích manévrů, které se provádějí ve zkušební oblasti uvedené v kap. 4.03.

4.09.2 Zkušební plavba k ověření požadavku kap. 4.09.1 a její vyhodnocení se provádí podle "Správního pokynu č. 2" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

#### **4.10. Schopnost otáčení**

4.10.1 Plavidla a sestavy délky do 86 m nebo šířky do 22,90 m musí být schopné se včas otočit. Zkoušku schopnosti otáčení lze nahradit zkouškou schopnosti zastavení podle kap. 4.07. Schopnost otáčení se prokazuje pomocí otáčecích manévrů při plavbě proti proudu.

4.10.2 Zkušební plavba k ověření požadavku kap. 4.10.1 a její vyhodnocení se provádí podle "Správního pokynu č. 2" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

## **KAPITOLA 5 KORMIDELNÍ ZAŘÍZENÍ**

### **5.01. Obecné požadavky**

5.01.1 Plavidla musí být vybavena spolehlivým kormidelním zařízením, které zajišťuje alespoň manévrovatelnost požadovanou podle kapitoly 4.

5.01.2 Poháněná kormidelní zařízení musí být navržena tak, aby kormidlo nemohlo samovolně změnit polohu.

5.01.3 Celé kormidelní zařízení musí být navrženo tak, aby vydrželo stálý náklon až do výchylny 15° a okolní teplotu od - 20 °C do + 50 °C.

5.01.4 Části kormidelního zařízení musí být dostatečně pevné, aby vydržely namáhání, kterým jsou vystaveny za běžných provozních podmínek. Žádné vnější síly působící na kormidlo nesmějí zhoršit funkčnost kormidelního stroje a jeho pohonné jednotky.

5.01.5 Vyžadují-li to síly nutné k ovládání kormidla, musí mít kormidelní stroj motorovou pohonnou jednotku.

5.01.6 Kormidelní stroj s motorovou pohonnou jednotkou musí být opatřen ochranou proti přetížení, aby byl omezen kroutící moment.

5.01.7 Otvory v trupu a hřídelová vedení pro kormidelní pně musí být zhotoveny tak, aby se zabránilo úniku mazacích olejů znečišťujících vodu.

## 5.02. Pohonné jednotky kormidelního stroje

5.02.1 Má-li kormidelní stroj motorovou pohonnou jednotku, musí být vybaven druhou nezávislou pohonnou jednotkou nebo ručním pohonem. V případě poruchy nebo selhání pohonné jednotky kormidelního zařízení musí být možné začít používat druhou nezávislou pohonnou jednotku nebo ruční pohon do pěti sekund.

5.02.2 Nejsou-li druhá pohonná jednotka nebo ruční pohon uváděny do provozu automaticky, musí být možné tak učinit neprodleně jediným jednoduchým a rychlým úkonem kormidelníka.

5.02.3 Druhá pohonná jednotka nebo ruční pohon musí rovněž zajistit manévrovatelnost požadovanou podle kapitoly 4.

## 5.03. Hydraulická pohonná jednotka kormidelního stroje

5.03.1 Hydraulická pohonná jednotka kormidelního stroje nesmí sloužit jako pohonné zařízení pro jiné silové spotřebiče.

5.03.2 Hydraulické nádrže musí být vybaveny výstražným systémem, který sleduje pokles hladiny oleje pod nejnižší přípustnou úroveň potřebnou pro bezpečný provoz.

5.03.3 Rozměry, konstrukce a uspořádání potrubí musí v nejvyšší možné míře vyloučit mechanické poškození nebo poškození následkem požáru.

### 5.03.4 Hydraulické hadice

- a) jsou přípustné pouze tehdy, jsou-li nezbytné k pohlcování vibrací nebo volnému pohybu konstrukčních prvků;
- b) musí být navrženy nejméně pro maximální provozní tlak;
- c) musí být nahrazeny novými nejméně každých osm let.

5.03.5 Hydraulické válce, hydraulická čerpadla, hydromotory a elektromotory musí být prohlédnuty nejméně každých osm let odborně způsobilou osobou a v případě potřeby opraveny.

## 5.04. Zdroj energie

5.04.1 Kormidelní zařízení se dvěma motorovými pohonnými jednotkami musí mít nejméně dva zdroje energie.

5.04.2 Není-li druhý zdroj energie pro motorovou pohonnou jednotku během plavby trvale k dispozici, musí být po dobu potřebnou k jeho nastartování zajištěn vyrovnávací systém s dostatečnou kapacitou.

5.04.3 Hlavní zdroj pro kormidelní zařízení nesmí sloužit jako zdroj elektrické energie pro jiné silové spotřebiče.

## 5.05. Ruční pohon

5.05.1 Kormidelní kolo ručního pohonu nesmí být poháněno motorovou pohonnou jednotkou.

5.05.2 Bez ohledu na polohu kormidla musí být při automatickém zapnutí ručního pohonu znemožněn zpětný chod kormidelního kola.

## 5.06. Zařízení kormidlovacích propelerů, vodometů a cykloidních (Voth-Schneider) propelerů a příďová dokormidlovací zařízení

5.06.1 Je-li dálkové ovládání ke změně směru u zařízení kormidlovacích propelerů, vodometů, cykloidních (Voth-Schneider) propelerů nebo příďového dokormidlovacího zařízení elektrické, hydraulické nebo pneumatické, musí být plavidlo vybaveno dvěma navzájem nezávislými

ovládacími systémy mezi kormidelnou a propelerem nebo příďovým dokormidlovacím zařízením, které přiměřeně splňují požadavky kap. 5.01 až 5.05. Tento odstavec se na uvedená zařízení nevztahuje, nejsou-li zapotřebí k dosažení manévrovatelnosti požadované podle kapitoly 5 nebo nejsou-li nezbytné ke zkoušce schopnosti zastavení.

5.06.2 Je-li plavidlo vybaveno dvěma nebo více na sobě nezávislými kormidlovacími propelery, vodometry, cykloidními (Voth-Schneider) propelery nebo příďovými dokormidlovacími zařízeními, není druhý ovládací systém nutný, je-li při poruše jednoho zařízení u plavidla zachována manévrovatelnost požadovaná podle kapitoly 4.

#### **5.07. Ukazatele a kontrolní zařízení**

5.07.1 Poloha kormidla musí být jasně patrná z ovládacího stanoviště. Je-li ukazatel polohy kormidla elektrický, musí mít vlastní napájení.

5.07.2 Na ovládacím stanovišti musí být optický a akustický poplašný systém, který signalizuje

- a) pokles hladiny oleje v hydraulických nádržích pod nejnižší přípustnou úroveň v souladu s kap. 5.03.2 a pokles provozního tlaku v hydraulické soustavě;
- b) výpadek napájení ovládacího prvku řízení;
- c) výpadek napájení pohonných jednotek;
- d) poruchu regulátoru rychlosti otáčení;
- e) poruchu předepsaných vyrovnávacích systémů.

#### **5.08. Regulátory rychlosti otáčení**

5.08.1 Regulátory rychlosti otáčení a jejich součásti musí splňovat požadavky kap. 9.19.

5.08.2 Správná funkce regulátoru rychlosti otáčení se musí zobrazovat na ovládacím stanovišti pomocí zelené kontrolky. Musí být kontrolován výpadek napájecího napětí nebo jeho nepřípustné kolísání a nepřípustné snížení rychlosti otáček gyroskopu.

5.08.3 Je-li plavidlo vybaveno kromě regulátoru rychlosti otáčení i jiným kormidelným zařízením, musí být možné z ovládacího stanoviště jednoznačně rozlišit, které z těchto zařízení bylo zapnuto. Musí být možné přepnout neprodleně z jednoho zařízení na druhé. Regulátor rychlosti otáčení nesmí mít vliv na ostatní kormidelní zařízení.

5.08.4 Elektrické napájení regulátoru rychlosti otáčení musí být nezávislé na jiných elektrických spotřebičích.

5.08.5 Gyroskopy, detektory a ukazatele rychlosti otáčení použité v regulátorech rychlosti otáčení musí splňovat minimální požadavky a zkušební postupy pro ukazatele rychlosti otáčení.

#### **5.09. Pravidelné prohlídky**

5.09.1 Prohlídka správnosti instalace kormidelního zařízení musí být provedena subjektem pověřeným prohlídkami. Za účelem ověření technické způsobilosti kormidelního zařízení může být vyžadováno předložení těchto dokladů:

- a) popis kormidelního zařízení;
- b) výkresy a informace o pohonných jednotkách kormidelního stroje a ovládacích prvcích řízení;
- c) informace o kormidelním stroji;

- d) schéma elektrického zapojení;
- e) popis regulátoru rychlosti otáčení;
- f) návod k obsluze kormidelního zařízení.

5.09.2 Funkce celého kormidelního zařízení se kontroluje při zkušební plavbě. Je-li instalován regulátor rychlosti otáčení, je nutno zkontrolovat, zda lze spolehlivě udržet stanovený kurz a bezpečně zvládnout nastavený oblouk otáčení.

5.09.3 Prohlídku kormidelního zařízení se strojním pohonem provádí subjekt pověřený prohlídkami prostřednictvím odborně způsobilé osoby

- a) před uvedením do provozu;
- b) po poruše;
- c) po jakékoli úpravě nebo opravě;
- d) pravidelně nejméně každé tři roky.

5.09.4 Prohlídka musí zahrnovat alespoň:

- a) kontrolu souladu se schválenými výkresy a při pravidelné prohlídce, zda byly provedeny úpravy kormidelního zařízení;
- b) kontrolu funkčnosti kormidelního zařízení pro všechny provozní možnosti;
- c) vizuální kontrolu a zkoušku těsnosti hydraulických prvků, zejména ventilů, potrubí, hydraulických hadic, hydraulických válců, hydraulických čerpadel a hydraulických sacích košů;
- d) vizuální kontrolu elektrických prvků, zejména relé, elektromotorů a bezpečnostních zařízení;
- e) kontrolu optických a akustických kontrolních zařízení.

5.09.5 Protokol o prohlídce kormidelního zařízení obsahuje

1. výsledek prohlídky,
2. datum prohlídky, a
3. jméno a příjmení odborně způsobilé osoby.

## **KAPITOLA 6**

### **KORMIDELNA**

#### **6.01. Obecná ustanovení**

6.01.1 Kormidelna musí být zařízena tak, aby umožňovala soustavný výkon povinností kormidelníka během plavby.

6.01.2 Za běžných provozních podmínek nesmí hladina akustického tlaku hluku způsobeného plavidlem měřená na ovládacím stanovišti v úrovni kormidelníkovy hlavy překročit 70 dB(A). Měření hluku se provádí dle "Správního pokynu č. 5" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální

technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

6.01.3 Je-li kormidelna uspořádaná k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru, musí být kormidelník schopen plnit své úkoly vsedě a všechna signální a kontrolní zařízení a ovládací prvky nutné pro řízení plavidla musí být umístěny tak, aby je kormidelník mohl během plavby pohodlně sledovat a ovládat, aniž by opustil své sedadlo a přestal sledovat obrazovku radaru.

## **6.02. Neomezený výhled**

6.02.1 Z ovládacího stanoviště musí být výhled ve všech směrech.

6.02.2 Oblast omezeného výhledu kormidelníka před přídí plavidla v nenaloženém stavu s polovičními zásobami bez balastní zátěže nesmí překročit dvě délky lodi nebo 250 m, podle toho, která hodnota je nižší, vzhledem k hladině vody. K optickým a elektronickým přístrojům ke zmenšení oblasti omezeného výhledu nelze během prohlídky přihlížet. K dalšímu zmenšení oblasti omezeného výhledu lze použít pouze vhodné elektronické přístroje.

6.02.3 Oblast neomezeného výhledu kormidelníka při řízení plavidla musí být nejméně 240° na horizontu, z čehož nejméně 140° v předním půlkruhu. V běžném směru pohledu kormidelníka se nesmí nacházet okenní rám, sloupek nebo nástavba. Není-li zajištěn dostatečný neomezený výhled směrem dozadu, mohou i v případě oblasti neomezeného výhledu 240° na horizontu být požadována jiná opatření, zejména instalaci pomocných optických nebo elektronických přístrojů. Výška spodní hrany bočních oken musí být co nejnižší, výška horní hrany bočních a zadních oken musí být co nejvyšší. Při zjišťování, zda jsou splněny požadavky kap. 6.02 týkající se výhledu z kormidelny, se předpokládá, že na ovládacím stanovišti je výška očí kormidelníka v úrovni 1 650 mm nad podlahou kormidelny.

6.02.4 Horní hrana oken kormidelny směřujících k přídi musí být dostatečně vysoká, aby osoba na ovládacím stanovišti s výškou očí 1 800 mm měla zajištěn volný výhled nejméně 10 stupňů nad vodorovnou rovinu v úrovni výšky očí.

6.02.5 Neomezený výhled čelním sklem musí být za každého počasí zajištěn vhodnými prostředky.

6.02.6 Okna použitá v kormidelně musí být vyrobena z bezpečnostního skla a musí mít světelnou propustnost nejméně 75 %. Čelní okna na stanovišti vůdce plavidla musí být vybavena antireflexní skly nebo upevněna tak, aby účinně znemožňovala odrazy. Tento požadavek je považován za splněný, jsou-li okna vykloněna od svislé roviny směrem ven, a to ve vnějším úhlu nejméně 10° a nejvýše 25°.

## **6.03. Obecné požadavky na ovládací prvky, signální a kontrolní zařízení**

6.03.1 Ovládací prvky potřebné k ovládání plavidla se musí snadno přestavovat do provozní polohy. Provozní poloha musí být jednoznačně jasná.

6.03.2 Kontrolní přístroje musí být snadno čitelné. Jejich osvětlení musí být plynule regulovatelné až do úplného vypnutí. Světelné zdroje nesmí být rušivé a nesmí zhoršovat čitelnost kontrolních přístrojů.

6.03.3 V kormidelně musí být instalován systém k testování výstražných světel a kontrollek.

6.03.4 Musí být jednoznačně zjistitelné, zda je zařízení v provozu. Je-li jeho fungování signalizováno pomocí kontrolky, musí být tato zelená.

6.03.5 Jakákoli nesprávná funkce nebo porucha systémů, jejichž monitorování je předepsáno, musí být signalizována pomocí červených výstražných světel.



6.03.6 Při rozsvícení červených výstražných světel musí současně zaznít zvukový výstražný signál. Zvukové výstražné signály mohou být dány jako jeden hromadný signál. Hladina akustického tlaku tohoto signálu musí překročit maximální hladinu akustického tlaku okolního hluku na ovládacím stanovišti nejméně o 3 dB(A). Měření akustického tlaku výstražného signálu se provádí dle "Správního pokynu č. 5" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES. Zvukový výstražný signál musí být možné vypnout. Vypnutím se nesmí zabránit tomu, aby výstražný signál byl opět spuštěn v případě jiné nesprávné funkce. Červená výstražná světla lze vypnout teprve po odstranění závady.

6.03.7 Kontrolní a signální zařízení se v případě výpadku napájení musí automaticky přepínat na náhradní zdroj energie.

#### **6.04. Zvláštní požadavky na ovládací prvky, signální a kontrolní zařízení hlavních motorů a kormidelního zařízení**

6.04.1 Z ovládacího stanoviště musí být možné ovládat a sledovat hlavní motory a kormidelní zařízení. Hlavní motory vybavené spojkou, kterou lze ovládat z ovládacího stanoviště, nebo nastavení stavitelného stoupání vrtule, kterou lze ovládat z ovládacího stanoviště, musí být možné zapnout a vypnout pouze ze strojovny.

6.04.2 Každý hlavní motor musí být ovládán jednou samostatnou pákou pohybující se po oblouku kruhu ve svislé rovině víceméně rovnoběžně s podélnou osou plavidla. Pohyb páky vpřed musí způsobit pohyb plavidla dopředu a pohyb páky k zádi musí způsobit pohyb plavidla nazpět. K použití spojky a změně směru dochází, pokud je páka přibližně v neutrální poloze. Páka musí do neutrální polohy zaklapnout.

6.04.3 Musí se zobrazovat směr náporu přenášeného na plavidlo pohonem a počet otáček propuloru nebo hlavních motorů.

6.04.4 Na ovládacím stanovišti se musí nacházet signální a kontrolní zařízení podle kap. 5.07.2, kap. 7.03.2 a kap. 7.05.13.

6.04.5 Plavidla s kormidelnou uspořádanou k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru musí být ovládána pákou. Páka se musí snadno ovládat ručně. Poloha páky s ohledem na podélnou osu plavidla musí odpovídat poloze kormidelních ploutví. Musí být možné uvolnit páku v libovolné poloze beze změny polohy kormidla. Neutrální poloha páky musí být jednoznačně rozpoznatelná.

6.04.6 Je-li v případě kormidelny uspořádané k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru plavidlo vybavené příďovými nebo zvláštními kormidly, zejména pro plavbu vzad, ovládají se tato samostatnými pákami, které obdobně splňují požadavky stanovené v kap. 6.04.5. Tento požadavek platí rovněž tehdy, pokud se v případě sestav používá kormidelní zařízení jiného plavidla než plavidla vedoucího sestavu.

6.04.7 Používají-li se regulátory rychlosti otáčení, musí být ovládací prvek rychlosti otáčení možné v libovolné poloze uvolnit, aniž by došlo ke změně nastavené rychlosti. Rozsah otáčení ovládacího prvku musí být dostatečný, aby bylo zajištěno dostatečné nastavení. Neutrální poloha musí být jednoznačně rozpoznatelná ze všech ostatních míst. Osvětlení stupnice musí být plynule regulovatelné.

6.04.8 Zařízení k dálkovému ovládní celého kormidelního zařízení musí být trvale zabudováno a uspořádáno tak, aby byl jednoznačně rozpoznatelný zvolený kurz. Je-li možné zařízení k dálkovému ovládní vypnout, musí být vybaveno indikačním zařízením, které ukazuje příslušný provozní stav

- "zapnuto" nebo "vypnuto". Uspořádání a ovládání ovládacích prvků musí být účelné. U zařízení zdvojujících kormidelní zařízení, jako je příďové dokormidlovací zařízení, je přípustné zařízení k dálkovému ovládní, které není trvale zabudováno, je-li možno toto zdvojující zařízení kdykoli vypnout v kormidelně.

6.04.9 V případě kormidlovacích propelerů, vodometů, cykloidních (Voth-Schneider) propelerů a příďového dokormidlovacího zařízení jsou přípustné rovnocenné ovládací prvky a signální a kontrolní zařízení. Požadavky v kap. 6.04.1 až 6.04.8 platí přiměřeně s ohledem na zvláštní vlastnosti a zvolené uspořádání aktivních kormidlovacích a propulzních jednotek uvedených ve větě první. Podobně jako v případě kap. 6.04.2 musí být každá jednotka ovládaná pákou pohybující se po oblohu kruhu ve svislé rovině víceméně rovnoběžně se směrem síly pohonné jednotky. Z polohy páky musí být jednoznačně rozpoznatelný směr síly propulze působící na plavidlo. Jestliže kormidlovací propeler nebo cykloidní (Voth-Schneider) propeler není ovládn pákou, nemusí být požadováno splnění požadavků kap. 6.04.2. Tyto odchylky musí být uvedeny v osvědčení plavidla v kolonce 52.

### 6.05. Navigační světla, světelné a zvukové signály

6.05.1 V kormidelně musí být umístěny kontrolky nebo rovnocenná zařízení ke kontrole navigačních světel, není-li možné kontrolu provádět přímo z kormidelny.

6.05.2 V kormidelnách uspořádaných k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru musí být na ovládacím panelu umístěny kontrolky ke kontrole navigačních světel a světelných signálů. Vypínače navigačních světel jsou zabudovány do kontrolky nebo se nacházejí v jejich bezprostřední blízkosti. Uspořádání a barva kontrolky pro navigační světla a světelné signály odpovídá skutečné poloze a barvě těchto světel a signálů na plavidle. Při poruše navigačního světla nebo světelného signálu dojde k zapnutí příslušné kontrolky nebo je porucha signalizována jiným způsobem.

6.05.3 V kormidelnách uspořádaných k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru musejí být zvukové signály ovládné nožním pedálem. Tento požadavek se nevztahuje na signál "nepřibližovat se".

6.05.5 Navigační světla, jejich kryty a příslušenství musí mít schválení typu v souladu s nařízením vlády o technických požadavcích na námořní zařízení<sup>9)</sup>.

### 6.06. Radarové vybavení a ukazatel rychlosti otáčení

6.06.1 Radarové zařízení a ukazatele rychlosti otáčení musí odpovídat typu schválenému příslušným orgánem. Radarové zařízení a ukazatele rychlosti otáčení musí splňovat požadavky částí I až III přílohy IX. „Radarové zařízení a ukazatele rychlosti otáčení používané na plavidlech vnitrozemské plavby“ směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES, směrnice 2008/126/ES a směrnice 2012/48/EU. Zařízení pro vnitrozemský ECDIS, jež lze provozovat v navigačním režimu, se považuje za radarové zařízení.

6.06.2 Ukazatel rychlosti otáčení musí být umístěn před kormidelníkem v jeho zorném poli. V kormidelnách uspořádaných k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru

- a) obrazovka radaru nesmí být v normální poloze podstatně mimo směr pohledu kormidelníka;
- b) radarový snímek musí zůstat plně viditelný bez pomoci masky nebo stínidla, nezávisle na světelných podmínkách mimo kormidelnu;
- c) ukazatel rychlosti otáčení musí být umístěn přímo nad nebo pod obrazovkou radaru nebo být do ní zabudován.

## **6.07. Radiotelefonní systémy u plavidel s kormidelnami uspořádanými k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru**

6.07.1 Jsou-li kormidelny plavidel uspořádány k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru, musí být příjem v rámci radiotelefonní služby kategorie plavidlo - plavidlo a příjem kategorií plavebních informací zajištěn reproduktorem a vysílání pevným mikrofonem. Přepnutí z příjmu na vysílání musí být ovládáno tlačítkem. Tyto mikrofony nesmí umožňovat použití ve veřejné komunikační síti.

6.07.2 Pokud je kormidelna uspořádaná k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru vybavena radiotelefonním systémem pro veřejnou komunikační síť, musí být příjem možný ze sedadla kormidelníka.

## **6.08. Zařízení pro vnitřní komunikaci na plavidle**

6.08.1 Na plavidlech s kormidelnou uspořádanou k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru musí být k dispozici zařízení pro vnitřní komunikaci na plavidle. Z ovládacího stanoviště musí být možné navázat spojení

- a) s přídí plavidla nebo čelem sestavy;
- b) se zádí plavidla nebo zadní částí sestavy, není-li z ovládacího stanoviště možná přímá komunikace;
- c) s prostory pro posádku;
- d) s kabinou vůdce plavidla.

Příjem musí být na všech místech těchto vnitřních komunikačních linek uskutečňován pomocí reproduktoru a vysílání pevným mikrofonem. Spojení s přídí a zádí plavidla nebo čelem a zadní částí sestavy může být radiotelefonní.

## **6.09. Poplašný systém**

6.09.1 Plavidlo musí být vybaveno poplašný systém, pomocí něhož lze spustit akustický výstražný signál v obytných prostorách, strojovnách a případně samostatných strojovnách čerpadel.

6.09.2 Kormidelník musí mít v dosahu tlačítko "vypnuto/zapnuto" pro ovládání poplašného signálu; tlačítkové spínače, které se po uvolnění automaticky vracejí do polohy "vypnuto", nejsou povoleny.

6.09.3 Hladina akustického tlaku výstražného signálu v obytných prostorech nesmí být menší než 75 dB(A). Ve strojovnách a strojovnách čerpadel musí mít výstražný signál podobu blikajícího světla, které je viditelné ze všech stran a jednoznačně rozeznatelné na všech místech. Měření akustického tlaku výstražného signálu se provádí dle "Správního pokynu č. 5" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

## **6.10. Vytápění a větrání**

6.10.1 Kormidelny musí být vybaveny účinnou vytápěcí a větrací soustavou, kterou lze regulovat.

### 6.11. Zařízení k ovládání záďové kotvy

6.11.1 Na plavidlech a v sestavách s kormidelnami uspořádanými k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru delších než 86 m nebo širších než 22,90 m musí mít kormidelník možnost spustit ze svého stanoviště záďovou kotvu.

### 6.12. Spouštěcí kormidelny

6.12.1 Spouštěcí kormidelny musí být vybaveny zařízením pro snížení výšky.

6.12.2 Při spouštění se musí automaticky spustit jednoznačně rozpoznatelný zvukový výstražný signál. Tento požadavek neplatí, je-li pomocí vhodných konstrukčních opatření vyloučeno nebezpečí úrazu plynoucí ze spouštění kormidelny.

6.12.3 V jakékoli poloze musí být možné kormidelnu bezpečně opustit.

### 6.13. Záznam v osvědčení Společenství u plavidel s kormidelnami uspořádanými k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru

6.13.1 Splňuje-li plavidlo požadavky podle kap. 6.01., 6.04. až 6.08. a 6.11 pro kormidelny uspořádané k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru, zapíše se do osvědčení plavidla tento údaj: "Plavidlo má kormidelnu uspořádanou k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru".

## KAPITOLA 7 KONSTRUKCE STROJNÍHO ZAŘÍZENÍ

### 7.01. Obecná ustanovení

7.01.1 Strojní zařízení a jejich připojené soustavy a zařízení musí být navrženy, vyrobeny a instalovány v souladu s principy dobré praxe.

7.01.2 Tlakové nádoby určené pro provoz plavidla musí být zkontrolovány subjektem pověřeným prohlídkami za účelem ověření, že jsou bezpečné pro provoz:

- a) před svým prvním uvedením do provozu,
- b) před opětovným uvedením do provozu po jakékoli úpravě nebo opravě a
- c) pravidelně nejméně každých pět let.

Kontrola musí zahrnovat vnitřní a vnější prohlídku. Nádoby se stlačeným vzduchem, jejichž vnitřní prostory nelze podrobit řádné kontrole, nebo během vnitřní prohlídky nelze jasně stanovit jejich stav, musí být podrobena dalšímu nedestruktivnímu zkoušení nebo hydraulické tlakové zkoušce. Doklad o provedení kontroly obsahuje datum, závěr kontroly a podpis subjektu pověřeného prohlídkami.

7.01.3 Na plavidle lze instalovat pouze spalovací motory určené ke spalování paliva s bodem vzplanutí vyšším než 55 °C.

### 7.02. Bezpečnost provozu

7.02.1 Strojní zařízení musí být umístěna a upevněna tak, aby byla dostatečně přístupná pro obsluhu a údržbu a aby neohrožovala osoby, které tyto úkony provádějí. Strojní zařízení musí být zabezpečena proti náhodnému spuštění.

7.02.2 Hlavní motory, pomocná zařízení, kotle a tlakové nádoby a jejich příslušenství musí být vybaveny bezpečnostními prvky.

7.02.3 Motory pohánějící tlakové a sací ventilátory větrací soustavy musí být možné zastavit z vnějšku prostoru, ve kterém jsou umístěny, a z vnějšku strojovny.

7.02.4 Spojovací prvky potrubí (hadice) pro palivo, mazací olej a oleje (včetně hydraulických kapalin) používané v soustavách pro přenos síly a v ovládacích, pohonných a topných soustavách musí být vybaveny kryty nebo jinou vhodnou ochranou, aby se zamezilo rozstříku nebo prosáknutí paliva nebo oleje na horké plochy, do vstupů sání vzduchu strojního zařízení nebo do jiných zdrojů vznícení. Počet spojovacích prvků v těchto potrubních soustavách musí být co nejmenší.

7.02.5 Vnější vysokotlaká palivová potrubí vznětových motorů mezi vysokotlakými palivovými čerpadly a vstřikovací paliva musí být chráněna opláštěnou potrubní soustavou schopnou pojmout palivo při poruše vysokotlakého potrubí. Opláštěná soustava musí být vybavena zařízením pro shromažďování odkapávajícího paliva a zařízení, které signalizuje poruchu na palivovém potrubí; u motorů s nejvýše dvěma válci se však poplašný signál nevyžaduje. Opláštěné potrubní soustavy se nesmí použít u motorů na otevřených palubách pohánějících navijáky a svislá vratidla.

7.02.6 Izolace částí motoru musí splňovat požadavky kap. 2.04.3 druhé věty.

### 7.03. Pohonné zařízení

7.03.1 Pohonné zařízení plavidla musí být možné rychle a spolehlivě uvést do chodu, zastavit a uvést do zpětného chodu.

7.03.2 Pomocí vhodných zařízení, která v případě dosažení kritické hladiny spouštějí poplašný signál, je nutno sledovat

- a) teplotu chladicí vody hlavních motorů;
- b) tlak mazacího oleje u hlavních motorů a převodovek;
- c) tlak oleje a vzduchu u reverzačních jednotek hlavních motorů, reverzních převodovek nebo vrtulí.

7.03.3 U plavidel s jedním hlavním motorem se tento motor nesmí automaticky vypínat s výjimkou ochrany proti zvýšení otáček.

7.03.4 U plavidel s jedním hlavním motorem může být tento motor opatřen automatickým zařízením ke snížení počtu otáček motoru pouze tehdy, je-li automatické snížení počtu otáček motoru v kormidelně signalizováno vizuálně i zvukově a zařízení ke snížení počtu otáček motoru lze vypnout ze stanoviště kormidelníka.

7.03.5 Hřídel musí být uložena tak, aby nemohlo dojít k úniku maziv znečišťujících vodu.

### 7.04. Výfuková soustava motoru

7.04.1 Všechny výfukové plyny musí být z plavidla odváděny.

7.04.2 Výfukové potrubí musí být sestaveno tak, aby do žádné části plavidla nepronikaly výfukové plyny z výfukových potrubí. Výfuková potrubí procházející obytnými prostory nebo kormidelnou musí mít v těchto prostorech plynotěsné ochranné opláštění. Mezera mezi výfukovým potrubím a plynotěsným ochranným opláštěním musí umožnit přívod vnějšího vzduchu.

7.04.3 Výfuková potrubí musí být uspořádána a chráněna tak, aby nemohla způsobit požár.

7.04.4 Ve strojovnách musí být výfukové potrubí vhodně tepelně izolováno, nebo chlazeno. V prostorech mimo strojovnu postačuje ochrana před dotykem.

### 7.05. Palivové nádrže, potrubí a příslušenství

7.05.1 Kapalné palivo musí být skladováno v ocelových nádržích, které buď jsou nedílnou součástí lodního trupu, nebo jsou k lodnímu trupu pevně připevněny. Vyžaduje-li to konstrukce plavidla,

lze použít rovnocenný ohnivzdorný materiál. Tyto požadavky se nevztahují na nádrže s obsahem do 12 litrů, které byly při jejich výrobě vestavěny do přídavných zařízení. Tyto požadavky se dále nevztahují na mobilní palivové nádrže plovoucích strojů za podmínek uvedených v kap. 17.02.1 písm. c). Palivové nádrže nesmějí mít společné dělící stěny s nádržemi na pitnou vodu.

7.05.2 Nádrže, jejich potrubí a další příslušenství musí být uloženy a uspořádány tak, aby palivo ani palivové výpary nemohly náhodně uniknout do plavidla. Ventily nádrží určené k odběru vzorku paliva nebo odvádění vody musí být vybaveny automatickým zavíráním.

7.05.3 Před kolizní přepážkou nesmějí být umístěny žádné palivové nádrže.

7.05.4 Palivové nádrže a jejich armatury nesmějí být umístěny přímo nad motory nebo výfukovým potrubím.

7.05.5 Plnicí otvory palivových nádrží musí být zřetelně označeny.

7.05.6 Vyústění plnicích potrubí palivových nádrží, kromě nádrží plněných pro denní spotřebu, musí být na palubě. Plnicí potrubí musí být opatřeno připojovacím hrdlem v souladu s evropskou normou EN 12 827:1999. Nádrže musí být opatřeny odvětrávacím potrubím vyústěným do vnějšího ovzduší nad palubou, které je uspořádáno tak, aby do něj nemohla vniknout voda. Průřez odvětrávacího potrubí musí činit nejméně 1,25násobek průřezu plnicího potrubí. Jsou-li nádrže navzájem propojené, musí průřez spojovacího potrubí činit nejméně 1,25násobek průřezu plnicího potrubí.

7.05.7 S výjimkou nádrží namontovaných přímo na motoru, musí být rozvodné potrubí kapalného paliva přímo na výstupu z nádrže vybaveno rychlouzavíracím ventilem, který lze obsluhovat z paluby, i když jsou dotyčné prostory uzavřeny. Je-li provozní zařízení kryté, víko nebo kryt nesmí být uzamykatelné. Provozní zařízení s rychlouzavíracím ventilem musí být označeno červeně. Je-li zařízení kryté, musí být kryt nebo víko označeny symbolem pro rychlouzavírací ventil podle obrázku 9 v dodatku I k této příloze.

7.05.8 Palivová potrubí, jejich spojovací prvky (hadice), těsnění a armatury musí být vyrobeny z materiálu, který vydrží mechanické, chemické a tepelné namáhání, které lze předpokládat. Palivová potrubí nesmí být vystavena škodlivým účinkům tepla a musí být možná jejich kontrola po celé délce.

7.05.9 Palivové nádrže musí být opatřeny vhodným zařízením pro měření jejich obsahu. Měřicí zařízení musí být dobře čitelné až po nejvyšší hladinu plnění nádrže. Skleněné stavoznaky musí být účinně chráněny před nárazy, musí být na dolním konci opatřeny automatickým uzavíracím zařízením a na horním konci připojeny k nádržím nad nejvyšší hladinou jejich plnění. Materiál použitý k výrobě skleněných stavoznaků se při běžné okolní teplotě nesmí deformovat. Měřicí trubky nesmějí končit v obytných prostorech. Měřicí trubky vyústěné ve strojovně nebo kotelně musí být opatřeny vhodným samouzavíracím zařízením.

7.05.10 Palivové nádrže musí být chráněny při jejich plnění před rozlitím paliva pomocí odpovídajících technických zařízení plavidla. Tato zařízení se zapisí do osvědčení plavidla, bodu 52. Je-li palivo čerpáno ze zásobovacích čerpacích stanic s vlastními technickými zařízeními zabírajícími rozlití paliva na plavidlo během plnění, neplatí požadavky na zařízení podle první věty a kap. 7.05.11.

7.05.11 Jsou-li palivové nádrže opatřeny automatickým uzavíracím zařízením, musí čidla zastavit plnění, je-li nádrž plná z 97 %. Je-li použit elektrický kontakt, který zastavuje plnění prostřednictvím binárního signálu, předává se signál pomocí vodotěsné spojovací zásuvky. Spojovací zásuvka musí být vybavena pro vedení stejnosměrného proudu 40 až 50 V, musí být opatřena krytem bílé barvy a poloha jejího zemnicího kontaktu musí být deset hodin.

7.05.12 Palivové nádrže musí být vybaveny otvory s těsnými uzávěry, které umožňují čištění a kontrolu.

7.05.13 Palivové nádrže přímo zásobující hlavní motory a motory potřebné pro bezpečný provoz plavidla musí být vybaveny zařízením, které dává v kormidelně vizuální a zvukový signál v případě, že hladina naplnění palivem již nezaručuje bezpečný provoz.

#### **7.06. Skladování mazacího oleje, potrubí a příslušenství**

7.06.1 Mazací oleje se skladují v ocelových nádržích, které buď jsou nedílnou součástí lodního trupu, nebo jsou k lodnímu trupu pevně připevněny. Vyžaduje-li to konstrukce plavidla, lze použít rovnocenný ohnivzdorný materiál. Tyto požadavky se nevztahují na nádrže s objemem do 25 litrů. Nádrže na mazací olej nesmějí mít společné dělicí stěny s nádržemi na pitnou vodu.

7.06.2 Nádrže na mazací olej, jejich potrubí a další příslušenství musí být uloženy a uspořádány tak, aby mazací olej ani jeho výpary nemohly náhodně uniknout do plavidla.

7.06.3 Před kolizní přepážkou nesmějí být umístěny žádné nádrže na mazací olej.

7.06.4 Nádrže na mazací olej a jejich armatury nesmějí být umístěny přímo nad motory nebo výfukovým potrubím.

7.06.5 Plnicí otvory nádrží na mazací olej musí být zřetelně označeny.

7.06.6 Potrubí pro mazací olej, jejich spojovací prvky (hadice), těsnění a armatury musí být vyrobeny z materiálu, který vydrží mechanické, chemické a tepelné namáhání, které lze předpokládat. Potrubí nesmí být vystavena škodlivým účinkům tepla a musí být možná jejich kontrola po celé délce.

7.06.7 Nádrže na mazací olej musí být opatřeny vhodným zařízením pro měření jejich obsahu. Měřicí zařízení musí být dobře čitelné až po nejvyšší hladinu plnění nádrže. Skleněné stavoznaky musí být účinně chráněny před nárazy, musí být na dolním konci opatřeny automatickým uzavíracím zařízením a na horním konci připojeny k nádržím nad nejvyšší hladinou jejich plnění. Materiál použitý k výrobě skleněných stavoznaků se při běžné okolní teplotě nesmí deformovat. Měřicí trubky nesmějí být vyústěny v obytných prostorech. Měřicí trubky vyústěné ve strojovně nebo kotelně musí být opatřeny vhodným samouzavíracím zařízením.

#### **7.07. Skladování olejů používaných v soustavách pro přenos sil a v ovládacích, pohonných a topných soustavách, potrubí a příslušenství**

7.07.1 Oleje včetně hydraulických kapalin používané v soustavách pro přenos sil a v ovládacích, pohonných a topných soustavách musí být skladovány v nádržích, které jsou nedílnou součástí lodního trupu nebo jsou k lodnímu trupu pevně připevněny. Vyžaduje-li to konstrukce plavidla, lze použít rovnocenný ohnivzdorný materiál. Tyto požadavky se nevztahují na nádrže s objemem do 25 litrů. Tyto nádrže na olej nesmějí mít společné dělicí stěny s nádržemi na pitnou vodu.

7.07.2 Tyto nádrže na olej, jejich potrubí a další příslušenství musí být uloženy a uspořádány tak, aby olej ani jeho výpary nemohly náhodně uniknout do plavidla.

7.07.3 Před kolizní přepážkou nesmějí být umístěny žádné nádrže na olej.

7.07.4 Nádrže na olej a jejich armatury nesmějí být umístěny přímo nad motory nebo výfukovým potrubím.

7.07.5 Plnicí otvory nádrží na olej musí být zřetelně označeny.

7.07.6 Potrubí oleje, jejich spojovací prvky (hadice), těsnění a armatury musí být vyrobeny z materiálu, který vydrží mechanické, chemické a tepelné namáhání, které lze předpokládat. Potrubí nesmějí být vystavena škodlivým účinkům tepla a musí být možná jejich kontrola po celé délce.

7.07.7 Nádrže na olej musí být opatřeny vhodným zařízením pro měření jejich obsahu. Měřicí zařízení musí být dobře čitelné až po nejvyšší hladinu plnění nádrže. Skleněné stavoznaky musí být účinně chráněny před nárazy, musí být na dolním konci opatřeny automatickým uzavíracím zařízením a na horním konci připojeny k nádržím nad nejvyšší hladinou jejich plnění. Materiál použitý k výrobě skleněných stavoznaků se při běžné okolní teplotě nesmí deformovat. Měřicí trubky nesmějí být vyústěny v obytných prostorech. Měřicí trubky vyústěné ve strojovně nebo kotelně musí být opatřeny vhodným samouzavíracím zařízením.

#### 7.08. Odvodnění a drenážní soustavy

7.08.1 Každý vodotěsný úsek plavidla musí být možno odvodnit zvlášť. Tento požadavek se nevztahuje na vodotěsné úseky, které jsou během provozu obvykle hermeticky utěsněny.

7.08.2 Plavidla s posádkou musí být vybavena dvěma samostatnými drenážními čerpadly, která nesmějí být instalována ve stejném prostoru. Nejméně jedno čerpadlo musí mít strojní pohon. U plavidel s výkonem pohonu nepřesahujícím 225 kW nebo u plavidel s nosností nepřesahující 350 t nebo u plavidel, která nejsou určena pro přepravu nákladu, majících výtlak vody nepřesahující 250 m<sup>3</sup> však postačuje jedno čerpadlo s ručním nebo strojním pohonem. Všechna předepsaná čerpadla musí být možno použít ve všech vodotěsných úsecích.

7.08.3 Minimální výkon  $Q_1$  prvního drenážního čerpadla se vypočte podle tohoto vzorce:

$$Q_1 = 0,1 \times d_1^2 [l/min]$$

$d_1$  je vypočteno podle vzorce:

$$d_1 = 1,5 \times \sqrt{L(B + H)} + 25 [mm]$$

7.08.4 Jsou-li drenážní čerpadla připojena k drenážní soustavě, drenážní potrubí musí mít vnitřní průměr nejméně  $d_1$  v mm a potrubní větve musí mít vnitřní průměr nejméně  $d_2$  v mm. U plavidel délky do 25 m lze hodnoty  $d_1$  a  $d_2$  snížit na 35 mm.

7.08.5 Jsou povolena jen samonasávací drenážní čerpadla.

7.08.6 Pro každý odvodňovaný úsek plavidla s plochým dnem širší než 5 m musí být instalován alespoň jeden sací koš na levoboku i pravoboku plavidla.

7.08.7 Zadní kolizní prostor musí být možné odvodnit z hlavní strojovny pomocí snadno dostupné, automaticky uzavíratelné armatury.

7.08.8 Potrubní větve jednotlivých úseků musí být spojené do hlavního drenážního potrubí pomocí uzavíratelných zpětných ventilů. Úseky nebo jiné prostory umožňující pojmout zátěž (balast) mohou být zapojeny do drenážní soustavy pouze přes jednoduché uzavírací zařízení. Tento požadavek se nevztahuje na podpalubní nákladové prostory schopné pojmout zátěž. Tyto prostory se zaplní zátěžovou vodou pomocí zátěžového potrubí, které je trvale nainstalováno a je nezávislé na drenážním potrubí, nebo pomocí potrubních větví, které lze připojit na hlavní drenážní potrubí pomocí ohebného potrubí (hadic) nebo pružných přechodových kusů. Za tímto účelem nejsou přípustné ventily k regulaci přítoku vody umístěné na podlaze podpalubního nákladového prostoru.

7.08.9 Sběrné prostory dna (nádní) podpalubních nákladových prostor musí být vybaveny měřicím zařízením.

7.08.10 Je-li na plavidle drenážní soustava s trvale instalovaným potrubím, musí být drenážní potrubí sběrných prostor určené ke sběru zaolejované vody vybaveno uzávěry, které subjekt pověřený



prohlídkami opatřil plombou. Počet a umístění těchto uzávěrů se uvede v osvědčení plavidla.

7.08.11 Uzamknutí uzávěrů se považuje za rovnocenné zaplombování podle kap. 7.08.10. Klíč nebo klíče k zámkům uzávěrů musí být odpovídajícím způsobem označeny a uchovávány na označeném a snadno dostupném místě ve strojovně.

#### **7.09. Uložení zaolejované vody a použitého oleje**

7.09.1 Na plavidle musí být možné skladovat zaolejovanou vodu, která se nashromáždila během provozu. Za tímto účelem se za místo uložení považuje sběrný prostor nade dnem strojovny (nádří).

7.09.2 Ke skladování použitého oleje musí být ve strojovně k dispozici jedna nebo několik zvláštních sběrných nádrží o objemu, který odpovídá nejméně 1,5 násobku množství použitého oleje z olejových van všech instalovaných spalovacích motorů a převodovek a hydraulické kapaliny z nádrží hydraulické kapaliny. Připojovací hrdla používaná k vyprazdňování výše uvedených sběrných nádrží musí odpovídat evropské normě EN 1 305:1996.

7.09.3 Splnění požadavků kap. 7.09.2 nemusí být požadováno u plavidel používaných pouze pro dopravu na krátkých tratích.

#### **7.10. Hluk vydávaný plavidly**

7.10.1 Hluk vydávaný plavidlem během plavby, zejména hluk způsobený sáním a výfukem motoru, musí být odpovídajícím způsobem tlumen.

7.10.2 Hluk vydávaný plavidlem během plavby v místě vzdáleném 25 m od boku plavidla nesmí překročit 75 dB(A).

7.10.3 Kromě překládky nesmí hluk vydávaný plavidlem v klidu v místě vzdáleném 25 m od boku plavidla překročit 65 dB(A).

7.10.4 Měření hluku podle kap. 7.10.2. a kap. 7.10.3 se provádí dle "Správního pokynu č. 5" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

## **KAPITOLA 8**

### **EMISE PLYNNÝCH ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK A ZNEČIŠŤUJÍCÍCH ČÁSTIC ZE VZNĚTOVÝCH MOTORŮ**

#### **8.01. Obecná ustanovení**

8.01.1. Ustanovení této kapitoly se vztahují na veškeré vznětové motory o jmenovitém výkonu vyšším než 19 kW instalované v plavidlech nebo ve strojích na takových plavidlech.

8.01.2. Vznětové motory instalované v plavidlech musí splňovat mezní hodnoty emisí výfukových plynů stanovené v tabulce uvedené v kap. 8.03, není-li v této příloze uvedeno jinak.

8.01.3. Splnění mezních hodnot emisí výfukových plynů u motorů se určuje na základě schválení typu podle práva Evropského společenství<sup>1)</sup>.

8.01.4. Ke každému schválenému motoru musí být na plavidle stále k dispozici tyto dokumenty nebo jejich kopie:

- a) dokument o schválení typu,

- b) pokyny výrobce motoru pro monitorování konstrukčních dílů a parametrů motoru významných z hlediska výfukových plynů.

8.01.5. Schválení typu a identifikační čísla všech motorů, jež jsou instalovány na plavidle a na něž se vztahují požadavky kapitoly 8 se vyznačí v osvědčení plavidla v bodě 52 čísla.

## 8.02. Instalace motoru

8.02.1. Instalace motoru se provádí na základě pokynů výrobce motoru pro monitorování konstrukčních dílů a parametrů motoru významných z hlediska emisí výfukových plynů. V pokynech výrobce se specifikují konstrukční díly významné z hlediska výfukových plynů a také seřízení a parametry, ze kterých lze vyvodit trvalé dodržování mezních hodnot emisí výfukových plynů. Pokyny výrobce motoru obsahují minimálně tyto informace:

- a) typ motoru, případně rodinu motorů s uvedením jmenovitého výkonu a jmenovitých otáček;
- b) seznam konstrukčních dílů a parametrů motoru významných z hlediska emisí výfukových plynů;
- c) jednoznačné údaje potřebné pro identifikaci povolených konstrukčních dílů významných z hlediska emisí výfukových plynů (např. čísla částí vyznačená na konstrukčních dílech);
- d) parametry motoru významné z hlediska emisí výfukových plynů, jako je stanovení rozmezí pro časování vstřiku, povolená teplota chladicí vody, maximální přípustný protitlak výfukových plynů.

V případě motorů vybavených následným systémem zpracování výfukových plynů obsahují pokyny výrobce motoru také postupy pro kontrolu, zda zařízení následného zpracování výfukových plynů účinně funguje.

8.02.2. Při montáži motorů na plavidlo se dodržují omezení stanovená v rámci schválení typu. Podtlak sání a protitlak výfukových plynů navíc nesmí převyšovat hodnoty stanovené pro schválený motor.

8.02.3. Jestliže motory instalované na plavidle patří do jedné rodiny motorů, nesmí být prováděny žádné změny seřízení nebo úpravy, které by mohly negativně ovlivnit emise výfukových plynů a znečišťujících částic nebo které překračují rámeček požadovaného rozsahu seřízení.

## 8.03. Nejvýše přípustné hodnoty emisí znečišťujících látek vznětových motorů stanovených vnitrozemských plavidel

8.03.1 V případě, že pohonným zařízením vnitrozemského plavidla je vznětový motor, nesmí emise znečišťujících látek ve výfukových plynech překročit hodnoty uvedené v tabulce 1.

Tabulka 1

Kategorie vznětového motoru: zdvihový objem/netto výkon (SV/P) (litry na válec/kW)	Oxid uhelnatý (CO) (g/kWh)	Součet uhlovodíků a oxidů dusíku (HC + NO <sub>2</sub> ) (g/kWh)	Částice (PT) (g/kWh)
V 1:1: SV < 0,9 a P >= 37 kW	5,0	7,5	0,40
V 1:2: 0,9 =< SV < 1,2	5,0	7,2	0,30
V 1:3: 1,2 =< SV < 2,5	5,0	7,2	0,20
V 1:4: 2,5 =< SV < 5	5,0	7,2	0,20
V 2:1: 5 =< SV < 15	5,0	7,8	0,27
V 2:2: 15 =< SV < 20 a P < 3 300 kW	5,0	8,7	0,50
V 2:3: 15 =< SV < 20 a P >= 3 300 kW	5,0	9,8	0,50
V 2:4: 20 =< SV < 25	5,0	9,8	0,50
V 2:5: 25 =< SV < 30	5,0	11,0	0,50

8.03.2 Nejvýše přípustné hodnoty znečišťujících látek uvedené v tabulce 1 se vztahují i na pomocné vznětové motory o výkonu nad 560 kW instalované v plavidlech.

8.03.3 U pomocných vznětových motorů kategorie s konstantními otáčkami nebo s proměnlivými otáčkami o výkonu větším než 19 kW a menším nebo rovným 560 kW, instalovaných v plavidlech nesmí nejvýše přípustné hodnoty emisí znečišťujících látek ve výfukových plynech překročit hodnoty uvedené v tabulce 2.

Tabulka 2

Netto výkon (P) (kW)	Oxid uhelnatý (CO) (g/kWh)	Uhlovodíky (HC) (g/kWh)	Oxidy dusíku (NOx) (g/kWh)	Částice (PT) (g/kWh)
D: 130 =< P =< 560	3,5	1,0	6,0	0,2
E: 75 =< P < 130	5,0	1,9	6,0	0,3
F: 37 =< P < 75	5,0	1,3	7,0	0,4
G: 18 =< P < 37	5,5	1,5	8,0	0,8
Součet uhlovodíků a oxidů dusíku (HC + NOx) (g/kWh)				
H: 130 =< P =< 560	3,5	4,0		0,2
I: 75 =< P < 130	5,0	4,0		0,2
J: 37 =< P < 75	5,0	4,7		0,4
K: 19 =< P < 37	5,5	7,5		0,6

8.03.4. U pomocných vznětových motorů kategorie s proměnlivými otáčkami o výkonu větším než 19 kW a menším nebo rovným 560 kW, instalovaných v plavidlech nesmí nejvýše přípustné hodnoty emisí znečišťujících látek ve výfukových plynech překročit hodnoty uvedené v tabulce 3.

Tabulka 3

Kategorie: netto výkon (P) (kW)	Oxid uhelnatý (CO) (g/kWh)	Uhlovodíky (HC) (g/kWh)	Oxidy dusíku (NOx) (g/kWh)	Částice (PT) (g/kWh)
L: 130 =< P =< 560	3,5	0,19	2,0	0,025
M: 75 =< P < 130	5,0	0,19	3,3	0,025
N: 56 =< P < 75	5,0	0,19	3,3	0,025
Součet uhlovodíků a oxidů dusíku (HC + NOx) (g/kWh)				
P: 37 =< P < 56	5,0		4,7	0,025
Q: 130 =< P =< 560	3,5	0,19	0,4	0,025
R: 56 =< P < 130	5,0	0,19	0,4	0,025

#### 8.04. Úlevy a výjimky

8.04.1 Nejvýše přípustné (mezni) hodnoty emisí znečišťujících látek ve výfukových plynech pro motory určené k pohonu plavidel podle kap. 8.03.1, a nejvýše přípustné hodnoty emisí znečišťujících látek ve výfukových plynech pomocných motorů plavidel podle kap. 8.03.3 se nevztahují na výměnné motory.

## KAPITOLA 9 ELEKTRICKÁ ZAŘÍZENÍ

### 9.01. Obecná ustanovení

9.01.1 Neexistují-li zvláštní požadavky na určité části zařízení, považuje se stupeň bezpečnosti za uspokojivý, pokud tyto části byly vyrobeny v souladu s platnou evropskou normou nebo v souladu s požadavky uznané klasifikační společností.

9.01.2 Na plavidle musí být uchovávány tyto doklady, které byly řádně opatřeny otiskem hranatého razítka Státní plavební správy nebo obdobného subjektu jiného členského státu Evropské unie:

- a) přehledná schémata celého elektrického zařízení;
- b) schémata zapojení pro hlavní, nouzový a distribuční rozvaděč s nejdůležitějšími technickými údaji, např. velikost proudu a jmenovitý proud jističů a ovladačů;
- c) údaje o výkonu elektrických strojů a zařízení;
- d) druhy kabelů a údaje o průřezu vodičů.

Na plavidlech bez posádky není nutné tyto doklady uchovávat, musí však být kdykoli k dispozici u vlastníka.

9.01.3 Elektrické zařízení musí zajistit bezchybnou funkčnost v trvalém náklonu až do 15° a okolní teplotu od 0 do +40 °C a teplotu na plavidle od -20 °C do +40 °C.

9.01.4 Elektrická a elektronická zařízení a přístroje musí být plně přístupné a jejich údržba musí být snadná.

## 9.02. Systémy napájení elektrickou energií

9.02.1 Je-li plavidlo vybaveno elektrickým systémem, musí mít tento systém nejméně dva zdroje energie, aby v případě výpadku jednoho zdroje energie mohl druhý zdroj napájet elektrické spotřebiče potřebné pro bezpečnou plavbu po dobu nejméně 30 minut.

9.02.2 Dostatečné dimenzování napájení je nutno prokázat výkonovou bilancí. V úvahu lze vzít přiměřený faktor současnosti.

9.02.3 Bez ohledu na kap. 9.02.1 platí kap. 5.04 pro zdroj energie pro kormidelní zařízení (kormidelní stroj).

## 9.03 Ochrana před dotekem, vniknutím pevných těles a průsakem vody

9.03.1 Druh minimální ochrany u pevně namontovaných částí zařízení musí odpovídat údajům uvedeným v tabulce.

Místo	Druh minimální ochrany (podle publ. IEC 60529:1992)
Generátory	IP 22
Motory	IP 22
Transformátory	IP 22 <sup>(1),(2)</sup>
Panely, Rozvaděče, Spínače	IP 44
Montážní Osvětlovací zařízení	IP 22
Provozní prostory, strojovny, oddělení pro kormidelní stroj	IP 22
Podpalubní nákladové prostory	IP 55
Skříňky na akumulátory a barvy	IP 44
Otevřené paluby a ovládací stanoviště	IP 55
Kormidelna	IP 22
Ubytovací prostory kromě sociálních zařízení a umýváren	IP 22
Sociální zařízení a umývárny	IP 44

(1) Pokud přístroje uvolňují velké teplo: IP 12

(2) Pokud přístroje nebo panely nemají tento druh ochrany, musí jejich umístění splňovat podmínky platné pro tento druh ochrany.

(3) Elektrické zařízení typu s osvědčenou bezpečností podle

a) evropských norem EN 50014:1997; 50015:1998; 50016:2002; 50017:1998; 50018:2000; 50019:2000 a 50020:2002 nebo

b) publikace IEC 60079 ve znění ze dne 1. října 2003.

## 9.04 Ochrana před výbuchem

9.04.1 Pouze nevýbušné elektrické zařízení lze instalovat v prostorech, v nichž se mohou akumulovat potenciálně výbušné plyny nebo směsi plynů, např. oddělení určená pro akumulátory nebo skladování vysoce hořlavých výrobků musí být instalována nevýbušná elektrická zařízení. V těchto prostorech nelze instalovat spínače osvětlení nebo jiných elektrických přístrojů. Ochrana před výbuchem musí vzít v úvahu vlastnosti potenciálně výbušných plynů nebo směsí plynů, které mohou vzniknout (skupina výbušnosti, teplotní třída).

## 9.05. Ochranné uzemnění

9.05.1 Systémy s napětím vyšším než 50 V musí být uzemněny.

9.05.2 Kovové části, u nichž může dojít k dotyku a které při běžném provozu nejsou pod napětím, např. rámy a kryty motorů, přístroje a osvětlovací zařízení, musí být uzemněny samostatně, pokud nejsou v elek-

trickém kontaktu s lodním trupem.

9.05.3 Kryty přenosných elektrických spotřebičů a přenosných přístrojů musí být při běžném provozu uzemněny pomocí dodatečného uzemňovacího vodiče v přívodním kabelu. Toto ustanovení neplatí v případě použití ochranného izolačního transformátoru a pro přístroje opatřené ochrannou izolací (dvojitá izolace).

9.05.4 Průřez uzemňovacích vodičů nesmí být menší než jsou hodnoty uvedené v tabulce:

Průřez vnějších vodičů [mm]	Minimální průřez uzemňovacích vodičů	
	v izolovaných kabelech [mm <sup>2</sup> ]	uložených samostatně [mm <sup>2</sup> ]
od 0,5 do 4	stejný průřez jako u vnějšího vodiče	4
více než 4 až 16 u vnějšího vodiče	stejný průřez jako u vnějšího vodiče	stejný průřez
více než 16 až 35	16	16
více než 35 až 120	poloviční průřez vnějšího vodiče	poloviční průřez vnějšího vodiče
více než 120	70	70

## 9.06. Nejvyšší přípustná napětí

9.06.1 Na plavidle nesmí být instalována zařízení s napětím vyšším, než je uvedeno v tabulce:

Druh zařízení	Nejvyšší přípustné napětí		
	Stejnoseměrný proud	Jednofázový střídavý proud	Třífázový střídavý proud
a) Pohonná a vytápěcí zařízení V včetně vývodů pro obecné použití	250 V	250 V	500
b) Světelná, komunikační, povelová a informační zařízení včetně vývodů pro obecné použití	250 V	250 V	-
c) Vývody pro napájení přenosných přístrojů používaných na otevřených palubách nebo v omezených nebo vlhkých kovových uzavřených prostorech kromě bojlerů a nádrží:			
1. všeobecně	50 V (1)	50 V (1)	-
2. při použití ochranného izolačního transformátoru pro jediné zařízení	-	250 V (2)	-
3. při použití zařízení s ochrannou (dvojitou) izolací	250 V	250 V	-
4. při použití proudových chráničů =< 30 mA	-	250V	500 V
d) Přenosné elektrické spotřebiče V např. elektrická zařízení pro kontejnery, motory, ventilátory a mobilní čerpadla, která během provozu nejsou obvykle přenášena a jejichž vodící součásti, u nichž může dojít k dotyku, jsou uzemněny pomocí uzemňovacího vodiče v propojovacím kabelu a které kromě tohoto uzemňovacího vodiče jsou připojeny k lodnímu trupu svou polohou nebo dodatečným vodičem	250 V	250 V	500
e) Vývody pro napájení přenosných přístrojů používaných v bojlerech a v nádržích	50 V	50 V	-

(1) V případě napětí ze sítí s vyšším napětím je nutno použít galvanické oddělení (bezpečnostní transformátor).

(2) Všechny póly sekundárního obvodu musí být izolovány od země.



9.06.2 Odchylně od kap. 9.06.1 jsou přípustná vyšší napětí, jsou-li uplatněna nezbytná ochranná opatření:

- a) pro pohonná zařízení, jejichž výkonnost to vyžaduje;
- b) pro speciální palubní zařízení, například rádiové zařízení a zapalování.

### 9.07. Rozvodné systémy

9.07.1 Pro stejnosměrný a jednorázový střídavý proud jsou přípustné tyto rozvodné systémy:

- a) dvou vodičové systémy, z nichž je jeden uzemněn (L1/N/PE);
- b) jednovodičové systémy využívající principu zpětného vedení lodním trupem, pouze pro místní zařízení (např. startéry spalovacích motorů, katodová ochrana) (L1/PEN);
- c) dvou vodičové systémy izolované od lodního trupu (L1/12/PE).

9.07.2 Pro třífázový střídavý proud jsou přípustné tyto rozvodné systémy:

- a) čtyřvodičové systémy s uzemněním nulového bodu nevyužívající princip zpětného vedení lodním trupem (L1/12/13/N/PE) = (sít' TN-S) nebo (sít' TT);
- b) třívodičové systémy izolované od lodního trupu (L1/12/13/PE) = (sít' IT);
- c) třívodičové systémy s uzemněním nulového bodu využívající princip zpětného vedení lodním trupem, nejsou však přípustné pro koncové obvody (L1/12/13/PEN).

9.07.3 Mohou být použity jiné systémy zajišťující obdobné technické parametry a stejnou úroveň bezpečnosti.

### 9.08. Břehové přípojky nebo jiné vnější sítě

9.08.1 Napájecí vedení z břehových sítí nebo jiných vnějších sítí k zařízením energetické sítě plavidla musí mít pevné spojení na plavidle v podobě pevných vývodů nebo pevných zásuvek. Kabelové spojky nesmí být vystaveny zatížení v tahu.

9.08.2 Pokud přívodní napětí převyšuje 50 V, musí být trup plavidla účinně uzemněn. Uzemňovací zásuvka musí být označena.

9.08.3 Spínací zařízení pro přípojky musí být uspořádána tak, aby se zamezilo souběžnému provozu generátoru energetické sítě plavidla a pobřežní energetické sítě nebo jiné vnější energetické sítě. Krátkodobý souběžný provoz je povolen při přechodu z jednoho systému na druhý bez přerušování napětí.

9.08.4 Přípojka musí být chráněna před zkratem a přetížením.

9.08.5 Na hlavním rozvaděči musí být umístěno zařízení indikující, je-li přívod ze břehu pod napětím.

9.08.6 Musí být nainstalováno kontrolní zařízení, aby bylo možno v případě stejnosměrného proudu srovnat polaritu a u třífázového střídavého proudu sled fází mezi přípojkou a energetickou sítí plavidla.

9.08.7 Návěstní tabulka vedle přípojky musí udávat

- a) opatření potřebná pro připojení břehové přípojky;
- b) druh proudu a jmenovité napětí a u střídavého proudu kmitočty.

### 9.09. Napájení jiného plavidla

9.09.1 Je-li elektrická energie dodávána na jiné plavidlo, je nutno použít samostatné přípojky. Při použití zásuvek k dodávce elektrické energie na jiné plavidlo pro jmenovitý proud více než 16 A,

je nutno použít přístroje (např. spínače nebo blokovací zařízení), aby bylo zajištěno, že k zapojení a odpojení může dojít pouze tehdy, není-li vedení pod napětím.

9.09.2 Kabelové spojky nesmí být vystaveny zatížení v tahu.

9.09.3 Ustanovení kap. 9.08.3 až 9.08.7 se použijí obdobně.

## 9.10. Generátory a motory

9.10.1 Generátory a motory a jejich svorkovnice musí být přístupné pro prohlídky, měření a opravy. Druh ochrany musí odpovídat jejich umístění (viz čl. 9.03).

9.10.2 Generátory poháněné hlavním motorem, vrtulovým hřídelem nebo pomocným agregátem určeným k jiným účelům musí být navrženy na rozsah otáček běžného provozu.

## 9.11. Akumulátory

9.11.1 Akumulátory musí být přístupné a uspořádány tak, aby se neposouvaly s pohyby plavidla. Nesmí být umístěny tam, kde by byly vystaveny nadměrnému teplu, extrémnímu chladu, ostříku, páře nebo výparům. Akumulátory nesmí být umístěny v kormidelně, obytných prostorech ani podpalubních nákladových prostorech. Tento požadavek se nevztahuje na akumulátory pro přenosné přístroje nebo na akumulátory vyžadující nabíjecí příkon menší než 0,2 kW.

9.11.2 Akumulátory vyžadující nabíjecí příkon přesahující 2,0 kW (vypočítaný z nejvyššího nabíjecího proudu a jmenovitého napětí akumulátoru a s přihlédnutím k charakteristické nabíjecí křivce nabíjecího přístroje) musí být umístěny ve zvláštní místnosti. Jsou-li umístěny na plavidle, postačuje jejich uzavření ve skříní. Akumulátory vyžadující nabíjecí příkon nepřesahující 2 kW mohou být umístěny ve skřínce nebo v bedně, nejen nacházejí-li se na palubě, ale i pod palubou. Mohou být také umístěny ve strojovně nebo na jiném dobře větraném místě, pokud jsou chráněny proti padajícím předmětům nebo kapající vodě.

9.11.3 Vnitřky všech prostorů, skříní, beden, krytů a dalších vestavěných částí určených pro akumulátory musí být chráněny proti škodlivému působení elektrolytu.

9.11.4 Musí být zajištěno účinné větrání, jsou-li akumulátory instalovány v uzavřených prostorech, skřínkách nebo bednách. Větrání s nuceným prouděním vzduchu musí být k dispozici u nikl-kadmiových akumulátorů vyžadujících nabíjecí příkon více než 2 kW a u olověných akumulátorů vyžadujících nabíjecí příkon více než 3 kW. Vzduch musí vstupovat spodem a být vytlačován horem, aby se zajistilo úplné odvětrání plynů. Větrací kanály nesmí obsahovat zařízení, bránící průtoku vzduchu, např. uzavírací ventily.

9.11.5 Požadovaný průtok vzduchu ( $Q$ ) se vypočítá podle tohoto vzorce:

$$Q = 0,11 \times I \times n [m^3/h]$$

kde:

$I$  =  $\frac{1}{4}$  maximálního proudu přípustného pro nabíjecí přístroj (A);

$n$  = počet článků.

U vyrovnávacích akumulátorů v energetické síti plavidla mohou být uznány jiné způsoby výpočtu při zohlednění charakteristické nabíjecí křivky nabíjecího přístroje, pokud se tyto výpočty zakládají na ustanoveních uznaných klasifikačních společností nebo na příslušných normách.

9.11.6 Používá-li se přirozená ventilace, průřez kanálů musí být dostatečný pro průtok vzduchu požadovaný při rychlosti 0,5 m/s. Nesmí být menší než 80 cm<sup>2</sup> pro olověné akumulátory a menší než 120 cm<sup>2</sup> pro nikl-kadmiové akumulátory.

9.11.7 Používá-li se větrání s nuceným prouděním vzduchu, musí být k dispozici ventilátor, nejlépe sací, jehož motor je mimo proud plynu nebo vzduchu. Ventilátory musí být navrženy tak, aby se zabránilo tvorbě jisker při dotyku lopatek a skříně ventilátoru a tvorbě elektrostatického náboje.

9.11.8 Na dveřích nebo krytech oddělení, skříní nebo beden obsahujících akumulátory musí být umístěny symboly "Zákaz ohně, otevřeného plamene a kouření" podle obrázku 2 v dodatku I o minimálním průměru 10 cm.

## 9.12. Spínací zařízení

### 9.12.1 Elektrické rozvaděče

a) Přístroje, spínače, pojistky a panelové přístroje musí být přehledně uspořádány a snadno dostupné pro údržbu a opravy. Vývody pro napětí do 50 V a pro napětí vyšší než 50 V musí být navzájem odděleny a řádně označeny.

b) Pro všechny spínače a přístroje musí být na rozvaděčích připevněny štítky s označením obvodu. Pojistky musí být označeny jmenovitou velikostí proudu a obvodem.

c) Nacházejí-li se přístroje s provozním napětím vyšším než 50 V za dveřmi, musí být součástí těchto přístrojů, které jsou pod napětím, chráněny před náhodným dotykem při otevřených dveřích (krytí IP 20).

d) Materiály rozvaděčů musí mít dostatečnou mechanickou pevnost, musí být trvanlivé, zpomalovat hoření a být samozhášecí; nesmějí rovněž nasávat vodu a vlhkost.

e) Jsou-li v elektrických rozvaděčích pojistky s velkou vypínací schopností, musí být k dispozici pomůcky a osobní ochranné prostředky k výměně těchto pojistek.

### 9.12.2 Spínače, ochranná zařízení

a) Obvody generátorů a elektrických spotřebičů musí být chráněny před zkratem a přetížením ve všech neuzemněných vodičích. Pro tento účel mohou být použita spínací zařízení spouštěná při zkratu či přetížení nebo pojistky. Obvody pro napájení elektrických motorů pohonných jednotek (kormidelní zařízení) a jejich řídicí obvody musí být chráněny pouze před zkratem. Pokud v obvodech existují tepelné jističe, musí být tyto neutralizovány nebo nastaveny nejméně na dvojnásobek jmenovité velikosti proudu.

b) Výstupy z hlavního rozvaděče k elektrickým spotřebičům s velikostí proudu více než 16 A musí být opatřeny spínací zátěže nebo síťovými vypínači.

c) Elektrické spotřebiče pro pohon plavidla, kormidelní zařízení, ukazatel polohy kormidla, navigační nebo bezpečnostní systémy a elektrické spotřebiče se jmenovitou velikostí proudu více než 16 A musí být napájeny samostatnými obvody. d) Obvody elektrických spotřebičů potřebných pro pohon plavidla a jeho manévrování musí být napájeny přímo z hlavního rozvaděče.

e) Vypínací zařízení je nutno zvolit podle jmenovité velikosti proudu, termické nebo dynamické pevnosti a vypínací kapacity. Spínače musí vypnout současně všechny vodiče pod napětím. Musí být rozpoznatelná spínací poloha.

f) Pojistky musí být uzavřeného typu a být vyrobeny z keramického nebo rovnocenného materiálu. Musí být možné je vyměnit bez nebezpečí pro obsluhu.

### 9.12.3 Měřicí a kontrolní zařízení

a) Obvody generátorů, akumulátorů a rozvaděčů musí být opatřeny měřicím a kontrolním zařízením, vyžaduje-li to bezpečný provoz zařízení.

b) Neuzemněné sítě s napětím vyšším než 50 V musí být opatřeny detektorem zemního spojení

vydávajícím vizuální i zvukový výstražný signál. U sekundárních zařízení, např. řídicích obvodů, lze od tohoto zařízení upustit.

#### 9.12.4 Umístění elektrických rozvaděčů

a) Rozvaděče musí být umístěny v dostupných a dobře větraných prostorech a musí být chráněny před poškozením vodou nebo mechanickým poškozením. Potrubí a vzduchovody musí být uspořádány tak, aby v případě průsaku nemohly být rozvaděče poškozeny. Je-li jejich umístění v blízkosti elektrických rozvaděčů nevyhnutelné, nesmí mít potrubí v jejich blízkosti snímatelná připojovací hrdla.

b) Skříňky a výklenky ve stěně, v nichž jsou umístěna nechráněná spínací zařízení, musí být z materiálu zpomalujícího hoření nebo být chráněny kovovým opláštěním či opláštěním z jiného materiálu zpomalujícího hoření.

c) Pokud napětí převyšuje 50 V, musí být na stanovišti obsluhy před hlavním rozvaděčem umístěny izolační rošty nebo rohože.

### 9.13. Nouzové jističe

9.13.1 Nouzové jističe pro olejové hořáky, palivová čerpadla, separátory paliva a ventilátory strojoven musí být namontovány na jednom místě mimo prostory, v nichž se tato zařízení nacházejí.

### 9.14. Montážní příslušenství

9.14.1 Kabelové vstupy musí být dimenzovány na kabely, které se mají připojit, a odpovídat druhu použitých kabelů.

9.14.2 Zásuvky pro distribuční obvody s různým napětím nebo kmitočtem nesmí být navzájem zaměnitelné.

9.14.3 Spínače musí přepínat současně všechny neuzemněné vodiče v obvodu. V neuzemněných soustavách obvodů jsou povoleny jednopólové spínače ve světelných obvodech v ubytovacích prostorech kromě prádelen, koupelen, umýváren a jiných vlhkých místností.

9.14.4 Překračuje-li velikost proudu 16 A, musí být možné zásuvky zablokovat pomocí přepínače, aby zástrčku bylo možné zasunout a vytáhnout pouze tehdy, jsou-li napájecí kontakty bez napětí.

### 9.15. Kabely

9.15.1 Kabely musí zpomalovat hoření, být samozhášecí a odolné vůči vodě a oleji. V obytných prostorech mohou být použity jiné typy kabelů, pokud jsou účinně chráněné, zpomalují hoření a jsou samozhášecí. Vlastnosti elektrických kabelů týkající se zpomalení hoření musí být v souladu s

a) publikacemi Mezinárodní elektrotechnické komise (IEC) 60332-1:1993, 60332-2:2000 nebo

9.15.2 Vodiče kabelů pro silové a světelné obvody musí mít minimální průřez 1,5 mm<sup>2</sup>.

9.15.3 Kovové opacňování, odstínění nebo opláštěování kabelů nesmí být za běžných provozních podmínek použito jako vodiče nebo k uzemnění.

9.15.4 Kovové odstínění a opláštěování kabelů v silových a světelných obvodech musí být nejméně na jednom konci uzemněno.

9.15.5 Průřez vodičů musí zohlednit jejich maximální přípustnou koncovou teplotu (proudovou zatížitelnost) a přípustný pokles napětí. Pokles napětí mezi hlavním rozvaděčem a nejnevýhodnějším místem zařízení nesmí být u světelných obvodů více než 5 % a u silových nebo topných obvodů více než 7 % vztaženo na jmenovité napětí. Přitom je nutné vzít v úvahu sníženou prostupnost tepla u stíněných kabelů a kabelů v uzavřených dálkových vedeních.

9.15.6 Kabely musí být chráněny před mechanickým poškozením.

9.15.7 Způsob upevnění kabelů musí zajistit, aby případné zatížení tahem bylo v přípustném rozmezí.

9.15.8 Procházejí-li kabely přepážkami nebo palubami, nesmí být kabelovými průchodkami nepříznivě ovlivněna mechanická pevnost, vodotěsnost a ohnivzdornost těchto přepážek a palub.

9.15.9 Koncovky a spoje všech vodičů musí být zhotoveny tak, aby byly zachovány původní elektrické, mechanické vlastnosti, vlastnosti zpomalující hoření a případně ohnivzdorné vlastnosti. Počet kabelových spojů musí být co nejnižší. Lze je používat pro účely opravy nebo výměny a výjimečně pro zjednodušení instalace. Tyto požadavky na kabelové spoje se považují za splněné, je-li postupováno podle bodu 3.28 a přílohy D publikace IEC 60092-352: 2005.

9.15.10 Kabely připojené ke spouštěcím kormidelnám musí být dostatečně pružné a mít izolaci s dostatečnou pružností do  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$  a být odolné vůči páře a výparům, ultrafialovému záření a ozonu.

## 9.16. Světelné spotřebiče

9.16.1 Světelné spotřebiče musí být umístěny tak, aby jimi vydávané teplo nemohlo zapálit blízké hořlavé předměty nebo jednotky.

9.16.2 Světelné spotřebiče na otevřených palubách musí být umístěny tak, aby nebránily rozpoznání navigačních světel.

9.16.3 Jsou-li ve strojovně nebo v kotelně umístěny dva nebo více světelných spotřebičů, musí být napájeny nejméně dvěma různými obvody. Tento požadavek se vztahuje rovněž na prostory, v nichž se nacházejí chladicí zařízení, hydraulická zařízení a elektrické motory.

## 9.17. Navigační světla

9.17.1 Rozvaděče pro navigační světla musí být umístěny v kormidelně. Musí být napájeny zvláštním napáječem z hlavního rozvaděče nebo dvěma nezávislými sekundárními rozvody.

9.17.2 Navigační světla musí být napájena samostatně z rozvaděče pro osvětlení a samostatně jištěna a ovládána.

9.17.3 Porucha kontrolního přístroje podle kap. 6.05.1 nesmí nepříznivě ovlivnit funkci světla, které kontroluje.

9.17.4 Několik světel, která tvoří funkční jednotku a jsou namontována společně na stejném místě, lze napájet, ovládat a kontrolovat společně. Kontrolní přístroj musí rozpoznat poruchu kteréhokoli z těchto světel. Ve dvojitém světle (dvě světla namontovaná nad sebou nebo ve stejném krytu) nesmí být možné používat současně oba světelné zdroje.

## 9.18. Výstražné a bezpečnostní systémy pro mechanická zařízení

9.18.1 Výstražné a bezpečnostní systémy ke kontrole a ochraně mechanických zařízení musí splňovat tyto požadavky:

a) Výstražné systémy Výstražné systémy musí být navrženy tak, aby porucha výstražného systému nemohla způsobit poruchu kontrolovaného přístroje nebo zařízení. Binární převodníky musí být navrženy na principu klidového proudu nebo kontrolovaného zatěžovacího proudu. Vizualní výstražné signály musí zůstat viditelné, dokud není závada odstraněna; výstražný signál, který byl vzat na vědomí, musí být rozlišitelný od signálu, který dosud na vědomí vzat nebyl. Každý vizualní výstražný signál musí být doprovázen zvukovým výstražným signálem. Zvukové výstražné signály musí být možné vypnout. Vypnutí zvukového Výstražného signálu nesmí zabránit tomu, aby v případě závady z jiných příčin byl výstražný signál znovu spuštěn. Výjimky lze povolit u výstražných systémů, které mají méně než pět měřících bodů.

b) Bezpečnostní systémy Bezpečnostní systémy musí být navrženy tak, aby před dosažením

kritického stavu zastavily nebo zpomalily chod dotčeného zařízení nebo upozornily trvale obsazené stanoviště na nutnost zastavení nebo zpomalení chodu zařízení. Binární převodníky musí být navrženy na principu zatěžovacího proudu. Nejsou-li bezpečnostní systémy navrženy tak, aby kontrolovaly samy sebe, musí být možné kontrolovat jejich správnou funkci. Bezpečnostní systémy musí být nezávislé na ostatních systémech.

### 9.19. Elektronické zařízení

9.19.1 Obecná ustanovení Zkušební podmínky v kap. 9.19.2 se vztahují pouze na elektronické přístroje, které jsou nezbytné pro kormidelní zařízení a pohon plavidla, včetně jejich přídatných zařízení.

#### 9.19.2 Zkušební podmínky

- a) Namáhání plynoucí z níže uvedených zkoušek nesmí vést k poškození elektronického přístroje nebo jeho nesprávné funkci. Zkoušky podle příslušných mezinárodních norem se s výjimkou zkoušky při nízké teplotě provádí na zapnutém přístroji. Tyto zkoušky zahrnují kontrolu správné funkce.
- b) Kolísání napětí a kmitočtu

		Kolísání	
		trvalé	krátkodobé
Obecně	kmitočet	+/- 5 %	+/- 10 % 5 s
napětí		+/- 10 %	+/- 20 % 1,5 s
Provoz akumulátoru	napětí	+ 30 %/ - 25 %	

- c) Tepelná zkouška Zkoušené zařízení se během půl hodiny zahřeje na teplotu 55 °C. Po dosažení této teploty se teplota udržuje na stejné výši po dobu 16 hodin. Poté se provede zkouška funkčnosti.
- d) Zkouška při nízké teplotě Zkoušené zařízení se vypne, ochladí na -25 °C a udržuje se na této teplotě po dobu dvou hodin. Poté se teplota zvýší na 0 °C a provede se zkouška funkčnosti.
- e) Vibrační zkouška Vibrační zkouška se provádí ve všech třech osách s rezonanční frekvencí přístrojů nebo jejich součástí vždy po dobu 90 minut. Není-li zjištěna žádná výrazná rezonance, provádí se vibrační zkouška při 30 Hz.

Vibrační zkouška se provádí pomocí sinusové oscilace v rámci těchto mezních hodnot:

Obecně:

$$f = 2,0 \text{ až } 13,2 \text{ Hz}; a = \pm 1 \text{ mm}$$

(amplituda  $a = 1/2$  kmitočtového rozsahu)

$$f = 13,2 \text{ Hz až } 100 \text{ Hz}; \text{ zrychlení } \pm 0,7 \text{ g.}$$

Zařízení, které má být zabudováno do vznětových motorů nebo kormidelního stroje, se zkouší takto:

$$f = 2,0 \text{ až } 25 \text{ Hz}; a = \pm 1,6 \text{ mm}$$

(amplituda  $a = 1/2$  kmitočtového rozsahu)

$$f = 25 \text{ Hz až } 100 \text{ Hz}; \text{zrychlení } \pm 4 \text{ g.}$$

Čidla, která mají být zabudována do výfukového potrubí vznětových motorů, mohou být vystavena podstatně vyššímu namáhání. Toto je třeba při zkouškách vzít v úvahu.

- f) Zkouška elektromagnetické kompatibility se provádí podle publikací IEC 61000- 4-2:1995, 61000-4-3:2002, 61000-4-4:1995, stupeň zkoušky 3.
- g) Splnění lze prokázat dokladem výrobce.

## 9.20. Elektromagnetická kompatibilita

9.20.1 Elektrické a elektronické systémy musí být instalovány tak, aby jejich funkce nebyla zhoršena. Toho lze dosáhnout zejména

- a) odpojením přenosových cest mezi zdrojem rušení a dotčeným zařízením;
- b) snížením příčin rušení u zdroje;
- c) snížením citlivosti dotčených přístrojů na rušení.

## KAPITOLA 10 VÝSTROJ

### 10.01. Kotevní zařízení

10.01.1 Plavidla určená pro přepravu nákladu s výjimkou člunových kontejnerů, jejichž délka  $L$  nepřesahuje 40 m, musí být vybavena příďovými kotvami, jejichž celková hmotnost  $P$  se vypočte pomocí vzorce:

$$P = k \times B \times T \text{ [kg]}$$

kde

$k$  je koeficient, který bere v úvahu vztah mezi délkou  $L$  a šířkou  $B$  a druh plavidla:

$$k = c \times \sqrt{L \frac{L}{8 \times B}}$$

u tlačných člunů platí  $k = c$ .

$c$  je empirický koeficient uvedený v této tabulce:

Celková nosnost v t	Koeficient c
do 400	45
nad 400 do 650	55
nad 650 do 1 000	65
nad 1 000	70

U plavidel s celkovou nosností do 400 t, která se vzhledem ke své konstrukci a ke svému předpokládanému účelu používají pouze k přepravě na předem určených krátkých tratích, nemusí být splnění požadavku podle věty první požadováno. Tato plavidla mohou být vybavena příďovými kotvami se dvěma třetinami celkové hmotnosti  $P$ .

10.01.2 Osobní lodě a plavidla, která nejsou určena k přepravě nákladu, s výjimkou tlačných remorkérů musí být vybaveny příďovými kotvami, jejichž celková hmotnost  $P$  se vypočte pomocí vzorce:

$$P = k \times B \times T [kg]$$

kde:

$k$  je koeficient podle kap. 10.01.1, k určení hodnoty empirického koeficientu ( $c$ ) se však místo celkové nosnosti použije výtlak vody v  $m^3$  zapsaný v osvědčení plavidla.

10.01.3 Plavidla uvedená v kap. 10.01.1, jejichž maximální délka nepřekračuje 86 m, musí být vybavena záďovými kotvami, jejichž celková hmotnost činí 25 % hmotnosti  $P$ . Plavidla, jejichž maximální délka překračuje 86 m, musí být vybavena záďovými kotvami, jejichž celková hmotnost se rovná 50 % hmotnosti vypočtené podle kap. 10.01.1 nebo 10.01.2. Záďové kotvy se nevyžadují u

- a) plavidel, u nichž by hmotnost záďové kotvy byla menší než 150 kg; u plavidel uvedených v kap. 10.01.1 posledním odstavci se vezme v úvahu snížená hmotnost kotev;
- b) tlačných člunů.

10.01.4 Plavidla určená k vedení pevně svázaných sestav, jejichž délka nepřekračuje 86 m, musí být vybavena záďovými kotvami, jejichž celková hmotnost se rovná 25 % maximální hmotnosti  $P$  vypočtené podle kap. 10.01.1 pro tvary sestav (považované za lodní jednotku) povolené a zapsané v osvědčení plavidla. Plavidla určená k vedení pevně svázaných sestav po proudu, jejichž délka překračuje 86 m, musí být vybavena záďovými kotvami, jejichž celková hmotnost se rovná 50 % maximální hmotnosti  $P$  vypočtené podle kap. 10.01.1 pro tvary sestav (považované za lodní jednotku) povolené a zapsané v osvědčení plavidla.

10.01.5 Hmotnosti kotev zjištěné podle kap. 10.01.1 až 10.01.4 mohou být u určitých zvláštních kotev sníženy podle "Správního pokynu č. 7" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES, směrnice 2008/126/ES a směrnice 2012/48/EU.



10.01.6 Celková hmotnost  $P$  stanovená pro příďové kotvy může být rozložena na jednu nebo dvě kotvy. Lze ji snížit o 15 %, je-li plavidlo vybaveno pouze jednou příďovou kotvou a kotevní skluz se nachází uprostřed lodi. Celkovou hmotnost stanovenou pro zádové kotvy u tlačných remorkérů a plavidel, jejichž maximální délka překračuje 86 m, lze rozložit na jednu nebo dvě kotvy. Hmotnost nejlehčí kotvy nesmí být menší než 45 % celkové hmotnosti.

10.01.7 Kotvy z litiny nejsou povoleny.

10.01.8 Na kotvách musí být trvanlivým způsobem vyznačena jejich hmotnost plastickým písmem.

10.01.9 Kotvy o hmotnosti větší než 50 kg musí být vybaveny navijáky.

10.01.10 Řetěz příďové kotvy musí mít délku nejméně

- a) 40 m u plavidel, jejichž délka nepřesahuje 30 m;
- b) o 10 m delší než je délka plavidla, je-li toto delší než 30 m a kratší než 50 m;
- c) 60 m, je-li plavidlo delší než 50 m.

Řetězy zádových kotev musí být dlouhé nejméně 40 m. Pokud však plavidla musejí zastavovat směrem po proudu, musí být řetězy zádových kotev nejméně 60 m dlouhé.

10.01.11 Minimální pevnost v tahu  $R$  kotevních řetězů se vypočte podle vzorce:

- a) kotvy s hmotností do 500 kg:

$$R = 0,35 \times P' [kN];$$

- b) kotvy s hmotností od 500 kg do 2 000 kg:

$$R = \left[ -\frac{P' - 500}{15000} \right] \times P' [kN];$$

- c) kotvy s hmotností více než 2 000 kg:

$$R = 0,25 \times P' [kN]$$

kde

$P'$  je teoretická hmotnost každé kotvy vypočtená podle kap. 10.01.1 až 10.01.4 a 10.01.6.

Pevnost v tahu kotevních řetězů se stanoví podle technických norem platných v České republice.

Mají-li kotvy hmotnost větší, než je stanoveno v kap. 10.01.1 až 10.01.6., pevnost v tahu kotevního řetězu se určí jako funkce skutečné hmotnosti kotvy.

10.01.12 Pokud se na plavidle nacházejí těžší kotvy se silnějšími kotevními řetězy, zapíše se do osvědčení plavidla pouze minimální hmotnosti a pevnosti v tahu stanovené podle kap. 10.01.1 až 10.01.6 a 10.01.11.

10.01.13 Spojovací součásti (obrtlíky) mezi kotvou a řetězem musí vydržet zatížení tahem o 20 % vyšší než je pevnost v tahu příslušného řetězu.

10.01.14 Místo kotevních řetězů lze použít lana. Lana musí mít stejnou pevnost v tahu jako řetězy, musí však být o 20 % delší.

#### 10.02. Jiné vybavení

10.02.1 Na plavidle musí být nejméně toto zařízení:

- a) radiotelefonní zařízení,
- b) přístroje a zařízení potřebná k vysílání vizuálních a akustických signálů a k označení plavidla,
- c) nezávislá záložní světla pro předepsaná kotevní světla.

Na plavidle musí být také tyto nádoby:

- a) označená sběrná nádoba na běžný odpad,
- b) samostatné označené nádoby s těsníci uzávěry vyrobené z oceli nebo jiného odolného nebohřlavého materiálu přiměřené velikosti, o objemu nejméně 10 l, určené ke shromažďování
  - aa) utěrek znečištěných olejem,
  - bb) nebezpečných nebo škodlivých pevných odpadů,
  - cc) nebezpečných nebo škodlivých kapalných odpadů, a v náležitém rozsahu také k ukládání
  - dd) splašků,
  - ee) jiného zaolejovaného nebo mastného odpadu.

10.02.2 Kromě toho k vybavení patří alespoň

- a) uvazovací ocelová lana: Plavidla musí být vybavena třemi uvazovacími ocelovými lany.

Jejich minimální délka činí:

- první lano:  $L + 20$  m, nejvýše však 100 m,
- druhé lano:  $\frac{2}{3}$  prvního lana,
- třetí lano:  $\frac{1}{3}$  prvního lana.

Nejkratší lano se nevyžaduje u plavidel s délkou  $L$  kratší než 20 m. Lana musí mít pevnost v tahu  $R_s$ , která se vypočte podle vzorce:

pro  $L \times B \times T$  do 1 000 m<sup>3</sup>:

$$R_s = 60 + \frac{L \times B \times T}{10} [kN];$$

pro  $L \times B \times T$  více než 1 000 m<sup>3</sup>:

$$R_s = 150 + \frac{L \times B \times T}{100} [kN].$$

Pro předepsaná lana se musí na plavidle nacházet osvědčení podle evropské normy EN 10 204:1991, č. 3.1. Tato ocelová lana lze nahradit jinými lany stejné délky a pevnosti v tahu. Minimální pevnost v tahu těchto lan musí být uvedena v osvědčení;

- b) vlečná lana: Vlečná plavidla musí být vybavena odpovídajícím počtem lan. Hlavní lano musí být nejméně 100 m dlouhé a jeho pevnost v tahu v kN nesmí být menší než jedna třetina celkového výkonu v kW hlavního motoru nebo motorů. Motorová plavidla a tlačné remorkéry vhodné rovněž k vlečení musí být vybaveny nejméně 100 m dlouhým vlečným lanem, jehož pevnost v tahu v kN odpovídá nejméně jedné čtvrtině celkového výkonu v kW hlavního motoru nebo motorů;
- c) vrhací lano;
- d) lodní lávka, nejméně 0,4 m široká a 4 m dlouhá, jejíž boční okraje jsou označeny světlými pruhy; tato lávka je opatřena zábradlím. U malých plavidel může být plavidlo vybaveno kratší lávkou;
- e) lodní hák;
- f) odpovídající lékárnička, na jejíž obsah se přiměřeně použijí ustanovení zvláštního právního předpisu<sup>2)</sup>. Lékařnička je uchovávána v obytném prostoru nebo v kormidelně a uložena tak, aby byla v případě potřeby snadno a bezpečně dostupná. Pokud jsou lodní lékárničky uschovány, musí být kryt označen příslušným symbolem podle obrázku 8 v dodatku I s délkou strany nejméně 10 cm;
- g) dalekohled 7 x 50 nebo s větším průměrem čočky;
- h) instrukce k záchraně nebo oživování osob na plavidle;
- i) světlomet, který lze ovládat z kormidelny.

10.02.3 U plavidel, jejichž boční výška je 1,50 m nad vodoryskou v nenaloženém stavu, musí být k dispozici naložovací schůdky nebo žebřík.

### 10.03. Přenosné hasicí přístroje

10.03.1 Na každém z níže uvedených míst musí být nejméně jeden přenosný hasicí přístroj v souladu s evropskou normou EN 37:2007 a EN 3 -8:2007:

- a) v kormidelně;
- b) poblíž každého místa vstupu z paluby do obytných prostor;
- c) v místě vstupu do každého služebního prostoru nepřístupného z obytných prostor, ve kterém je umístěno zařízení k topení, vaření nebo chlazení na pevné nebo kapalné palivo nebo zkapalněný plyn;
- d) u vchodu do každé strojovny nebo kotelny;
- e) na vhodném místě v podpalubí ve strojovnách a kotelnách, umístěný tak, aby z jakéhokoli místa v daném prostoru nebyla vzdálenost k hasicímu přístroji větší než 10 metrů.

10.03.2 Co se týče přenosných hasicích přístrojů uvedených v ustanovení bodu 10.03.1 této přílohy, lze používat práškové hasicí přístroje s hasicí schopností nejméně 21 A nebo jiné přenosné hasicí přístroje se stejnou nebo vyšší hasicí schopností. Musí být vhodné pro požáry třídy A, B a C. Na plavidlech bez zařízení na zkapalněný plyn jsou však přípustné sprejové pěnové hasicí přístroje, které využívají pěnu tvořící vodní film (AFFF-AR) a jsou mrazuvzdorné do minus (-) 20 °C, a to i v případě, že nejsou vhodné pro požáry třídy C. Tyto hasicí přístroje musí mít minimální kapacitu

9 litrů s hasicí schopností nejméně 13 A. Všechny hasicí přístroje musí být vhodné k hašení požárů v elektrických systémech až do 1000 V.

10.03.3 Kromě toho lze používat práškové, vodní nebo pěnové hasicí přístroje, které jsou vhodné k likvidaci takového typu ohně, který se může nejpravděpodobněji vyskytnout v prostorech, pro které je hasicí přístroj určen.

10.03.4 Přenosné hasicí přístroje s CO<sub>2</sub> jako hasicí náplní lze používat k likvidaci požárů pouze v kuchyních a elektrických zařízeních. Obsah těchto hasicích přístrojů nesmí být vyšší než 1 kg na 15 m<sup>3</sup> prostoru, v němž jsou přístroje k dispozici pro použití.

10.03.5 Přenosné hasicí přístroje musí být kontrolovány nejméně jednou za dva roky. Na kontrolu se přiměřeně použijí ustanovení zvláštního právního předpisu<sup>3)</sup>.

10.03.6 Pokud jsou požární zařízení umístěná z dohledu, musí být předměty, které je kryjí, označeny symbolem pro hasicí přístroje podle obrázku 3 v dodatku I, který má délku strany nejméně 10 cm.

10.03a. Stabilní hasicí zařízení k ochraně obytných prostorů, kormidelen a prostorů pro cestující

10.03a.1 Požární ochrana v obytných prostorech, kormidelnách a prostorech pro cestující musí být zajištěna pouze vhodnými sprinklerovými požárními soustavami s tlakovou vodou jako stabilními hasicími zařízeními. Požadavky na stabilní sprinklerové hasicí zařízení s tlakovou vodou jsou stanoveny ve "Správním pokynu č. 9" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

10.03a.2 Zabudování nebo přestavbu těchto zařízení musí provádět pouze osoby mající oprávnění podle zvláštního právního předpisu<sup>4)</sup>.

10.03a.3 Zařízení musí být vyrobeny z oceli nebo rovnocenných ohnivzdorných materiálů.

10.03a.4 Zařízení musí být schopné rozstříkovat vodu o objemu nejméně 5 l/m<sup>2</sup> za minutu nad plochou největšího prostoru, který má být chráněn.

10.03a.5 Zařízení, která rozstříkují menší množství vody, musí odpovídat požadavkům podle rezoluce IMO A 800(19) nebo jiné normy uznané Evropskou komisí. Ověření požadavků provádí uznaná klasifikační společnost nebo odborně způsobilá osoba splňující harmonizované normy pro činnost zkušebních laboratoří (EN ISO/IEC 17025:2000).

10.03a.6 Zařízení musí zkontrolovat osoba způsobilá podle zvláštního právního předpisu<sup>5)</sup>

- a) před prvním uvedením do provozu;
- b) před opětovným uvedením do provozu po spuštění;
- c) před opětovným uvedením do provozu po jakékoli závažnější úpravě nebo opravě;
- d) pravidelně nejméně každé dva roky.

10.03a.7 Při kontrole podle odstavce kap. 10.03a.6 je ověřováno, zda zařízení splňují požadavky kap. 10.03a. Kontrola musí zahrnovat alespoň

- a) vnější prohlídku celého zařízení;

- b) kontrolu funkčnosti bezpečnostních systémů a trysek;
- c) kontrolu funkčnosti tlakových nádob a čerpacího systému.

10.03a.8 Doklad o provedení prohlídky obsahuje

- a) datum,
- b) závěr kontroly, a
- c) podpis osoby, která prohlídku vykonala.

10.03a.9 Počet instalovaných zařízení se zapíše do osvědčení plavidla.

10.03b. Stabilní hasicí zařízení k ochraně strojoven, kotelen a strojoven čerpadel

10.03b.1 Hasící náplně

K ochraně strojoven, kotelen a strojoven čerpadel v stabilních hasicích zařízeních se použijí tyto hasící náplně:

- a) CO<sub>2</sub> (oxid uhličitý);
- b) HFC 227ea (heptafluorpropan);
- c) IG-541 (52 % dusík, 40 % argon, 8 % oxid uhličitý);
- d) FK-5-1-12 (dodekafluoro-2-methylpentan-3-on).

Jiné hasící náplně lze na základě souhlasného vyjádření Evropské komise.

10.03b.2 Větrání, přívod vzduchu

- a) Spalovací vzduch pro pohonné motory nesmí být nasáván z prostor, které mají být chráněny stabilními hasicími zařízeními. Toto neplatí, pokud existují dvě navzájem nezávislé a hermeticky oddělené hlavní strojovny nebo pokud se vedle hlavní strojovny nachází samostatná strojovna příďového pohonu, aby bylo zajištěno, že se v případě požáru v hlavní strojovně plavidlo může pohybovat vlastní silou rychlostí nejméně 6,5 km/hod vzhledem k vodní hladině tak, že je schopné dosáhnout a udržet rychlost otáčení plavidla 20 °/min, což musí být ověřeno plavební zkouškou za podmínek podle kap. 4.03 a 4.04.
- b) Větrání s nuceným prouděním vzduchu v prostoru, který má být chráněn, se musí při spuštění hasicího zařízení automaticky vypnout.
- c) Musí být k dispozici zařízení, pomocí nichž lze rychle uzavřít všechny otvory, kterými by mohl do prostoru, který má být chráněn, vnikat vzduch nebo z něj unikat plyn. Musí být jednoznačně rozpoznatelné, zda jsou otvory otevřené nebo zavřené.
- d) Vzduch unikající z přetlakových ventilů ve vzduchojemech instalovaných ve strojovnách musí být odváděn do otevřeného prostoru.
- e) Přetlak nebo podtlak vznikající při přívodu hasicí látky nesmí zničit konstrukční prvky prostoru, který má být chráněn. Musí být možné bez jakéhokoli nebezpečí tlak vyrovnat.
- f) Chráněné prostory musí mít zařízení k odčerpání hasicí náplně a kouřových plynů. Ovládání těchto zařízení musí být možné ze stanoviště mimo chráněné prostory, které nebude kvůli požáru v těchto prostorech nepřístupné. Jsou-li na plavidle instalována pevná odsávací zařízení, nesmí být možné tyto během hašení požáru zapnout.

10.03b.3 Systém požárního poplachu Prostor, který má být chráněn, musí být monitorován pomocí vhodného systému požárního poplachu. Hlášení požáru musí být patrné v kormidelně, v obytných prostorech a v prostoru, který má být chráněn. Vhodnost systému požárního poplachu musí být posouzena dle správního pokynu č. 17 uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES, směrnice 2008/126/ES a směrnice 2012/48/EU.

#### 10.03b.4 Potrubní soustava

- a) Hasivo je dopravováno do prostoru, který má být chráněn, a zde rozváděno pomocí pevné potrubní soustavy. Uvnitř prostoru, který má být chráněn, musí být potrubí a příslušné armatury vyrobeny z oceli. Z tohoto požadavku jsou vyňata potrubí spojující nádrže a dilatační spoje, pokud použité materiály mají v případě požáru rovnocenné vlastnosti. Potrubí musí být zevnitř i zvenku chráněno proti korozi.
- b) Výstupní trysky musí být dimenzovány a uspořádány tak, aby hasivo bylo rozstříkáváno rovnoměrně. Hasivo musí být účinné i pod podlahovými deskami.

#### 10.03b.5 Spouštěcí zařízení

- a) Hasicí zařízení s automatickým spouštěním nejsou přípustná.
- b) Musí být možné spustit hasicí zařízení z vhodného stanoviště mimo prostor, který má být chráněn.
- c) Spouštěcí zařízení musí být namontována tak, aby jejich ovládání bylo možné i v případě požáru a aby v případě poškození ohněm nebo výbuchem v prostoru, který má být chráněn, mohlo být stále dopravováno potřebné množství hasiva. Nemechanická spouštěcí zařízení musí být napájena ze dvou různých, navzájem nezávislých zdrojů energie. Tyto zdroje energie se musí nacházet mimo prostor, který má být chráněn. Řídící vedení v prostoru, který má být chráněn, musí být navržena tak, aby zůstala funkční i v případě požáru pod dobu nejméně 30 minut. V případě elektrického vedení je tento požadavek splněn, pokud toto vedení vyhovuje normě IEC 60331- 21:1999. Jsou-li spouštěcí zařízení umístěná z dohledu, musí být předměty, které je kryjí, označeny symbolem "požární zařízení" podle obrázku 6 v dodatku I k této příloze, který má délku strany nejméně 10 cm a tento text vyhotovený červeným písmem na bílém pozadí:  
"Hasicí zařízení  
Feuerlöscheinrichtung  
Installation dextinction  
Brandblusinstallatie  
Fire-fighting installation".
- d) Má-li hasicí zařízení chránit několik místností, musí být spouštěcí zařízení pro každou místnost samostatné a zřetelně označeno.
- e) Vedle každého spouštěcího zařízení musí být viditelně umístěn nesmazatelný návod k obsluze v českém jazyce a v jednom z jazyků členských států Evropské unie. Návod k obsluze obsahuje zejména pokyny o

- aa) spuštění hasicího zařízení;
  - bb) nutnosti zkontrolovat, že prostor, který má být chráněn, opustily všechny osoby;
  - cc) opatřeních, která musí přijmout posádka v případě spuštění hasicího zařízení a v případě vstupu do chráněných prostor po spuštění nebo zaplnění, zejména s ohledem na možnou přítomnost nebezpečných látek;
  - dd) opatřeních, která musí přijmout posádka v případě poruchy hasicího zařízení.
- f) Návod k obsluze musí obsahovat upozornění, že před spuštěním hasicího zařízení musí být zastaveny spalovací motory s nasáváním vzduchu z prostoru, který má být chráněn.

#### 10.03b.6 Výstražný systém

- a) Stabilní hasicí zařízení musí být opatřeny akustickými a optickými výstražnými systémy.
- b) Výstražný systém se vypne automaticky, jakmile je požární soustava spuštěna. Výstražný signál musí znít po přiměřeně dlouhou dobu před uvolněním hasiva a nesmí být možné jej vypnout.
- c) Výstražné signály musí být zřetelně viditelné v prostorech, které mají být chráněny, a před přístupy k těmto prostorům a musí je být zřetelně slyšet i za provozních podmínek, při nichž dochází k největšímu hluku. Musí být jednoznačně rozeznatelné od jiných akustických a vizuálních signálů v prostoru, který má být chráněn.
- d) Akustické výstražné signály musí být zřetelně slyšitelné v okolních prostorech i tehdy, jsou-li uzavřeny spojovací dveře, a za provozních podmínek, při nichž dochází k největšímu hluku.
- e) Nemá-li výstražný systém vlastní kontrolu zkratu, přerušení vodiče a poklesu napětí, musí být možné zkontrolovat jeho správnou funkci.
- f) U každého vstupu do prostoru, do něhož může být přivedeno hasivo, musí být umístěn zřetelně viditelný štítek s tímto textem vyhotoveným červeným písmem na bílém pozadí:

”Pozor, hasicí zařízení!

Opusťte prostor, jakmile zazní varovný signál!

Vorsicht, Feuerlöscheinrichtung!

Bei Ertönen des Warnsignals (Beschreibung des Signals) den Raum sofort verlassen!

Attention, installation d'extinction d'incendie!

Quitter immédiatement ce local au signal (description du signal)

Let op, brandblusinstallatie!

Bij het in werking treden van het alarmsignaal (omschrijving van het signaal) deze ruimte onmiddellijk verlaten!

Warning, fire-fighting installation!

Leave the room as soon as the warning signal sounds (description of signal)”.

#### 10.03b.7 Tlakové nádoby, armatury a tlaková vedení

- a) Tlakové nádoby, armatury a tlaková vedení musí být v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů<sup>6)</sup>.

- b) Tlakové nádoby musí být namontovány podle pokynů výrobce.
- c) Tlakové nádoby, armatury a tlaková vedení nesmějí být umístěna v obytných prostorech.
- d) Teplota ve skříních a montážních prostorech, kde jsou tlakové nádoby umístěny, nesmí překročit 50 °C.
- e) Skříně nebo montážní prostory na plavidle musí být pevně upevněny a mít větrací otvory, které jsou uspořádány tak, aby v případě netěsnosti tlakové nádoby nemohl do plavidla uniknout žádný plyn. Přímé přípojky k ostatním prostorům nejsou přípustné.

#### 10.03b.8 Množství hasiva

Je-li množství hasiva určeno k ochraně více než jedné místnosti, nemusí být celkové množství dostupné hasicí látky větší než množství potřebné pro největší prostor, který má být chráněn.

#### 10.03b.9 Instalace, prohlídka a dokumentace

- a) Soustavu může instalovat nebo přestavět pouze osoba, oprávněná podle zvláštního právního předpisu<sup>7)</sup> k výkonu těchto činností. Musí být splněny požadavky stanovené výrobcem hasiva a výrobcem hasicího zařízení (list s údaji o výrobku, bezpečnostní list).
- b) Soustavu musí zkontrolovat osoba způsobilá podle zvláštního právního předpisu<sup>6)</sup>
  - aa) před prvním uvedením do provozu;
  - bb) před opětovným uvedením do provozu po spuštění;
  - cc) před opětovným uvedením do provozu po jakékoliv závažnější úpravě nebo opravě;
  - dd) pravidelně nejméně každé dva roky.
- c) Při prohlídce se kontroluje, zda soustava splňuje požadavky kapitoly 10.
- d) Prohlídka zahrnuje alespoň
  - aa) vnější prohlídku celého zařízení;
  - bb) zkoušku těsnosti potrubí;
  - cc) zkoušku funkčnosti ovládacích a spouštěcích systémů;
  - dd) kontrolu tlaku nádob a jejich obsahu;
  - ee) kontrolu těsnosti a zařízení k uzavření prostoru, který má být chráněn;
  - ff) kontrolu systému požárního poplachu;
  - gg) kontrolu výstražného systému.
- e) Musí být vystaven doklad o provedené prohlídce, který obsahuje výsledek prohlídky, datum a podpis osoby, která prohlídku vykonala.
- f) Počet pevných požárních soustav se zapíše do osvědčení plavidla.

#### 10.03b.10 Hasicí zařízení s CO<sub>2</sub>

Hasicí zařízení používající jako hasicí náplň CO<sub>2</sub> musí kromě požadavků podle kap. 10.03b.1. až 10.03b.9 splňovat tato ustanovení:



- a) Nádoby s CO<sub>2</sub> musí být uloženy mimo prostor, který má být chráněn, v prostoru nebo skříni hermeticky oddělené od ostatních prostor. Dveře do těchto prostor a skříní se musí otevírat směrem ven, musí být uzamykatelné a být opatřeny na vnější straně symbolem "Všeobecné nebezpečí" podle obrázku 4 v dodatku I, který je nejméně 5 cm vysoký, společně s označením "CO<sub>2</sub>" ve stejné barvě a se stejnou výškou.
- b) Prostory k uložení nádob s CO<sub>2</sub>, které se nacházejí pod palubou, musí být přístupné pouze zvenku. Tyto prostory musí být opatřeny vlastním dostatečným umělým větráním s odsávacími kanály; tento systém větrání musí být zcela nezávislý na jiných systémech větrání na plavidle.
- c) Nádoby s CO<sub>2</sub> nesmí být naplněny na více než 0,75 kg/l. Měrný objem nestlačeného plynu CO<sub>2</sub> je 0,56 m<sup>3</sup>/kg.
- d) Objem CO<sub>2</sub> pro prostor, který má být chráněn, musí být nejméně 40 % jeho hrubého objemu. Musí být možné uvolnit tento objem do 120 sekund a zkontrolovat, zda k uvolnění došlo.
- e) Otevření ventilů nádob a obsluha napouštěcího ventilu musí být zajištěna samostatnými ovládacími úkony.
- f) Přiměřená doba uvedená v kap. 10.03b.6 písm. b) činí nejméně 20 sekund. Musí existovat spolehlivé zařízení, které zajistí prodlevu před dopravou CO<sub>2</sub>.

#### 10.03b.11 Hasicí zařízení s HFC-227ea

Hasicí zařízení používající jako hasící náplň HFC 227ea musí kromě požadavků podle kap. 10.03b.1 až 10.03b.9 splňovat tato ustanovení:

- a) Má-li být chráněno několik prostor s různým hrubým objemem, musí být každý prostor opatřen vlastním hasicím zařízením.
- b) Každá nádoba s HFC 227ea, která je instalována v prostoru, který má být chráněn, musí být opatřena ventilem k uvolnění přetlaku. Tento musí bez nebezpečí uvolnit obsah nádoby do prostoru, který má být chráněn, pokud je nádoba vystavena účinkům požáru a hasicí zařízení nebylo spuštěno.
- c) Každá nádoba musí být vybavena zařízením ke kontrole tlaku plynu.
- d) Nádoby se nesmí plnit na více než 1,15 kg/l. Měrný objem nestlačeného HFC 227ea je 0,1374 m<sup>3</sup>/kg.
- e) Objem HFC 227ea pro prostor, který má být chráněn, musí být nejméně 8 % hrubého objemu tohoto prostoru. Tento objem musí být uvolněn do 10 sekund.
- f) Nádoby s HFC 227ea musí být opatřeny zařízením ke sledování tlaku, které v případě nepřípustného úbytku hnacího plynu spouští akustický a vizuální výstražný signál v kormidelně. Neexistuje-li kormidelna, výstražný signál musí být dán mimo prostor, který má být chráněn.
- g) Po napuštění nesmí koncentrace v prostoru, který má být chráněn, být větší než 10,5 %.
- h) Hasicí zařízení nesmí obsahovat součásti vyrobené z hliníku.

#### 10.03b.12 Hasicí zařízení s IG-541

Hasicí zařízení používající jako hasicí náplň IG-541 musí kromě požadavků podle kap. 10.03b.1 až 10.03b.9 splňovat tato ustanovení:

- a) Má-li být chráněno několik prostor s různým hrubým objemem, musí být každý prostor opatřen vlastním hasicím zařízením.
- b) Každá nádoba s IG-541, která je instalována v prostoru, který má být chráněn, musí být opatřena ventilem k uvolnění přetlaku. Tento musí bez nebezpečí uvolnit obsah nádoby do prostoru, který má být chráněn, pokud je nádoba vystavena účinkům požáru a hasicí zařízení nebylo spuštěno.
- c) Každá nádoba musí být opatřena zařízením ke kontrole obsahu.
- d) Plnicí tlak nádoby nesmí při +15 °C překročit 200 barů.
- e) Objem IG-541 pro prostor, který má být chráněn, musí být nejméně 44 % a nejvýše 50 % hrubého objemu tohoto prostoru. Tento objem musí být uvolněn do 120 sekund.

#### 10.03b.13 FK-5-1-12-požární soustavy

Hasicí zařízení s FK-5-1-12 jako hasicí náplní musí kromě požadavků kap. 10.03b.1 až 10.03b.9 splňovat tato ustanovení:

- a) Má-li být chráněno několik prostor s různým objemem, musí být každý prostor opatřen vlastním hasicím zařízením;
- b) Každý zásobník s FK-5-1-12, který je instalován v prostoru, jež má být chráněn, musí být opatřen přetlakovým ventilem k uvolnění přetlaku. Přetlakový ventil musí bez nebezpečí uvolnit obsah zásobníku do prostoru, který má být chráněn, pokud je zásobník vystaven účinkům požáru a hasicí zařízení nebylo spuštěno;
- c) Každý zásobník musí být vybaven zařízením ke kontrole tlaku plynu.
- d) Zásobníky nesmějí být naplněny na více než 1,00 kg/l. Měrný objem nestlačeného FK-5-1-12 je 0,0719 m<sup>3</sup>/kg;
- e) Objem nestlačeného FK-5-1-12 pro prostor, který má být chráněn, musí být nejméně 5,5% hrubého objemu prostoru. Zaplnění prostoru musí být uskutečněno do 10 s;
- f) Zásobníky FK-5-1-12 musí být opatřeny zařízením ke sledování tlaku, které v případě nepřípustného úbytku náplně spouští akustický a vizuální signál v kormidelně. Není-li na plavidle kormidelně, výstražný signál musí být spuštěn mimo prostor, který má být chráněn;
- g) Po zaplnění chráněného prostoru FK-5-1-12, nesmí být koncentrace FK-5-1-12 v tomto prostoru větší než 10 %.

#### 10.03c. Stabilní hasicí zařízení k ochraně objektů

10.03c.1 Stabilní hasicí zařízení k ochraně objektů jsou přípustné pouze po konzultaci Evropské komise.

#### 10.04. Lodní čluny

10.04.1 Níže uvedená plavidla musí být vybavena lodním člunem podle evropské normy EN 1914:1997:

- a) motorová plavidla a nákladní čluny s hrubou nosností více než 1501;
- b) remorkéry a tlačné remorkéry s výtlakem vody více než 150 m<sup>3</sup>;
- c) plovoucí stroje;
- d) osobní lodě.

10.04.2 Musí být možné, aby lodní člun spustila na vodu bezpečně jedna osoba do 5 minut po zahájení prvního potřebného manuálního úkonu. Pokud se ke spouštění na vodu používá strojní zařízení, musí být takové, aby v případě výpadku jeho napájení nebylo zamezeno bezpečnému a rychlému spuštění na vodu.

10.04.3 Nafukovací lodní čluny musí být zkontrolovány podle pokynů výrobce.

10.05. Záchranné kruhy a vesty

10.05.1 Na plavidlech se musí nacházet nejméně tři záchranné kruhy podle evropské normy EN 14144:2002. Musejí být připravené k použití a připevněné na plavidle na vhodných místech, nesmí však být připevněny k držákům. Nejméně jeden záchranný kruh musí být umístěn v bezprostřední blízkosti kormidelní a vybaven samočinně spínaným akumulátorem napájeným světlem, které nezhasne ve vodě.

10.05.2 V dosahu každé osoby pobývající pravidelně na plavidle musí být osobní, samočinně nafukovací záchranná vesta podle evropských norem EN 395:1998, EN 396:1998 EN ISO 12402-3:2006 nebo EN ISO 12402-4:2006. Pro děti jsou přípustné rovněž nenafukovací záchranné vesty splňující požadavky uvedené ve větě první.

10.05.3 Záchranné vesty musí být zkontrolovány podle pokynů výrobce.

## **KAPITOLA 11** **BEZPEČNOST NA PRACOVÍŠTÍCH**

11.01. Obecná ustanovení

11.01.1 Plavidla musí být postavena, uspořádána a vybavena tak, aby na nich osoby mohly pracovat a pohybovat se bezpečně.

11.01.2 Pevná zařízení na plavidle, která jsou potřebná pro práci, musí být zařízena, umístěna a zabezpečena tak, aby jejich obsluha, používání a údržba byla bezpečná a snadná. V případě potřeby musí být přenosné nebo horké konstrukční prvky vybaveny ochrannými zařízeními.

11.02. Ochrana před pádem

11.02.1 Paluby a boční paluby musí být rovné a nesmí se na nich nacházet místa, o něž by bylo možné zakopnout; nesmí se na nich vytvářet louže.

11.02.2 Paluby, boční paluby, podlahy strojoven, odpočívadla schodišť, schodiště a vrchní části postranních pacholat musí být neklouzavé.

11.02.3 Horní části postranních pacholat a jakékoli překážky v průchodech, např. hrany schodů, musí být označeny barvou, která kontrastuje s okolní palubou.

11.02.4 Vnější okraje palub a bočních palub musí být vybaveny zábradlím s výškou nejméně 0,90 m nebo průběžným zábradlím podle evropské normy EN 711:1995. Pracoviště, z nichž mohou osoby spadnout z výšky více než 1 m, musí být vybavena zábradlím nebo ohrazením palubního jícnu s výškou nejméně 0,90 m nebo průběžným zábradlím podle evropské normy EN 711:1995. V případech, kdy lze zábradlí u bočních palub sklopit,

- a) musí být k ohrazení palubního jícnu ve výšce 0,7 až 1,1 m dodatečně upevněno průběžné madlo o průměru 0,02 až 0,04 m a
- b) na jasně viditelných místech na okrajích boční paluby musí být umístěny značky podle dodatku I obrázku 10 přílohy č. 1 této vyhlášky o průměru nejméně 0,015 m.

Pokud neexistuje ohrazení palubního jícnu, je nutné instalovat pevné zábradlí.

11.02.4a zrušen

11.02.4b zrušen

11.02.5 Na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky více než 1 m může být vyžadováno vhodné vybavení a zařízení k bezpečné práci, je-li to nezbytné pro bezpečnost práce.

11.03. Rozměry pracovišť

11.03.1 Pracoviště musí mít takové rozměry, aby všechny osoby, které na nich pracují, měly přiměřenou volnost pohybu.

11.04. Boční paluby

11.04.1 Světlá šířka boční paluby musí být nejméně 0,60 m. Na některých místech, která jsou nezbytná pro provoz plavidla, např. hydranty k umývání paluby, lze tuto hodnotu snížit na 0,50 m. U pacholat a oporek lze ji snížit na 0,40 m.

11.04.2 zrušen

11.04.3 Požadavky kap. 11.04.1 a 11.04.2 platí až do výšky 2,00 m nad boční palubou.

11.05. Přístup na pracoviště

11.05.1 Přístupy a průchody, které slouží k pohybu osob nebo předmětů, musí být dostatečně velké a uspořádány tak, že

- a) před vstupními otvory je dostatečný prostor, aby byl umožněn nerušený pohyb;
- b) světlá šířka průchodu odpovídá účelu pracoviště a není menší než 0,60 m, kromě plavidel širokých méně než 8 m, na kterých může být šířka průchodu snížena na 0,50 m;
- c) světlá výška průchodu včetně silu není menší než 1,90 m.

11.05.2 Uspořádání dveří musí být takové, aby mohly být bezpečně otvírány a zavírány z obou stran. Dveře musí být chráněny proti náhodnému otevření a zavření.

11.05.3 Přístupy, východy a průchody s rozdílem ve výšce podlah více než 0,50 m musí být opatřeny vhodnými schody, žebříky nebo stupadly.

11.05.4 Pracoviště, která jsou trvale obsazena, musí být opatřena schody, je-li rozdíl ve výšce podlah větší než 1,00 m. Tento požadavek se nevztahuje na nouzové východy.

11.05.5 Plavidla s podpalubními nákladovými prostory musí mít nejméně na každém konci nákladového prostoru pevné prostředky k zajištění přístupu. Odchylně od první věty nejsou pevné prostředky k zajištění přístupu nutné, jsou-li poskytnuty nejméně dva přenosné žebříky dost dlouhé na to, aby nejméně tři příčle sahalý nad jícnový sil, jsou-li žebříky skloněny v úhlu 60° vodorovné roviny.

11.06. Východy a nouzové východy

11.06.1 Počet, uspořádání a rozměry východů, včetně nouzových, musí odpovídat účelu a rozměrům příslušného prostoru. Je-li jeden z východů nouzový, musí být jako takový zřetelně označen.

11.06.2 Východy nebo okna či kryty světlíků, které mají být použity jako nouzové východy, musí mít světlost otvoru alespoň  $0,36 \text{ m}^2$  a nejmenší rozměr musí být alespoň 0,50 m.

#### 11.07. Žebříky, stupadla a podobná zařízení

11.07.1 Schody a žebříky musí být bezpečně upevněny. Schody musí být široké nejméně 0,60 m a světlá šířka mezi madly nesmí být menší než 0,60 m; výška stupně nesmí být menší než 0,15 m; stupně musí mít povrchy s neklouzavou úpravou a schodiště s více než třemi stupni musí být opatřena madly.

11.07.2 Žebříky a samostatně upevněné příčle musí mít světlou šířku nejméně 0,30 m; maximální vzdálenost mezi příčlemi je 0,30 m a vzdálenost mezi příčlemi a konstrukcí nesmí být menší než 0,15 m.

11.07.3 Žebříky a samostatně upevněné příčle musí být viditelné shora a nad nouzovými otvory musí být vybaveny bezpečnostními rukojetěmi.

11.07.4 Přenosné žebříky musí být široké nejméně 0,40 m a 0,50 m u základny; musí zajištěno, aby se nepřevrátily nebo nesklouzly; příčle musí být pevně upevněny v bočnicích.

#### 11.08. Vnitřní prostory

11.08.1 Rozměry, zařízení a uspořádání vnitřních pracovišť musí odpovídat práci, která má zde být vykonávána, a musí splňovat zdravotní a bezpečnostní požadavky. Musí být dostatečně osvětleny neoslňujícím světlem a dostatečně větrány. V případě potřeby musí být opatřeny topným zařízením k udržení přiměřené teploty.

11.08.2 Podlahy vnitřních pracovišť musí být pevné a trvanlivé a konstruované tak, aby bránily klouzání a pádu. Otvory v palubách nebo podlahách musí být, jsou-li otevřeny, opatřeny ochranou proti pádu a okna a světlíky musí být uspořádány a vybaveny tak, aby mohly být obsluhovány a čištěny bez rizika.

#### 11.09. Ochrana proti hluku a vibracím

11.09.1 Pracoviště musí být umístěna, vybavena a konstruována tak, aby členové posádky nebyli vystaveni škodlivým vibracím.

11.09.2 Stálá pracoviště musí být kromě toho zkonstruována takovým způsobem a musí být tak zvukotěsná, aby zdraví a bezpečnost členů posádky nebyly ohroženy hlukem.

11.09.3 Pro členy posádky, kteří budou každý den pravděpodobně vystaveni hladině hluku vyšší než 85 dB(A), musí být k dispozici individuální ochranné protihlukové prostředky. Na pracovištích, na nichž hladina hluku převyšuje 90 dB(A), musí být povinné použití ochranných protihlukových prostředků naznačeno symbolem "Použijte ochranné protihlukové prostředky" o průměru nejméně 10 cm podle obrázku 7 v dodatku I. Měření hluku se provádí dle "Správního pokynu č. 5" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

#### 11.10. Kryty jíců

11.10.1 Kryty jíců musí být snadno dostupné a manipulace s nimi musí být bezpečná. Díly krytů

jícňů o hmotnosti větší než 40 kg musí být navrženy tak, aby se daly posouvat nebo otáčet, nebo musí být vybaveny mechanickými prostředky ke zdvihání. Kryty jícňů ovládané pomocí zvedáku musí být vybaveny přiměřenými a snadno dostupnými upevňovacími prostředky. Kryty jícňů a jejich krokve, které nejsou zaměnitelné, musí být zřetelně označeny, aby bylo zřejmé, ke kterým jícňům patří, a jejich správná poloha na jícnech.

11.10.2 Kryty jícňů musí být zajištěny proti sklopení větrem nebo nakládacím zařízením. Posuvné kryty musí být vybaveny záchytkami, které zabraňují jejich neúmyslnému vodorovnému pohybu o více než 0,40 m; musí být uzamykatelné v koncové poloze. K upevnění na sebe naskládaných krytů jícňů musí být k dispozici vhodná prostředky.

11.10.3 Napájení mechanicky ovládaných krytů jícňů se musí po uvolnění ovládacího spínače automaticky vypnout.

11.10.4 Kryty jícňů musí vydržet zátěž, kterou lze předpokládat; pochozí kryty jícňů musí vydržet bodové zatížení nejméně 75 kg. Kryty jícňů, které nejsou navrženy jako pochozí, musí být jako takové označeny. Kryty jícňů, které jsou navrženy k uložení lodního nákladu, musí mít označeno přípustné zatížení v  $t/m^2$ . Pokud jsou k dosažení nejvyššího přípustného zatížení nutné podpěry, musí to být na vhodném místě uvedeno; v tomto případě musí být na plavidle uschovány příslušné plány.

#### 11.11. Navijáky

11.11.1 Navijáky musí být navrženy tak, aby bylo možno provádět práci bezpečně. Musí být vybaveny prostředky, které zamezí neúmyslnému uvolnění nákladu. Navijáky, které nejsou samočinně brzdicí, musí být s ohledem na svou tažnou sílu opatřeny přiměřenou brzdou.

11.11.2 Navijáky na ruční pohon musí být vybaveny zařízením, které zamezí zpětnému úderu kliky. Navijáky na strojní i ruční pohon musí být zkonstruovány tak, aby ruční pohon nemohl být uveden do pohybu strojním pohonem.

#### 11.12. Jeřáby

11.12.1 Jeřáby musí být postaveny v souladu s požadavky stanovenými zvláštním právním předpisem<sup>8</sup>). Síly, které vznikají při jejich provozu, musí být bezpečně přenášeny na konstrukci plavidla, nesmí ohrozit jeho stabilitu.

11.12.2 Na jeřábech musí být upevněn štítek výrobce s těmito údaji:

- a) jméno a adresa výrobce;
- b) označení CE s uvedením roku výroby;
- c) označení řady nebo typu;
- d) případně výrobní číslo.

11.12.3 Na jeřábech musí být snadno čitelným způsobem trvanlivě vyznačena nejvyšší přípustná zatížení. U jeřábů, jejichž jmenovitá nosnost nepřesahuje 2 000 kg, postačuje, je-li na jeřábu snadno čitelným způsobem trvanlivě vyznačena jmenovitá nosnost při maximálním vyložení.

11.12.4 Musí být instalována ochranná zařízení, aby se zamezilo nebezpečí přimáčknutí nebo přiskřípnutí. Vnější součásti jeřábu musí mít od všech okolních předmětů bezpečnostní vzdálenost 0,5 m směrem nahoru, dolů i do stran. Mimo pracoviště a průchody se bezpečnostní vzdálenost do stran nevyžaduje.

11.12.5 Jeřáby se strojním pohonem musí být zabezpečeny proti neoprávněnému použití. Musí být možné je zapnout pouze z ovládacího stanoviště jeřábu. Ovládání musí být se samočinným vracením (tlačítka bez samodržného zapojení); musí být jednoznačně rozpoznatelný směr ovládání. Při výpadku pohonu nesmí náklad nekontrolovaně upadnout. Je nutno zamezit náhodným pohybům jeřábu. Pohyb zdvihacího ústrojí vzhůru a překročení jmenovité nosnosti musí být omezeno vhodným zařízením. Pohyb zdvihacího ústrojí směrem dolů musí být omezen, pokud při předpokládaných provozních podmínkách při nasazení háku jsou na bubnu méně než dvě ovinutí lana. Po spuštění samočinných omezovačích zařízení musí být stále ještě možný odpovídající protisměrný pohyb. Pevnost lan pro pohybující se břemeno musí odpovídat pětinasobku přípustného zatížení lana. Konstrukce lana musí být bez závad a musí být vhodná pro použití na jeřábech.

11.12.6 Před prvním uvedením do provozu nebo před opětovným uvedením do provozu po podstatných úpravách nebo opravě nebo pravidelně nejméně každých deset let je nutno prokázat přiměřenou pevnost a stabilitu pomocí výpočtů a zatěžovací zkoušky. Nepřekračuje-li jmenovitá nosnost jeřábu 2 000 kg, lze důkaz pomocí výpočtu částečně nebo zcela nahradit zkouškou se zatížením ve výši 1,25 násobku jmenovité nosnosti provedenou v celém pracovním rozsahu. Přejímací zkoušku podle první nebo druhé věty provede odborník na zdvihací zařízení uznaný Státní plavební správou (dále jen "inspektor určeného technického zařízení").

11.12.7 Jeřáby musí být pravidelně a v každém případě nejméně každých dvanáct měsíců podrobeny kontrole vykonané příslušným odborníkem subjektu pověřeného prohlídkami. Během této kontroly se bezpečný provozní stav jeřábu určí vizuální kontrolou a kontrolou funkčnosti. Doklad o provedení kontroly obsahuje datum, závěr kontroly a podpis subjektu pověřeného prohlídkou.

#### 11.12.8 zrušen

11.12.9 Návod k obsluze dodaný výrobcem jeřábu musí být uschován na palubě. Tento návod musí obsahovat alespoň pracovní rozsah a funkce ovládačů, nejvyšší přípustnou jmenovitou nosnost podle vyložení jeřábu, nejvyšší přípustné naklonění jeřábu, návod k montáži a údržbě a obecné technické údaje.

11.12.10 Pro všechny jeřáby se na plavidle musí nacházet nejméně tyto doklady:

a) návod výrobce k obsluze jeřábu, včetně alespoň těchto informací:

pracovní rozsah a funkce ovládačů;

nejvyšší přípustná jmenovitá nosnost podle vyložení jeřábu;

nejvyšší přípustné naklonění jeřábu;

návod k montáži a údržbě;

pokyny týkající se pravidelných kontrol;

obecné technické údaje.

b) osvědčení o zkouškách provedených podle kap. 11.12.6 až 11.12.8 nebo 11.12.9.

#### 11.13. Skladování hořlavých kapalin

11.13.1 Ke skladování hořlavých kapalin s bodem vzplanutí pod 55 °C musí na plavidle existovat větraná skříň z ohnivzdorného materiálu. Na vnější straně této skříně se musí nacházet symbol "Zákaz otevřeného ohně a kouření" o průměru nejméně 10 cm podle obrázku 2 v dodatku I k této příloze.

## KAPITOLA 12 OBYTNÉ PROSTORY

### 12.01. Obecná ustanovení

12.01.1 Plavidla musí mít obytné prostory pro osoby, které se obvykle nacházejí na plavidle, nejméně však pro minimální posádku.

12.01.2 Obytné prostory musí být navrženy, uspořádány a vybaveny tak, aby uspokojily potřeby osob na plavidle z hlediska zdraví, bezpečnosti a pohodlí. Musí mít bezpečný a snadný přístup a být izolovány proti teplu a chladu.

12.01.3 Splnění podmínek stanovených kap. 12 nemusí být vyžadováno, pokud jsou zdraví a bezpečnost osob na plavidle zabezpečeny jinými prostředky, které zajišťují stejnou úroveň ochrany.

12.01.4 Případná omezení denní provozní doby plavidla a druhu provozu vyplývající z kap. 12.01.3. se zapíše do osvědčení plavidla.

### 12.02. Zvláštní požadavky na konstrukci

12.02.1 Obytné prostory musí být možné přiměřeně větrat i při zavřených dveřích; kromě toho musí mít společenské místnosti dostatečné denní světlo a pokud možno umožňovat výhled ven.

12.02.2 Obytné prostory musí být přístupné pomocí schodů, není-li přístup k nim na úrovni paluby a výškový rozdíl činí více než 0,30 m.

12.02.3 V přední části plavidla nesmí být žádné podlahy níže než 1,20 m pod rovinou největšího přípustného ponoru.

12.02.4 Společenské místnosti a ložnice musí mít nejméně dva východy, které jsou od sebe pokud možno co nejvíce vzdáleny a které slouží jako únikové cesty. Jeden východ může být zkonstruován jako nouzový východ. To se nevztahuje na místnosti, jejichž východ vede přímo na palubu nebo na chodbu, která slouží jako úniková cesta, pokud má chodba dva od sebe vzdálené východy, které vedou na levobok a pravobok. Nouzové východy, kterými mohou být i světlíky a okna, musí mít světlost otvoru alespoň 0,36 m<sup>2</sup> a nejmenší rozměr musí být alespoň 0,50 m a v případě nouze musí umožňovat rychlou evakuaci. Izolace a obklady únikových cest musí být z materiálů zpomalujících hoření a použitelnost únikových cest musí být kdykoli zajištěna vhodnými prostředky, např. žebříky nebo samostatnými příčlemi.

12.02.5 Obytné prostory musí být chráněny před nepříjemným hlukem a vibracemi. Hladina akustického tlaku nesmí překročit

- a) 70 dB(A) ve společenských místnostech;
- b) 60 dB(A) v ložnicích. Toto ustanovení se nevztahuje na plavidla, která jsou v provozu výlučně mimo dobu odpočinku posádky. Omezení na provoz pouze ve dne se zapíše do osvědčení plavidla.

Měření hluku se provádí dle "Správného pokynu č. 5" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

12.02.6 Světlá výška v obytných prostorech nesmí být menší než 2,00 m.

12.02.7 Plavidla mají nejméně jednu společenskou místnost oddělenou od spacích místností.



12.02.8 Volná podlahová plocha společenských místností nesmí být menší než  $2 \text{ m}^2$  na osobu, a v žádném případě menší než celkem  $8 \text{ m}^2$  (přičemž se nezapočítává nábytek, kromě stolů a židlí).

12.02.9 Krychlový obsah každé místnosti v obytných prostorách a ložnicích nesmí být menší než  $7 \text{ m}^3$ .

12.02.10 Objem vzduchu na osobu musí být v soukromých obytných místnostech nejméně  $3,5 \text{ m}^3$ . V ložnicích musí být nejméně  $5 \text{ m}^3$  pro prvního obyvatele a nejméně  $3 \text{ m}^3$  pro každého dalšího obyvatele (přičemž se nezapočítává objem nábytku). Ložnice nesmí být pokud možno určeny pro více než dvě osoby. Lůžka nesmí být níže než  $0,30 \text{ m}$  nad podlahou. Je-li jedno lůžko umístěno nad druhým, světlý prostor nad každým lůžkem nesmí být menší než  $0,60 \text{ m}$ .

12.02.11 Dveře musí mít otvor, jehož horní hrana je nejméně  $1,90 \text{ m}$  nad palubou nebo nad podlahou a jehož světlá šířka je nejméně  $0,60 \text{ m}$ . Předepsané výšky lze dosáhnout pomocí posuvných nebo sklopných krytů nebo poklopů. Dveře musí být možné otevřít z obou stran směrem ven. Síly nesmějí být vyšší než  $0,40 \text{ m}$ .

12.02.12 Schody musí být pevně upevněny a schůdné bez nebezpečí. Za takové jsou považovány, pokud

- a) nejsou užší než  $0,60 \text{ m}$ ;
- b) výška stupně je nejméně  $0,15 \text{ m}$ ;
- c) stupně jsou neklouzavé;
- d) schody s více než třemi stupni jsou vybaveny alespoň madlem nebo rukojetí.

12.02.13 Potrubí vedoucí nebezpečné plyny nebo kapaliny, zejména potrubí pod tak velkým tlakem, že jejich netěsnost by mohla ohrozit osoby, se nesmí nacházet v obytných prostorech nebo chodbách vedoucích k obytným prostorům. To se nevztahuje na parní potrubí a potrubí hydraulických soustav, jsou-li uložena v kovových chráničkách, a pro potrubí zařízení na zkapalněný plyn k domácímu použití.

### 12.03. Sociální zařízení

12.03.1 Na plavidlech s obytnými prostory musí být k dispozici přinejmenším tato sociální zařízení:

- a) jeden záchod na jednu místnost nebo na šest členů posádky; musí jej být možné odvětrat čerstvým vzduchem,
- b) jedno umyvadlo s odpadní trubkou připojené na teplou a studenou pitnou vodu na jednu místnost nebo na čtyři členy posádky,
- c) jedna vana nebo sprcha připojená na teplou a studenou vodu na jednu místnost nebo na šest členů posádky.

12.03.2 Sociální zařízení musí být v těsné blízkosti obytných prostor. Ze záchodů nesmí být přímý přístup do kuchyní, jídelen nebo kombinací společenské místnosti a kuchyně.

12.03.3 Záchody musí mít podlahovou plochu nejméně  $1 \text{ m}^2$ , musí být nejméně  $0,75 \text{ m}$  široké a  $1,10 \text{ m}$  dlouhé. Záchody v kabinách pro nejvýše dvě osoby mohou být menší. Pokud se na záchodě nachází i umyvadlo nebo sprcha, musí se podlahová plocha zvýšit nejméně o podlahovou plochu umyvadla nebo sprchy (či vany).

#### 12.04. Kuchyně

12.04.1 Kuchyně mohou být kombinované se společenskými místnostmi.

12.04.2 Kuchyně musí být vybaveny

- a) vaříčem;
- b) dřezem s přípojem na odpad;
- c) dodávkou pitné vody;
- d) chladničkou;
- e) dostatečným skladovacím a pracovním prostorem.

12.04.3 Jídelní část kombinace kuchyně a společenské místnosti musí být dostatečně velká pro počet členů posádky, který ji běžně používá současně. Sedačky jsou široké nejméně 0,60 m.

#### 12.05. Pitná voda

12.05.1 Plavidla s obytnými prostory musí být vybavena zařízením na pitnou vodu. Plnicí otvory nádrží na pitnou vodu a hadice s pitnou vodou musí být označeny, že jsou určeny výhradně pro pitnou vodu. Plnicí potrubí pro pitnou vodu musí být umístěna nad palubou.

12.05.2 Zařízení na pitnou vodu

- a) musí mít vnitřní povrchy vyrobeny z materiálu, který je odolný vůči korozi a nepředstavuje žádné fyziologické nebezpečí;
- b) nesmí obsahovat potrubní úseky, kde není možné zajistit pravidelný průtok vody, a
- c) být chráněny proti nadměrnému zahřívání.

12.05.3 Kromě odstavce 2 musí nádrže na pitnou vodu

- a) mít objem nejméně 150 l na každou osobu, která se obvykle nachází na plavidle, nejméně však na každého člena minimální posádky;
- b) mít vhodný, uzamykatelný otvor, aby je bylo možno uvnitř čistit;
- c) být vybaveny ukazatelem hladiny;
- d) mít odvodušňovací trubky, které vedou do otevřeného prostoru, nebo být vybaveny vhodnými filtry.

12.05.4 Nádrže na pitnou vodu nesmí mít společné stěny s jinými nádržemi. Potrubí pro pitnou vodu nesmí procházet nádržemi obsahujícími jiné kapaliny. Propojení mezi soustavou dodávky pitné vody a jinými soustavami potrubí je zakázáno. Potrubí vedoucí plyn nebo jiné kapaliny než vodu nesmí procházet nádržemi na pitnou vodu.

12.05.5 Tlakové nádrže na pitnou vodu musí pracovat jen s neznečištěným stlačeným vzduchem. Je-li stlačený vzduch vyráběn pomocí kompresorů, musí být přímo před tlakovou nádrží umístěny vhodné vzduchové filtry a separátory oleje, pokud nejsou voda a vzduch odděleny membránami.

## 12.06. Topení a větrání

12.06.1 Obytné prostory musí být možné vytápět v souladu s jejich účelem. Topná zařízení musí odpovídat povětrnostním podmínkám, které mohou nastat.

12.06.2 Obytné a spací místnosti musí být možné přiměřeně větrat i při zavřených dveřích. Větrání musí za všech povětrnostních podmínek zajistit přiměřenou cirkulaci vzduchu.

12.06.3 Obytné prostory musejí být uspořádány a zařízeny tak, aby bylo možné co nejvíce zabránit pronikání znečištěného vzduchu z jiných oddělení plavidla, např. strojoven nebo podpalubních nákladových prostor; je-li použito větrání s nuceným prouděním vzduchu, musí být vstupní větrací kanály umístěny tak, aby byly splněny výše uvedené požadavky.

## 12.07. Ostatní vybavení obytných prostor

12.07.1 Každý člen posádky bydlící na plavidle musí mít samostatné lůžko a samostatnou skříňku na šaty vybavenou zámkem. Vnitřní rozměry lůžka musí být nejméně 2,00 x 0,90 m.

12.07.2 Musí být poskytnuty vhodné prostory pro uložení a sušení pracovních oděvů, ne však ve ložnicích.

12.07.3 Všechny obytné prostory musí být vybaveny elektrickým osvětlením. Náhradní nebo nouzové plynové lampy nebo lampy na kapalné palivo lze používat pouze ve společenských místnostech. Osvětlovací zařízení na kapalné palivo musí být vyrobena z kovu a je možné v nich používat pouze palivo s bodem vzplanutí více než 55 °C nebo obchodní petrolej. Musí být umístěny nebo upevněny tak, aby nehrozilo nebezpečí požáru.

# KAPITOLA 13

## PALIVOVÁ ZAŘÍZENÍ K TOPENÍ, VAŘENÍ A CHLAZENÍ

### 13.01. Obecná ustanovení

13.01.1 Zařízení na zkapalněný plyn určená k topení, vaření a chlazení musí splňovat požadavky kapitoly 14.

13.01.2 Zařízení k topení, vaření a chlazení včetně příslušenství, musí být zhotovena a umístěna tak, aby nebyla nebezpečná ani v případě přehřátí. Musí být umístěna tak, aby se nemohla náhodně převrhnout nebo pohnout.

13.01.3 Zařízení podle kap. 13.01.2 se nesmí nacházet v prostorech, v nichž se používají nebo skladují látky s bodem vzplanutí do 55 °C. Uvedenými prostory nesmí procházet žádné odvětrávací potrubí těchto zařízení.

13.01.4 Musí být zajištěn dostatečný přívod vzduchu pro spalování.

13.01.5 Topná zařízení musí být bezpečně připojena k odvětrávacímu potrubí, toto potrubí musí být vybaveno vhodnými kryty nebo zařízeními, které zajišťuje ochranu před větrem. Odvětrávací potrubí musí být uspořádáno tak, aby bylo možné čištění.

### 13.02. Použití kapalných paliv, zařízení na petrolej

13.02.1 Zařízení k topení, vaření a chlazení, které používá kapalné palivo, lze používat pouze s palivy, jejichž bod vzplanutí je nad 55 °C.

13.02.2 Odchylně od kap. 13.02.1 lze v obytných prostorech a kormidelně povolit zařízení k vaření, topení a chlazení vybavené hořáky s knoty fungující na obchodní petrolej, pokud obsah palivové nádrže nepřesahuje 12 litrů.

### 13.02.3 Zařízení vybavená hořáky s knoty musí

- a) mít kovovou palivovou nádrž, jejíž plnicí otvor lze uzavřít a která nemá pod nejvyšší hladinou plnění žádné měkce pájené spoje a která je navržena a umístěna tak, aby palivovou nádrž nebylo možno neúmyslně otevřít nebo vyprázdnit;
- b) být možné zapálit bez pomoci dalšího kapalného paliva;
- c) být umístěna tak, aby bylo zajištěno bezpečné odvádění kouřových plynů.

### 13.03. Naftová kamna s odpařovacími hořáky a naftová topná zařízení s hořáky s rozprašováním paliva

13.03.1 Naftová kamna s odpařovacími hořáky a naftová topná zařízení s hořáky s rozprašováním paliva musí být postavena v souladu s osvědčenými postupy.

13.03.2 Jsou-li naftová kamna s odpařovacími hořáky nebo naftová topná zařízení s hořáky s rozprašováním paliva umístěna ve strojovně, musí být přívod vzduchu k topnému zařízení a motorům uspořádán tak, aby topné zařízení a motory mohly nezávisle na sobě fungovat účinně a bezpečně. Podle potřeby musí být zajištěn samostatný přívod vzduchu. Zařízení musí být umístěno tak, aby plamen z hořáku nemohl zasáhnout součástí ostatních zařízení ve strojovně.

### 13.04. Naftová kamna s odpařovacími hořáky

13.04.1 Naftová kamna s odpařovacími hořáky musí být možné zapálit bez pomoci jiné hořlavé kapaliny. Musí být umístěna nad kovovou odkapovou nádobou, která zahrnuje všechny části vedoucí naftu, jejíž postranice jsou nejméně 20 mm vysoké a objem je nejméně 2 litry.

13.04.2 U naftových kamen s odpařovacími hořáky umístěných ve strojovně musí být postranice kovové odkapové nádoby podle odstavce 1 nejméně 200 mm vysoké. Spodní okraj odpařovacího hořáku musí být umístěn nad okrajem odkapové nádoby. Horní okraj odkapové nádoby musí sahat nejméně 100 mm nad podlahu.

13.04.3 Naftová kamna s odpařovacími hořáky musí být vybavena vhodným regulátorem, který při všech nastaveních zajišťuje prakticky stálý přívod paliva k hořáku a který při zhasnutí plamene zabraňuje rozlévání paliva. Za vhodné se považují regulátory, které fungují účinně i v případě, jsou-li vystaveny vibracím a nakloněny až o 12°, a které kromě plováku k regulaci hladiny mají

- a) druhý plovák, který bezpečně a spolehlivě zastavuje přívod paliva při překročení povolené hladiny, nebo
- b) přetokovou trubku, ale pouze tehdy, pokud odkapová nádoba má dostatečný objem, aby mohla zachytit alespoň obsah palivové nádrže.

### 13.04.4 Pokud je palivová nádrž naftových kamen s odpařovacími hořáky oddělená od zařízení,

- a) spád mezi nádrží a napájením hořáku nesmí překročit hodnotu uvedenou v návodu k obsluze dodaném výrobcem;
- b) musí být umístěna tak, aby byla chráněna před nepřipustným zahříváním;
- c) musí být možné z paluby přerušit tok paliva.

13.04.5 Odvětrávací potrubí naftových kamen s odpařovacími hořáky musí být vybaveno zařízením proti obrácení tahu.

13.05. Naftová topná zařízení s hořáky s rozprašováním paliva

13.05.1 Naftová topná zařízení s hořáky s rozprašováním paliva musí splňovat zejména tyto požadavky:

- a) před přívodem paliva je zajištěno přiměřené vyvětrání hořáku;
- b) přívod paliva musí být regulován termostatem;
- c) palivo musí být zažehnuo elektrickým přístrojem nebo zapalovacím plamenem;
- d) při zhasnutí plamene zastaví zařízení ke sledování plamene přívod paliva;
- e) hlavní spínač musí být umístěn na snadno dostupném místě mimo prostor, v němž se zařízení nachází.

13.06. Topné zařízení s nuceným tahem

13.06.1 Topné zařízení s nuceným tahem skládající se ze spalovací komory, kolem níž je topný vzduch veden pod tlakem k rozvodnému systému nebo do místnosti, musí splňovat tyto požadavky:

- a) Je-li palivo rozprašováno pod tlakem, musí být přívod spalovacího vzduchu zajištěn pomocí ventilátoru.
- b) Před zapálením hořáku musí být spalovací komora dobře vyvětrána. Větrání lze považovat za dobré, pokud ventilátor spalovacího vzduchu funguje i po zhasnutí plamene.
- c) Přívod paliva musí být automaticky zastaven,
  - pokud oheň zhasne; přívod spalovacího vzduchu není dostatečný;
  - ohřátý vzduch překračuje předem nastavenou teplotu nebo
  - dojde k výpadku napájení bezpečnostních zařízení.V těchto případech nesmí být přívod paliva po zastavení automaticky obnoven.
- d) Ventilátory spalovacího a topného vzduchu musí být možné vypnout mimo prostor, v němž se topné zařízení nachází.
- e) Je-li topný vzduch nasáván zvenku, vstupní větrací kanály musí být umístěny co nejvýše nad palubou. Musí být namontovány tak, aby se do nich nemohla dostat dešťová nebo rozstříkovaná voda.
- f) Vedení topného vzduchu musí být z kovu.
- g) Výstupní otvory topného vzduchu nesmí být možné úplně zavřít.
- h) Unikající palivo se nesmí dostat do vedení topného vzduchu.
- i) U topných zařízení s nuceným tahem nesmí být možné, aby nasávala topný vzduch ze strojovny.

### 13.07. Topení tuhými palivy

13.07.1 Zařízení k topení fungující na tuhá paliva musí být umístěno na kovové desce se zdviženými okraji, aby žádné hořící palivo nebo horké oharky nemohly vypadnout mimo tuto desku. Tento požadavek se nevztahuje na zařízení umístěna v odděleních postavených z ohnivzdorných materiálů, která jsou určena výhradně k umístění kotlů.

13.07.2 Kotle na tuhá paliva musí být vybaveny termostatickým zařízením k regulaci průtoku spalovacího vzduchu.

13.07.3 V blízkosti každého topného zařízení musí být umístěny prostředky, kterými lze uhlíky rychle uhasit.

## **KAPITOLA 14** **ZAŘÍZENÍ NA ZKAPALNĚNÝ PLYN K DOMÁCÍMU POUŽITÍ**

### 14.01. Obecná ustanovení

14.01.1 Zařízení na zkapalněný plyn se skládá ze zásobovací jednotky zahrnující jeden nebo více plynových nádrží a jeden nebo více regulátorů tlaku, z rozvodného systému a řady plynových spotřebičů. Náhradní a prázdné nádrže, které nejsou umístěny v zásobovací jednotce, se nepovažují za součást zařízení. Vztahuje se na ně kap. 14.05.

14.01.2 Zařízení mohou být provozována pouze na obchodní propan-butan.

### 14.02. Zařízení

14.02.1 Zařízení na zkapalněný plyn musí být vhodné pro použití propan-butanu, musí být postaveno a umístěno v souladu s osvědčenými postupy.

14.02.2 Zařízení na zkapalněný plyn smí být užito pouze pro domácí účely v obytných prostorech a v kormidelně a na osobních lodích k odpovídajícím účelům.

14.02.3 Na plavidle může být řada samostatných zařízení. Jednotlivá zařízení nesmí být použita k obsluze obytných prostorů oddělených podpalubním nákladovým prostorem nebo pevnou nádrží.

14.02.4 Ve strojně nesmí být umístěna žádná součást zařízení na zkapalněný plyn.

### 14.03. Nádrže

14.03.1 Jsou povoleny pouze nádrže se schváleným obsahem mezi 5 a 35 kg. U osobních lodí může komise povolit použití nádrží s větším obsahem.

14.03.2 Nádrže musí být opatřeny úředním razítkem potvrzujícím, že byly převzaly po potřebných zkouškách.

### 14.04. Umístění a uspořádání zásobovacích jednotek

14.04.1 Zásobovací jednotky musí být umístěny na plavidle ve volně stojící nebo nástěnné skřínce umístěné mimo obytný prostor tak, že nebrání pohybu na plavidle. Nesmí být umístěny u předové nebo zádové štítice. Skříň může být nástěnná a usazená do nástavby, pokud je plynotěsná a může být otevírána jedine směrem ven. Musí být umístěna tak, aby rozvodné trubky vedoucí ke spotřebičům byly co nejkratší. Současně může pracovat pouze tolik nádrží, kolik je jich nezbytných pro fungování zařízení. Více nádrží lze připojit pouze tehdy, použije-li se zpětný propojovač. Na jednu zásobovací jednotku lze připojit až čtyři nádrže. Počet nádrží na plavidle, včetně náhradních, nesmí převýšit šest na jedno zařízení. U osobních lodí s kuchyněmi nebo kantýnami pro cestující lze připojit až šest nádrží a počet nádrží na plavidle, včetně náhradních, nesmí převýšit devět na jedno zařízení. Regulátory tlaku, nebo v případě dvoustupňové regulace první regulátor, musí

být připevněny ke stěně ve stejné skřínce jako nádrže.

14.04.2 Zásobovací jednotky musí být umístěny tak, aby jakýkoli unikající plyn mohl být odstraněn ze skříňky bez jakéhokoli rizika, že by mohl proniknout do plavidla nebo přijít do styku se zdrojem plamene.

14.04.3 Skříňky musí být zkonstruovány z ohnivzdorných materiálů a musí být dostatečně větrány otvory nahoře a dole. Nádrže musí být umístěny ve skřínce svisle tak, aby se nemohly převrátit.

14.04.4 Skříňky musí být zkonstruovány a umístěny tak, aby teplota nádrží nemohla převýšit 50 °C.

14.04.5 K vnější straně skříňky musí být připevněn nápis "zkapalněný plyn" a symbol "Zákaz otevřeného ohně a kouření" o průměru nejméně 100 mm podle obrázku 2 v dodatku 1 k této příloze.

#### 14.05. Náhradní a prázdné nádrže

14.05.1 Náhradní a prázdné nádrže, které nejsou umístěny v zásobovací jednotce, musí být uloženy mimo obytné prostory a kormidelnu ve skřínce zhotovené podle kap. 14.04.

#### 14.06. Regulátory tlaku

14.06.1 Plynové spotřebiče mohou být spojeny s nádržemi pouze rozvodným systémem s jedním nebo více regulátory tlaku určenými ke snížení tlaku plynu na pracovní tlak. Tlak může být snížen v jedné, nebo ve dvou fázích. Všechny regulátory tlaku musí být stále nastaveny na tlak určený podle kap. 14.07.

14.06.2 Koncové regulátory tlaku musí být buď vybaveny, nebo ihned následovány zařízením automaticky chránícím potrubí proti nadměrnému tlaku v případě selhání funkce regulátoru tlaku. Musí být zajištěno, že v případě netěsnosti tohoto ochranného zařízení unikající plyn může být odveden do otevřeného prostoru bez jakéhokoli rizika, že by mohl proniknout do plavidla nebo přijít do styku se zdrojem zapálení; jeli to nutné, musí být pro tento účel zajištěno speciální potrubí.

14.06.3 Ochranné zařízení i odvětrávání musí být chráněny proti vniknutí vody.

#### 14.07. Tlak

14.07.1 Pokud jsou použity dvoustupňové regulační systémy, nesmí být střední tlak vyšší oproti atmosférickému tlaku o více než 2,5 barů.

14.07.2 Tlak na výstupu z posledního regulátoru tlaku musí být s tolerancí 10 % o 0,05 baru vyšší než atmosférický tlak.

#### 14.08. Potrubí a ohebné hadice

14.08.1 Potrubí se musí skládat z pevných ocelových nebo měděných trubek. Potrubí spojené se spotřebiči však musí být z vysokotlakých ohebných hadic nebo spirálových hadic vhodných pro propan-butan. Plynové spotřebiče, nejsou-li trvale připevněny, mohou být spojeny pomocí vhodných ohebných hadic, které nejsou delší než 1 m.

14.08.2 Potrubí musí vydržet jakékoli namáhání, zejména pokud jde o korozi a pevnost, které se může objevit při běžných pracovních podmínkách na plavidle, a jeho charakteristiky a uspořádání musí být takové, aby zajistily uspokojivý průtok plynu k plynovým spotřebičům při odpovídajícím tlaku.

14.08.3 Potrubí musí mít co nejméně spojů. Jak potrubí, tak spoje musí být plynotěsné a musí plynotěsnými zůstat bez ohledu na vibrace nebo roztahování, jimž mohou být vystaveny.

14.08.4 Trubky musí být snadno přístupné, řádně upevněné a chráněné ve všech místech, kde by mohly být vystaveny úderům nebo tření, zvláště v místech průchodu ocelovými přepážkami nebo

kovovými stěnami. Celý vnější povrch ocelových trubek musí být protikorozně upraven.

14.08.5 Ohebné hadice a jejich spoje musí být schopné vydržet jakákoli namáhání, která se mohou objevit za běžných pracovních podmínek na plavidle. Musí být umístěny tak, aby nedošlo k namáhání tahem, jejich nadměrnému přehřátí a aby mohly být kontrolovány po celé své délce.

#### 14.09. Rozvodný systém

14.09.1 Celý rozvodný systém musí být možné odpojit ventilem, který je kdykoli snadno a rychle přístupný.

14.09.2 Každý plynový spotřebič musí být napájen samostatnou větví rozvodného systému a každá větev musí být ovládána samostatným uzavíracím zařízením.

14.09.3 Ventily musí být pokud možno upevněny v místech, kde jsou chráněny před nepříznivým počasím a před nárazem.

14.09.4 Za každým regulátorem tlaku musí existovat kontrolní přípojka. Pomocí uzavíracího zařízení musí být zajištěno, že regulátor tlaku nebude při tlakové zkoušce vystaven zkušebnímu tlaku.

#### 14.10. Plynové spotřebiče a jejich umístění

14.10.1 Jediné spotřebiče, které lze použít, jsou propan-butanové spotřebiče schválené v jednom z členských států Evropské unie a vybavené zařízením pro účinné zabránění úniku plynu jak v případě zhasnutí plamene, tak v případě zhasnutí zapalovacího hořáku.

14.10.2 Přístroje musí být umístěny a propojeny tak, aby se nemohly náhodně převrátit nebo posunout, a aby se zabránilo riziku zkroucení připojovacího potrubí.

14.10.3 Topidla a ohřívače vody a chladničky musí být spojeny s ventilací pro odvádění kouřových plynů do otevřeného prostoru.

14.10.4 Umístění plynových spotřebičů v kormidelně je dovoleno pouze tehdy, je-li kormidelna konstruována tak, aby uniklý plyn nemohl proniknout do spodních částí plavidla, zejména ovládacími prostupy vedoucími do strojovny.

14.10.5 Plynové spotřebiče smějí být umístěny v prostorech pro spaní pouze tehdy, probíhá-li spalování nezávisle na vzduchu z těchto prostorů.

14.10.6 Plynové spotřebiče, u kterých spalování závisí na vzduchu v místnostech, kde jsou umístěny, lze umístit jen do dostatečně velkých místností.

#### 14.11. Větrání a odvádění kouřových plynů

14.11.1 V místnostech, kde jsou plynové spotřebiče, jejichž spalování závisí na okolním vzduchu, musí být zajištěna dodávka čerstvého vzduchu a odvádění kouřových plynů větracími otvory odpovídajících rozměrů se světlým průřezem nejméně 150 cm<sup>2</sup> na každý otvor.

14.11.2 Větrací otvory nesmí mít žádné uzavírací zařízení a nesmí vést do ložnic.

14.11.3 Odvětrávací zařízení musí být navržena tak, aby zajistila bezpečné odvádění kouřových plynů. Musí být provozně spolehlivá a ohnivzdorná. Jejich činnost nesmí být ovlivňována umělým větráním.

#### 14.12. Provozní a bezpečnostní požadavky

14.12.1 Návod k obsluze musí být připevněn na plavidle na vhodném místě. Musí obsahovat alespoň tyto údaje:

”Ventily nádrží, které nejsou spojeny s rozvodným systémem, musí být uzavřeny, i pokud jsou



nádrže považovány za prázdné.”

”Ohebné hadice musí být vyměněny, jakmile to jejich stav vyžaduje.”

”Všechny plynové spotřebiče musí být připojeny nebo příslušné spojovací potrubí musí být zapečetěno.”

#### 14.13. Technická prohlídka

14.13.1 Před prvním uvedením zařízení na zkapalněný plyn do provozu, po jakékoli jeho úpravě nebo opravě a při každém obnovování potvrzení způsobilosti podle kap. 14.15 musí být celé zařízení schváleno inspektorem určeného technického zařízení na plavidle nebo obdobným odborníkem z jiné země Společenství.

#### 14.14. Zkoušky

Zkoušky zařízení se provádějí za těchto podmínek:

14.14.1 Středotlaké potrubí mezi uzavíracím zařízením uvedeným v kap. 14.09.4 prvního regulátoru tlaku a ventily namontovanými před koncovým regulátorem tlaku:

- a) tlaková zkouška provedená vzduchem, inertním plynem nebo kapalinou, při tlaku o 20 barů přesahujícím atmosférický tlak;
- b) zkouška těsnosti provedená vzduchem nebo inertním plynem při tlaku o 3,5 barů přesahujícím atmosférický tlak.

14.14.2 Potrubí při pracovním tlaku mezi uzavíracím zařízením uvedeným v kap. 14.09.4 samostatného nebo koncového tlakového regulátoru a ventily namontovanými před plynovými spotřebiči: zkouška těsnosti provedená vzduchem nebo inertním plynem při tlaku o 1 bar přesahujícím atmosférický tlak.

14.14.3 Potrubí mezi uzavíracím zařízením uvedeným v kap. 14.09.4 samostatného nebo koncového tlakového regulátoru a ovládacími prvky plynových spotřebičů: zkouška těsnosti při tlaku o 0,15 bar přesahujícím atmosférický tlak.

14.14.4 Při zkouškách podle kap. 14.14.1 písm. b) a kap. 14.14.2 a 14.14.3 je potrubí považováno za plynotěsné, není-li po uplynutí času potřebného k vyrovnání tlaku během následujících 10 minut zaznamenán pokles zkušební tlaku.

14.14.5 Přípojky nádrží, potrubní spoje a přípojky armatur vystavené tlaku v nádržích a spoje mezi regulátory tlaku a rozvodným potrubím: zkouška těsnosti provedená pěnovou látkou při provozním tlaku.

14.14.6 Všechny plynové spotřebiče musí být uvedeny do provozu při jmenovité kapacitě a zkoušeny za účelem ověření uspokojivého a nerušeného spalování při různém nastavení regulačních prvků. U zapalovacích pojistek musí být zkontrolováno, zda uspokojivě fungují.

14.14.7 Po provedení zkoušky podle kap. 14.14.6 musí být pro každý plynový spotřebič připojený k ventilátoru ověřeno, zda po pěti minutách provozu při jmenovité kapacitě, uzavřených oknech a dveřích a s ventilátory v provozu nepronikají do místnosti jakékoli kouřové plyny přes přívod vzduchu.

#### 14.15. Potvrzení způsobilosti

14.15.1 Po provedení přijímací zkoušky podle kap. 14.13 zaznamená Státní plavební správa v osvědčení plavidla, že zařízení na zkapalněný plyn odpovídá požadavkům této kapitoly, a vyznačí dobu platnosti záznamu, nejdéle však tři roky.

14.15.2 Platnost záznamu lze obnovit pouze po další přijímací zkoušce provedené podle kap. 14.13. Na žádost vlastníka plavidla nebo jeho zplnomocněného zástupce lze bez provedení přijímací zkoušky podle kap. 14.13 prodloužit platnost záznamu o nejdéle tři měsíce.

## **KAPITOLA 15** **ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA OSOBNÍ LODĚ**

### 15.01. Obecná ustanovení

15.01.1 Pro osobní lodě neplatí tato ustanovení:

- a) kap. 2.02.1 písm. b);
- b) kap. 3.01 až 3.03;
- c) kap. 7.08.2 věta 2 a kap. 7.08.7;
- d) kap. 9.14.3 věta 2 pro jmenovité napětí nad 50 V.

15.01.2 Na osobních lodích jsou zakázána tato zařízení:

- a) lampy na zkapalněný plyn nebo kapalné palivo podle kap. 12.07.3;
- b) naftová kamna s odpařovacími hořáky podle kap. 13.04;
- c) topná zařízení na tuhá paliva podle kap. 13.07;
- d) zařízení s knotovými hořáky podle kap. 13.02.2 a 13.02.3 a
- e) zařízení na zkapalněný plyn podle kapitoly 14.

15.01.3 Pro přepravu cestujících nemohou být schválena plavidla bez vlastního pohonu. To se netýká převozních lodí.

15.01.4 Na osobních lodích musí být prostory pro osoby s omezenou pohyblivostí podle kapitoly 15. Způsob uplatňování ustanovení o bezpečnostních potřebách osob s omezenou pohyblivostí podle kap. 15.06.3 až 15.06.5, 15.06.9, 15.06.10, 15.06.13, 15.06.17, 15.08.3, 15.10.3 a 15.13.1 až 15.13.4 je stanoven správním pokynem č. 22 uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

Je-li uplatňování ustanovení kapitoly 15, která berou v úvahu zvláštní potřeby osob s omezenou pohyblivostí, v praxi obtížné nebo spojeno s nepřiměřenými náklady, nemusí být požadováno splnění požadavků kapitoly 15 za předpokladu, že je to v souladu s rozhodnutím Evropské komise. Tyto odchylky se zapíší do osvědčení plavidla.

## 15.02. Trupy plavidel

15.02.1 Při pravidelných prohlídkách se tloušťka vnější obšívky ocelových osobních lodí stanoví takto:

- a) Minimální tloušťka  $t_{min}$  obšívky dna, outoru a boků vnějšího trupu osobních lodí se stanoví podle vyšší hodnoty ze vzorců:

$$t1_{min} = 0,006 \times a \times \sqrt{T} [mm];$$

$$t2_{min} = f \times 0,55 \sqrt{L_{WL}} [mm],$$

V těchto vzorcích:

$$f = 1 + 0,0013 \times (a - 500);$$

$a$  = podélná nebo příčná rozteč žeber v [mm], je-li rozteč žeber menší než 400 mm, použije se  $a = 400$  mm;

- b) Minimální hodnoty stanovené podle písmene a) nemusí být u tloušťky obšívky dosaženo, pokud přípustná hodnota byla stanovena a osvědčena na základě výpočtů pro dostatečnou pevnost (podélnou, příčnou a místní) lodního trupu.
- c) V žádném místě vnější obšívky nesmí být tloušťka vypočtená podle písmene a) nebo b) menší než 3 mm.
- d) Výměnu obšívky je nutno provést, pokud tloušťka obšívky dna, outoru nebo boků nedosahuje minimální hodnoty stanovené podle písmene a) nebo b) ve spojení s písmenem c).

15.02.2 Počet a umístění přepážek musí být zvoleno tak, aby v případě zaplavení bylo plavidlo schopno další plavby podle kap. 15.03.7 až 15.03.13. Každá část vnitřní konstrukce, která má vliv na účinnost dělení plavidla, musí být vodotěsná a zkonstruována tak, aby byla zachována úplnost dělení.

15.02.3 Vzdálenost mezi kolizní přepážkou a přední svislicí musí být nejméně  $0,04 L_{WL}$  a nejvýše  $0,04 L_{WL} + 2$  m.

15.02.4 Příčná přepážka může být opatřena výklenkem, pokud všechny části tohoto výstupku leží v bezpečném prostoru.

15.02.5 Přepážky, které se berou v úvahu při výpočtu stability v narušeném stavu podle kap. 15.03.7 až 15.03.13, musí být vodotěsné a musí být namontovány až k přepážkové palubě. Pokud není plavidlo vybaveno přepážkovou palubou, musí tyto přepážky sahat do výše 20 cm nad rovinou zbytkového výtlačku.

15.02.6 Počet otvorů v přepážkách podle kap. 15.02.5 musí být co nejmenší podle druhu konstrukce a běžného provozu plavidla. Otvory a průchody nesmí mít nepříznivý vliv na vodotěsnou funkci přepážek.

15.02.7 Kolizní přepážky nesmí mít žádné otvory a dveře.

15.02.8 Přepážky podle kap. 15.02.5 oddělují strojovny od prostor pro cestující nebo obytných prostor pro posádku a loďní personál nesmí mít žádné dveře.

15.02.9 Ručně ovládané dveře bez dálkového ovládnání v přepážkách podle kap. 15.02.5 jsou povoleny pouze v prostorech, do nichž nemají cestující přístup. Musí splňovat tyto požadavky:

- a) musí být trvale uzavřené a je možné je otevřít pouze krátce za účelem průchodu;
- b) musí být vybaveny vhodnými zařízeními, která umožňují jejich rychlé a bezpečné zavření;
- c) na obou stranách musí být opatřeny nápisem: "Po průchodu dveře ihned uzavřít".

15.02.10 Dveře v přepážkách podle kap. 15.02.5, které jsou otevřeny dlouhodobě, musí splňovat tyto požadavky:

- a) Musí být možné je zavřít z obou stran přepážky a ze snadno dostupného místa nad přepážkovou palubou.
- b) Po uzavření pomocí dálkového ovládnání musí být možné dveře opět na místě otevřít a bezpečně zavřít. Zavření dveří nesmí bránit koberce, ochranné profily u paty zábradlí nebo jiné překážky.
- c) Doba potřebná k dálkovému uzavření dveří musí činit nejméně 30 a nejvýše 60 sekund.
- d) Během zavírání dveří musí být vydáván automatický akustický výstražný signál.
- e) Pohon dveří a výstražný signál musí fungovat nezávisle na energetické síti plavidla. Na místě dálkového ovládnání musí být zařízení, které signalizuje, zda jsou dveře otevřeny či zavřeny.

15.02.11 Dveře v přepážkách podle kap. 15.02.5 a jejich ovládače musí být umístěny v bezpečném prostoru.

15.02.12 V kormidelně se musí nacházet výstražný systém, který signalizuje, které z dveří v přepážkách podle kap. 15.02.5 jsou otevřené.

15.02.13 Otevřená potrubí a větrací kanály musí být namontovány tak, aby v případě možného zaplavení nebyly jimi zaplaveny další prostory nebo nádrže.

- a) Je-li několik oddělení otevřené propojeno potrubím nebo větracími kanály, musí být tato potrubí a kanály na vhodném místě vyvedeny nad vodorysku odpovídající nejhoršímu možnému zaplavení.
- b) Potrubí nemusí splňovat požadavek podle písmene a), je-li potrubí v místech, kde prochází přepážkami, opatřeno uzavíracím zařízením, které lze dálkově ovládat z místa nad přepážkovou palubou.
- c) Nemá-li potrubní systém v oddělení otevřený vývod, lze potrubí v případě poškození oddělení považovat za nepoškozené, je-li vedeno bezpečným prostorem a nachází-li se ve vzdálenosti více než 0,50 m od dna plavidla.

15.02.14 Dálkové ovládnání přepážkových dveří podle odstavce kap. 15.02.10 a uzavírací zařízení podle kap. 15.02.13 písm. b) nad přepážkovou palubou musí být jako takové zřetelně označeny.

15.02.15 V případě dvojitého dna musí být jeho výška nejméně 0,60 m, a je-li bok dvojitý, musí být jeho šířka nejméně 0,60 m.

15.02.16 Okna mohou být umístěna pod rovinou zbytkového výtlačku, jsou-li vodotěsná, nelze je otevírat, jsou dostatečně pevná a odpovídají kap. 15.06.14. Tyto požadavky jsou považovány za splněné, pokud konstrukce vodotěsných oken splňuje následující ustanovení.

- a) Musí se používat pouze předpjaté sklo vyhovující normě ISO 614, zveřejněné v dubnu 1994.
- b) Kulatá okna musí splňovat normu ISO 1751, zveřejněnou v dubnu 1994, řady B: okna pro středně velké zatížení, typ: neotevírací okno.
- c) Hranatá okna musí splňovat normu ISO 3903, zveřejněnou v dubnu 1994, řady E: okna pro velké zatížení, typ: neotevírací okno.
- d) Okna splňující normu ISO lze nahradit okny, jejichž konstrukce je alespoň rovnocenná požadavkům uvedeným v bodech a) až c).

### 15.03. Stabilita

15.03.1 Na základě výsledků získaných při uplatnění normy pro stabilitu v neporušeném stavu musí být prokázáno, že stabilita plavidla v neporušeném stavu je přiměřená. Všechny výpočty se provádějí bez sklonu plavidla a klesání. Údaje pro prázdné plavidlo, které se používají pro stabilitní výpočty, musí být stanoveny nakláněcím pokusem.

15.03.2 Stabilita v neporušeném stavu musí být prokázána pro tyto standardní podmínky zatížení:

- a) na začátku plavby: cestující 100 %, palivo a pitná voda 98 %, odpadní voda 10 %;
- b) během plavby: cestující 100 %, palivo a pitná voda 50 %, odpadní voda 50 %;
- c) na konci plavby: cestující 100 %, palivo a pitná voda 10 %, odpadní voda 98 %;
- d) nenaložené plavidlo: žádní cestující, palivo a pitná voda 10 %, žádná odpadní voda.

Pro všechny standardní podmínky zatížení se zátěžové nádrže musí považovat podle obvyklých provozních podmínek za prázdné nebo plné. Kromě toho je nutno požadavek kap. 15.03.3 písm. d) prokázat pro tuto podmínku zatížení: cestující 100 %, palivo a pitná voda 50 %, odpadní voda 50 %, všechny ostatní nádrže na kapaliny (včetně zátěžové vody) se považují za naplněné na 50 %.

d) prokázat pro tuto podmínku zatížení: cestující 100 %, palivo a pitná voda 50 %, odpadní voda 50 %, všechny ostatní nádrže na kapaliny (včetně zátěžové vody) se považují za naplněné na 50 %.

15.03.3 Splnění požadavku na přiměřenou stabilitu v neporušeném stavu se prokazuje pomocí výpočtu s použitím níže uvedených definic stability v neporušeném stavu a standardních podmínek zatížení podle kap. 15.03.2 písm. a) až d):

- a) k maximálnímu ramenu stability  $h_{max}$  musí dojít při úhlu náklonu  $\varphi_{max} \leq (\varphi_{max} + 3^\circ)$  a nesmí být menší než 0,20 m. V případě  $\varphi_f < \varphi_{max}$  nesmí být však vyrovnávací rameno páky při úhlu zaplavení  $\varphi_f$  menší než 0,20 m,
- b) úhel zaplavení  $\varphi_f$  nesmí být menší než  $(\varphi_{mom} + 3^\circ)$ ,

- c) prostor A pod křivkou ramene stability musí pro hodnoty  $\varphi_f$  a  $\varphi_{max}$  dosahovat nejméně těchto hodnot:

Případ

A		
1	$\varphi_{max} \leq 15^\circ$ nebo $\varphi_f \leq 15^\circ$	0,05 m×rad až do úhlů $\varphi_{max}$ nebo $\varphi_f$
2	$15^\circ < \varphi_{max} < 30^\circ$ $\dot{j}_{max} \leq \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \times (30 - \dot{j}_{max})$ m×rad do úhlu $\varphi_{max}$
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$ $\dot{j}_{max} > \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \times (30 - \varphi_f)$ m×rad do úhlu $\varphi_f$
4	$\varphi_{max} \geq 30^\circ$ a $\varphi \geq \varphi_f 30^\circ$	0,035 m×rad do úhlu $\varphi = 30^\circ$

kde

$h_{max}$  je maximální rameno stability

$\varphi$  je úhel náklonu

$\varphi_f$  je úhel zaplavení, tj. úhel náklonu, při němž by otvory v lodním trupu, v nástavbě nebo kabinách na horní palubě, které nelze uzavřít tak, aby byly odolné povětrnostním vlivům, byly ponořeny

$\varphi_{mom}$  je maximální úhel náklonu podle písm. e)

$\varphi_{max}$  je úhel náklonu, při němž rameno stability dosáhne maximální hodnoty

A je prostor pod křivkou ramene stability.

- d) počáteční metacentrická výška,  $GMO$ , opravena o účinek volných hladin v nádržích na kapaliny, nesmí být menší než 0,15 m;
- e) v obou následujících případech nesmí úhel náklonu  $\varphi_{mom}$  překročit  $12^\circ$
- aa) při použití klopného momentu způsobeného osobami a větrem podle kap. 15.03.4 a 15.03.5;
- bb) při použití klopného momentu způsobeného osobami a otáčením podle kap. 15.03.4 a 15.03.6;
- f) pro klopný moment způsobený cestujícími, větrem a otáčením podle kap. 15.03.4, 15.03.5 a 15.03.6 nesmí být zbývající volný bok méně než 200 mm;
- g) u plavidel s okny nebo jinými otvory v lodním trupu umístěnými pod přepážkovými palubami, které nejsou vodotěsně uzavřeny, musí být zbývající bezpečnostní vzdálenost při použití tří klopných momentů podle písmene f) nejméně 100 mm.

15.03.4 Klopný moment způsobený nakupením osob na jednu stranu se vypočte podle vzorce:

$$M_p = g \times P \times y = g \times \sum P_i \times y_i \text{ [kNm]}$$

kde

$P$  = celková hmotnost osob na plavidle v [t], vypočtena sečtením nejvyššího přípustného počtu cestujících a nejvyššího počtu lodního personálu a posádky za běžných provozních podmínek, přičemž se předpokládá průměrná hmotnost na osobu 0,075 t

$y$  = boční vzdálenost těžiště celkové hmotnosti osob  $P$  od středové roviny v [m]

$g$  = gravitační zrychlení ( $g = 9,81 \text{ m/s}^2$ )

$P_i$  = hmotnost osob nakupených na ploše  $A_i$  v [t]

$$P_i = n_i \times 0,075 \times A_i \text{ [t]}$$

kde

$A_i$  = plocha, na níž se osoby nacházejí, v [m<sup>2</sup>]

$n_i$  = počet osob na metr čtvereční

$n_i$  4 pro volné plochy paluby a plochy paluby s přenosným nábytkem; pro plochy paluby s pevně vestavěným sedacím nábytkem, např. lavicemi, se ni vypočte za předpokladu šířky sedadla 0,50 m a výšky sedadla 0,75 m na osobu.

$y_i$  = boční vzdálenost geometrického středu plochy  $A_i$  od středové roviny v [m]

Výpočet se provede pro nakupení osob na pravoboku i na levoboku. Rozložení osob musí být z hlediska stability nejméně příznivé. Při výpočtu momentu osob se předpokládá, že kajuty jsou neobsazené. Pro výpočet případů zatížení se má za to, že těžiště osoby je 1 m nad nejnižším bodem paluby při 0,5  $L_{WL}$  (V polovině délky vodorysky), přičemž se nebere v úvahu zakřivení paluby a předpokládá se hmotnost 0,075 t na osobu. Od podrobného výpočtu lodních ploch, které jsou obsazeny osobami, lze upustit, použijí-li se tyto hodnoty:

$P = 1,1 \times F_{max} \times 0,075$  pro výletní osobní lodě

$P = 1,5 \times F_{max} \times 0,075$  pro kajutové osobní lodě

kde

$F_{max}$  = nejvyšší přípustný počet cestujících na plavidle

$y = \frac{B}{2}$  [m]

15.03.5 Klopný moment způsobený tlakem větru ( $M_w$ ) se vypočte takto:

$$M_w = p_w \times A_w \times \left( l_w + \frac{T}{2} \right) \text{ [kNm]}$$

kde

$p_w$  = specifický tlak větru 0,25 kN/m<sup>2</sup>;

$A_w$  = boční plocha plavidla nad rovinou ponoru podle uvažované podmínky zatížení v m<sup>2</sup>;

$l_w$  = vzdálenost těžiště boční plochy  $A_w$  od roviny ponoru podle uvažované podmínky zatížení v m.

Při výpočtu boční plochy je třeba vzít v úvahu zamýšlené uzavření paluby ochrannými plachtami a podobnými mobilními zařízeními.

15.03.6 Moment způsobený odstředivou silou ( $M_{dr}$ ) vyvolanou otáčením plavidla se vypočte takto:

$$M_{dr} = C_{dr} \times C_B \times v^2 \times \frac{D}{L_{WL}} \times \left(KG - \frac{T}{2}\right) [kNm]$$

kde:

$C_{dr}$  = koeficient 0,45;

$C_B$  = součinitel plnosti výtlaku (není-li znám, dosadí se 1,0);

$v$  = maximální rychlost plavidla v m/s;

$KG$  = vzdálenost mezi těžištěm a rovinou kýlu v m.

U osobních lodí s pohonnými systémy podle kap. 5.06 se  $M_{dr}$  odvodí ze zkoušek v plném měřítku nebo modelových zkoušek či jinak z odpovídajících výpočtů.

15.03.7 Přiměřenou stabilitu plavidla v narušeném stavu v případě zaplavení lze prokázat pomocí výpočtu na základě metody ztráty vztlaku. Všechny výpočty se provedou bez sklonu plavidla a klesání.

15.03.8 Plovatelnost plavidla při zaplavení je nutno prokázat pro standardní podmínky zatížení uvedené v kap. 15.03.2. Matematický důkaz dostatečné stability se určí pro tři mezistupně zaplavení (25 %, 50 % a 75 % konečného zaplavení) a pro konečné zaplavení.

15.03.9 Osobní lodě musí splňovat status 1 oddělení a status 2 oddělení. Při zaplavení se berou v úvahu tyto předpoklady, pokud jde o rozsah poškození:

	status 1 oddělení	status 2 oddělení
-----		
Rozsah poškození boku		
-----	-----	-----
podélný l [m]	0,10 × L <sub>WL</sub> , ale ne méně než 4,00 m	0,05 × L <sub>WL</sub> , ale ne méně než 2,25 m
-----	-----	-----
příčný b [m]	B/5	0,59
-----	-----	-----
svislý h [m]	od dna směrem nahoru bez omezení	
-----	-----	-----
Rozsah poškození dna		
-----	-----	-----
podélný l [m]	0,10 × L <sub>WL</sub> , ale ne méně než 4,00 m	0,05 × L <sub>WL</sub> , ale ne méně než 2,25 m
-----	-----	-----
příčný b [m]	B/5	
-----	-----	-----
svislý h [m]	0,59, potrubí namontovaná podle kap. 15.02.13 písm. c) lze považovat za nepoškozená	
-----	-----	-----

a) Pro status 1 lze přepážky považovat za nepoškozené, je-li vzdálenost mezi dvěma přilehlými přepážkami větší než délka poškození. Podélné přepážky ve vzdálenosti kratší než B/3 od



trupu, měřeno kolmo ke středové rovině plavidla v rovině největšího přípustného ponoru, se pro účely výpočtu neberou v úvahu. Výklenek v příčné přepážce, který je delší než 2,5 m, se považuje za podélnou přepážku.

- b) Pro status 2 oddělení se každá přepážka v rozsahu poškození považuje za poškozenou. To znamená, že polohu přepážek je nutno zvolit tak, aby bylo zajištěno, že osobní loď je po zatopení dvou nebo více přilehlých oddělení v podélném směru i nadále schopna plout.
- c) Nejnižší bod každého nevodotěsného otvoru (např. dveře, okna, přístupové jícný) musí ležet nejméně 0,10 m nad vodoryskou v narušeném stavu. Přepážková paluba nesmí být při konečném zaplavení ponořena.
- d) Předpokládá se zaplavitelnost 95 %. Prokáže-li se výpočtem, že průměrná zaplavitelnost oddělení je menší než 95 %, lze použít vypočtenou hodnotu. Převzaté hodnoty nesmí být menší než:

Společenské prostory	95 %
Strojovny a kotelny	85 %
Zavazadlové a skladovací prostory	75 %

Dvojitá dna, palivové a jiné nádrže  
v závislosti na tom, považují-li se  
v souladu s předpokládaným účelem  
u plavidla plovoucího v rovině  
největšího přípustného ponoru za plné  
nebo prázdné

0 nebo 95 %

- e) Pokud poškození menšího rozsahu, než je uvedeno výše, vyvolává nepříznivější účinky s ohledem na náklon nebo ztrátu metacentrické výšky, je nutno při výpočtu vycházet z tohoto poškození.

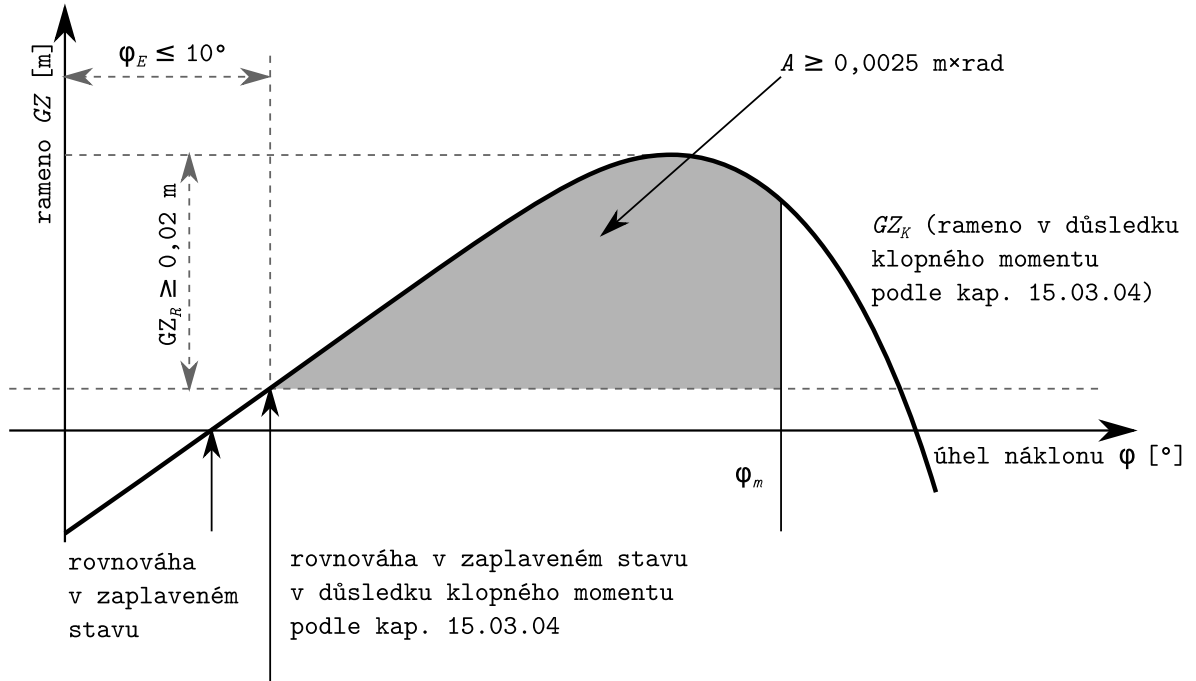
15.03.10 Pro všechny mezistupně zaplavení podle kap. 15.03.8 musí být splněna tato kritéria:

- a) úhel náklonu  $j$  v rovnovážné poloze dotyčného mezistupně zaplavení nesmí být větší než  $15^\circ$ ;
- b) nad náklonem v rovnovážné poloze dotyčného mezistupně zaplavení musí pozitivní část křivky ramena páky vratného momentu vykazovat hodnotu vyrovnávacího ramena páky  $GZ \geq 0,02$  m, dokud nedojde k ponoření prvního nechráněného otvoru nebo dokud není dosaženo úhlu náklonu  $\varphi$   $25^\circ$ ;
- c) nevodotěsné otvory nesmějí být ponořeny, dokud nebylo dosaženo náklonu v rovnovážné poloze dotyčného mezistupně zaplavení.
- d) výpočet účinku volné hladiny v mezistupních zaplavení musí být založen na hrubé povrchové ploše poškozených oddělení.

15.03.11 Během konečného stupně zaplavení musí být při zohlednění klopného momentu podle kap. 15.03.4 splněna tato kritéria:

- a) úhel náklonu  $\varphi_E$  nesmí být větší než  $10^\circ$ ;

- b) nad rovnovážnou polohou musí pozitivní část křivky ramene stability vykazovat hodnotu ramene stability  $GZ_R \geq 0,02 \text{ m}$  s oblastí  $A \geq 0,0025 \text{ m} \times \text{rad}$ . Tyto minimální hodnoty stability musí být dodrženy až do ponoření prvního nechráněného otvoru nebo v každém případě před dosažením úhlu náklonu  $\varphi_m \geq 25^\circ$ ;



- c) nevodotěsné otvory nesmí být ponořeny před dosažením rovnovážné polohy; dojde-li k ponoření zmíněných otvorů před tímto bodem, je nutno pro účely výpočtu stability v narušeném stavu považovat prostory umožňující přístup za zaplavené.

15.03.12 Uzavírací zařízení, která lze uzavřít vodotěsně, musí být odpovídajícím způsobem označena.

15.03.13 Existují-li otvory pro příčné zaplavení ke snížení nesouměrného zaplavení, musí splňovat tyto podmínky

- k výpočtu příčného zaplavení se použije rezoluce IMO A.266 (VIII);
- musí fungovat samy;
- nesmí být vybaveny uzavíracím zařízením;
- celková doba vyrovnání nesmí přesáhnout 15 minut.

15.04. Bezpečnostní vzdálenost a volný bok

15.04.1 Bezpečnostní vzdálenost musí odpovídat nejméně součtu

- dodatečného zanoření boku, které měřeno na vnější obšívce vyplývá z přípustného úhlu náklonu podle kap. 15.03. 3 písm. e) a
- zbývajících bezpečnostních vzdáleností podle kap. 15.03.3 písm. g). U plavidel bez přepážkové paluby musí být bezpečnostní vzdálenost nejméně 500 mm.

15.04.2 Volný bok musí odpovídat nejméně součtu

- a) dodatečného zanoření boku, které měřeno na vnější obšívce vyplývá z úhlu náklonu podle kap. 15.03.3 písm. e), a
- b) zbývajících volného boku podle kap. 15.03.3 písm. f).

Volný bok však musí být nejméně 300 mm.

15.04.3 Rovinu největšího přípustného ponoru je nutno stanovit tak, aby byla dodržena bezpečnostní vzdálenost podle kap. 15.04.1 a volný bok podle kap. 15.04.2 a kap. 15.02 a 15.03.

15.04.4 Z bezpečnostních důvodů může být stanovena větší bezpečnostní vzdálenost nebo větší volný bok.

15.05. Nejvyšší přípustný počet cestujících

15.05.1 Nejvyšší přípustný počet cestujících určí Subjekt pověřený prohlídkami podle kap. 15.05.2 a 15.05.3. Tento údaj se zapíše do osvědčení plavidla.

15.05.2 Nejvyšší přípustný počet cestujících nesmí překročit žádnou z těchto hodnot:

- a) počet cestujících, pro něž byla prokázána existence evakuačního prostoru podle kap. 15.06.8;
- b) počet cestujících, který byl vzat v úvahu při výpočtu stability podle kap. 15.03;
- c) počet dostupných lůžek pro cestující na kajutových osobních lodích používaných pro plavby s přenocováním.

15.05.3 U kajutových osobních lodí, které se používají rovněž jako výletní osobní lodě, se počet cestujících vypočítá pro použití jako výletní osobní loď i jako kajutová osobní loď a zapíše se do osvědčení plavidla.

15.05.4 Nejvyšší přípustný počet cestujících musí být uveden na dobře čitelných a na viditelném místě umístěných cedulích na plavidle.

15.06. Místnosti a prostory pro cestující

15.06.1 Místnosti pro cestující musí

- a) být na všech palubách umístěny za rovinou kolizní přepážky, a pokud se nacházejí pod přepážkovou palubou, před rovinou záďové přepážky,
- b) být plynotěsně odděleny od strojoven a kotelen,
- c) být uspořádány tak, aby jimi neprocházely roviny výhledu podle kapitoly 6.02. Plochy paluby, které jsou ochrannými plachtami nebo podobnými mobilními zařízeními uzavřeny nejenom shora, ale jsou jimi zcela nebo částečně uzavřeny také po stranách, musí splňovat stejné požadavky jako uzavřené prostory pro cestující.

15.06.2 Skříňe a místnosti uvedené v kap. 11.13, které jsou určeny ke skladování hořlavých kapalin, se musí nacházet mimo prostory pro cestující.

15.06.3 Počet a šířka východů z místností pro cestující musí splňovat tyto požadavky:

- a) Místnosti nebo skupiny místností, které jsou navrženy nebo zařízeny pro 30 a více cestujících nebo mají lůžka pro 12 a více cestujících, musí mít nejméně dva východy. Na výletních osobních lodích lze jeden z těchto dvou východů nahradit dvěma nouzovými východy. Místnosti, kromě kajut, a skupiny místností, které mají jen jeden východ, musí mít nejméně jeden nouzový východ.
- b) Nacházejí-li se místnosti pod přepážkovou palubou, jedním východem mohou být vodotěsné přepážkové dveře podle kap. 15.02.10, které vedou do přilehlého oddělení, z něhož se lze přímo dostat na horní palubu. Druhý východ musí vést přímo nebo, je-li to povoleno podle písmene a), jako nouzový východ do otevřeného prostoru nebo na přepážkovou palubu. Tento požadavek se nevztahuje na jednotlivé kajuty.
- c) Východy podle písmen a) a b) musí být vhodně uspořádány a musí mít světlou šířku nejméně 0,80 m a světlou výšku nejméně 2,00 m. U dveří kajut pro cestující a jiných malých místností může být světlá šířka snížena na 0,70 m.
- d) U místností nebo skupin místností určených pro více než 80 cestujících musí součet šířek všech východů určených pro cestující, které musí cestující použít v případě nouze, činit nejméně 0,01 m na každého cestujícího.
- e) Je-li pro celkovou šířku východů rozhodující počet cestujících, šířka každého východu musí být nejméně 0,005 m na každého cestujícího.
- f) Nouzové východy musí mít nejkratší stranu dlouhou nejméně 0,60 m nebo minimální průměr 0,70 m. Musejí se otevírat ve směru úniku a být označeny na obou stranách.
- g) Východy z místností určených pro osoby s omezenou pohyblivostí musí mít světlou šířku nejméně 0,90 m. Východy obvykle používané k naložování a vyloďování osob s omezenou pohyblivostí musí mít světlou šířku nejméně 1,50 m.

15.06.4 Dveře místností pro cestující musí splňovat tyto požadavky:

- a) Kromě dveří vedoucích do spojovacích chodeb se musí otevírat směrem ven nebo být zkonstruovány jako posuvné dveře.
- b) Dveře kajut musí být zhotoveny tak, aby se daly otevřít kdykoli i zvenku.
- c) Dveře s pohonem se musí snadno otevírat v případě výpadku napájení tohoto mechanismu.
- d) U dveří, které jsou určeny pro osoby s omezenou pohyblivostí, musí na straně ve směru, v němž se dveře otevírají, být mezi vnitřním okrajem zárubní na straně se zámkem a přilehlou svislou stěnou minimální vzdálenost 0,60 m.

15.06.5 Spojovací chodby musí splňovat tyto požadavky:

- a) Musí mít světlou šířku nejméně 0,80 m. Vedou-li k místnostem používaným více než 80 cestujícími, musí splňovat ustanovení uvedená v kap. 15.06.3 písm. d) a e), pokud jde o šířku východů vedoucích do spojovacích chodeb.
- b) Jejich světlá výška musí být nejméně 2,00 m.

- c) Spojovací chodby, které jsou určeny pro osoby s omezenou pohyblivostí, musí mít světlou šířku 1,30 m. Spojovací chodby širší než 1,50 m musí mít na každé straně madla.
- d) Vede-li do části plavidla nebo do místnosti určené pro cestující pouze jedna spojovací chodba, musí být její světlá šířka nejméně 1,00 m.
- e) Ve spojovacích chodbách nesmí být žádné výstupky.
- f) Musí vést pouze na otevřené paluby, prostory nebo schodiště.
- g) Slepé chodby ve spojovacích chodbách nesmí být delší než dva metry.

15.06.6 Kromě kap. 15.06.5 musí únikové cesty splňovat rovněž tyto požadavky:

- a) Schodiště, východy a nouzové východy musí být uspořádány tak, aby v případě požáru v kterékoli dané místnosti bylo možné bezpečně evakuovat ostatní prostory.
- b) Únikové cesty musí vést nejkratší cestou do evakuačních prostor podle kap. 15.06.8.
- c) Únikové cesty nesmí vést přes strojovny nebo kuchyně.
- d) V únikových cestách nesmějí být namontovány žádné příčle, žebříky a podobně.
- e) Dveře k únikovým cestám musejí být zkonstruovány tak, aby nezužovaly minimální šířku únikové cesty podle kap. 15.06.5 písm. a) nebo d).
- f) Únikové cesty a nouzové východy musí být zřetelně označeny. Značky musí být osvětleny nouzovým osvětlovacím systémem.

15.06.7 Únikové cesty a nouzové východy musí mít vhodný bezpečnostní naváděcí systém podle "Správního pokynu č. 21" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES, směrnice 2008/126/ES a směrnice 2012/48/EU.

15.06.8 Pro všechny osoby na plavidle musí být k dispozici shromažďovací prostory, které splňují tyto požadavky:

- a) Celková plocha shromažďovacích prostor ( $A_s$ ) musí odpovídat nejméně hodnotě získané pomocí tohoto vzorce:

Výletní osobní lodě:

$$A_s = 0,35 \times F_{max} [m^2]$$

Kajutové osobní lodě:

$$A_s = 0,45 \times F_{max} [m^2]$$

V těchto vzorcích platí:  $F_{max}$  nejvyšší přípustný počet cestujících na plavidle

- b) Každý jednotlivý shromažďovací prostor nebo evakuační prostor musí být větší než 10 m<sup>2</sup>.

- c) Ve shromažďovacích prostorech se nesmí nacházet žádný nábytek, přenosný ani pevně ve-  
stavěný.
- d) Pokud se v prostoru, jehož část je určena jako shromažďovací prostor, nachází přenosný  
nábytek, musí být vhodným způsobem zajištěn proti sesmeknutí.
- e) Jsou-li v místnosti, v níž se nacházejí vymezené shromažďovací prostory, pevná sedadla  
nebo lavice, nemusí se při výpočtu celkové plochy shromažďovacích prostor podle písmene  
a) brát v úvahu odpovídající počet osob. Počet osob, pro který jsou určena pevná sedadla  
nebo lavice v určité místnosti, však nesmí překročit počet osob, pro který jsou dimenzovány  
shromažďovací prostory nacházející se v této místnosti.
- f) Z evakuačních prostor musí být snadno dostupné záchranné prostředky.
- g) Musí být možné bezpečně evakuovat osoby z těchto evakuačních prostor z obou stran plavidla.
- h) Shromažďovací prostory musí ležet nad rovinou zbytkového výtlačku.
- i) Shromažďovací a evakuační prostory musí být jako takové vyznačeny v bezpečnostním plánu  
a označeny na plavidle.
- j) Písmena d) a e) se vztahují rovněž na volné paluby, na nichž jsou určeny shromažďovací  
prostory.
- k) Jsou-li na plavidle k dispozici kolektivní záchranné prostředky podle kap. 15.09.5, lze při  
výpočtu celkové povrchové plochy shromažďovacích prostor podle písmene a) nebrat v úvahu  
počet cestujících, pro něž jsou tyto prostředky k dispozici.
- l) Ve všech případech, kdy se uplatňují snížení požadavků podle písmen e), j) a k), musí být  
celková plocha podle písmene a) dostačující pro nejméně 50 % nejvyššího přípustného počtu  
cestujících.

15.06.9 Schody a schodišťová odpočívadla v prostorech pro cestující musí splňovat tyto požadavky:

- a) Musí být zkonstruovány v souladu s evropskou normou EN 13056:2000.
- b) Musí mít světlou šířku nejméně 0,80 m nebo, vedou-li ke spojovacím chodbám nebo prostorům  
užívaným více než 80 cestujícími, nejméně 0,01 m na každého cestujícího.
- c) Musí mít světlou šířku nejméně 1,00 m, zajišťují-li jediný přístup do prostoru určeného pro  
cestující.
- d) Musí ležet v bezpečném prostoru, pokud na každé straně plavidla není ve stejné místnosti  
alespoň jedno schodiště.
- e) Schody určené pro osoby s omezenou pohyblivostí musí kromě toho vyhovovat těmto  
požadavkům:
  - aa) Sklon schodů nesmí překročit 38°.
  - bb) Schody musí mít světlou šířku nejméně 0,90 m.
  - cc) Točítá schodiště nejsou přípustná.
  - dd) Schody nesmějí vést v příčném směru k plavidlu.

- ee) Madla musí přibližně o 0,30 m přesahovat začátek a konec schodiště tak, aby neomezovala dopravní cesty.
- ff) Madla, přední hrany nejméně prvního a posledního stupně a podlahové krytiny na koncích schodů musí být barevně označeny.

Výtahy určené pro osoby s omezenou pohyblivostí a zdvihací zařízení, např. schodišťové výtahy nebo zdvihací plošiny, musí být zhotoveny podle požadavků stanovených zvláštním právním předpisem.9)

15.06.10 Části paluby určené pro cestující, které nejsou uzavřeny, musí splňovat tyto požadavky:

- a) Musí být obklopeny pevnou štitnicí nebo zábradlím s výškou nejméně 1,00 m nebo zábradlím podle evropské normy EN 711:1995, konstrukční typ PF, PG nebo PZ. Štitnice a zábradlí palub určených pro osoby s omezenou pohyblivostí musí být vysoké nejméně 1,10 m.
- b) Otvory a zařízení pro nalodění či vyloďení nebo nakládku či vykládku musí být možné zajistit a musí mít světlou šířku nejméně 1,00 m. Otvory, které se obvykle používají k nalodění či vyloďení osob s omezenou pohyblivostí, musí mít světlou šířku nejméně 1,50 m.
- c) Nelze-li z kormidelny dohlédnout na otvory a zařízení určené k nalodění či vyloďení, musí být poskytnuty optické nebo elektronické pomůcky.
- d) Roviny výhledu podle kap. 6.02 nesmějí být přerušeny sedícími pasažéry.

15.06.11 Části plavidel, které nejsou určeny pro cestující, zejména přístup ke kormidelně, k navijákům a ke strojovnám, musí být možné zabezpečit proti vstupu neoprávněných osob. U těchto přístupů musí být na viditelném místě umístěn symbol podle obrázku 1 v dodatku I.

15.06.12 Lodní lávky musí být zhotoveny v souladu s evropskou normou EN 14206:2003. Odchylně od kap. 10.02.2 písm. d) mohou být kratší než 4 m.

15.06.13 Dopravní plochy určené pro osoby s omezenou pohyblivostí musí mít světlou šířku 1,30 m a nesmí se na nich nacházet prahy a sily vyšší než 0,025 m. Stěny v dopravních prostorech určených pro cestující s omezenou pohyblivostí musí být vybaveny madly ve výšce 0,90 m nad úrovní podlahy.

15.06.14 Skleněné dveře a stěny v dopravních prostorech a rovněž okenní tabule musí být vyrobeny z předpjatého nebo vrstveného skla. Mohou být vyrobeny rovněž ze syntetického materiálu, je-li jeho použití přípustné z hlediska požární bezpečnosti. Průhledné dveře a průhledné stěny v dopravních oblastech sahající až k podlaze musí být viditelně označeny.

15.06.15 Nástavby nebo jejich střechy, skládající se zcela z panoramatických tabulí a uzavření vytvořených ochrannými plachtami nebo podobnými mobilními zařízeními a jejich nosné konstrukce musí být navrženy takovým způsobem a mohou být vyrobeny pouze z takových materiálů, aby bylo v případě nehody riziko poranění osob na palubě co nejmenší.

15.06.16 Systémy pitné vody musí splňovat alespoň požadavky kap. 12.05.

15.06.17 Cestujícím musí být k dispozici záchody. Nejméně jeden ze záchodů musí být zařízen tak, aby jej mohly používat osoby s omezenou pohyblivostí a musí být přístupný z prostor určených pro osoby s omezenou pohyblivostí.

15.06.18 Kajuty bez otevíracího okna musí být napojeny na větrací soustavu.

15.06.19 Prostory, v nichž jsou ubytováni členové posádky nebo lodní personál, musí obdobně splňovat požadavky kap. 15.06.

## 15.07. Pohonný systém

15.07.1 Kromě hlavního pohonného systému musí být plavidla vybavena druhým pohonným systémem, aby bylo zajištěno, že v případě selhání hlavního pohonného systému může plavidlo pokračovat v plavbě vlastním pohonem.

15.07.2 Druhý pohonný systém musí být umístěn v samostatné strojovně. Mají-li obě strojovny společné dělicí stěny, musí být tyto zhotoveny podle kap. 15.11.2.

## 15.08. Bezpečnostní zařízení a vybavení

15.08.1 Všechny osobní lodě musí mít vnitřní komunikační zařízení podle kap. 6.08. Toto zařízení musí být k dispozici v provozních prostorech a pokud není možná přímá komunikace z kormidelní, také v přístupových a evakuačních prostorech pro cestující podle kap. 15.06.8.

15.08.2 Všechny prostory pro cestující musí být dosažitelné pomocí reproduktorové soustavy. Soustava musí být navržena tak, aby bylo zajištěno, že předávané informace jsou zřetelně odlišitelné od hluku pozadí. Reproduktory nejsou povinné, pokud je možná přímá komunikace mezi kormidelnou a prostorem pro cestující.

15.08.3 Plavidlo musí být vybaveno poplašným systémem. Tento zahrnuje:

- a) Poplašný systém, který umožní cestujícím, členům posádky a lodnímu personálu upozornit velení plavidla a posádku. Tento poplašný signál by měl být dáván pouze v prostorech vyhrazených pro velení plavidla a posádku; vypnout poplašný signál může pouze velení plavidla. Poplašný signál musí být možné spustit alespoň z těchto míst:
  - aa) v každé kajutě;
  - bb) na chodbách, ve výtazích a na schodištích, přičemž vzdálenost k nejbližšímu spouštěcí poplašného signálu nesmí být větší než 10 m a v každém vodotěsném oddělení musí být nejméně jeden spouštěč;
  - cc) ve společenských místnostech, jídelnách a podobných místnostech;
  - dd) na záchodech určených pro osoby s omezenou pohyblivostí;
  - ee) ve strojovnách, kuchyních a podobných místnostech s nebezpečím požáru;
  - ff) v chladírnách a ostatních skladovacích prostorech. Spouštěče poplašného signálu musí být namontovány ve výšce 0,85 m až 1,10 m nad úroveň podlahy.
- b) Poplašný systém, který umožňuje velení plavidla upozornit cestující. Tento poplašný systém musí být zřetelně slyšitelný ve všech prostorech, do nichž mají cestující přístup. Musí být možné spustit ho z kormidelní a z trvale obsazeného stanoviště.
- c) Poplašný systém, který umožňuje velení plavidla upozornit posádku a lodní personál. Poplašný systém uvedený v kap. 6.09.1 musí být slyšitelný také ve společenských místnostech pro lodní personál, chladírnách a ostatních skladovacích prostorech. Spouštěče poplašného signálu musí být chráněny před neúmyslným použitím.

15.08.4 Každé vodotěsné oddělení musí být vybaveno signálem výše hladiny vody.

15.08.5 Na plavidle musí být instalována nejméně dvě drenážní čerpadla.

15.08.6 Na plavidle musí být k dispozici systém drenážních čerpadel s trvale instalovaným potrubím.

15.08.7 Dveře chladíren musí být možné otevřít zevnitř, i když jsou zajištěné nebo uzamčené.



15.08.8 Jsou-li systémy dodávající CO<sub>2</sub> umístěny v prostorech pod palubou, musí být tyto vybaveny automatickou větrací soustavou, která se automaticky zapíná při otevření dveří nebo jícnu do této místnosti. Větrací kanály musí vést dolů až do výše 0,05 m od úrovně podlahy v této místnosti.

15.08.9 Osobní lodě musí být vybaveny lékárníčkami v počtu zajišťujícím ošetření posádky a cestujících. Lékárníčky a jejich skladování musí splňovat požadavky kap. 10.02.2 písm. f).

#### 15.09. Záchranné prostředky

15.09.1 Kromě záchranných kruhů podle kap. 10.05.1 musí být všechny části paluby, které jsou určeny pro cestující a nejsou uzavřené, vybaveny záchrannými kruhy, a to na obou stranách plavidla vždy ve vzdálenosti nejvýše 20 m.

Záchranné kruhy se považují za vyhovující, pokud splňují

- evropskou normu EN 14144:2003 nebo

- kapitolu III pravidlo 7.1 Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS 1974) a odstavec 2.1 Mezinárodních předpisů pro záchranné prostředky (LSA).

Polovina předepsaných záchranných kruhů musí být vybavena plovoucí šňůrou nejméně 30 m dlouhou o průměru 8 až 11 mm. Druhá polovina předepsaných záchranných kruhů musí být vybavena samočinně se zapínajícím světlem na akumulátor, které ve vodě nezhasne.

15.09.2 Kromě záchranných kruhů podle kap. 15.09.1 musí být k dispozici pro lodní personál osobní záchranné prostředky podle kap. 10.05.2. Pro lodní personál, který není odpovědný za převzetí funkcí podle bezpečnostního rozpisu, jsou přípustné nenafukovací nebo poloautomatické nafukovací záchranné vesty podle kap. 10.05.2.

15.09.3 Osobní lodě musí mít vhodné prostředky, které umožní bezpečný přesun osob na mělčinu, na břeh nebo jiné plavidlo.

15.09.4 Kromě záchranných prostředků podle kap. 15.09.1 a 15.09.2 musí být pro 100 % nejvyššího přípustného počtu cestujících k dispozici osobní záchranné prostředky podle kap. 10.05.2. Nenafukovací nebo poloautomatické nafukovací záchranné vesty podle norem uvedených v kap. 10.05.2 jsou rovněž přípustné.

15.09.5 Výraz "kolektivní záchranné prostředky" zahrnuje lodní čluny podle článku 10.04 a záchranné vory. Záchranné vory musí

- a) mít nápis s uvedením jejich účelu a počtu osob, pro něž jsou schváleny;
- b) nabízet dostatečný prostor k sezení pro přípustný počet osob;
- c) mít ve sladkých vodách vztlak nejméně 750 N na osobu;
- d) být opatřeny lanem připojeným k osobní lodi, aby nemohly uplavat;
- e) být vyrobeny z vhodného materiálu a být odolné vůči naftě a ropným produktům a teplotám do 50 °C;
- f) zaujmout a udržovat stabilní sklon a v tomto ohledu být vybaveny vhodnými držáky pro uvedený počet osob;
- g) mít fluoreskující oranžovou barvu nebo fluoreskující povrchy viditelné ze všech stran o velikosti nejméně 100 cm<sup>2</sup>;
- h) být takové, aby je z místa, kde jsou uloženy, mohla uvolnit a spustit přes palubu rychle a bezpečně jedna osoba, nebo aby se mohly místa, kde jsou uloženy, volně spouštět na vodu;

- i) být opatřeny vhodnými prostředky k evakuaci z evakuačních prostor uvedených v kap. 15.06.8 na záchranné vory, je-li svislá vzdálenost mezi palubou evakuačních prostor a rovinou největšího přípustného ponoru větší než 1 m.

15.09.6 Dodatečnými kolektivními záchrannými prostředky jsou prvky záchranných prostředků, které zajišťují udržení se na vodě pro několik osob nacházejících se ve vodě. Musí

- a) mít nápis s uvedením jejich účelu a počtu osob, pro něž jsou schváleny;
- b) mít ve sladkých vodách vztlak nejméně 100 N na osobu;
- c) být vyrobeny z vhodného materiálu a být odolné vůči naftě a ropným produktům a teplotám do 50 °C;
- d) zaujmout a udržovat stabilní sklon a v tomto ohledu být vybaveny vhodnými držáky pro uvedený počet osob;
- e) mít fluoreskující oranžovou barvu nebo fluoreskující povrchy viditelné ze všech stran o velikosti nejméně 100 cm<sup>2</sup>;
- f) být takové, aby je z místa, kde jsou uloženy, mohla uvolnit a spustit přes palubu rychle a bezpečně jedna osoba, nebo aby se mohly z místa, kde jsou uloženy, volně spouštět na vodu.

15.09.7 Nafukovací kolektivní záchranné prostředky kromě toho musí

- a) skládat se z nejméně dvou samostatných vzduchových komor;
- b) nafukovat se automaticky nebo ručním spuštěním při spuštění na vodu;
- c) zaujmout a udržovat stabilní sklon bez ohledu na zatížení, i když je nafouknuta teprve polovina vzduchových komor.

15.09.8 Záchranné prostředky musí být na plavidle uloženy tak, aby v případě potřeby byly snadno dosažitelné. Zakrytá skladovací místa musí být zřetelně označena.

15.09.9 Záchranné prostředky je nutno zkontrolovat podle pokynů výrobce.

15.09.10 Lodní člun musí být vybaven motorem a světlometem.

15.09.11 Musí být k dispozici vhodná nosítka.

15.10. Elektrické zařízení

15.10.1 K osvětlení je povoleno pouze elektrické zařízení.

15.10.2 Ustanovení kap. 9.16.3 se vztahuje rovněž na průchody a společenské místnosti pro cestující.

15.10.3 Pro níže uvedené prostory a místa musí být zajištěno přiměřené osvětlení a nouzové osvětlení:

- a) místa, na nichž jsou uskladněny záchranné prostředky, a místa, kde jsou tyto prostředky obvykle připraveny k použití;
- b) únikové cesty, vstupy pro cestující, včetně přechodových lávek, vchodů a východů, spojovacích chodeb, výtahů a schodů v obytných prostorech, v oblasti kajut a obytných prostorů;

- c) označení únikových cest a nouzových východů;
- d) v ostatních prostorech určených pro osoby s omezenou pohyblivostí;
- e) provozní místnosti, strojovny, místnosti s kormidelným strojem a jejich východy;
- f) kormidelna;
- g) místnost s nouzovým zdrojem energie;
- h) místa, na nichž se nacházejí hasící přístroje, a místa, z nichž se ovládají požární soustavy;
- i) prostory, v nichž se shromažďují cestující, lodní personál a posádka v případě nebezpečí.

15.10.4 Na lodi musí být instalován nouzový generátor elektrické energie skládající se z nouzového zdroje energie a nouzového rozvaděče, který v případě výpadku napájení elektrických zařízení uvedených pod písm. a) - i) může neprodleně převzít jejich náhradní napájení, nemá-li zařízení vlastní zdroj energie:

- a) signální světla;
- b) akustické výstražné systémy;
- c) nouzové osvětlení podle kap. 15.10.3;
- d) radiotelefonní systém;
- e) poplašné systémy, reproduktorové soustavy a palubní komunikační systémy;
- f) světlomety podle kap. 10.02.2 písm. i);
- g) požární poplašný systém;
- h) ostatní bezpečnostní zařízení, např. stabilní sprinklerové hasící zařízení s tlakovou vodou nebo požární čerpadla;
- i) výtahy a zdvihací zařízení podle kap. 15.06.9 druhé věty.

15.10.5 Svítidla nouzového osvětlení musí být jako nouzová označena.

15.10.6 Nouzový generátor elektrické energie musí být umístěn mimo hlavní strojovnu, mimo prostory, v nichž jsou umístěny zdroje energie podle kap. 9.02.1 a mimo místnost, v níž se nachází hlavní rozvaděč; od těchto místností musí být oddělen dělicími stěnami podle kap. 15.11.2. Kably, jimiž jsou napájena elektrická zařízení v případě nouze, musí být uloženy a vedeny tak, aby v případě požáru nebo zaplavení bylo zachováno nepřetržité napájení těchto zařízení. Tyto kably nesmí být nikdy vedeny přes hlavní strojovnu, kuchyně nebo místnosti, v nichž je instalován hlavní zdroj elektrické energie a příslušné zařízení, není-li nutné v těchto prostorech zajistit nouzová zařízení. Nouzový generátor elektrické energie musí být umístěn buď nad rovinou maximálního ponoru při zbytkovém výtlačku, nebo co nejdále od zdrojů energie podle kap. 9.02.1, aby bylo zajištěno, že v případě zaplavení podle kap. 15.03.9 nebude zaplaven současně s těmito zdroji energie.

15.10.7 Jako nouzový zdroj energie jsou přípustné

- a) pomocné agregáty s vlastním nezávislým přívodem paliva a nezávislým chladícím systémem, které se v případě výpadku proudu zapnou a převezmou napájení proudem do 30 sekund automaticky nebo, nacházejí-li se v bezprostřední blízkosti kormidelny nebo jiného stanoviště trvale obsazeného členy posádky, mohou být zapínány ručně, nebo
- b) akumulátory, které se v případě výpadku proudu zapínají automaticky nebo, nacházejí-li se v bezprostřední blízkosti kormidelny nebo jiného stanoviště trvale obsazeného členy posádky, mohou být zapínány ručně. Musí zajistit napájení výše uvedených elektrických spotřebičů (kap. 15.10.4) po předepsanou dobu bez dobití a bez nepřijatelného poklesu napětí.

15.10.8 Plánovanou provozní dobu nouzového napájení je nutno určit podle stanoveného účelu osobní lodi. Nesmí být kratší než 30 minut.

15.10.9 Izolační odpory a uzemnění elektrických systémů je nutno zkontrolovat při pravidelných prohlídkách.

15.10.10 Zdroje energie podle kap. 9.02.1 musí být navzájem nezávislé.

15.10.11 Porucha hlavního nebo nouzového generátoru elektrické energie nesmí vzájemně ovlivňovat provozní bezpečnost zařízení.

#### 15.11 Požární ochrana

15.11.1 Vhodnost materiálů a konstrukčních prvků pro požární ochranu musí zjistit zkušební ústav na základě příslušných zkušebních metod.

- a) Zkušební ústav musí splňovat
  - aa) předpis pro provádění požárních zkoušek nebo
  - bb) evropskou normu EN ISO/IEC 17025:2000 o obecných požadavcích na způsobilost zkušebních a kalibračních laboratoří.
- b) Uznávanými zkušebními metodami ke zjištění hořlavosti materiálů jsou příloha I část 1 předpisu pro provádění požárních zkoušek.
- c) Uznávanými zkušebními metodami ke zjištění, zda materiál zpomaluje hoření, jsou příslušné požadavky stanovené v příloze 1 části 5 (zkouška hořlavosti povrchu), 6 (zkouška pro palubní krytiny), 7 (zkouška pro zavěšené textilie a plasty), 8 (zkouška pro čalouněný nábytek) a 9 (zkouška pro lůžkoviny) předpisu pro provádění požárních zkoušek.
- d) Uznávanými zkušebními metodami ke zjištění ohnivzdornosti jsou příloha I část 3 předpisu pro provádění požárních zkoušek.
  - e) V souladu s předpisem pro provádění požárních zkoušek lze předepsat zkoušku na vzorové dělicí stěně.

#### 15.11.2 Dělicí stěny

- a) Dělicí stěny mezi místnostmi musí být navrženy v souladu s těmito tabulkami:
  - aa) Tabulka pro dělicí stěny mezi místnostmi, v nichž nejsou instalovány žádné stabilní sprinklerové hasicí zařízení podle kap. 10.03a

Místnosti	Ovládací stanoviště	Schodišťové šachty	Shromažďovací prostory	Společenské prostory	Strojovny	Kuchyně	Skladovací prostory
Ovládací stanoviště	-	A0	A0/B15 (1)	A30	A60	A60	A30/A60 (5)
Schodišťové šachty	-	-	A0	A30	A60	A60	A30
Shromažďovací prostory	-	-	-	A30/B15 (2)	A60	A60	A30/A60 (5)
Společenské prostory	-	-	-	-/A0/B15 (3)	A60	A60	A30
Strojovny	-	-	-	-	A60/A0 (4)	A60	A60
Kuchyně	-	-	-	-	-	A0	A30/B15 (6)
Skladovací prostory	-	-	-	-	-	-	-

- (1) Dělicí stěny mezi ovládacími stanovišti a vnitřními shromažďovacími prostory musí odpovídat typu A0, u vnějších shromažďovacích prostorů však pouze typu B15.
- (2) Dělicí stěny mezi společenskými prostory a vnitřními shromažďovacími prostory musí odpovídat typu A30, u vnějších shromažďovacích prostorů však pouze typu B15.
- (3) Dělicí stěny mezi kajutami, dělicí stěny mezi kajutami a chodbami a svíslé dělicí stěny oddělující společenské prostory podle kapitoly 15.11.10 musí odpovídat typu B15, u místností vybavených systémy stabilními sprinklerovými hasicími zařízeními s tlakovou vodou typu B0. Dělicí stěny mezi kajutami a saunami musí odpovídat typu A0, u místností vybavených systémy stabilními sprinklerovými hasicími zařízeními s tlakovou vodou typu B15.
- (4) Dělicí stěny mezi strojovnami podle kap. 15.07 a čl. 15.10.6 musí odpovídat typu A60; v ostatních případech musí odpovídat typu A0.
- (5) Dělicí stěny mezi skladovacími prostory pro skladování hořlavých kapalin a mezi ovládacími stanovišti a shromažďovacími prostory musí odpovídat typu A60, u místností vybavených systémy stabilními sprinklerovými hasicími zařízeními s tlakovou vodou typu A30.
- (6) Typ B15 postačuje pro dělicí stěny mezi kuchyněmi na straně jedné a chladírny a skladovacími prostory pro potraviny na straně druhé.

bb) Tabulka pro dělicí stěny mezi místnostmi, v nichž jsou instalovány stabilní sprinklerové hasicí zařízení podle kap. 10.03a

Místnosti	Ovládací stanoviště	Schodišťové šachty	Shromažďovací prostory	Společenské prostory	Strojovny	Kuchyně	Skladovací prostory
Ovládací stanoviště	-	A0	A0/B15 (1)	A0	A60	A30	A0/A30 (5)
Schodišťové šachty	-	-	A0	A0	A60	A30	A0
Shromažďovací prostory			-	A30/B15 (2)	A60	A30	A0/A30 (5)
Společenské prostory			-/B15/B0 (3)	-/B15/B0 (3)	A60	A30	A0
Strojovny					A60/A0 (4)	A60	A60
Kuchyně					-	-	A0/B15 (6)
Skladovací prostory							-

- (1) Dělicí stěny mezi ovládacími stanovišti a vnitřními shromažďovacími prostory musí odpovídat typu A0, u vnějších shromažďovacích prostorů však pouze typu B15.
- (2) Dělicí stěny mezi společenskými prostory a vnitřními shromažďovacími prostory musí odpovídat typu A30, u vnějších shromažďovacích prostor však pouze typu B15.
- (3) Dělicí stěny mezi kajutami, dělicí stěny mezi kajutami a chodbami a svislé dělicí stěny oddělující společenské prostory podle kapitoly 15.11.10 musí odpovídat typu B15, u místností vybavených systémy stabilními sprinklerovými hasicími zařízeními s tlakovou vodou typu B0. Dělicí stěny mezi kajutami a saunami musí odpovídat typu A0, u místností vybavených systémy sprinklerových požárních soustav s tlakovou vodou typu B15.
- (4) Dělicí stěny mezi strojovnami podle kap. 15.07 a kap. 15.10.6 musí odpovídat typu A60; v ostatních případech musí odpovídat typu A0.
- (5) Dělicí stěny mezi skladovacími prostory pro skladování hořlavých kapalin a mezi ovládacími stanovišti a shromažďovacími prostory musí odpovídat typu A60, u místností vybavených systémy stabilními sprinklerovými hasicími zařízeními s tlakovou vodou typu A30.
- (6) Typ B15 postačuje pro dělicí stěny mezi kuchyněmi na straně jedné a chladírny a skladovacími prostory pro potraviny na straně druhé.

- b) Dělicí stěny typu A jsou přepážky, stěny a paluby, které splňují tyto požadavky:
- aa) Jsou zhotoveny z oceli nebo jiného rovnocenného materiálu.
  - bb) Jsou náležitě vyztuženy.
  - cc) Jsou izolovány schváleným ohnivzdorným materiálem, takže průměrná teplota na straně odvrácené od ohně se nezvýší o více než 140 °C nad počáteční teplotu a na žádném místě, včetně styčných spár, nedojde během níže uvedené doby ke zvýšení teploty o více než 180 °C nad počáteční teplotu:
    - Typ A60 - 60 minut
    - Typ A30 - 30 minut
    - Typ A0 - 0 minut.
  - dd) Jsou zkonstruovány tak, aby zabráňovaly pronikání kouře a plamenů až do konce jednohodinové běžné požární zkoušky.
- c) Dělicí stěny typu B jsou přepážky, stěny, paluby, stropy nebo obklady, které splňují tyto požadavky:
- aa) Jsou vyrobeny ze schváleného ohnivzdorného materiálu. Kromě toho všechny materiály použité při výrobě a montáži dělicích stěn musí být ohnivzdorné s výjimkou obložení, které musí alespoň zpomalovat hoření.
  - bb) Vykazují takovou izolační hodnotu, že průměrná teplota na straně odvrácené od ohně se nezvýší o více než 140 °C nad počáteční teplotu a na žádném místě, včetně styčných spár, nedojde během níže uvedené doby ke zvýšení teploty o více než 225 °C nad počáteční teplotu:
    - Typ B15 - 15 minut
    - Typ B0 - 0 minut.
  - cc) Jsou zkonstruovány tak, aby zabráňovaly pronikání plamenů do konce první půlhodiny běžné požární zkoušky.

15.11.3 Barvy, laky a jiné výrobky k ošetření povrchů a palubní krytiny použité v místnostech s výjimkou strojoven a skladovacích prostor musí zpomalovat hoření. Koberce, tkaniny, záclony a jiné závěsné textilní materiály a čalouněný nábytek a lůžkoviny musí zpomalovat hoření, nejsou-li místnosti, v nichž se nacházejí, vybaveny stabilním sprinklerovým hasicím zařízením s tlakovou vodou podle kap. 10.03a.

15.11.4 Stropy a obložení stěn ve společenských prostorech, včetně základových konstrukcí, musí být, nejsou-li tyto společenské prostory vybaveny stabilním sprinklerovým hasicím zařízením s tlakovou vodou podle kap. 10.03a, zhotoveny z nehořlavých materiálů s výjimkou povrchů, které musí alespoň omezovat rozšíření plamene. První věta se nevztahuje na sauny.

15.11.5 Nábytek a vybavení ve společenských prostorech, které slouží jako shromažďovací prostory, musí být vyrobeny z ohnivzdorných materiálů, nejsou-li tyto prostory vybaveny stabilním sprinklerovým hasicím zařízením s tlakovou vodou podle kap. 10.03a.

15.11.6 Barvy, laky a jiné materiály použité v nechráněných vnitřních prostorech nesmějí produkovat nadměrné množství kouře nebo toxických látek. Toto je nutno prokázat v souladu s předpisem pro provádění požárních zkoušek.

15.11.7 Izolační materiály ve společenských prostorech musí být ohnivzdorné. To neplatí pro izolace použité na potrubích vedoucích chladivo. Povrchy izolačních materiálů použitých na těchto potrubích musí alespoň zpomalovat hoření.

15.11.7a Ochranné plachty nebo podobná mobilní zařízení, kterými jsou paluby zcela nebo částečně uzavřeny, a jejich nosné konstrukce musí alespoň omezovat rozšíření plamene.

15.11.8 Dveře v dělicích stěnách podle kap. 15.11.2 musí splňovat tyto požadavky:

- a) Požadavky podle kap. 15.11.2 jako samotné dělicí stěny.
- b) Musí být samouzavírací v případě dveří v dělicích stěnách podle kap. 15.11.10 nebo v případě obestavění strojoven, kuchyní a schodišťových šachet.
- c) Samouzavírací dveře, které při běžném provozu jsou otevřené, musí být takové, aby se daly zavřít ze stanoviště trvale obsazeného lodním personálem nebo členy posádky. Po dálkovém uzavření dveří musí být možné je znovu bezpečně otevřít a zavřít na místě.
- d) Vodotěsné dveře podle kap. 15.02 nemusí být izolovány.

15.11.9 Stěny podle kap. 15.11.2 musí být průběžné od paluby k palubě nebo končit na průběžných stropěch, které splňují stejné požadavky, jako jsou uvedeny v kap. 15.11.2.

15.11.10 Svislými dělicími stěnami podle kap. 15.11.2 musí být rozděleny tyto prostory pro cestující:

- a) prostory pro cestující s celkovou povrchovou plochou více než 800 m<sup>2</sup>;
- b) prostory pro cestující, v nichž se nacházejí kajuty, v odstupech nejvýše 40 m.

Svislé dělicí stěny nesmí za běžných provozních podmínek propouštět kouř a musí být průběžné od paluby k palubě.

15.11.11 Dutiny nad stropy, pod podlahami a za obložením stěn musí být odděleny v odstupech nejvýše 14 m ohnivzdornými clonami, které zamezují přívodu vzduchu a které i v případě požáru poskytují účinné ohnivzdorné utěsnění.

15.11.12 Schody musí být vyrobeny z oceli nebo jiného rovnocenně ohnivzdorného materiálu.

15.11.13 Vnitřní schody a výtahy musí být na všech úrovních uzavřené stěnami podle kap. 15.11.2. Požadavek věty první nemusí být splněn:

- a) schodiště spojující pouze dvě paluby nemusí být uzavřené, pokud na jedné palubě je schodiště uzavřené podle kap. 15.11.2;
- b) ve společenském prostoru nemusí být schody uzavřené, jsou-li umístěny zcela uvnitř této místnosti, a
  - aa) pokud se tato místnost rozkládá pouze přes dvě paluby, nebo
  - bb) je-li v místnosti nainstalováno na všech palubách stabilní sprinklerové hasicí zařízení s tlakovou vodou podle kap. 10.03a, místnost má systém odvádění kouře podle kap. 15.11.16 a na všech palubách je v místnosti přístup ke schodišťové šachtě.

15.11.14 Větrací soustavy a soustavy přívodu vzduchu musí splňovat tyto požadavky:

- a) Musí být navrženy tak, aby bylo zajištěno, že samy o sobě nemohou způsobit šíření ohně a kouře.



- b) Otvory pro nasávání a odsávání vzduchu a systémy přívodu vzduchu musí být možné uzavřít.
- c) Větrací kanály musí být zhotoveny z oceli nebo rovnocenného ohnivzdorného materiálu a být bezpečně spojeny navzájem a s nástavbou plavidla.
- d) Procházejí-li větrací kanály o průměru více než 0,02 m<sup>2</sup> dělicími stěnami podle kap. 15.11.2 typu A nebo dělicími stěnami podle kap. 15.11.10, musí být opatřeny samočinnými požárními klapkami, které lze ovládat ze stanoviště trvale obsazeného lodním personálem nebo členy posádky.
- e) Větrací soustavy pro kuchyně a strojovny musí být odděleny od větracích soustav určených pro ostatní prostory.
- f) Odvětrávací kanály musí být opatřeny uzavíratelnými otvory určenými k prohlídkám a čištění. Tyto otvory se musí nacházet v blízkosti požárních klapek.
- g) Vestavěné větráky musí být možné vypnout z centrálního stanoviště mimo strojovnu.

15.11.15 Kuchyně musí být vybaveny větracími soustavami a sporáky s odsávací par. Odvětrávací kanály odsávaců musí splňovat požadavky podle kap. 15.11.14 a navíc být vybaveny ručně ovládanými požárními klapkami na vstupních otvorech.

15.11.16 Ovládací stanoviště, schodišťové šachty a vnitřní evakuační prostory musí být vybaveny přirozenými nebo mechanickými systémy odvádění kouře. Systémy odvádění kouře musí splňovat tyto požadavky:

- a) Musí být dostatečně výkonné a spolehlivé.
- b) Musí odpovídat provozním podmínkám osobních lodí.
- c) Slouží-li systémy odvádění kouře rovněž jako obecné větráky prostor, nesmí to v případě požáru bránit jejich fungování jakožto systémů odvádění kouře.
- d) Systémy odvádění kouře musí mít ručně ovládané spouštěcí zařízení.
- e) Mechanické systémy odvádění kouře musí kromě toho být možné ovládat ze stanoviště trvale obsazeného lodním personálem nebo členy posádky.
- f) Přirozené systémy odvádění kouře musí být vybaveny otevíracím mechanismem ovládaným ručně nebo zdrojem energie uvnitř systému odvádění.
- g) Ručně ovládaná spouštěcí zařízení a otevírací mechanismy musí být přístupné zevnitř nebo zvenku chráněného prostoru.

15.11.17 Společenské prostory bez trvalého dohledu lodního personálu nebo členů posádky, kuchyně, strojovny a jiné místnosti s rizikem vzniku požáru musí být napojeny na vhodný požární poplašný systém splňující požadavky podle "Správního pokynu č. 17" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES, směrnice 2008/126/ES a směrnice 2012/48/EU. Požár a přesné místo jeho výskytu se musí automaticky zobrazit na stanovišti trvale obsazeném lodním personálem nebo členy posádky.

## 15.12. Boj s požárem

15.12.1 Kromě přenosných hasících přístrojů podle kap. 10.03 musí být na plavidle k dispozici nejméně tyto přenosné hasící přístroje:

- a) jeden přenosný hasící přístroj na každých 120 m<sup>2</sup> hrubé podlahové plochy v prostorech pro cestující;
- b) jeden přenosný hasící přístroj na každou započatou skupinu deseti kajut;
- c) jeden přenosný hasící přístroj v každé kuchyni a v blízkosti každé místnosti, v níž se skladují nebo používají hořlavé kapaliny. V kuchyních musí být k dispozici rovněž hasící prostředek vhodný k hašení hořícího tuku.

Tyto dodatečné hasící přístroje musí splňovat požadavky stanovené v kap. 10.03.2 a být na plavidle umístěny a rozloženy tak, aby v případě vzniku požáru byl hasící přístroj ihned k dispozici. V každé kuchyni a rovněž v kadeřnických salónech a parfumeriích musí být po ruce hasící roušky.

15.12.2 Osobní lodě musí být opatřeny soustavou hydrantů skládající se ze

- a) dvou požárních čerpadel se strojním pohonem s dostatečným výkonem, jedno z těchto čerpadel musí být pevné;
- b) jednoho požárního vedení s dostatečným počtem hydrantů s trvale připojenými požárními hadicemi dlouhými nejméně 20 m a opatřenými tryskou, kterou lze vytvořit vodní mlhu i proud vody, a uzavíracím zařízením.

15.12.3 Soustavy hydrantů musí být navrženy a dimenzovány tak, aby

- a) každé místo plavidla bylo v dosahu nejméně dvou hydrantů nacházejících se na různých místech, u každého hydrantu lze počítat pouze s jedinou hadicí dlouhou nejvýše 20 m;
- b) tlak u hydrantů je nejméně 300 kPa a
- c) na všech palubách lze dosáhnout délky proudu vody nejméně 6 m.

Jsou-li hydranty umístěny ve skříních, musí být na vnější straně skřínky umístěn symbol "požární hadice" podle obrázku 5 v dodatku I k této příloze s délkou strany nejméně 10 cm.

15.12.4 Ventily hydrantů se závity nebo kohouty musí být možné nastavit tak, aby požární hadice mohla být sundána a odstraněna během provozu požárních čerpadel.

15.12.5 Požární hadice ve vnitřních prostorech musí být navinuly na otočně připojený naviják.

15.12.6 Materiály požárního zařízení musí být buď žáruvzdorné nebo být vhodně chráněny před poruchou v případě vystavení vysokým teplotám.

15.12.7 Potrubí a hydranty musí být uspořádány tak, aby se předešlo možnosti zamrznutí.

15.12.8. Požární čerpadla musí

- a) být instalována nebo umístěna v oddělených prostorech;
- b) být ovladatelná nezávisle na sobě;

- c) každé být schopné na všech palubách udržet potřebný tlak u hydrantů a dosáhnout požadované délky proudu vody;
- d) být instalována před záďovou přepážkou.

Požární čerpadla lze využívat i k obecným účelům.

15.12.9 Strojovny musí být vybaveny pevnou požární soustavou podle kap. 10.03b.

15.12.10 Na kajutových osobních lodích musí být k dispozici

- a) dva samostatné dýchací přístroje podle evropské normy EN 137:1993 s celoobličejovou maskou podle evropské normy EN 136:1998;
- b) dvě sady vybavení skládající se nejméně z ochranného oděvu, helmy, holínek, rukavic, sekery, páčidla, svítilny a bezpečnostní šňůry a
- c) čtyři únikové kukly.

### 15.13. Zajištění bezpečnosti

15.13.1 Na osobních lodích se musí nacházet bezpečnostní pokyny. Bezpečnostní pokyny popisují povinnosti posádky a lodního personálu podle jejich zařazení za těchto okolností:

- a) havárie;
- b) požár na plavidle;
- c) evakuace cestujících;
- d) člověk přes palubu.

Bezpečnostní pokyny musí zohlednit zvláštní bezpečnostní opatření pro osoby s omezenou pohyblivostí. Zvláštní pokyny pro posádku musí stanovit, že v případě nebezpečí byly všechny dveře a otvory ve vodotěsných přepážkách podle kap. 15.02 neprodleně hermeticky uzavřeny.

15.13.2 Bezpečnostní pokyny obsahují bezpečnostní plán, v němž jsou zřetelně a přesně označeny nejméně

- a) prostory určené pro osoby s omezenou pohyblivostí;
- b) únikové cesty, nouzové východy a shromažďovací a evakuační prostory podle kap. 15.06.8;
- c) záchranné prostředky a lodní čluny;
- d) hasící přístroje a požární soustavy a stabilní sprinklerové hasící zařízení s tlakovou vodou;
- e) ostatní bezpečnostní zařízení;
- f) poplašný systém kap. 15.08.3 písm. a);
- g) poplašný systém podle kap. 15.08.3 písm. b) a c);
- h) dveře v přepážkách podle kap. 15.02.5 a místa jejich ovládní a otvory podle kap. 15.02.9, 15.02.10, 15.02.13 a 15.03.12;

- i) dveře podle kap. 15.11.8;
- j) požární klapky;
- k) požární poplašný systém;
- l) nouzový generátor elektrické energie;
- m) ovládací prvky větrací soustavy;
- n) břehové přípojky;
- o) uzavírání palivových potrubí;
- p) zařízení na zkapalněný plyn;
- q) systémy místního rozhlasu;
- r) radiotelefonní systém;
- s) lékárničky.

15.13.3 Bezpečnostní pokyny podle kap. 15.13.1 a bezpečnostní plán podle kap. 15.13.2 musí

- a) být řádně opatřeny otiskem hranatého razítka Státní plavební správy nebo obdobné oprávněné osoby z jiného členského státu Evropských společenství a
- b) být umístěny na vhodném, dobře viditelném místě na každé palubě.

15.13.4 V každé kajutě se musí nacházet pravidla chování pro cestující a rovněž zjednodušený bezpečnostní plán, který obsahuje informace uvedené v kap. 15.13.2 písm. a) až f). Pravidla chování obsahují alespoň

- a) označení stavu nouze
  - požár,
  - zaplavení,
  - obecné nebezpečí;
- b) popis různých poplašných signálů;
- c) pokyny týkající se:
  - únikových cest,
  - chování,
  - nutnosti zachovat klid;
- d) upozornění týkající se:
  - kouření,
  - používání ohně a otevřeného plamene,
  - otevírání oken,
  - použití některých prvků zařízení.

Tyto pokyny musí být v angličtině, francouzštině, němčině a nizozemštině, u plavidel, které využívají k plavbě s cestujícími vodní vesty České republiky také v češtině.

#### 15.14. Zařízení k shromažďování a odstraňování odpadních vod

15.14.1 Osobní lodě musí být vybaveny sběrnými nádržemi na splašky podle kapitoly 15.14.2 nebo palubními čistírnami odpadních vod podle kapitoly 15.14.3.

15.14.2 Sběrné nádrže na odpadní vody musí mít dostatečný objem. Nádrže musí být opatřeny zařízením k označení stavu hladiny. Musí být k dispozici palubní čerpadla a potrubí k vyprazdňování těchto nádrží, jimiž lze odpadní vody předávat z obou stran plavidla. Musí být umožněn odtok odpadních vod z jiných plavidel. Potrubí musí být opatřeno vypouštěcí přípojkou podle evropské normy EN 1306:1996.

15.14.3. Palubní čistírny odpadních vod musí splňovat mezní hodnoty uvedené v tabulce 1.

Tabulka 1

Mezní hodnoty, které musejí být dodrženy při odtokovém provozu palubní čistírny odpadních vod (čistírny, v níž je prováděna zkouška) v průběhu typové zkoušky

Ukazatel	Koncentrace	Vzorek
Biochemická spotřeba kyslíku (BSK5) ISO 5815-1 a 5815-2 (2003)	20 mg/l 25 mg/l	Směsný vzorek získaný sléváním osmi dílčích vzorků stejného objemu v intervalu 15 minut Směsný namátkový vzorek získaný sléváním osmi dílčích vzorků stejného objemu v intervalu 15 minut
Chemická spotřeba kyslíku (CHSK) (1) ISO 6060 (1989)	100 mg/l 125 mg/l	Směsný vzorek získaný sléváním osmi dílčích vzorků stejného objemu v intervalu 15 minut Směsný namátkový vzorek získaný sléváním osmi dílčích vzorků stejného objemu v intervalu 15 minut
Celkový organický uhlík (TOC) EN 1484 (1997)	35 mg/l 45 mg/l	Směsný vzorek získaný sléváním osmi dílčích vzorků stejného objemu v intervalu 15 minut Směsný namátkový vzorek získaný sléváním osmi dílčích vzorků stejného objemu v intervalu 15 minut

(1) Místo chemické spotřeby kyslíku (CHSK) může být pro kontrolu uveden celkový organický uhlík (TOC).

15.14.4 Splnění mezních hodnot se prokazuje schválením typu podle směrnice Komise 2012/49/EU, kterou se mění příloha II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby.

Kopie osvědčení o schválení typu a záznam o parametrech palubní čistírny odpadních vod musí být na palubě lodi.

15.14.5 Během provozu je nutné dodržet hodnoty uvedené v tabulce 2.

Tabulka 2  
 Kontrolní hodnoty, které musí být dodrženy při odtokovém provozu palubní čistírný odpadních vod při  
 jejím provozování na osobních lodích

Ukazatel	Koncentrace	Vzorek
Biochemická spotřeba kyslíku (BSK5) ISO 5815-1 a 5815-2 (2003)	25 mg/l	Směsný namátkový vzorek získaný sléváním osmi dílčích vzorků stejného objemu v intervalu 15 minut
Chemická spotřeba kyslíku (CHSK) ISO 6060 (1989)	125 mg/l 150 mg/l	Směsný namátkový vzorek získaný sléváním osmi dílčích vzorků stejného objemu v intervalu 15 minut Směsný namátkový vzorek získaný sléváním osmi dílčích vzorků stejného objemu v intervalu 15 minut
Celkový organický uhlík (TOC) EN 1484 (1997)	45 mg/l	Směsný namátkový vzorek získaný sléváním osmi dílčích vzorků stejného objemu v intervalu 15 minut



15.14.6 Nejsou povoleny postupy s využitím přípravků s chlorem. Rovněž není povoleno ředit splašky tak, aby se snížilo měrné zatížení, a aby tak také bylo možné jejich odstranění.

15.14.7 Odpadní kal je nutné skladovat, uchovávat a vypouštět tak, aby nedocházelo ke znečištění životního prostředí odpadním kalem. Plavidlo musí být vybaveno plánem nakládání s odpadním kalem.

15.14.8 Čistírny odpadních vod, které byly umístěny na palubě lodi, mohou být provozovány až po provedení zkoušky funkčnosti výrobcem. Palubní čistírna odpadních vod se uvede pod položkou 52 lodního osvědčení spolu s názvem, číslem schváleného typu, výrobním číslem a rokem výroby. Po jakékoliv významné úpravě palubní čistírny odpadních vod mající vliv na čištění odpadních vod musí následovat zvláštní zkouška, pomocí které se určí aktuální stav palubní čistírny odpadních vod ve vztahu ke komponentům uvedeným v záznamu o parametrech palubní čistírny odpadních vod, kalibraci a nastavení těchto parametrů.

15.14.9 Na palubní čistírně odpadních vod je nutné provádět pravidelnou údržbu podle pokynů výrobce, tak aby se zajistilo, že bude v perfektním provozním stavu. Na palubě musí být servisní knížka, v níž je možné provádění údržby ověřit.

#### 15.15. Odchyly u některých osobních lodí

15.15.1 Osobní lodě s povolením přepravovat nejvýše 50 cestujících a o délce LWL nejvýše 25 m musí prokázat přiměřenou stabilitu v nenarušeném stavu podle kap. 15.03.7 až 15.03.13, nebo musí místo toho prokázat, že splňují tato kritéria po souměrném zaplavení:

- a) loď se může ponořit nejvýše k rovině maximálního ponoru při zbytkovém výtlačku a
- b) metacentrická výška GMR nesmí být nižší než 0,10 m.

Potřebná zbytková plovatelnost musí být zajištěna volbou vhodného materiálu použitého ke konstrukci lodního trupu nebo pomocí plováků z pěnového materiálu s buněčnou strukturou, které jsou pevně připojeny k lodnímu trupu. U plavidel delších než 15 m lze zbytkovou plovatelnost zajistit kombinací plováků a dělením odpovídajícím statusu 1 oddělení podle kap. 15.03.

15.15.2 U osobních lodí podle kap. 15.15.1 mohou být povoleny menší odchyly od světlé výšky podle kap. 15.06.3 písm. c) a kap. 15.06.5 písm. b). Odchylna nesmí být větší než 5 %. V případě odchyly musí být dotyčné části barevně označeny.

15.15.3 Odchylně od kap. 15.03.9 nemusí mít osobní lodě, jejichž délka nepřesahuje 45 m a které jsou určeny k přepravě nejvýše 250 cestujících, status 2 oddělení.

15.15.4 Pokud jsou osobní lodě určené k přepravě nejvýše 250 cestujících a s délkou LWL nejvýše 25 m vybaveny plošinou dostupnou z obou stran plavidla přímo nad rovinou maximálního ponoru při zbytkovém výtlačku, aby bylo možno zachránit osoby z vody, může být upuštěno od uplatňování kap. 10.04. Osobní lodě mohou být vybaveny srovnatelným zařízením, s výhradou těchto podmínek:

- a) k ovládnutí zařízení postačuje jedna osoba;
- b) jsou přípustná mobilní zařízení;
- c) zařízení se musí nacházet mimo nebezpečnou oblast pohonných systémů a
- d) je možná účinná komunikace mezi vůdcem plavidla a osobou, která zařízení obsluhuje.

15.15.5 U osobních lodí, které mají povolení přepravovat nejvýše 600 cestujících a jejichž délka nepřesahuje 45 m, může být upuštěno od uplatňování kap. 10.04, je-li plavidlo vybaveno plošinou

podle kap. 15.15.4 první věty nebo rovnocenným zařízením podle kap. 15.15.4 druhé věty. Kromě toho musí osobní loď mít

- a) jako hlavní pohon kormidlovací propeler, cykloidní (Voth- Schneider) propeler nebo vodomet nebo
- b) hlavní pohonný systém se dvěma pohonnými jednotkami nebo
- c) hlavní pohonný systém a příďové dokormidlovací zařízení.

15.15.6 Odchylně od kap. 15.02.9 osobní lodě, jejichž délka nepřesahuje 45 m a jež jsou povoleny k přepravě nejvýše počtu cestujících, který odpovídá délce plavidla v metrech, mohou mít na plavidle v prostoru pro cestující ručně ovládané přepážkové dveře bez dálkového ovládaní podle kap. 15.02.5, pokud

- a) plavidlo má pouze jednu palubu;
- b) tyto dveře jsou dostupné přímo z paluby a nejsou od paluby dále než 10 m;
- c) spodní hrana otvoru dveří leží nejméně 30 cm nad úrovní podlahy v prostoru pro cestující a
- d) každé z oddělení oddělených těmito dveřmi je vybaveno signálem výše hladiny vody.

15.15.7 Na osobních lodích podle kap. 15.15.6 může odchylně od kap. 15.06.6 písm. c) vést kuchyní jedna úniková cesta, pokud existuje druhá úniková cesta.

15.15.8 Na osobní lodě, jejichž délka nepřesahuje 45 m, se nevztahuje kap. 15.01.2 písm. e), jsou-li zařízení na zkapalněný plyn vybavena vhodnými poplašnými systémy pro koncentrace CO, které představují zdravotní riziko, a pro potenciálně výbušné směsi plynu a vzduchu. Vhodnost poplašného systému pro koncentrace CO se posuzuje podle "Správného pokynu č. 24" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

15.15.9 Pro plavidla s délkou LWL do 25 m neplatí tato ustanovení:

- a) kap. 15.04.1 poslední věta;
- b) kap. 15.06.6 písm. c) pro kuchyně, je-li k dispozici druhá úniková cesta;
- c) kap. 15.07.

15.15.10 Na kajutové osobní lodě, jejichž délka nepřesahuje 45 m, se nevztahuje kap. 15.12.10, pokud jsou v kajutě po ruce únikové kukly v počtu odpovídajícím počtu lůžek.

## **KAPITOLA 15a**

### **ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA OSOBNÍ PLACHETNÍ LODĚ**

#### 15a.01. Všeobecná ustanovení

15a.01.1 Pokud není v této kapitole stanoveno jinak, vztahují se na osobní plachetní lodě požadavky kapitol 2 - 15 a této přílohy.

#### 15a.02. Odchyly u některých osobních plachetních lodí

15a.02.1 Na osobní plachetní lodě, jejichž délka LWL nepřekračuje 45 m a nejvyšší přípustný počet cestujících není vyšší než LWL v celých metrech, se nevztahují tato ustanovení:

- a) kap. 2.03.7, neposouvají-li se kotvy v kotevních skluzech;
- b) kap. 10.02.2 písm. d), pokud jde o délku;
- c) kap. 15.08.3 písm. a);
- d) kap. 15.15.9 písm. a).

15a.02.2 Odchylně od kap. 15a.2.1 se může počet cestujících zvýšit na 1,5násobek LWL v celých metrech, umožňuje-li to plachtoví, takeláž a vybavení paluby.

#### 15a.03. Požadavky na stabilitu u plachtících plavidel

15a.03.1 Při výpočtu klopného momentu podle kap. 15.03.3 se při určení těžiště plavidla berou v úvahu svinuté plachty.

15a.03.2 Při zohlednění všech podmínek zatížení podle kap. 15.03.2 a při použití standardního uspořádání plachtoví nesmí být klopný moment způsobený tlakem větru tak velký, aby úhel náklonu překročil 20°. Zároveň

- a) se pro výpočet použije konstantní tlak větru 0,07 kN/m<sup>2</sup>;
- b) zbývající bezpečnostní vzdálenost musí být nejméně 100 mm a
- c) zbývající volný bok nesmí být záporný.

#### 15a.03.3 Vyrovnávací rameno páky statického vratného momentu stability musí

- a) dosáhnout nejvyšší hodnoty při úhlu náklonu 25° nebo více;
- b) činit nejméně 200 mm při úhlu náklonu 30° nebo více;
- c) být pozitivní při úhlu náklonu do 60°.

#### 15a.03.4 Prostor pod křivkou vyrovnávacího ramena páky nesmí být menší než

- a) 0,055 mrad do 30°;
- b) 0,09 mrad do 40° nebo v úhlu, při němž se nechráněný otvor dostane pod hladinu vody, a který je menší než 40°.

Mezi

c) 30° a 40° nebo

d) 30° a úhlem, při němž se nechráněný otvor dostane pod hladinu vody, a který je menší než 40° nesmí být tento prostor menší než 0,03 mrad.

#### 15a.04. Požadavky na stavbu lodi a strojní zařízení

15a.04.1 Odchylně od kap. 5.01.3 a kap. 9.01.3 musí být zařízení navrženo pro stálé naklánění až do 20°.

15a.04.2 Odchylně od kap. 15.06.5 písm. a) a kap. 15.06.9 písm. b) lze v případě osobních plachetních lodí s délkou do 25 m povolit světlu šířku méně než 800 mm u spojovacích chodeb a schodů. Světla šířka však musí být nejméně 600 mm.

15a.04.3 Odchylně od kap. 15.06.10 písmena a) lze v určitých případech povolit použití snímatelného zábradlí v místech, kde je to nezbytné pro ovládání plachet.

15a.04.4 Ve smyslu kap. 15.07 se plachty považují za hlavní pohonný systém.

15a.04.5 Odchylně od kap. 15.15.6 písm. c) lze v prostoru pro cestující výšku spodní hrany otvoru dveří snížit na 200 mm nad úrovní podlahy. Po otevření se musí dveře samočinně zavřít a uzamknout.

15a.04.6 Může-li během plachtění vrtule běžet naprázdno, musí být ohrožené části pohonného systému chráněny před možným poškozením.

#### 15a.05. Takeláž obecně

15a.05.1 Součásti takeláže musí být uspořádány tak, aby se zamezilo nepřijatelnému tření.

15a.05.2 Pokud se použije jiný materiál než dřevo nebo zvláštní typy takeláže, musí tato konstrukce zajistit rovnocennou bezpečnost při rozměrech a pevnosti podle této kapitoly. K doložení pevnosti

a) musí být proveden výpočet pevnosti nebo

b) dostatečnou pevnost musí potvrdit uznaná klasifikační společnost nebo

c) dimenzování musí být založeno na postupech stanovených uznaným regulativním rámcem (např. Middendorf, Kusk-Jensen).

#### 15a.06. Stěžně a lodní kulatina obecně

15a.06.1 Všechna lodní kulatina musí být zhotovena z vysoce kvalitního materiálu.

15a.06.2 Dřevo pro stěžně musí být

a) bez koncentrací suků;

b) bez bělového dřeva v rámci stanovených rozměrů;

c) pokud možno rovnovláknité;

d) pokud možno bez točitého růstu.

15a.06.3 Je-li zvoleným druhem dřeva borovice bahenní nebo oregonská borovice vyšší jakosti, lze průměry uvedené v tabulkách v kap. 15a.07 až 15a.12 zmenšit o 5 %.

15a.06.4 Nepoužije-li se na stěžně, košové čnělky, ráhna, vratipně a příďové čeleny dříví kulatého průřezu, musí mít toto dříví rovnocennou pevnost.

15a.06.5 Základy stěžňů, stěžňové tuleje a upevnění na palubu, podlahové desky nebo k přídi či zádi musí být zhotoveny tak, aby absorbovaly síly, které na ně působí, nebo je přenášely na jiné připojené části konstrukce.

15a.06.6 V závislosti na stabilitě plavidla a vnějších silách, které na ně působí, a rovněž na rozložení disponibilní plochy plachet lze na základě rozměrů stanovených v kap. 15a.07 až 15a.12 povolit menší průřezy lodní kulatiny a případně takeláže. K tomu je nutno doložit doklady podle kap. 15a.05.2.

15a.06.7 Je-li doba kývání/kolébání plavidla v sekundách kratší než tři čtvrtiny jeho šířky v metrech, je nutno rozměry stanovené kap. 15a.07 až 15a.12 zvýšit. Je nutno předložit doklady podle kap. 15a.05.2.

15a.06.8 V tabulkách uvedených v kap. 15a.07 až 15a.12 a 15a.14 se možné mezihodnoty interpolují.

15a.07. Zvláštní ustanovení pro stěžně

15a.07.1 Dřevěné stěžně musí splňovat tyto minimální požadavky:

Délka (*) (m)	Průměr u paluby (cm)	Průměr u stěžňového kříže (cm)	Průměr u stěžňové spojky (cm)
10	20	17	15
11	22	17	15
12	24	19	17
13	26	21	18
14	28	23	19
15	30	25	21
16	32	26	22
17	34	28	23
18	36	29	24
19	39	31	25
20	41	33	26
21	43	34	28
22	44	35	29
23	46	37	30
24	49	39	32
25	51	41	33

(\*) Vzdálenost od stěžňového kříže k palubě.

Má-li stěžně dvě ráhna, musí se průměr zvýšit nejméně o 10 %.

Má-li stěžně více než dvě ráhna, musí se průměr zvýšit nejméně o 15 %. V případě stěžňů procházejících palubou musí průměr u paty stěžně činit nejméně 75 % průměru stěžně na úrovni paluby.

15a.07.2 Kování stěžňů, pásy, stěžňové kříže a spojky musí být dostatečně pevně dimenzovány a upevněny.

15a.08. Zvláštní ustanovení pro košové čnělky 15a.08.1 Dřevěné košové čnělky musí splňovat tyto minimální požadavky:

Délka (*) (m)	Průměr u paty (cm)	Průměr v polovině délky (cm)	Průměr u kování (**) (cm)
4	8	7	6
5	10	9	7
6	13	11	8
7	14	13	10
8	16	15	11
9	18	16	13
10	20	18	15
11	23	20	16
12	25	22	17
13	26	24	18
14	28	25	20
15	31	27	21

(\*) Celková délka košové čnělky bez vrcholu stěžně.

(\*\*) Průměr košové čnělky na úrovni kování vrcholu stěžně.

Jsou-li ke košové čnělce připojeny ráhnové plachty, zvyšují se rozměry uvedené v tabulce o 10 %.

15a.08.2 Přesah mezi košovou čnělkou a stěžněm musí činit nejméně 10násobek požadovaného průměru košové čnělky u paty.

15a.09. Zvláštní požadavky na příďové čeleny

15a.09.1 Dřevěné příďové čeleny musí splňovat tyto minimální požadavky:

Délka (*) (m)	Průměr u příďě (cm)	Průměr v polovině délky (cm)
4	14,5	12,5
5	18	16
6	22	19
7	25	23
8	29	25
9	32	29
10	36	32
11	39	35
12	43	39

(\*) Celková délka příďového čelenu.

15a.09.2 Část příďového čelenu uvnitř paluby musí mít délku rovnající se nejméně čtyřnásobku průměru příďového čelenu na přídi.

15a.09.3 Průměr příďového čelenu na jeho horním konci musí činit nejméně 60 % průměru čelenu u příďě.

15a.10. Zvláštní požadavky na čelenní čnělky

15a.10.1 Dřevěné čelenní čnělky musí splňovat tyto minimální požadavky:

Délka (*) (m)	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Průměr u příďě (cm)	7	10	14	17	21	24	28	31	35

(\*) Celková délka čelenní čnělky.

15a.10.2 Průměr čelenní čnělky na jejím horním konci musí činit nejméně 60 % průměru u příďě.

15a.11. Zvláštní požadavky na hlavní vratipně 15a.11.1 Dřevěné hlavní vratipně musí splňovat tyto minimální požadavky:

Délka (*) (m)	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Průměr (cm)	14	15	16	17	18	20	21	23	24	25	26	27

(\*) Celková délka hlavního vratipně.

15a.11.2 Průměr u otočného čepu musí činit nejméně 72 % průměru uvedeného v tabulce.

15a.11.3 Průměr u otěžového rohu musí činit nejméně 85 % průměru uvedeného v tabulce.

15a.11.4 Měřeno od stěžně musí být průměr největší ve dvou třetinách délky.

15a.11.5 Pokud

a) je mezi hlavním vratipněm a zadním plachtovým lemem úhel menší než 65° a hlavní otěž je připevněna na konci vratipně nebo

b) místo uchycení otěže neleží naproti otěžového rohu, komise může podle kap. 15a.05.2 požadovat větší průměr.

15a.11.6 U plachet s plochou menší než 50 m<sup>2</sup> lze zmenšit průměry uvedené v tabulce.

15a.12. Zvláštní ustanovení pro vratiráhna

15a.12.1 Dřevěná vratiráhna musí splňovat tyto minimální požadavky:

Délka (*) (m)	4	5	6	7	8	9	10
Průměr (cm)	10	12	14	16	17	18	20

(\*) Celková délka vratiráhna.

15a.12.2 Nepodepřená délka vratiráhna nesmí být větší než 75 %.

15a.12.3 Mez pevnosti v tahu paprskovitého úvazu musí být přinejmenším rovna 1,2násobku meze pevnosti vtahu spouště konce ráhna.

15a.12.4 Vrcholový úhel paprskovitého úvazu musí být nejvýše 60°.

15a.12.5 Je-li odchylně od kap. 15a.12.4 vrcholový úhel paprskovitého úvazu větší než 60°, musí se pevnost v tahu upravit s ohledem na síly, které působí v tomto případě.

15a.12.6 U plachet s plochou menší než 50 m<sup>2</sup> mohou být menší průměry, než jsou uvedeny v tabulce.

15a.13. Obecná ustanovení pro pevnou a pohyblivou takeláž

15a.13.1 Pevná a pohyblivá takeláž musí splňovat požadavky na pevnost stanovené v kap. 15a.14a15a.15.

15a.13.2 Spojení drátěných lan mohou mít podobu

- a) spletení;
- b) kompresních spojek nebo
- c) zalévacích spojek.

Záplety musí být omotané a konce musí být zakončeny.

15a.13.3 Lanová oka musí být opatřena očnicemi.

15a.13.4 Lana musí být vedena tak, aby nepřekážela ve vstupech a na schodech.

15a.14. Zvláštní ustanovení pro pevnou takeláž

15a.14.1 Přední stěhy a úpony musí splňovat tyto minimální požadavky:

Délka stěžně (*) (m)	11	12	13	14	15	16	17	18
Pevnost v tahu předního stěhu (kN)	160	172	185	200	220	244	269	294
Pevnost v tahu úponů (kN)	355	415	450	485	525	540	630	720
Počet kabelů a lan úponů na jedné straně	3	3	3	3	3	3	4	4

(\*) Vzdálenost od stěžňového koše nebo stěžňového kříže k palubě.



15a.14.2 Parduny, košové čnělky, stěhy pro létavku, čelenní čnělky a úpony příďového čelenu musí splňovat tyto minimální požadavky:

Délka stěžně (*) (m)	< 13	13 – 18	> 18
Pevnost v tahu pardunu (kN)	89	119	159
Pevnost v tahu košové čnělky (kN)	89	119	159
Délka košové čnělky (m)	< 6	6 – 8	> 8
Pevnost v tahu stěhu pro létavku (kN)	58	89	119
Délka čelenní čnělky (m)	< 5	5 – 7	> 7
Pevnost v tahu úponů příďového čelenu (kN)	58	89	119

(\*) Vzdálenost od stěžňového koše nebo stěžňového kříže k palubě.

15a.14.3 Konstrukce lan musí být přednostně založena na druhu konstrukce lana 6 x 7 FE v třídě pevnosti 1 550 N/mm<sup>2</sup>. Alternativně lze ve stejné třídě pevnosti použít typ konstrukce 6 x 36 SE nebo 6 x 19 FE. Vzhledem k vyšší elasticitě typu konstrukce 6 x 19 je nutno zvýšit pevnosti v tahu uvedené v tabulce o 10 %. Použití různých konstrukcí lan je přípustné, mají-li srovnatelné vlastnosti.

15a.14.4 Je-li použita pevná takeláž, pevnosti v tahu uvedené v tabulce je nutno zvýšit o 30 %.

15a.14.5 Pro takeláž lze použít pouze schválené vidlice, kulatá oka a svorníky.

15a.14.6 Svorníky, vidlice, kulatá oka a napínače musí být možné řádně zajistit.

15a.14.7 Pevnost v tahu vodního stěhu musí činit nejméně 1,2násobek pevnosti v tahu příslušného stěhu kosatky a létavky.

15a.14.8 U plavidel s objemovým výtlačkem méně než 30 m<sup>3</sup> může subjekt pověřený prohlídkami povolit snížení pevnosti v tahu uvedené v této tabulce:

Výtlaček vody děleno počtem stěžňů (m <sup>3</sup> )	Snížení (%)
> 20 až 30	20
10 až 20	35
< 10	60

15a.15. Zvláštní ustanovení pro pohyblivou takeláž

15a.15.1 Pro pohyblivou takeláž je nutno použít vláknová lana nebo lana z ocelových drátů. Minimální pevnost v tahu a průměr pro pevnou takeláž musí v poměru k ploše plachet splňovat tyto minimální požadavky:

Druh pohyblivé takeláže	Materiál lana	Plocha plachet (m <sup>2</sup> )	Minimální pevnost v tahu (kN)	Průměr lana (mm)
Spouště stěhové plachty	Ocelový drát	do 35	20	6
		> 35	38	8
	Vlákno (PP)	Průměr lana nejméně 14 mm a jedna lanovnice na každých započatých 25 m <sup>2</sup>		
Spouště vratiplachty Spouště košové plachty	Ocelový drát	do 50	20	6
		> 50 až 80	30	8
		> 80 až 120	60	10
		> 120 až 160	80	12
	Vlákno (PP)	Průměr lana nejméně 18 mm a jedna lanovnice na každých započatých 30 m <sup>2</sup>		
Otěže stěhové plachty	Vlákno (PP)	do 40	14	
		> 40	18	
		U ploch plachet větších než 30 m <sup>2</sup> musí mít otěž podobu táhlice nebo ji musí být možné ovládat pomocí navijáku		
Otěže vratiplachty/košové plachty	Ocelový drát	< 100	60	10
		100 až 150	85	12
		> 150	116	14
		U otěží košových plachet jsou nezbytné pružné spojovací prvky.		
	Vlákno (PP)	Průměr lana nejméně 18 mm a nejméně tři lanovnice. Je-li plocha plachet větší než 60 m <sup>2</sup> , jedna lanovnice		

15a.15.2 Pohyblivá takeláž, která tvoří součást stěhování, musí mít pevnost v tahu, která odpovídá pevnosti příslušného stěhu nebo úponů.

15a.15.3 Jsou-li použity jiné materiály než materiály uvedené v kap. 15a.15.1, musí být dodrženy hodnoty pevnosti uvedené v tabulce v kap. 15a.15.1. Vláknová lana z polyethylenu nelze použít.

15a.16. Kování a součásti takeláže

### 15a.16.1

Jsou-li použita lana z ocelových drátů nebo vláknová lana, průměr lanovnic (měřeno od středu lana ke středu lana) musí splňovat tyto minimální požadavky:

Ocelový drát (mm)	6	7	8	9	10	11	12
Vláknó (mm)	16	18	20	22	24	26	28
Lanovnice (mm)	100	110	120	130	145	155	165

15a.16.2 Odchylně od kap. 15a.16.1 může být průměr lanovnic roven šestinásobku průměru ocelového drátu, pokud se ocelový drát nepohybuje přes lanovnice trvale.

15a.16.3 Pevnost v tahu kování (např. vidlic, kulatých ok, napínačů, destiček s otvory, svorníků, kroužků a spojovacích článků) musí odpovídat síle pevnosti pevné nebo pohyblivé takeláže, která je k nim připevněna.

15a.16.4 Upevnění úchytů stěhů a úpon musí být navrženo s ohledem na síly, které na ně působí.

15a.16.5 Ke každému oku lze připojit pouze jeden spojovací článek společně s příslušným stěhem nebo úponem.

15a.16.6 Kladky spouští a výložných lan musí být bezpečně upevněny na stěžeň a otočné paprskovité úvazy používané za tímto účelem musí být v dobrém stavu.

15a.16.7 Upevnění svorníků s okem, oporek, ovíjecích trnů a stěžňových lavic musí být navrženo s ohledem na síly, které na ně působí.

### 15a.17. Plachty

15a.17.1 Je nutno zajistit, aby se plachty daly svinout jednoduše, rychle a bezpečně.

15a.17.2 Plocha plachet musí odpovídat typu plavidla a výtlačku plavidla.

### 15a.18. Výstroj

15a.18.1 Plavidla, která jsou vybavena čelenní čnělkou nebo před'ovým čeleném, musí mít kosatkovou síť a přiměřený počet vhodných upínadel a napínacích zařízení.

15a.18.2 Od zařízení podle kap. 15.18.1 lze upustit, je-li čelenní čnělka nebo před'ový čelen opatřen ručním úvazkem a šlapnicí přiměřeně dimenzovanou pro připojení bezpečnostního pásu, který se musí nacházet na plavidle.

15a.18.3 Pro práci v takeláži musí být k dispozici stolice pro loďmistra.

### 15a.19. Zkoušky

15a.19.1 Takeláž je kontrolována každého 2,5 roku. Zkouška musí zahrnovat nejméně

- plachty, včetně plachtových lemů, otěžových rohů a ok ke kasání;
- stav stěžňů a lodní kulatiny;
- stav pevné a pohyblivé takeláže včetně spojení drátěných lan;
- zařízení k rychlému a bezpečnému svinutí plachet;

- e) bezpečné upevnění kladek spouští a výložných lan;
- f) upevnění stěžňových tulejí a dalších upevňovacích bodů pevné a pohyblivé takeláže, které jsou připojeny k plavidlu;
- g) navijáky k ovládání plachet;
- h) ostatní zařízení za účelem plachtění, např. boční ploutve a zařízení k jejich ovládání;
- i) opatření, kterými se zamezuje tření lodní kulatiny, pevné a pohyblivé takeláže a plachet;
- j) zařízení podle kap. 15a.18.

15a.19.2 Část dřevěného stěžně, která prochází palubou a která se nachází pod palubou, se musí kontrolovat v intervalech, které stanoví subjekt pověřený prohlídkami, nejpozději však při každé pravidelné prohlídce. K tomuto účelu se stěžně musí vytáhnout.

15a.19.3 Na plavidle se musí nacházet osvědčení o poslední prohlídce provedené podle kap. 15a.19.1, vystavené subjektem pověřeným prohlídkami nebo subjektem pověřeným prohlídkami z jiného členského státu Evropské unie, uvedením data a s podpisem.

## **KAPITOLA 16**

### **ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA PLOVIDLA, KTERÁ JSOU URČENA K POUŽITÍ JAKO SOUČÁST TLAČNÉ NEBO VLEČNÉ SESTAVY NEBO BOČNĚ SVÁZANÉ SESTAVY**

#### 16.01. Plavidla vhodná k tlačení

16.01.1 Plavidlo, které má být použito k tlačení, musí být opatřeno vhodným tlačným zařízením. Zařízení musí být navrženo a vybaveno tak, aby

- a) posádky mohly snadno a bezpečně přecházet na tlačené plavidlo, je-li připojeno spojovací zařízení;
- b) mohlo být zafixováno v pevné pozici vzhledem k připojenému plavidlu;
- c) zabráňovalo vzájemnému pohybu mezi plavidly.

16.01.2 Jsou-li plavidla spojena lany, musí být tlačný remorkér vybaven nejméně dvěma speciálními navijáky nebo rovnocenným spojovacím zařízením k napínání lan.

16.01.3 Spojovací zařízení musí umožnit pevné spojení s tlačným plavidlem. Pokud se sestavy skládají z tlačného remorkéru a pouze jednoho tlačného plavidla, může spojovací zařízení umožňovat řízené kloubové spojení. Potřebné pohonné jednotky musí snadno absorbovat síly, které mají být přenášeny, a musí být možné je snadno a bezpečně ovládat. Na tyto pohonné jednotky se použijí obdobně kap. 5.02 až 5.04.

16.01.4 U tlačných remorkéru lze upustit od kolizní přepážky podle kap. 2.03.1 písm. a).

16.01.5 Při posuzování splnění požadavků této kapitoly je nutné postupovat podle "Správního pokynu č. 3" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

## 16.02. Plavidla, která mohou být tlačena

16.02.1 Na tlačné čluny bez kormidelního zařízení, obytných prostor, strojoven nebo kotelen se nevztahují

- a) kapitoly 4 až 6 a 12;
- b) kap. 7.08.2 až 7.08.8, kap. 10.02 a kap. 10.05.1.

Jsou-li na tlačných člunech kormidelní zařízení, obytné prostory, strojovny nebo kotelny, platí pro ně příslušné požadavky této přílohy.

16.02.2 Pro člunové kontejnery, jejichž délka  $L$  nepřesahuje 40 m, dále platí:

- a) Od kolizních přepážek podle kap. 2.03.1 lze upustit, pokud jejich čelní stěny prokazatelně snesou 2,5násobné zatížení, než je stanoveno pro kolizní přepážky u plavidel vnitrozemské plavby se stejným ponorem postavených podle požadavků uznané klasifikační společnosti.
- b) Odchylně od kap. 7.08.1 nemusí být oddělení dvojitého dna, která jsou obtížně přístupná, odvodnitelná, pokud jejich objem nepřekračuje 5 % výtlaku vody člunového kontejneru při největším přípustném ponoru naloženého plavidla.

16.02.3 Plavidla, která mají být tlačena, musí být vybavena spojovacím zařízením, které zajišťuje bezpečné připojení k druhému plavidlu.

## 16.03. Plavidla vhodná k pohonu bočně svázaných sestav

16.03.1 Plavidlo, které má vést bočně svázané sestavy, musí být vybaveno pacholaty nebo rovnocenným zařízením, které podle počtu a uspořádání umožňuje bezpečné boční svázání plavidel.

## 16.04. Plavidla, která mohou být vedena v sestavách

16.04.1 Plavidlo, které má být vedeno v sestavách, musí být vybaveno spojovacím zařízením, pacholaty nebo rovnocenným zařízením, které podle počtu a uspořádání umožňuje bezpečné připojení k jinému plavidlu v sestavě.

## 16.05. Plavidla vhodná k vlečení

16.05.1 Plavidla určená k vlečení musí splňovat tyto požadavky:

- a) Vlečné zařízení musí být uspořádáno tak, aby jeho použití neohrozilo bezpečnost plavidla, posádky nebo nákladu.
- b) Remorkér a plavidlo určené k vlečení musí být vybaveny vlečným hákem, který lze bezpečně uvolnit z kormidelny; toto neplatí, pokud konstrukce nebo jiná zařízení brání převrácení.
- c) Vlečné zařízení se skládá z navijáků nebo vlečného háku. Vlečné zařízení musí být umístěno před rovinou vrtule. Tento požadavek se nevztahuje na plavidla, která jsou řízena pohonnými jednotkami jako kormidlovacími propelery nebo cykloidními (Voth-Schneider) propelery.
- d) Odchylně od požadavků písmene c) postačuje u plavidel, která poskytují výhradně přípřež, vlečné zařízení jako pachole nebo jiné rovnocenné zařízení. Písmeno b) se použije obdobně.
- e) Hrozí-li nebezpečí, že by se vlečná lana mohla zachytit na zádi plavidla, musí být instalovány deflektory se zachycovači lana.

16.05.2 Plavidlo, jehož délka  $L$  přesahuje 86 m, nelze použít k vlečení směrem po proudu.

#### 16.06. Zkušební plavby sestav

16.06.1 Aby tlačný remorkér nebo motorové plavidlo získaly povolení k vedení pevně svázané sestavy, a za účelem zápisu do osvědčení plavidla se provedou zkušební plavby podle kap. 4.02 u sestavy v požadovaném tvaru nebo požadovaných tvarech, které jsou nejméně příznivé. Sestava musí splnit požadavky stanovené v kap. 4.02 až 4.10. Během manévrování podle kapitoly 4 se kontroluje, zda je zachováno pevné spojení všech plavidel v sestavě.

16.06.2 Jsou-li během zkušebních plaveb podle kap. 16.06.1 na plavidlech, která mají být tlačena nebo vedena bočně svázaná, zvláštní zařízení, např. kormidelní zařízení, pohonné jednotky nebo manévrovací zařízení, nebo kloubové spojky za účelem splnění požadavků stanovených v kap. 4.02 až 4.10, zapíše se do osvědčení plavidla u plavidla vedoucího sestavu: tvar sestavy, pozice, název a jednotné evropské identifikační číslo (ENI) plavidel, která jsou vybavena těmito použitými zvláštními zařízeními.

#### 16.07. Zápisy v osvědčení plavidla

16.07.1 Má-li plavidlo vést sestavu nebo být v sestavě vedeno, zapíše se do osvědčení plavidla, že splňuje příslušné požadavky stanovené v kap. 16.01 až 16.06.

16.07.2 U vedoucího plavidla se do osvědčení plavidla zapíše tyto údaje:

- a) schválené sestavy a tvary sestav;
- b) druhy spojení;
- c) největší zjištěné spojovací síly a
- d) případně nejmenší pevnost v tahu spojovacích lan pro podélné spojení a rovněž počet ovinutí lana.

## **KAPITOLA 17** **ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA PLOVOUCÍ STROJE**

#### 17.01. Obecná ustanovení

17.01.1 Na konstrukci a vybavení plovoucích strojů se vztahují kapitoly 2, 6 až 14 a 16. Plovoucí stroje s vlastním pohonem musí splňovat rovněž požadavky kapitol 4 a 5. Pohonné jednotky umožňující pouze plavbu na krátké vzdálenosti nepředstavují vlastní pohonné prostředky.

#### 17.02. Odchylky

17.02.1 Odchylně od kap. 17.01.1 lze postupovat v těchto případech:

- a) maximální hladiny akustického tlaku stanovené v kap. 12.02.5 druhé větě lze překročit, je-li pracovní zařízení plovoucího stroje v provozu, pokud během provozu na plavidle nikdo nenocuje;
- b) výjimky lze udělit s ohledem na ostatní požadavky týkající se konstrukce, pracovního zařízení nebo výstroje, pokud je v každém jednotlivém případě zajištěna rovnocenná bezpečnost.
- c) Palivové nádrže pro motory mechanických pracovních zařízení na plovoucím zařízení nemusí tvořit nedílnou součást trupu nebo k němu být pevně uchycené. Lze používat mobilní nádrže, pokud splňují následující podmínky:

- aa) Objem těchto nádrží nesmí překročit 1 000 l.
- bb) Tyto nádrže musí umožňovat dostatečně pevné uchycení a ukostření.
- cc) Nádrže musí být vyrobeny z oceli s dostatečnou tloušťkou stěny a musí se instalovat na odkapávací vanu. Odkapávací vana musí mít konstrukci zamezující úniku paliva a znečištění vodních cest. Odkapávací vana může být prominuta, pokud jsou použity nádrže s dvojitým pláštěm s ochranou proti úniku nebo výstražným únikovým systémem a jsou plněny pouze automatickým přívodním ventilem. Tato ustanovení jsou považována za splněná, jestliže byla konstrukce mobilní nádrže certifikována a schválena podle zvláštních předpisů platných.

Do osvědčení plavidla se o použití mobilních nádrží provede příslušný záznam.

- d) kap. 10.01.1 se nepoužije, pokud lze plovoucí stroje během provozu bezpečně ukotvit pomocí pracovní kotvy nebo pilot. Plovoucí stroj s vlastním pohonem musí mít alespoň kotvu vyhovující požadavkům kap. 10.01.1, přičemž empirický koeficient k se považuje za roven 45 a pro T se použije nejmenší výška;
- e) kap. 12.02.1 na dostatečné denní osvětlení, lze-li obytné prostory přiměřeně elektricky osvětlit.

#### 17.02.3 Kromě toho platí

- a) pro kap. 7.08.2 druhou větu: drenážní čerpadlo musí mít strojní pohon;
- b) pro kap. 7.10.3: je-li pracovní zařízení v provozu, nesmí hluk v místě vzdáleném 25 m od boku plovoucího stroje překročit 65 dB(A). Měření hluku se provádí dle "Správního pokynu č. 5" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.
- c) pro kap. 10.03.1: vyžaduje se nejméně jeden další přenosný hasící přístroj, nachází-li se na plavidle pracovní zařízení, které není pevně připevněno k plavidlu;
- d) pro kap. 14.02.2: kromě zařízení na zkapalněný plyn k domácímu použití smí být na plavidle instalována i jiná zařízení na zkapalněný plyn. Tato zařízení a jejich příslušenství musí splňovat požadavky na určené technické zařízení.

#### 17.03. Požadavky na poplašný systém

17.03.1 Plovoucí stroj, na němž se během provozu nacházejí osoby, musí být vybaven všeobecným poplašným systémem. Poplašný signál musí být zřetelně odlišitelný od ostatních signálů a v ubytovacích prostorech a na všech pracovištích musí být zajištěna hladina akustického tlaku, která je nejméně o 5 dB(A) vyšší než nejvyšší lokální hladina akustického tlaku. Poplašný signál musí být ovladatelný z kormidelny a hlavních pracovišť. Měření akustického tlaku se provádí dle "Správního pokynu č. 5" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

17.03.2 Pracovní stroj musí mít dostatečnou pevnost, aby vydržel zátěž, které je vystaven, a musí splňovat požadavky stanovené zvláštním právním předpisem<sup>10)</sup>.

17.03.3 Stabilita (odolnost vůči převážení) a pevnost pracovního stroje a jeho upevnění musí být takové, aby vydržely síly vyplývající z jeho předpokládaného náklonu, sklonu a pohybu.

17.03.4 Zdvihají-li se břemena pomocí zdvihacího zařízení, musí být nejvyšší povolené zatížení s ohledem na stabilitu a pevnost uvedeno viditelně na cedulích na plavidle a na ovládacích stanovištích. Lze-li nosnost zvýšit připojením dodatečných plováků, musí být zřetelně uvedeny přípustné hodnoty jak při použití těchto plováků, tak i bez nich.

#### 17.04. Zbývající bezpečnostní vzdálenost

17.04.1 Pro účely této kapitoly a odchýlně od kap. 1.01 se zbývající bezpečnostní vzdáleností rozumí nejkratší svislá vzdálenost mezi hladinou vody a nejnižší částí plovacího stroje, nad níž není stroj dále vodotěsný, přičemž se bere v úvahu sklon a náklon plynoucí z momentů uvedených v kap. 17.07.4.

17.04.2 Zbývající bezpečnostní vzdálenost je podle kap. 17.07.1 u jakéhokoli otvoru odolného vůči stříkající vodě a povětrnostním vlivům dostatečná, činí-li nejméně 300 mm.

17.04.3 U otvoru, který není odolný vůči stříkající vodě a povětrnostním vlivům, musí být zbývající bezpečnostní vzdálenost nejméně 400 mm.

#### 17.05. Zbývající volný bok

17.05.1 Pro účely této kapitoly a odchýlně od kap. 1.01 se zbývajícím volným bokem rozumí nejkratší svislá vzdálenost mezi hladinou vody a horním okrajem paluby při zohlednění sklonu a náklonu plynoucího z momentů uvedených v kap. 17.07.4.

17.05.2 Zbývající volný bok je podle kap. 17.07.1 dostatečný, činí-li nejméně 300 mm.

17.05.3 Zbývající volný bok lze zmenšit, prokáže-li se, že jsou splněny požadavky kap. 17.08.

17.05.4 Odlišuje-li se tvar plováku podstatně od tvaru pontonu, např. v případě válcových plováků, nebo má-li průřez plováku více než čtyři strany, může subjekt pověřený prohlídkami požadovat nebo povolit zbývající volný bok, který se liší od kap. 17.05.2. To platí rovněž pro plovoucí stroje s více plováky.

#### 17.06. Zkouška stability

17.06.1 Potvrzení stability podle kap. 17.07 a 17.08 se musí zakládat na řádně provedené zkoušce stability.

17.06.2 Nelze-li během zkoušky stability dosáhnout přiměřených úhlů náklonu nebo pokud by zkouška stability znamenala nepřiměřené technické obtíže, lze ji nahradit výpočtem těžiště plavidla a hmotnosti. Výsledek výpočtu hmotnosti se musí zkontrolovat změřením ponoru a rozdíl nesmí překročit  $\pm 5\%$ .

#### 17.07. Potvrzení stability

17.07.1 Je nutno potvrdit, že s přihlédnutím k zatížením, k nimž dochází při provozu pracovního zařízení a během plavby, zbývající volný bok a zbývající bezpečnostní vzdálenost jsou dostatečné. Za tímto účelem nesmí překročit součet úhlů sklonu a náklonu  $10^\circ$  a dno plováku se nesmí vynořit.

17.07.2 Potvrzení stability zahrnuje tyto údaje a doklady:

- a) výkresy v měřítku plováků a pracovního zařízení a podrobné údaje, které jsou nezbytné pro potvrzení stability, např. obsah nádrží, otvory umožňující přístup dovnitř plavidla;



- b) hydrostatické údaje nebo křivky;
- c) křivky vyrovnávacího ramena páky pro statickou stabilitu, vyžadují-li se podle kap. 17.07.5 nebo podle kap. 17.08;
- d) popis provozních podmínek s odpovídajícími údaji o hmotnosti a těžišti, včetně nenaloženého stavu a stavu zařízení, pokud jde o přepravu;
- e) výpočet klopného, sklopného a vyrovnávacího momentu s údaji o úhlu sklonu a náklonu a příslušném zbývajícím volném boku a zbývající bezpečnostní vzdálenosti;
- f) shrnutí výsledků výpočtů s uvedením mezních hodnot týkajících se provozu a největšího zatížení.

17.07.3 Potvrzení stability se zakládá nejméně na těchto předpokladech týkajících se zatížení:

- a) hustota vytěženého materiálu u rypadel:
  - písek a štěrk:  $1,5 \text{ t/m}^3$ ,
  - velmi mokrý písek:  $2,0 \text{ t/m}^3$ ,
  - zemina v průměru:  $1,8 \text{ t/m}^3$ ,
  - směs písku a vody v potrubích:  $1,3 \text{ t/m}^3$ ;
- b) u drapákových rypadel se hodnoty uvedené v písmenu a) zvyšují o 15 %;
- c) u hydraulických rypadel se uvažuje nejvyšší nosnost.

17.07.4.1 Při potvrzení stability se berou v úvahu momenty plynoucí ze:

- a) zatížení;
- b) nesouměrné konstrukce;
- c) tlaku větru;
- d) otáčení plovoucího stroje s vlastním pohonem během plavby;
- e) případného příčného proudění;
- f) zátěže a zásob;
- g) zatížení paluby a popřípadě nákladu;
- h) volných hladin kapalin;
- i) setrvačných sil;
- j) ostatních mechanických zařízení.

Momenty, které mohou působit současně, se sčítají.

17.07.4.2 Moment způsobený tlakem větru se vypočte podle tohoto vzorce:

$$M_w = c \times p_w \times A \left( I_w + \frac{T}{2} \right) [kNm]$$

kde

$c$  = koeficient odporu v závislosti na tvaru.

U rámových konstrukcí  $c = 1,2$  a

u plnostěnných nosníků  $c = 1,6$ . Obě hodnoty berou v úvahu nárazy větru. Za povrchovou plochu vystavenou větru se považuje celá plocha uzavřená obrysem rámové konstrukce.

$p_w$  = specifický tlak větru; použije se jednotně hodnota  $0,25 \text{ kN/m}^2$ ;

$A$  = boční plocha nad rovinou největšího přípustného ponoru v  $\text{m}^2$ ;

$I_w$  = vzdálenost od středu boční plochy  $A$  k rovině největšího přípustného ponoru v  $\text{m}$ .

17.07.4.3 K určení momentů způsobených otáčením během plavby podle kap. 17.07.4.1 písm. d) u plovoucího stroje s vlastním pohonem se použije vzorec uvedený v kap. 15.03.6.

17.07.4.4 Moment způsobený příčným prouděním podle kap. 17.07.4.1 písm. e) se bere v úvahu pouze u plovoucího stroje, který je během provozu zakotven nebo připevněn napříč k proudu.

17.07.4.5 Při výpočtu momentů způsobených kapalnou zátěží a kapalnými zásobami podle kap. 17.07.4.1 písm. f) se určí z hlediska stability nejméně příznivý stupeň naplnění nádrže a příslušný moment se dosadí do výpočtu.

17.07.4.6 Moment způsobený setrvačnými silami podle kap. 17.07.4.1 písm. i) je nutno patřičně zvážit, lze-li očekávat, že na stabilitu budou mít vliv pohyby břemene a pracovního zařízení.

17.07.5 Vyrovňovací momenty lze pro plováky se svislými bočními stěnami vypočítat podle vzorce

$$M_a = 10 \times D \times \overline{MG} \times \sin\varphi [kNm]$$

kde:

$\overline{MG}$  = metacentrická výška v  $\text{m}$ ;

$\varphi$  = úhel náklonu ve stupních

Tento vzorec se použije až do úhlů náklonu  $10^\circ$  nebo až do úhlu náklonu, který odpovídá ponoření okraje paluby nebo vynoření dna; rozhodující je nejmenší úhel.

Vzorec lze u šikmých bočních stěn použít až do úhlů náklonu  $5^\circ$ ; platí rovněž mezní podmínky stanovené v kap. 17.07.3 a 17.07.4. Pokud zvláštní tvar plováku(ů) neumožňuje takovéto zjednodušení, vyžadují se křivky ramena páky vratného momentu podle kap. 17.07.2 písm. c).

17.08. Potvrzení stability při menším zbývajícím volném boku

17.08.1 Použije-li se menší zbývajcí volný bok podle kap. 17.05.3, je nutno pro všechny provozní podmínky prokázat, že

a) po opravách pro volné hladiny kapalin není metacentrická výška menší než  $0,15 \text{ m}$ ;

b) pro úhly náklonu mezi  $0$  a  $30^\circ$  je vyrovňovací rameno páky nejméně

$$h = 0,30 - 0,28 \times \varphi_n [m]$$

$\varphi_n$  je úhel náklonu, od něhož křivka ramena páky vratného momentu vykazuje záporné hodnoty (rozsah stability); nesmí být menší než  $20^\circ$  nebo  $0,35 \text{ rad}$  a do vzorce se dosazuje nejvýše  $30^\circ$  nebo  $0,52 \text{ rad}$ , přičemž se pro použije radián(rad) ( $1^\circ = 0,01745 \text{ rad}$ );

- c) součet úhlů sklonu a náklonu nesmí přesáhnout 10°;
- d) je zachována zbývající bezpečnostní vzdálenost podle požadavků článku 17.04;
- e) je zachován zbývající volný bok nejméně 0,05 m;
- f) pro úhly náklonu mezi 0 a 30° je zachováno zbývající rameno páky vratného momentu nejméně

$$h = 0,20 - 0,23 \times \varphi_n [m]$$

přičemž je úhel náklonu, od něhož křivka vyrovnávacího ramena páky vykazuje záporné hodnoty; do vzorce se dosazuje nejvýše 30° nebo 0,52 rad.

Zbývajícím ramenem páky vratného momentu se rozumí největší rozdíl mezi 0° a 30° náklonu mezi křivkou ramena páky vratného momentu a křivkou ramena páky klopného momentu. Pokud se voda dostane k otvoru směřujícímu dovnitř plavidla při úhlu náklonu menším než úhel náklonu odpovídající největšímu rozdílu mezi křivkami ramena páky, vezme se v úvahu rameno páky odpovídající tomuto úhlu náklonu.

#### 17.09. Nákladové značky a ponorové stupnice

17.09.1 Na plavidle musí být provedeny nákladové značky a ponorové stupnice podle kap. 3.04 a 3.06.

#### 17.10. Plovoucí stroj bez potvrzení stability

17.10.1 Od použití kap. 17.04 až 17.08 lze upustit u plovoucího stroje,

- a) jehož pracovní zařízení nemůže v žádném případě změnit náklon nebo sklon tohoto stroje a
- b) lze-li přiměřeně vyloučit posunutí těžiště a současně platí podmínky uvedené v kap. 17.10.2.

17.10.2 U plovoucího stroje podle kap. 17.10.1 musí dále platit:

- a) při největším zatížení musí bezpečnostní vzdálenost činit nejméně 300 mm a volný bok nejméně 150 mm;
- b) u otvorů, které nelze uzavřít tak, aby byly odolné vůči střikající vodě a povětrnostním vlivům, musí bezpečnostní vzdálenost činit nejméně 500 mm.

## **KAPITOLA 18**

### **ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PLOVIDLA**

#### 18.01. Provozní podmínky

18.01.1 Pracovní plavidla, která jsou jako taková označena v osvědčení plavidla mohou plout mimo oblast práce na vodní cestě pouze v nenaloženém stavu. Do osvědčení plavidla se zapíše omezení týkající se oblasti práce a úsek vodní cesty, na němž může být plavidlo provozováno, případně také omezení týkající se doby prací.

#### 18.02. Uplatňování požadavků této přílohy

18.02.1 Není-li v této kapitole uvedeno jinak, konstrukce a výstroj pracovních plavidel musí být v souladu s kapitolami 2 až 14 této přílohy.

#### 18.03. Odchylky

18.03.1 Pro pracovní plavidla jsou přípustné následující odchylky od ustanovení této přílohy:

- a) Ustanovení kap. 2.03.1 se použijí obdobně.
- b) Má-li plavidlo vlastní pohon, použijí se obdobně kapitoly 4 a 5.
- c) Kap. 10.02.2 písm. a) a b) se použije obdobně.
- d) Subjekt pověřený prohlídkami může udělit výjimky s ohledem na konstrukci, zařízení a výstroj, je-li v každém jednotlivém případě prokázána rovnocenná bezpečnost.

18.03.1 Lze upustit od splnění požadavků ustanovení:

- a) kap. 7.08.2 až 7.08.8, není-li předepsaná posádka;
- b) kap. 10.01.1 a 10.01.3, lze-li pracovní plavidlo bezpečně ukotvit pomocí pracovních kotev nebo pilot. Pracovní plavidla s vlastním pohonem však musí být vybavena nejméně jednou kotvou, která splňuje požadavky stanovené v kap. 10.01 odst. 1, přičemž koeficient  $k$  se považuje za roven 45 a pro  $T$  se použije nejmenší výška;
- c) kap. 10.02.1 písm. c), nemá-li pracovní plavidlo vlastní pohon.

18.04. Bezpečnostní vzdálenost a volný bok

18.04.1 Používá-li se pracovní plavidlo jako výsypný člun pro meliorační práce nebo jako zásobníkový hopper, musí bezpečnostní vzdálenost mimo podpalubní nákladový prostor činit nejméně 300 mm a volný bok nejméně 150 mm. Menší volný bok může být subjektem pověřeným prohlídkami povolen, je-li výpočtem prokázáno, že stabilita je dostatečná pro náklad s hustotou  $1,5 \text{ t/m}^3$  a že se žádný bok paluby nedostane k hladině vody. Je nutno vzít v úvahu účinek kapalného nákladu.

18.04.2 Kap. 3.01 a 3.02 se použijí obdobně na pracovní plavidla, která nejsou zahrnuta v kap. 18.04.1. Pro bezpečnostní vzdálenost a volný bok mohou být stanoveny jiné hodnoty.

18.05. Lodní čluny

18.05.1 Pracovní plavidlo nemusí mít lodní člun, pokud

- a) nemá vlastní pohon nebo
- b) lodní člun je k dispozici v oblasti práce na vodní cestě.  
Tato odchylka se zapíše do osvědčení plavidla.

## **KAPITOLA 19**

### **ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA PLAVIDLA PROVOZOVANÁ NA VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH V ZÓNĚ 4**

19.01. Uplatňování kapitoly 4

19.01.1 Odchylně od kap. 3.01.1. a 3.01.2 se bezpečnostní vzdálenost u dveří a otvorů kromě jícňů úložných prostor u plavidel, která jsou provozována na vnitrozemských vodních cestách v zóně 4, snižuje takto:

- a) u otvorů, jež lze uzavřít tak, aby byly odolné vůči stříkající vodě a povětrnostním vlivům, na 150 mm;

- b) u otvorů, jež nelze uzavřít tak, aby byly odolné vůči stříkající vodě a povětrnostním vlivům, na 200 mm.

19.01.2 Odchylně od kap. 3.02 minimální volný bok plavidel provozovaných na vnitrozemských vodních cestách v zóně 4 činí 0 mm, je-li dodržena bezpečnostní vzdálenost podle kap. 3.01.1.

## **KAPITOLA 20** **ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA REKREAČNÍ PLOVIDLA**

20.01. Uplatňování požadavků této přílohy

20.01.1 Rekreační plavidla musí splňovat tyto požadavky:

- a) kap. 2.01, kap. 2.02.1 písm. a), kap. 2.02.2, kap. 2.03.1 písm. a), kap. 2.03.6 a kap. 2.04.1;
- b) kapitola 4;
- c) kap. 5.01.1 a kap. 5.08;
- d) kap. 6.01.1, kap. 6.01.2, kap. 6.02, kap. 6.03.1, kap. 6.03.2, kap. 6.04.1, kap. 6.05.2 a kap. 6.13, pokud je požadováno schválení uspořádání kormidelny k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru;
- e) kap. 7.01.1, 7.01.2, 7.02.1, 7.02.2, 7.03.1, 7.03.3, kap. 7.04, kap. 7.05.1 až 7.05.10, 7.05.13, 7.08.1, 7.08.2, 7.08.5, 7.08.7, 7.08.10, 7.09.1 a kap. 7.10;
- f) obdobně kap. 9.01.1;
- g) kap. 10.01.2, 10.01.3 a 10.01.5 až 10.01.14, kap. 10.02.1 písm. a) až c), 10.02.2 písm. a) a e) až h), 10.03.1 písm. a), b) a d) na plavidle se však musí nacházet nejméně dva hasící přístroje; kap. 10.03.2 až 10.03.6, kap. 10.03a, kap. 10.03b, kap. 10.03c a kap. 10.05;
- h) kapitola 13;
- i) kapitola 14.

20.01.2 U rekreačních plavidel, na něž se vztahuje zvláštní právní předpis<sup>11)</sup>, se první prohlídka a pravidelné prohlídky vztahují pouze na

- a) kap. 5.08, je-li na plavidle instalován ukazatel rychlosti otáčení;
- b) kap. 6.01.2, kap. 6.02, kap. 6.03.1 a kap. 6.13, pokud je požadováno schválení uspořádání kormidelny k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru;
- c) kap. 7.01.2, 7.02.1, 7.03.3, 7.05.5, 7.08.2, kap. 7.10;
- d) kap. 10.01. 2, 10.01.3, 10.01.6, 10.01.14, 10.02.1 písm. b) a c), 10.02.2 písm. a) a e) až h), 10.03.1 písm. b) a d), 10.03.2 až 10.03.6, kap. 10.05;
- e) kapitola 13;
- f) z kapitoly 14:
  - aa) kap. 14.12;

- bb) kap. 14.13, přejímací zkouška po uvedení zařízení na zkapalněný plyn do provozu se provádí v souladu s požadavky stanovené zvláštním právním předpisem, zpráva o převzetí se předává Státní plavební správě;
- cc) kap. 14.14 a 14.15; zařízení na zkapalněný plyn musí být v souladu s požadavky stanovenými zvláštním právním předpisem;
- dd) celá kapitola 14, je-li zařízení na zkapalněný plyn zabudováno po uvedení rekreačního plavidla na trh.

## **KAPITOLA 21**

### **STABILITA PLAVIDEL PŘEVÁŽEJÍCÍCH KONTEJNERY**

#### 21.01. Obecná ustanovení

21.01.1 Kapitola 21 se vztahuje na plavidla určená pro převážení kontejnerů ve více než dvou vrstvách. Doklady o stabilitě musí být zkontrolovány a řádně opatřeny otiskem hranatého razítka subjektu pověřeného prohlídkami.

21.01.2 Doklady o stabilitě musí vůdci plavidla poskytnout srozumitelné informace o stabilitě plavidla pro všechny podmínky zatížení. Doklady o stabilitě musí zahrnovat alespoň

- a) údaje o přípustných koeficientech stability, o přípustných hodnotách KG nebo o přípustných výškách pro těžiště nákladu;
- b) údaje o prostorech, které lze zaplnit zátěžovou vodou;
- c) formuláře pro kontrolu stability;
- d) návod k použití nebo příklad výpočtu pro vůdce plavidla.

21.01.3 U plavidel, na nichž lze převážet kontejnery zajištěné i nezajištěné, se poskytnou samostatné výpočty pro potvrzení stability přepravy nezajištěných a zajištěných kontejnerových nákladů.

21.01.4 Kontejnerový náklad se považuje za zajištěný pouze tehdy, pokud je každý jednotlivý kontejner pevně upevněn k lodnímu trupu pomocí vodícího zařízení nebo zajišťovacího zařízení a jeho poloha se během plavby nemůže změnit.

21.02. Mezní podmínky pro způsob výpočtu k potvrzení stability při přepravě nezajištěných kontejnerů

21.02.1 Všechny způsoby výpočtu stability plavidla v případě nezajištěných kontejnerů musí vyhovovat těmto mezním podmínkám:

- a) Metacentrická výška  $\overline{MG}$  nesmí být větší než 1,00 m.
- b) Při současném působení odstředivé síly plynoucí z otáčení plavidla, tlaku větru a volných hladin kapalin nesmí úhel náklonu překročit  $5^\circ$  a okraj paluby se nesmí ponořit.

- c) Klopné rameno páky způsobené odstředivou silou plynoucí z otáčení plavidla se určí podle vzorce:

$$h_{KZ} = C_{KZ} \times \frac{v^2}{L_{LW}} \times \left( \overline{KG} - \frac{T'}{2} \right) [m]$$

kde je:

- $C_{KZ}$  parametr ( $C_{KZ} = 0,04$ ) [ $s^2/m$ ]  
v nejvyšší rychlost plavidla oproti vodě [ $m/s$ ];  
 $\overline{KG}$  výška těžiště naloženého plavidla nad základnou [ $m$ ];  
 $T'$  ponor naloženého plavidla [ $m$ ].

- d) Klopné rameno páky způsobené tlakem větru se určí podle vzorce:

$$h_{KW} = C_{KW} \times \frac{A'}{D'} \times \left( l_W + \frac{T'}{2} \right) [m]$$

kde je:

- $C_{KW}$  parametr ( $C_{KW} = 0,025$ ) [ $t/m^2$ ];  
 $A'$  boční plocha nad příslušnou rovinou ponoru naloženého plavidla [ $m^2$ ];  
 $D'$  výtlak naloženého plavidla [ $t$ ];  
 $l_W$  výška těžiště boční plochy  $A'$  nad příslušnou rovinou ponoru [ $m$ ];  
 $T'$  ponor naloženého plavidla [ $m$ ].

- e) Klopné rameno páky způsobené volnou hladinou dešťové a zbytkové vody v úložném prostoru nebo dvojitým dnu se určí podle vzorce:

$$h_{KfO} = \frac{C_{KfO}}{D'} \times \sum (b \times l \times (b - 0,55 \times \sqrt{b})) [m]$$

kde je:

- $C_{KfO}$  parametr ( $C_{KfO} = 0,015$ ) [ $t/m^2$ ];  
 $b$  šířka dotyčného úložného prostoru nebo části úložného prostoru [ $m$ ]  
- části sběrných prostor s volnými hladinami kapalin vznikají vodotěsným podélným nebo příčným rozdělením, které vytváří samostatné úseky s volným pohybem vody;  
 $l$  délka dotyčného úložného prostoru nebo úseku úložného prostoru [ $m$ ];  
 $D'$  výtlak naloženého plavidla [ $t$ ].

- f) Pro každou podmínku zatížení se bere v úvahu polovina zásob paliva a pitné vody.

21.02.2 Stabilita plavidla převážejícího nezajištěné kontejnery se považuje za dostatečnou, pokud skutečná  $KG$  nepřekračuje  $KG_{zul}$  podle níže uvedeného vzorce.  $KG_{zul}$  se vypočte pro různé výtlaky zahrnující celý rozsah ponorů.

- a)

$$\overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} + \frac{B_{WL}}{2 \times F} \times \left( Z \times \frac{T_m}{2} - h_{kW} - h_{KfO} \right)}{\frac{B_{WL}}{2 \times F} \times Z + 1} [m]$$

Hodnota  $\frac{B_{WL}}{2 \times F}$  nesmí být pro žádný výtlak menší než 11,5 ( $11,5 = 1/\tan 5^\circ$ ).

$$b) \overline{KG}_{zul} = \overline{KM} - 1,00[m]$$

Rozhodující je nižší hodnota  $\overline{KG}_{zul}$  podle vzorce a) nebo b).

V těchto vzorcích:

- $\overline{KG}_{zul}$  nejvyšší přípustná výška těžiště naloženého plavidla nad jeho základnou [m];  
 $\overline{KM}$  výška metacentra nad základnou [m] podle přibližného vzorce v kap. 22.02.3;  
 $F$  příslušný skutečný volný bok při "L [m];  
 $Z$  parametr pro odstředivou sílu způsobenou otáčením

$$Z = \frac{(0,7 \times v)^2}{9,81 \times 1,25 \times L_{LWL}} = 0,04 \times \frac{v^2}{L_{LWL}} [-]$$

- $V$  nejvyšší rychlost plavidla proti odporu vody [m/s];  
 $T_m$  příslušný průměrný ponor [m];  
 $h_{kW}$  klopné rameno páky způsobené bočním tlakem větru podle kap. 22.02.1 písm. d) [m];  
 $h_{KfO}$  součet klopných ramen páky způsobených volnými hladinami kapalin podle kap. 22.02.1 písm. e) [m].

### 21.02.3 Přibližný vzorec pro $\overline{KM}$

Nejsou-li k dispozici hydrostatické křivky, lze hodnotu  $\overline{KM}$  pro výpočet podle kap. 21.02.2 a kap. 21.03.2 určit pomocí přibližného vzorce:

a) pro plavidla ve tvaru pontonu

$$\overline{KM} = \frac{B_{WL}^2}{(12,5 - \frac{T_m}{H}) \times T_m} + \frac{T_m}{2} [m]$$

b) pro ostatní plavidla

$$\overline{KM} = \frac{B_{WL}^2}{(12,5 - 1,2 \times \frac{T_m}{H}) \times T_m} + \frac{T_m}{2} [m]$$

21.03. Mezní podmínky pro způsob výpočtu k potvrzení stability při přepravě zajištěných kontejnerů

21.03.1 Všechny způsoby výpočtu stability plavidla v případě zajištěných kontejnerů musí vyhovovat těmto mezním podmínkám:

- Metacentrická výška  $\overline{GM}$  nesmí být menší než 0,50 m.
- Při společném působení odstředivé síly plynoucí z otáčení plavidla, tlaku větru a volných hladin kapalin se žádný otvor v lodním trupu nesmí ponořit.
- Klopná ramena páky způsobená odstředivou silou plynoucí z otáčení plavidla, tlakem větru a volnými hladinami kapalin se vypočte podle vzorců v kap. 21.02.1 písm. c) až e).
- Pro každou podmínku zatížení se bere v úvahu polovina zásob paliva a pitné vody.



21.03.2 Stabilita plavidla převážejícího zajištěné kontejnery se považuje za dostatečnou, pokud skutečná  $\overline{KG}$  nepřekračuje  $\overline{KG}_{zul}$  podle vzorce, který se vypočte pro různé výtlaky zahrnující celý rozsah ponorů.

a)

$$\overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} - \frac{I-i}{2 \times \sqrt{V}} \times \left(1 - 1,15 \times \frac{F'}{F'}\right) + 0,75 \times \frac{B_{WL}}{F'} \times \left(Z \times \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{KfO}\right)}{0,75 \times \frac{B_{WL}}{F'} \times Z + 1} [m]$$

Hodnota  $\frac{B_{WL}}{F'}$  menší než 6,6 a

hodnota  $\frac{I-i}{2 \times \sqrt{V}} \times \left(1 - 1,15 \times \frac{F'}{F'}\right)$  nesmí být pro žádný výtlak menší než 0.

b)

$$\overline{KG}_{zul} = \overline{KM} - 0,50 [m]$$

Rozhodující je nižší hodnota  $\overline{KG}_{zul}$  podle vzorce a) nebo b). Kromě výrazů definovaných výše v těchto vzorcích platí:

- $I$  příčný moment setrvačnosti oblasti vodorysky při  $T_m$  [ $m^4$ ], (přibližný vzorec viz kap. 21.03.3);
- $i$  příčný moment setrvačnosti oblasti vodorysky souběžné se základnou, při výšce

$$T_m = \frac{2}{3} F' [m^4]$$

- $V$  výtlak vody plavidla při  $T_m$  [ $m^3$ ];
- $F'$  ideální volný bok

$$F' = H' - T_m [m]$$

nebo

$$F' = \frac{a \times B_{WL}}{2 \times b} [m]$$

rozhodující je nejnižší hodnota;

- $a$  svislá vzdálenost mezi spodní hranou otvoru, který se v případě náklonu ponoří první, a vodoryskou v rovné poloze plavidla [m];
- $b$  vzdálenost téhož otvoru od středu plavidla [m];
- $H'$  ideální boční výška

$$H' = H + \frac{q}{0,9 \times L \times B_{WL}} [m]$$

- $q$  součet objemů palubních přístřešků, jícňů, palubních mezinástaveb a jiných nástaveb do výšky nejvýše 1,0 m nad  $H$  nebo do nejnižšího otvoru ve zvažovaném objemu; rozhodující je nejmenší hodnota. Části objemů, které se nacházejí v rozsahu 0,05  $L$  od konců plavidla, se neberou v úvahu [ $m^3$ ].

### 21.03.3 Přibližný vzorec pro $I$

Nejsou-li k dispozici hydrostatické křivky, lze hodnotu příčného momentu setrvačnosti  $I$  oblasti vodorysy vypočítat podle přibližného vzorce:

a) pro plavidla ve tvaru pontonu

$$I = \frac{B_{WL}^2 \times \nabla}{\left(12,5 - \frac{T_m}{H}\right) \times T_m} [m^4]$$

b) pro ostatní plavidla

$$I = \frac{B_{WL}^2 \times \nabla}{\left(12,7 - 1,2 \times \frac{T_m}{H}\right) \times T_m} [m^4]$$

## 21.04. Postup posuzování stability na palubě

21.04.1 Postup posuzování stability na palubě lze zjistit z dokladů uvedených v kap. 21.01.2.

## KAPITOLA 22

### ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA PLOVIDLA DELŠÍ NEŽ 110 M

#### 22.01. Prohlídky a stavební dozor

22.01.1 Ten kdo provádí technickou prohlídku provádí prohlídky již během fáze výstavby. Od prohlídek během fáze výstavby lze upustit, je-li před zahájením stavby předloženo osvědčení, v němž uznaná klasifikační společnost prohlašuje, že bude provádět stavební dohled.

#### 22.02. Pevnost

22.02.1 Uznaná klasifikační společnost ověří dostatečnou pevnost lodního trupu podle kap. 2.02.1.1 písm. a) (podélnou, příčnou a místní pevnost) a vystaví osvědčení.

#### 22.03. Plovatelnost a stabilita

22.03.1 Kapitoly 22.03.2 až 22.03.10 se vztahují na plavidla delší než 110 m s výjimkou osobních lodí.

22.03.2 Základní hodnoty pro výpočet stability, hmotnost prázdného plavidla a těžiště se určí pomocí naklápečího pokusu provedeného v souladu s přílohou I rezoluce IMO MSC 267 (85).

22.03.3 Žadatel může pomocí výpočtu na základě metody ztráty vztlaku prokázat, že plovatelnost a stabilita plavidla je v případě zaplavení přiměřená. Všechny výpočty se provedou s neomezeným klesáním a sklonem plavidla. Dostatečnou plovatelnost a stabilitu plavidla v případě zaplavení je nutno prokázat s nákladem, který odpovídá největšímu přípustnému ponoru plavidla a je rovnoměrně rozmístěn do všech podpalubních nákladových prostor, při plném naložení zásobami a palivem. Výpočet pro případ nerovnoměrně rozmístěného nákladu je nutno provést pro nejméně příznivé podmínky zatížení. Výpočet stability je nutno provést na plavidle. Za tímto účelem je nutno na základě matematického výpočtu prokázat dostatečnou stabilitu v mezistupních zaplavení (25 %, 50 % a 75 % konečného zaplavení a případně ve fázi bezprostředně předcházející příčnou rovnovážnou polohou) a v konečné fázi zaplavení za podmínek naložení uvedených výše.

22.03.4 Pro narušený stav se berou v úvahu tyto předpoklady:

- a) Rozsah poškození boku  
podélný: nejméně 0,10  $L$ ,  
příčný: 0,59 m,  
svislý: ode dna směrem nahoru bez omezení.
- b) Rozsah poškození dna  
podélný: nejméně 0,10  $L$ ,  
příčný: 3,00 m,  
svislý: od základny 0,39 m směrem nahoru, vyjma odpadní jímky.
- c) Všechny přepážky v poškozeném prostoru se považují za poškozené, což znamená, že dělení je nutno zvolit tak, aby plavidlo bylo schopno plavby po zaplavení dvou či více přilehlých oddělení v podélném směru. Pro hlavní strojovnu je nutno vzít v úvahu pouze status 1 oddělení, tj. koncové přepážky strojovny se považují za nepoškozené. Při poškození dna se považují za zaplavená také přilehlá oddělení v příčném směru.
- d) Zaplavitelnost Předpokládá se zaplavitelnost 95 %. Pokud se výpočtem prokáže, že průměrná zaplavitelnost určitého oddělení je nižší než 95 %, lze použít vypočtenou hodnotu.  
Použité hodnoty nesmí být nižší než
  - strojovny a provozní místnosti: 85 %
  - podpalubní nákladové prostory: 70 %
  - dvojitá dna, palivové nádrže, zátěžové nádrže atd. v závislosti na tom, považují-li se podle své funkce u plavidla plovoucího s největším přípustným ponorem za plné nebo prázdné: 0 nebo 95 %.
- e) Výpočet účinku volné hladiny v mezistupních zaplavení musí být založen na hrubé povrchové ploše poškozených oddělení.

22.03.5 Pro všechny mezistupně zaplavení podle kapitoly 22.03.3 musí být splněna tato kritéria:

- a) úhel náklonu  $\varphi$  v rovnovážné poloze dotyčného mezistupně zaplavení nesmí být větší než  $15^\circ$  ( $5^\circ$  v případě nezajištěných kontejnerů);
- b) nad náklonem v rovnovážné poloze dotyčného mezistupně zaplavení musí pozitivní část křivky vyrovnávacího ramena páky vykazovat hodnotu vyrovnávacího ramena páky  $GZ \geq 0,02$  m (0,03 m v případě nezajištěných kontejnerů), dokud nedojde k ponoření prvního nechráněného otvoru, nebo dokud není dosaženo úhlu náklonu  $\varphi$   $27^\circ$  ( $15^\circ$  v případě nezajištěných kontejnerů);
- c) nevodotěsné otvory nesmějí být ponořeny, dokud nebylo dosaženo náklonu v rovnovážné poloze dotyčného mezistupně zaplavení.

22.03.6 Během konečného stupně zaplavení musí být splněna tato kritéria:

- a) spodní hrana nevodotěsných otvorů (např. dveře, okna, vstupní jícny) nesmí být níže než 0,10 m nad vodoryskou v narušeném stavu;

- b) úhel náklonu  $\varphi$  v rovnovážné poloze nesmí být větší než  $12^\circ$  ( $5^\circ$  v případě nezajištěných kontejnerů);
- c) nad náklonem v rovnovážné poloze dotyčného mezistupně zaplavení musí pozitivní část křivky vyrovnávacího ramena páky vykazovat hodnotu vyrovnávacího ramena páky  $GZ \geq 0,05$  m a prostor pod křivkou musí dosáhnout nejméně  $0,0065$  m.rad, dokud nedojde k ponoření prvního nechráněného otvoru, nebo dokud není dosaženo úhlu náklonu  $\varphi$   $27^\circ$  ( $10^\circ$  v případě nezajištěných kontejnerů);
- d) dojde-li k ponoření nevodotěsných otvorů před dosažením rovnovážné polohy, je nutno pro účely výpočtu stability v narušeném stavu považovat prostory umožňující přístup za zaplavené.

22.03.7 Existují-li otvory pro příčné zaplavení, sloužící ke snížení nesouměrného zaplavení, musí být splněny tyto podmínky:

- a) k výpočtu příčného zaplavení se použije rezoluce IMO A.266 (VIII);
- b) musí fungovat samy;
- c) nesmí být vybaveny uzavíracím zařízením;
- d) celková doba vyrovnání nesmí přesáhnout 15 minut.

22.03.8 Je-li možno otvory, jimiž by mohlo dojít k dodatečnému zaplavení nepoškozených oddělení, uzavřít vodotěsně, musí být na uzavíracích zařízeních z obou stran umístěn snadno čitelný pokyn:

„Po průchodu ihned uzavřít“.

22.03.9 Má se za to, že byl předložen důkaz pomocí výpočtu v souladu s kap. 22.03.3 až 22.03.7, pokud je výsledek výpočtů stability v narušeném stavu podle části 9 předpisů přiložených k Evropské dohodě o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (dále jen „ADN“) kladný.

22.03.10 Je-li to nezbytné ke splnění požadavků kap. 22.03.3, stanoví se rovina největšího přípustného ponoru znovu.

22.04. Dodatečné požadavky

22.04.1 Plavidla delší než 110 m musí

- a) být vybavena pohonným systémem s více vrtulemi, s nejméně dvěma nezávislými motory stejného výkonu a příďovým dokormidlovacím zařízením, který se ovládá z kormidelny a který je účinný i tehdy, není-li plavidlo naloženo, nebo mít pohonný systém s jednou vrtulí a příďový pohon ovládaný z kormidelny, s vlastním napájením, který je účinný i tehdy, není-li plavidlo naloženo, a který umožňuje, aby se plavidlo v případě poruchy hlavního pohonného systému pohybovalo vlastním pohonem rychlostí nejméně  $6,5$  km/hod vzhledem k vodní hladině tak, že je schopné dosáhnout a udržet rychlost otáčení plavidla  $20^\circ/\text{min}$ , což musí být ověřeno plavební zkouškou za podmínek podle kap. 4.03 a 4.04.;
- b) být vybaveno systémem radarového řízení spolu s ukazatelem rychlosti otáčení podle kap. 6.06.1;

- c) mít pevný drenážní systém podle kap. 7.08;
- d) splňovat požadavky kap. 23.09.1.1.

#### 22.04.2 U plavidel, s výjimkou osobních lodí, delších než 110 m, která kromě kap. 22.04.1

- a) mohou být v případě havárie oddělena v jedné třetině plavidla bez použití těžkého vyprošťovacího zařízení, přičemž oddělené části plavidla jsou po oddělení nadále schopny plavby;
- b) mají osvědčení, které se nachází na plavidle a které vystavila uznaná klasifikační společnost, týkající se plovatelnosti, sklonu a stability samostatných částí plavidla s uvedením stavu zatížení, při jehož překročení nelze zajistit plovatelnost obou částí;
- c) jsou postavena jako plavidla s dvojitým lodním trupem v souladu s ADN, přičemž na plavidla pro pevný náklad se vztahují oddíly 9.1.0.91 až 9.1.0.95 a na tankové lodě odstavec 9.3.2.11.7 a oddíly 9.3.2.13 až 9.3.2.15 nebo odstavec 9.3.3.11.7 a oddíly 9.3.3.13 až 9.3.3.15 části 9 ADN;
- d) jsou vybavena pohonným systémem s více vrtulemi podle kap. 22.04.1 písm. a) první poloviny věty;

se v bodě 52 osvědčení plavidla uvede, že splňují všechny požadavky písmen a) až d). Prokázání plovatelnosti, sklonu a stability oddělených částí plavidla podle písmene b) musí být provedeno podle "Správního pokynu č. 18" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES, směrnice 2008/126/ES a směrnice 2012/48/EU.

#### 22.04.3 U osobních lodí delších než 110 m, které kromě kap. 22.04.1

- a) jsou postaveny nebo přestavěny na nejvyšší třídu pod dohledem uznané klasifikační společnosti, což musí být potvrzeno osvědčením vystaveným klasifikační společností, přičemž obnovení třídy není nutné;
- b) buď
  - mají dvojitě vysoké nejméně 600 mm a takové dělení, aby se při zaplavení dvou přilehlých vodotěsných oddělení plavidlo neponořilo pod rovinu zbytkového výtlaku a zbývající bezpečnostní vzdálenost zůstala 100 mm,
  - nebo
  - mají dvojitě vysoké nejméně 600 mm a dvojitý lodní trup se vzdáleností mezi boční stěnou plavidla a podélnou přepážkou nejméně 800 mm;
- c) jsou vybaveny pohonným systémem s více vrtulemi s nejméně dvěma nezávislými motory stejného výkonu a systémem příďového pohonu, který lze ovládat z kormidelny a který působí v podélném i příčném směru;
- d) umožňují ovládání záďové kotvy přímo z kormidelny; se v bodě 52 osvědčení plavidla uvede, že splňují všechny požadavky písmen a) až d).

## 22.05. Uplatňování výjimek

22.05.1 Na plavidla přestavěná na délku větší než 110 m lze uplatňovat ustanovení kapitoly 24 této přílohy pouze na základě zvláštních doporučení Evropské komise.

## **KAPITOLA 22a** **ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA RYCHLÁ PLAVIDLA**

### 22a.01. Obecná ustanovení

22a.01.1 Rychlá plavidla nesmějí být postavena jako kajutové osobní lodě.

22a.01.2 Na rychlých plavidlech jsou zakázána tato zařízení:

- a) zařízení vybavená knotovými hořáky podle kap. 13.02;
- b) naftová kamna s odpařovacími hořáky podle kap. 13.03 a 13.04;
- c) topná zařízení na tuhá paliva podle kap. 13.07;
- d) zařízení na zkapalněný plyn podle kapitoly 14.

### 22a.02. Prohlídky a stavební dozor

22a.02.1 Rychlá plavidla musí být postavena a klasifikována pod dohledem a podle předpisů uznané klasifikační společnosti, která má zvláštní předpisy pro rychlá plavidla. Třída musí být zachována.

### 22a.03. Uplatňování požadavků této přílohy

22a.03.1 Bez ohledu na kap. 22a.03.2 se na rychlá plavidla vztahují kapitoly 2 až 15, a výjimkou těchto:

- a) kap. 2.04.6 a 2.04.2;
- b) kap. 7.08.2 druhá věta;
- c) kap. 11.02.4 druhá a třetí věta;
- d) kap. 12.02.4 druhá věta;
- e) kap. 15.06.3 písm. a) druhá věta.

22a.03.2 Odchylně od kap. 15.02.9 a kap. 15.15.7 musí být všechny dveře ve vodotěsných přepážkách na dálkové ovládání.

22a.03.3 Odchylně od kap. 5.02.1 v případě poruchy nebo nesprávné funkce pohonné jednotky kormidelního stroje začne neprodleně fungovat druhá nezávislá pohonná jednotka kormidelního stroje nebo ruční pohon.

### 22a.04. Sedadla a bezpečnostní pásy

22a.04.1 Pro nejvyšší přípustný počet cestujících na plavidle musí být k dispozici sedadla. Sedadla musí být opatřena bezpečnostními pásy. Od bezpečnostních pásů lze upustit, pokud je plavidlo vybaveno vhodnou ochranou při nárazu, nebo pokud se nevyžadují podle kapitoly 4 části 6 Kodexu pro rychlá plavidla (HSC Code) 2000.

#### 22a.05. Volný bok

22a.05.1 Odchylně od kap. 3.02 a 3.03 musí být volný bok nejméně 500 mm.

#### 22a.06. Plovatelnost, stabilita a dělení

22a.06.1 Pro rychlá plavidla je nutno předložit dokumentaci pro

- a) vlastnosti týkající se plovatelnosti a stability, které zajišťují bezpečnost plavidla při plavbě s výtlakem, a to v neporušeném i narušeném stavu;
- b) vlastnosti týkající se stability a stabilizační systémy, které zajišťují bezpečnost plavidla, je-li provozováno s dynamickým vztlakem a v přechodné fázi;
- c) vlastnosti týkající se stability při plavbě bez výtlaku a v přechodné fázi k bezpečnému převedení plavidla do režimu výtlaku v případě nesprávné funkce systému.

#### 22a.07. Kormidelna

##### 22a.07.1 Uspořádání

- a) Odchylně od kap. 6.01.1 musí být kormidelny uspořádány tak, aby kormidelník a další člen posádky mohli kdykoli během plavby plnit své úkoly.
- b) Ovládací stanoviště musí být uspořádáno tak, aby na něm mohla být umístěna pracoviště pro osoby uvedené v písmenu a). Přístroje k navigaci, manévrování, kontrole a komunikaci a jiné důležité ovládací prvky musí být dostatečně blízko u sebe, aby další člen posádky i vůdce plavidla mohli získávat potřebné informace a ovládat potřebné ovládací prvky a zařízení vsedě. Ve všech případech platí tyto požadavky:
  - aa) ovládací stanoviště pro kormidelníka musí být uspořádáno tak, aby umožňovalo řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru;
  - bb) druhý člen posádky musí mít na svém pracovišti vlastní (pomocnou) obrazovku radaru a musí být schopen zasáhnout ze svého stanoviště do přenosu informací a ovládání pohonu plavidla.
- c) Osoby uvedené v písmenu a) musí být schopné ovládat zařízení uvedená v písmenu b) bez zábran, a to i tehdy, jsou-li řádně nasazeny bezpečnostní pásy.

##### 22a.07.2 Neomezený výhled

- a) Odchylně od kap. 6.02.2 nesmí být omezený výhled kormidelníka vsedě před přídi více než jedna délka plavidla bez ohledu na zatížení.
- b) Odchylně od kap. 6.02.3 nesmí celkový výsek úseků bez volného výhledu zepředu až k 22,5° směrem dozadu na každou stranu přesáhnout 20°. Každý jednotlivý úsek bez volného výhledu nesmí překročit 5°. Přehledný úsek mezi dvěma úseky bez volného výhledu nesmí být menší než 10°.

##### 22a.07.3 Přístroje

Přístrojové desky pro obsluhu a kontrolu zařízení uvedených v kap. 22a.11 se musí nacházet na samostatných a zřetelně označených místech v kormidelně. Totéž platí případně pro ovládací prvky ke spouštění kolektivních záchranných prostředků na vodu.

#### 22a.07.4 Osvětlení

Pro oblasti nebo části zařízení, které musí být během provozu osvětleny, se použije červené světlo.

#### 22a.07.5 Okna

Je nutno zamezit odrazům. Musí být použity prostředky, kterými se zamezí oslnění slunečním světlem.

#### 22a.07.6 Povrchové materiály

V kormidelně je nutno předejít reflexním povrchovým materiálům.

#### 22a.08. Dodatečné vybavení

22a.08.1 Rychlá plavidla musí mít toto dodatečné vybavení:

- a) radarové zařízení a ukazatel rychlosti otáčení podle kap. 6.06.1;
- b) snadno dostupné osobní záchranné prostředky podle evropské normy EN 395:1998 pro nejvyšší přípustný počet osob na plavidle.

#### 22a.09. Uzavřené prostory

##### 22a.09.1 Obecná ustanovení

Prostory přístupné všem osobám a obytné prostory a příslušné zařízení musí být navrženo tak, aby osoby, které je řádně používají, neutrpěly zranění při běžném nebo nouzovém rozjezdu či zastavení nebo během manévrování při běžné plavbě a v případě poruchy nebo nesprávného ovládní.

##### 22a. 09.2 Komunikace

- a) K informování cestujících o bezpečnostních opatřeních musí být všechny osobní lodě vybaveny akustickými a vizuálními zařízeními, která mohou vidět a slyšet všichni cestující na plavidle.
- b) Pomocí zařízení popsaných v písmenu a) může vůdce plavidla dát pokyny cestujícím.
- c) Všichni cestující mají v blízkosti svých sedadel k dispozici pokyny pro případ nouzové situace, včetně plánu plavidla s označením všech východů, únikových tras, nouzového zařízení, záchranných prostředků a návodu k použití záchranné vesty.

#### 22a.10. Východy a únikové trasy

22a10.1 Únikové a evakuační trasy musí splňovat tyto požadavky:

- a) musí být zajištěn snadný, bezpečný a rychlý přístup z ovládacího stanoviště do prostorů a obytných prostorů, do nichž mají přístup cestující;
- b) únikové trasy vedoucí k nouzovým východům musí být zřetelně a trvanlivě označeny;
- c) všechny východy musí být řádně označeny. Fungování otevíracího mechanismu musí být zřejmé zvenku i zevnitř;
- d) únikové cesty a nouzové východy musí mít vhodný bezpečnostní naváděcí systém. Vhodnost bezpečnostního naváděcího systému musí být posuzována podle "Správného pokynu č. 21" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady



2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES, směrnice 2008/126/ES a směrnice 2012/48/EU.

e) vedle východů musí být ponechán dostatečný prostor pro člena posádky.

#### 22a.11. Požární ochrana a prevence

22a.11.1 Chodby, místnosti a obytné prostory, které jsou přístupné veřejnosti, a rovněž kuchyně a strojovny musí být napojeny na vhodný systém požárního poplachu. Vhodnost systému požárního poplachu musí být posouzena podle "Správního pokynu č. 17" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES, směrnice 2008/126/ES a směrnice 2012/48/EU.

Požár a místo jeho výskytu se zobrazuje automaticky na stanovišti trvale obsazeném posádkou.

22a.11.2 Strojovny musí být vybaveny pevnou požární soustavou podle kap. 10.03b.

22a.11.3 Místnosti a obytné prostory přístupné veřejnosti a jejich únikové trasy musí být vybaveny stabilním sprinklerovým hasicím zařízením s tlakovou vodou podle kap. 10.03a. Použitou vodu lze rychle odčerpat a odvést ven.

#### 22a.12. Přejícná ustanovení

22a.12.1 Rychlá plavidla, která měla ke dni 31. března 2003 platné osvědčení plavidla, musí splňovat níže uvedená ustanovení této kapitoly:

- a) kap. 22a.01, 22a.04, 22a.08, 22a.09, 22a.10, kap. 22a.11.1 při obnově platnosti osvědčení plavidla;
- b) ke dni 1. dubna 2013, kap. 22a.07.1, 22a.07.3, 22a.07.4, 22a.07.5 a 22a.07.6;
- c) ke dni 1. ledna 2023 všechna ostatní ustanovení.

## **KAPITOLA 23** **VYBAVENÍ PĻAVIDEL S OHLEDEM NA POSÁDKU**

#### 23.09. Vybavení plavidel

23.09.1 U motorových lodí, tlačných remorkéru, tlačných sestav a osobních lodí se zapíše do osvědčení plavidla v bodě 47, zda jsou či nejsou dodrženy kap. 23.09.1.1 nebo 23.09.1.2. Při posuzování splnění standardů S1 a S2 se postupuje dle "Správního pokynu č. 20" uvedeném v dodatku II k příloze II "Minimální technické požadavky na plavidla na vnitrozemských vodních cestách zón 1, 2, 3 a 4" směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění směrnice 2006/137/ES, směrnice 2008/59/ES, směrnice 2008/87/ES, směrnice 2008/68/ES a směrnice 2008/126/ES.

### 23.09.1.1 Standard S1

- a) Pohonné systémy jsou uspořádány tak, aby z ovládacího stanoviště bylo možné měnit rychlost plavidla a obrátit orientaci tahu vrtule. Pomocné motory potřebné pro provoz je možné zapnout a vypnout z ovládacího stanoviště, pokud k tomu nedochází samočinně nebo pokud motory neběží během plavby nepřetržitě.
- b) Pro indikaci hodnot mimo rozsah pro bezpečný provoz
  - teploty chladicí vody hlavních motorů,
  - tlaku mazacího oleje u hlavních motorů a převodovek,
  - tlaku oleje a vzduchu reverzních jednotek hlavních motorů, reverzačních převodovek nebo propelerů,
  - stavů hladiny sběrných prostor v hlavní strojovněje zajištěno sledování uvedených veličin pomocí přístrojů, které v případě nesprávné funkce spustí v kormidelně akustické a vizuální signály. Akustické poplašné signály lze sloučit do jednoho akustického výstražného zařízení. Jakmile je porucha rozeznána, je možné je vypnout. Vizuální poplašné signály lze vypnout teprve po odstranění poruch, kvůli nimž byly spuštěny.
- c) K přívodu paliva a chlazení hlavního motoru dochází samočinně.
- d) Kormidelní zařízení je ovladatelné jednou osobou, a to i při největším ponoru, bez vynaložení zvláštní síly.
- e) Z ovládacího stanoviště je možné dát vizuální a akustické signály vyžadované předpisy vnitrostátních nebo mezinárodních plavebních orgánů.
- f) Neexistuje-li přímé spojení mezi ovládacím stanovištěm a přídí, zádí, obytnými prostory a strojovnami, je plavidlo vybaveno hlasovým komunikačním systémem. Pro komunikaci se strojovnami může mít podobu vizuálního nebo akustického signálu.
- g) Předepsaný lodní člun může spustit na vodu jeden člen posádky sám a v přiměřené době.
- h) Plavidlo je vybaveno světlometem, který lze ovládat z ovládacího stanoviště.
- i) K ovládnutí klik a podobných otočných součástí zdvihacích zařízení není zapotřebí větší síla než 160 N.
- j) Vlečné navijáky zapsané v osvědčení plavidla mají strojní pohon.
- k) Drenážní čerpadla a čerpadla k umývání podlahy mají strojní pohon.
  - l) Hlavní řídicí jednotky a kontrolní přístroje jsou uspořádány ergonomicky.
- m) Zařízení podle kap. 5.01.1 lze ovládat dálkově z ovládacího stanoviště.

### 23.09.1.2 Standard S2

- a) Pro motorové lodě plující samostatně: standard S1 a dodatečně vybavení příďovým dokormidlovacím zařízením, který lze ovládat z ovládacího stanoviště.
- b) Pro motorové lodě, které vedou bočně svázané sestavy: standard S1 a dodatečně vybavení příďovým dokormidlovacím zařízením, který lze ovládat z ovládacího stanoviště.

- c) Pro motorové lodě vedoucí tlačné sestavy složené z motorové lodě a plavidel vpředu: standard S1 a dodatečně vybavení hydraulicky nebo elektricky ovládanými spojovacími navijáky. Toto zařízení se však nevyžaduje, je-li plavidlo v čele tlačné sestavy vybaveno příďovým dokormidlovacím zařízením, který lze ovládat z ovládacího stanoviště tlačné motorové lodě.
- d) Pro tlačné remorkéry vedoucí tlačnou sestavu: standard S1 a dodatečně vybavení hydraulicky nebo elektricky ovládanými spojovacími navijáky. Toto zařízení se však nevyžaduje, je-li plavidlo v čele tlačné sestavy vybaveno příďovým dokormidlovacím zařízením, který lze ovládat z ovládacího stanoviště tlačného remorkéru.
- e) Pro osobní lodě: standard S1 a dodatečně vybavení příďovým dokormidlovacím zařízením, které lze ovládat z ovládacího stanoviště. Toto se však nevyžaduje, pokud pohonný systém a kormidelní zařízení osobní lodě zaručuje rovnocennou manévrovatelnost

## **KAPITOLA 24**

### **PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

24.01. Přechodná ustanovení pro plavidla určená pro plavbu na Rýnu

24.01.1 Kap. 24.02 až 24.04 se vztahují pouze na plavidla, která prokazatelně byla vybavena k 30. prosinci 2008 lodní osvědčení podle nařízení o inspekci lodní plavby na Rýnu ve znění platném ke dni 31. prosince 1994, nebo kterým bylo uvedené osvědčení vystaveno později, pokud se ke dni 31. prosince 1994 nacházela ve výstavbě nebo procházela přestavbou.

24.01.2 Na plavidla určená pro plavbu na Rýnu, která nejsou zahrnuta v kap. 24.01.1, se vztahuje kap. 24.06.

24.02. Odchytky pro plavidla, která jsou již v provozu

24.02.1 Aniž jsou dotčeny kap. 24.03 a 24.04, musí plavidla, která nejsou v souladu s požadavky této přílohy,

- a) být upravena tak, aby vyhovovala těmto ustanovením podle přechodných ustanovení uvedených v kap. 24.02.2, a
- b) až do úpravy být v souladu s nařízením o inspekci lodní plavby na Rýnu ve znění platném ke dni 31. prosince 1994.

24.02.2 Plavidla uvedená v kap. 24.01.1 musí splňovat:

- a) požadavky kap. 2.03.2 na obytné prostory, požadavky kap. 2.03.4, kap. 2.03.5, kap. 5.01.3 na samostatné hydraulické nádrže podle kap. 5.02.1, kap. 5.02.2, kap. 5.03.2, kap. 5.05.1, kap. 5.07.2 písm. a), kap. 6.02.6, kap. 6.03.7 a kap. 6.04.2, kap. 6.04.9 věta třetí a čtvrtá, kap. 6.09, kap. 7.02.1, kap. 7.03.2, kap. 7.03.3, kap. 7.05.3, kap. 7.05.4, kap. 7.05.6 věta třetí až pátá, kap. 7.05.9 věta druhá, kap. 7.06, kap. 7.08.8, kap. 7.08.9, kap. 7.09.2, kap. 9.01.2 písm. b), kap. 9.01.3, kap. 9.02.1 až 9.02.3, kap. 9.12.3 písm. b), kap. 9.13, kap. 9.14.3 věty druhé, kap. 9.15.2, kap. 9.15.10, kap. 10.01, kap. 10.05.2, kap. 11.10, kap. 11.11, kap. 15.01.1 písm. d), 15.08.4, 15.08.5, kap. 15.08.8, kap. 15.09.3, kap. 15.09.5 písm. b) a c), kap. 15.09.5. písm. f), kap. 15.09.5 písm. i), kap. 15.09.10, kap. 15.11.9, kap. 15.11.17, kap. 15.12.2 písm. a), kap. 15.12.3 písm. b) a c), kap. 15.12.6, kap. 15.12.7, kap. 15.12.8 písm. b) až d), nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2010;

- b) požadavky kap. 15.01.2 písm. c) nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2010, toto ustanovení se nevztahuje na lodě s parním strojem s kotlem na tuhá paliva;
- c) požadavky kap. 6.04.3, není-li na plavidle kormidelna uzpůsobená k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru, nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2010;
- d) požadavky kap. 15.08.2 u osobních lodí s LWL méně než 40 m nebo pro nejvýše 75 osob, kap. 15.08.3 u výletních osobních lodí, kap. 15.11.9 na kajutových osobních lodích bez stabilního sprinklerového hasičkého zařízení s tlakovou vodou, kap. 15.11.17 u výletních osobních lodí, kap. 15.15.4 a kap. 15.15.5 u osobních lodí s nejvyšším přípustným počtem cestujících 250 nebo s 50 lůžky nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2010;
- e) požadavky kap. 2.03.2 na bezpečnostní zařízení, požadavky kap. 5.01.7 pro plavidla, jejíž kýl byl položen před rokem 1996, kap. 5.06.1, kap. 5.08.1, kap. 6.02.3 věta druhá, kap. 7.01.3, kap. 7.03.5, kap. 7.05.1, kap. 7.05.7 věta první, kap. 7.07, kap. 7.10.3, kap. 9.05.4, kap. 9.12.2 písm. d), kap. 9.19, kap. 9.16.3 věta druhá, kap. 10.04, kap. 11.12.2. až 11.12.6, kap. 11.12.8 až 11.12.10, kap. 15.02.10 písm. c, kap. 15.06.6 písm. c) na žádné únikové cesty přes kuchyně, kap. 15.06.7, kap. 15.07, kap. 15.08.6, kap. 15.10.2, kap. 15.10.3, kap. 15.10.4 písm. f), kap. 15.10.4 písm. i), 15.10.6.věta první až čtvrtá, kap. 15.11.3, kap. 15.12.9 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015;
- f) požadavky kap. 15.10.4 u výletních lodí s LWL 25 m a méně nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015;
- g) požadavky kap. 5.02.1, 5.03.1 na zdvojené řídicí ventily u hydraulických pohonných jednotek a samostatné potrubí pro druhou pohonnou jednotku u hydraulických pohonných jednotek, kap. 5.03.3, kap. 5.03.5, kap. 11.02.4 věty první a kap. 11.04.2, nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2020;
- h) požadavky kap. 7.02.4, kap. 7.02.5 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2025;
- i) požadavky kap. 2.04.6 u strojoven, které před rokem 1995 nebyly považovány za strojovny podle kap. 1.01, nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2035;
- j) požadavky kap. 2.03.1 písm. a), kap. 4.06.1, kap. 5.01.1, kap. 5.02.3, 9.01.1, kap. 9.19, kap. 9.20, kap. 10.03a, kap. 11.02.4 věty první, kap. 11.05.1, kap. 11.05.4, kap. 11.06.2, kap. 11.07.1 věta druhá, kap. 12.01.1, kap. 12.02.3, kap. 12,02,4, kap. 12.02.6, kap. 12.02.8, kap. 12.02.9, kap. 12.02.10, kap. 12.2.11, kap. 12.02.12 písm. a) a b), kap. 12.02.13, kap. 12.03, kap. 12.04, kap. 12.05, kap. 12.06, kap. 12.07.1 věta druhá, kap. 16.01.3 poslední věta nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2035;
- k) požadavky kap. 16.01.2 u plavidel, jež byla schválena pro tlačení bez vhodného zajišťovacího zařízení před 1. 1. 1995 a požadavky kap. 6.04.2 u plavidel, jejichž kormidelna byla uspořádána k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru a u nichž lze směru pohybu dosáhnout přímo z kormidelny, požadavky kap. 20.01 u rekreačních plavidel postavených před 1. 1. 1995 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2035;
- l) požadavky kap. 2.03.7 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2041;

- m) požadavky kap. 7.05.13, kap. 15.02.2, kap. 15.02.15, kap. 15.03.7 a 15.03.8, kap. 15.03.9, kap. 15.03.10, kap. 5.03.13, kap. 15.05.2 písm. a), kap. 15.05.2. písm. b), kap. 15.06.1. písm. a), kap. 15.06.3 písm. c) věta první, kap. 15.06.3 písm. f) věta první, kap. 15.06.3 písm. g), kap. 15.06.4 písm. d), kap. 15.06.5, 15.06.6 písm. b) a d), kap. 15.06.8, kap. 15.06.9, kap. 15.06.10 písm. a) věta první a druhá, kap. 15.06.10 písm. b) věta druhá, kap. 15.06.13, kap. 15.06.14 věta první, kap. 15.06.15, kap. 15.06.17 věta druhá, kap. 15.06.18, kap. 15.06.19, kap. 15.11.1, kap. 15.11.2, kap. 15.11.4, kap. 15.11.5, kap. 15.11.6, kap. 15.11.7, kap. 15.11.8, kap. 15.11.10, kap. 15.11.11, kap. 15.11.12, kap. 15.11.13, kap. 15.11.14, kap. 15.11.15, kap. 15.11.16, kap. 15.15.1 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2045;
- n) požadavky kap. 15.01.2 písm. e) nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2045, toto ustanovení se použije pouze v případě, že poplašné systémy jsou umístěny podle kap. 15.15.8;
- o) požadavky kap. 15.02.5 věta druhá u osobních lodí, jejichž kýl byl položen před 1. 1. 1996 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2045;
- p) požadavky kap. 15.03.1 až 15.03.6 při zvýšení nejvyššího přípustného počtu cestujících, požadavky kap. 15.06.3 písm. c) věta druhá pro rozměr 0,7 m, požadavky kap. 15.14.1 u kajutových osobních lodí s nejvýše 50 lůžky a u výletních lodí, požadavky kap. 15.14.2 u kajutových osobních lodí s nejvýše 50 lůžky a u výletních lodí s nejvýše 50 cestujícími nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2045;
- q) požadavky kap. 6.02.2 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2049;
- r) požadavky kap. 2.04.3 věta druhá až čtvrtá, kap. 5.07.2 písm. e), kap. 6.04.1, kap. 6.12.1, kap. 6.12.2, kap. 6.12.3, kap. 7.02.6, kap. 7.05.2, kap. 9.11.4, kap. 11.07.2 a 11.07.3, kap. 11.13, kap. 15.01.1 písm. c), kap. 15.02.12, 15.06.6 písm. c) na žádné únikové cesty přes strojovny, kap. 15.11.7a, kap. 17.03.1, kap. 17.03.4, kap. 17.04.2, kap. 17.04.3, kap. 17.09, kap. 15.12.1 písm. c) nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla;
- s) požadavky kap. 6.03.7 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla, pokud kormidelna nebyla uspořádána k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru;
- t) požadavky kap. 10.02.2 písm. a) u prvního lana, které se na plavidlu vyměňuje nejpozději 1. 1. 2008, druhé a třetí lano nejpozději 1. 1. 2013,
- u) požadavky kap. 11.04.1 u plavidel, jejichž šířka přesahuje 7,30 m, nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. lednu 2035,
- v) požadavky kap. 15.03.9, kap. 17.05.2 a 17.05.3 po přestavbě plavidla,
- x) požadavky kap. 10.02.1 druhé věty písm. b), kap. 15.06.1 věty druhé a kap. 15.06.15 nejpozději při obnovení osvědčení plavidla,
- y) požadavky kap. 15.06.1 věty první a kap. 15.06.15 na obestavení, která jsou součástí nástaveb skládajících se zcela nebo zčásti z panoramatických tabulí, nejpozději při obnovení osvědčení plavidla po 1. lednu 2045,
- z) požadavky kap. 15.14.3 až kap. 15.14.5, pokud mezní a kontrolní hodnoty nepřesahují hodnoty uvedené v kap. 15.14.3 a kap. 15.14.5 více než dvojnásobně, k palubní čistírně odpadních vod bylo vydáno osvědčení, které potvrzuje, že kapacitně odpovídá obvyklému zatížení na palubě plavidla a byl zaveden systém nakládání s odpadním kalem, který je vhodný vzhledem k podmínkám provozování čistírny odpadních vod na palubě osobní lodi.

24.02.3 Je-li určitá část plavidla v provozu měněna nebo přestavována, příslušné ustanovení kap. 24.02.2 se ve vztahu k této určité části plavidla nepoužije. Náhrada stávající části za část se stejnou technologií nebo část stejného typu nepředstavuje výměnu podle předchozí věty.

24.02.4 Plavidla uvedená v kap. 24.01.1 musí splňovat požadavky kap. 10.03.1, kap. 10.03.2, kap. 10.03.4 při výměně, nejpozději 1. 1. 2010.

24.02.5 Plavidla uvedená v kap. 24.01.1 musí splňovat požadavky kap. 11.05.2, kap. 11.05.3 od vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla.

24.02.6 U osobních lodí, které byly vybaveny kolektivními záchrannými prostředky podle kap. 15.09.5 před 1. 1. 2006 se tyto prostředky považují za alternativu k osobním záchranným prostředkům. U osobních lodí, které byly vybaveny kolektivními záchrannými prostředky podle kap. 15.09.6 před 1. 1. 2006, se tyto prostředky považují za alternativu k osobním záchranným prostředkům až do vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2010.

24.02.7 Požární soustavy s CO<sub>2</sub> instalované před 1. říjnem 1980 lze používat do vydání nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. lednu 2035, pokud splňují požadavky čl. 7.03 odst. 5 nařízení o inspekci lodní plavby na Rýnu ve znění platném k 1. dubnu 1976.

24.02.8 Pevné požární soustavy s CO<sub>2</sub> instalované v období mezi 1. dubnem 1992 a 31. prosincem 1994 lze používat do vydání nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. lednu 2035, splňují-li požadavky čl. 7.03 odst. 5 nařízení o inspekci lodní plavby na Rýnu ve znění platném ke dni 31. prosince 1994.

24.02.9 Doporučení Ústřední komise pro plavbu na Rýně vydaná v období mezi 1. dubnem 1992 a 31. prosincem 1994 s ohledem na čl. 7.03 odst. 5 nařízení o inspekci plavby na Rýnu ve znění platném ke dni 31. prosince 1994 jsou platná až do vydání nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. lednu 2035.

24.02.10 Kap. 10.03b.2 písm. a) se použije do vydání nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. lednu 2035 pouze tehdy, byla-li tato zařízení namontovaná na plavidlech, jejichž kýl byl položen po 1. říjnu 1992.

24.02.11 Navigační světla, jejich kryty, příslušenství a světelné zdroje, které splňují požadavky na barvu a intenzitu světla navigačních světel a požadavky nutné k povolení signálních světel pro plavbu na Rýně ke dni 30. listopadu 2009, mohou být nadále používány.

24.02.12 Zařízení pro radarovou navigaci, která byla schválena před 1. 1. 1990, mohou být instalována a používána až do vydání nebo obnovení osvědčení plavidla po 31. 12. 2009, v každém případě nejpozději do 31. 12. 2011, pokud mají platné osvědčení o instalaci podle kap. 6.06.1 nebo podle rezoluce CCNR 1989-II-35.

24.02.13 Ukazatele rychlosti otáčení, které byly schváleny před 1. 1. 1990 a nainstalovány před 1. 1. 2000, mohou být instalovány a používány až do vydání nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015, pokud mají platné osvědčení o instalaci podle kap. 6.06.1 nebo podle rezoluce CCNR 1989-II-35.

24.02.14 Zařízení pro radarovou navigaci a ukazatele rychlosti otáčení, které byly schváleny dne 1. 1. 1990 nebo po tomto datu v souladu s minimálními požadavky a zkušebními podmínkami pro radarová zařízení, používaná k řízení plavidla při plavbě po vnitrozemských vodních cestách na Rýně a minimálními požadavky a zkušebními podmínkami pro ukazatele rychlosti otáčení, používané při plavbě po vnitrozemských vodních cestách na Rýně, mohou být i nadále instalovány a provozovány, pokud mají platné osvědčení o instalaci podle kap. 6.06.1 nebo rezoluce CCNR 1989-II-35.

24.03. Odchylky pro plavidla, jejichž kýl byl položen ke dni 1. dubna 1976 nebo dříve

24.03.1 Na plavidla podle kap. 24.01.1, jejichž kýl byl položen ke dni 1. dubna 1976 nebo dříve,

se kromě kap. 24.02 vztahují rovněž ustanovení kap. 24.03.2.

24.03.2 Plavidla uvedená v kap. 24.03.1 musí splňovat:

- a) požadavky kap. 6.01.2, kap. 7.10.2, kap. 9.01, kap. 9.03, kap. 9.06, kap. 9.10, kap. 9.11.2, kap. 9.12, kap. 9.14, kap. 9.15 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015;
- b) požadavky kap. 2.03.1 písm. a), kap. 2.04.2, kap. nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2035;
- c) požadavky kap. 15.02.5, kap. 15.02.6 věty první, kap. 15.02.7 až 15.02.11, kap. 15.02.13, kap. 15.02.16, kap. 15.04, kap. 15.05, kap. 15.10.4, kap. 15.10.6 až 15.10.8, kap. 15.10.11 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2045,
- d) požadavky kap. 6.05.2 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla.

24.03.3 Ustanovení kap. 24.03.2 se nevztahuje na plavidla, která jsou již v provozu, nejsou-li dotyčné části měněny nebo přestavovány. Jsou-li stávající části nahrazovány náhradními součástmi se stejnou technologií nebo stejného typu, nepředstavuje to výměnu ve smyslu přechodných ustanovení.

24.03.4 Plavidla uvedená v kap. 24.03.1 musí splňovat požadavky kap. 2.04.7, kap. 3.01.2, kap. 3.02, kap. 3.03, kap. 7.08.3, kap. 7.08.4, kap. 12.02.5 v okamžiku vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015.

24.03.5 Ustanovení kap. 15.11.3 se vztahuje na výletní osobní lodě, jejichž kýl byl položen ke dni 1. dubna 1976 nebo dříve, do prvního vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2045 s tím, že pouze barvy, laky, nátěry a jiné materiály použité na povrchových plochách obrácených k únikovým cestám a jiné materiály k ošetření povrchů obkladů musí být ohnivzdorné a nesmí vznikat kouř nebo toxické výpary v nebezpečném rozsahu.

24.03.6 Ustanovení kap. 15.11.12 se vztahuje na výletní osobní lodě, jejichž kýl byl položen ke dni 1. dubna 1976 nebo dříve s tím, že postačuje, pokud místo schodů v podobě ocelové nosné konstrukce jsou schody sloužící jako únikové cesty navrženy tak, aby v případě požáru byly použitelné po přibližně stejnou dobu jako schody v podobě ocelové nosné konstrukce.

#### 24.04. Ostatní odchylky

24.04.1 U plavidel, jejichž minimální volný bok byl stanoven podle článku 4.04 nařízení o inspekci lodní plavby na Rýnu ve znění platném ke dni 31. března 1983, může být na žádost vlastníka volný bok stanoven podle článku 4.03 nařízení o inspekci lodní plavby na Rýnu ve znění platném ke dni 1. ledna 1995.

24.04.2 Plavidla, jejichž kýl byl položen před 1. červencem 1983, nemusí splňovat kapitolu 9, musí však splňovat alespoň kapitolu 6 nařízení o inspekci lodní plavby na Rýnu ve znění platném ke dni 31. března 1983.

24.04.3 Ustanovení kap. 15.06 odst. 3 písm. a) až e) a kap. 15.12 odst. 3 písm. a) ohledně ustanovení o délce hadice se vztahují pouze na plavidla, jejichž kýl byl položen po 30. září 1984, a na přestavby dotyčných prostor nejpozději při prvním vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. lednu 2045.

24.04.4 Uplatňování ustanovení této kapitoly po uplynutí přechodných ustanovení nemusí být požadováno, je-li to z praktického hlediska obtížné nebo je-li jejich uplatňování spojeno

s nepřiměřeně vysokými náklady a za podmínky souhlasného stanoviska Evropské komise. Tyto odchylky se musí zapsat do osvědčení plavidla.

24.05. Odchylky pro plavidla, na něž se nevztahuje kap. 24.01

24.05.1 Níže uvedená ustanovení platí

- a) pro plavidla určená pro plavbu na Rýnu, jimž bylo prokazatelně vystaveno lodní osvědčení podle nařízení o inspekci lodní plavby na Rýnu poprvé v období mezi 1. lednem 1995 a 30. prosincem 2008, pokud se ke dni 31. prosince 1994 nenacházela ve výstavbě nebo neprocházela přestavbou;
- b) pro plavidla určená pro plavbu na Rýnu, která prokazatelně obdržela jiné povolení k přepravě v období mezi 1. lednem 1995 a 30. prosincem 2008.

24.05.2 Použití přechodných ustanovení pro plavidla podle kap. 24.05.1 je možné v případě, že tato plavidla jsou prokazatelně v souladu s nařízením o inspekci lodní plavby po Rýnu, které bylo v platnosti ke dni, k němuž jim bylo uděleno lodní osvědčení nebo jiné povolení k přepravě.

24.05.3 Plavidla musí být upravena tak, aby splňovala ustanovení, která vstoupí v platnost po prvním udělení lodního osvědčení nebo jiného povolení k přepravě, v souladu s přechodnými ustanoveními v níže uvedené tabulce.

24.05.4 Ustanovení kap. 24.04.4 se použijí obdobně.

24.05.5 Plavidla, jimž bylo osvědčení plavidla vydáno před 1. 10. 1999 musí splňovat požadavky kap. 2.03.7 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2041

24.05.6 Plavidla, jimž bylo osvědčení plavidla vydáno před 1. 4. 2003 musí splňovat požadavky:

- a) kap. 2.04.3 věty druhé nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2041;
- b) kap. 7.02.4, kap. 7.02.6 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2025;
- c) kap. 10.02.2 písm. a) u prvního lana, které se na plavidle vyměňuje nejpozději 1. 1. 2008, u druhého a třetího lana do 1. 1. 2012

24.05.7 Plavidla, jimž bylo osvědčení plavidla vydáno před 1. 10. 2003 musí splňovat požadavky:

- a) kap. 2.04.3 věty třetí a čtvrté nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla;
- b) kap. 10.04 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015;
- c) kap. 10.05.2 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2010. Záchrané vesty, které byly na plavidle ke dni 30. 9. 2003 lze používat do vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2010.

24.05.8 Plavidla, jimž bylo osvědčení plavidla vydáno před 1. 4. 2007 musí splňovat požadavky:

- a) kap. 5.02.1, kap. 5.03.1 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2020;



- b) kap. 5.07.2 písm. a), kap. 6.04.9 věta třetí a čtvrtá, kap. 7.03.3, kap. 6.04.3 není-li na plavidle kormidelna uzpůsobená k řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2010;
- c) kap. 7.02.5 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2025;
- d) kap. 7.06, kap. 7.07 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2045.

24.05.8 Plavidla, jimž bylo osvědčení plavidla vydáno před 30. 12. 2008 musí splňovat požadavky kap. 6.02.2 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2020.

24.05.9 Plavidla, jimž bylo osvědčení plavidla vydáno před 1. 4. 2008 musí splňovat požadavky kap. 7.05.7 věty první nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015.

24.05.10 Plavidla, jimž bylo osvědčení plavidla vydáno před 1. 4. 1999 musí splňovat požadavky:

- a) kap. 7.05.9 věty druhé nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2010;
- b) kap. 7.05.13 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015.

24.05.11 Plavidla, jimž bylo osvědčení plavidla vydáno před 1. 4. 2002 musí splňovat požadavky kap. 10.03a nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2035.

24.05.12 Plavidla, jimž bylo osvědčení plavidla vydáno před 1. 10. 2002 musí splňovat požadavky kap. 11.13 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla.

24.05.13 Plavidla, jimž bylo osvědčení plavidla vydáno před 1. 1. 2006 musí splňovat požadavky:

- a) kap. 15.01.1 písm. c), kap. 15.01.2 písm. b), kap. 15.06.2, kap. 15.06.12, u výletních osobních lodí požadavky kap. 15.08.3 písm. c), kap. 15.08.7, kap. 15.08.9, kap. 15.09.1 věty první, kap. 15.09.2, kap. 15.09.9, kap. 15.09.11, kap. 15.12.1 písm. c), kap. 15.12.4, kap. 15.12.5, u výletních lodí požadavky kap. 15.13 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla;
- b) kap. 15.01.1 písm. d), kap. 15.01.2 písm. c), u osobních lodí s LWL méně než 40 m nebo pro nejvýše 75 osob požadavky kap. 15.08.2, kap. 15.08.4, kap. 15.08.5, kap. 15.08.8, kap. 15.09.3, kap. 15.09.5 písm. b), c), f), i), kap. 15.09.10, kap. 15.09.12, kap. 15.12.2 písm. a), kap. 15.12.6, kap. 15.12.7, kap. 15.12.8 písm. b), kap. 15.12.8 písm. d), u výletních osobních lodí požadavky kap. 15.08.3 a kap. 15.11.17, kap. 15.15.8 na poplašné systémy, u kajutových osobních lodí bez stabilního sprinklerového hasicího zařízení s tlakovou vodou požadavky kap. 15.11.8, u osobních lodí s nejvyšším přípustným počtem cestujících 250 nebo s 50 lůžky požadavky kap. 15.15.5 a kap. 15.15.6 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2010;
- c) kap. 15.01.2 písm. e) nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2045. Toto ustanovení se použije pouze v případě, že jsou instalovány poplašné systémy podle kap. 15.15.8;
- d) kap. 15.02.2, kap. 15.02.15, kap. 15.05.2 písm. a), kap. 15.05.2 písm. b), kap. 15.06.3 písm. c) první věty, kap. 15.06.3 písm. c) věty druhé pro rozměr 0,7 m, kap. 15.06.3 písm. f) věty první, kap. 15.06.3 písm. g), kap. 15.06.4 písm. d), kap. 15.06.5, kap. 15.06.6. písm. b), kap. 15.06.6. písm. d), kap. 15.06.8, kap. 15.06.9 písm. a) až c), písm. e) a poslední věty, kap. 15.06.10 písm. a) první a druhé věty, kap. 15.06.10 písm. b) věty druhé, kap. 15.26.13, kap. 15.06.14

- věty první, kap. 15.06.17 věty druhé, kap. 15.11.1, kap. 15.11.2, kap. 15.06.18, kap. 15.11.4, kap. 15.11.5, kap. 15.11.5, kap. 15.11.6, kap. 15.11.7, kap. 15.11.8 písm. a), kap. 15.11.8 písm. b), kap. 15.11.8 písm. c) věty druhé, kap. 15.11.8 písm. d), kap. 15.11.10, kap. 15.11.12, kap. 15.11.13, kap. 15.11.14, kap. 15.11.15, kap. 15.11.16, kap. 15.15.1, u osobních lodí, jejichž kýl byl položen před 1. 1. 1996 požadavky kap. 15.02.5 věty druhé, u kajutových osobních lodí s nejvýše 50 lůžky a u výletních osobních lodí požadavky kap. 15.14.1, u kajutových osobních lodí s nejvýše 50 lůžky a u výletních osobních lodí s nejvýše 50 cestujícími požadavky kap. 15.14.2, nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2045;
- e) kap. 15.06.6 písm. c) na žádné únikové cesty přes kuchyně, kap. 15.07, kap. 15.06.7, kap. 15.08.6, kap. 15.10.2, kap. 15.10.3, kap. 15.10.4 písm. f), kap. 15.10.4 písm. i), kap. 15.10.6 věty první až čtvrté, kap. 15.11.3, u výletních lodí s LWL 25m nebo méně požadavky kap. 15.10.4 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015;
- f) kap. 15.06.6 písm. c) na žádné únikové cesty přes strojovny, nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2007;
- g) kap. 15.12.9 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015. Toto ustanovení neplatí pro osobní lodě, jejichž kýl byl položen po 31. 12. 1995, jejichž trup je ze dřeva, hliníku nebo plastu a jejichž strojovny nejsou zhotoveny z materiálu podle kap. 2.04.3 a kap. 2.04.4,
- h) kap. 15.03.1 až 15.03.6 při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. lednu 2045 a při zvýšení největšího přípustného počtu cestujících.
- i) požadavky kap. 15.03.9, po přestavbě plavidla.

24.05.14 Je-li určitá část plavidla v provozu měněna nebo přestavována, příslušná ustanovení kap. 24.05.5 až 24.05.13 se ve vztahu k této určité části plavidla nepoužije. Náhrada stávající části za část se stejnou technologií nebo část stejného typu nepředstavuje výměnu podle předchozí věty.

24.05.15 Pevné požární soustavy s CO<sub>2</sub>, které byly instalovány v období mezi 1. lednem 1995 a 31. březnem 2003, jsou i nadále povoleny, pokud splňují čl. 10.03 odst. 5 nařízení o inspekci lodní plavby na Rýnu ve znění platném ke dni 31. března 2002.

24.05.16 Doporučení Ústřední komise pro plavbu na Rýně vydaná v období mezi 1. lednem 1995 a 31. březnem 2002 k čl. 10.03 odst. 5 nařízení o inspekci lodní plavby na Rýnu ve znění platném ke dni 31. března 2002 jsou i nadále platná do vystavení nebo do obnovení Osvědčení Společenství po 1. 1. 2035.

24.05.17 Kap. 10.05.2 písm. a) do vystavení nebo do obnovení Osvědčení Společenství po 1. lednu 2035 platí pouze tehdy, byla-li tato zařízení instalována na plavidlech, jejichž kýl byl položen po 1. říjnu 1992.

24.05.18 U osobních lodí, jimž bylo osvědčení vydáno před 1. lednem 2006 a které byly vybaveny kolektivními záchrannými prostředky podle kap. 15.09.5 před 1. lednem 2006, se tyto prostředky považují za alternativu k osobním záchranným prostředkům.

24.05.19 U osobních lodí, jimž bylo osvědčení vydáno před 1. lednem 2006 a které byly vybaveny kolektivními záchrannými prostředky podle kap. 15.09.6 před 1. lednem 2006, se tyto prostředky považují za alternativu k osobním záchranným prostředkům až do vystavení nebo do obnovení Osvědčení Společenství po 1. lednu 2010.

24.05.20 Navigační světla, jejich kryty, příslušenství a světelné zdroje, které splňují požadavky na barvu a intenzitu světla navigačních světél a požadavky nutné k povolení signálních světél pro

plavbu na Rýně ke dni 30. listopadu 2009, mohou být nadále používány. Toto ustanovení platí pro plavidla s lodním osvědčením nebo povolením k přepravě před 1. 12. 2013.

24.05.21 Zařízení pro radarovou navigaci, která byla schválena před 1. 1. 1990, mohou být instalována a používána až do vydání nebo obnovení osvědčení plavidla po 31. 12. 2009, v každém případě nejpozději do 31. 12. 2011, pokud mají platné osvědčení o instalaci podle kap. 6.06.1 nebo podle rezoluce CCNR 1989-II-35.

24.05.22 Ukazatele rychlosti otáčení, které byly schváleny před 1. 1. 1990 a byly nainstalovány před 1. 1. 2000, mohou být instalovány a používány až do vydání nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015, pokud mají platné osvědčení o instalaci podle kap. 6.06.1 nebo podle rezoluce CCNR 1989-II-35.

24.05.23 Zařízení pro radarovou navigaci a ukazatele rychlosti otáčení, které byly schváleny po 1. lednu 1990 v souladu s minimálními požadavky a zkušebními podmínkami pro radarová zařízení používaná k řízení plavidla při plavbě po vnitrozemských vodních cestách na Rýně a minimálními požadavky a zkušebními podmínkami pro ukazatele rychlosti otáčení používané při plavbě po vnitrozemských vodních cestách na Rýně, mohou být i nadále instalovány a provozovány, pokud mají platné osvědčení o instalaci podle kap. 6.06.1 nebo rezoluce CCNR 1989-II-35.

24.05.24 Plavidla, jimž bylo osvědčení plavidla vydáno před 1. 12. 2013, musí splňovat požadavky:

- a) kap. 10.02.1 písm. b) nejpozději při obnovení osvědčení plavidla,
- b) kap. 11.12.2, kap. 11.12.4., kap. 11.12.5 a kap. 11.12.9 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2015,
- c) kap. 11.02.4, kap. 11.04.2 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2020,
- d) kap. 11.02.4 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2035,
- e) kap. 15.03.7, kap. 15.03.8, kap. 15.03.9, kap. 15.03.10, kap. 15.03.11, kap. 15.03.13, kap. 15.06.1 věty první, kap. 15.06.15 na obestavění, která jsou součástí nástaveb skládajících se zcela nebo zčásti z panoramatických tabulí, nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2045,
- f) kap. 15.06.1 věty druhé, kap. 15.06.15 na obestavění, kap. 15.11.7a nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla a
- g) kap. 15.14.3 až kap. 15.14.5, pokud mezní a kontrolní hodnoty nepřesahují hodnoty uvedené v kap. 15.14.3 a kap. 15.14.5 více než dvojnásobně, k palubní čistírně odpadních vod bylo vydáno osvědčení, které potvrzuje, že kapacitně odpovídá obvyklému zatížení na palubě plavidla a byl zaveden systém nakládání s odpadním kalem, který je vhodný vzhledem k podmínkám provozování čistírny odpadních vod na palubě osobní lodi.

24.05.25 Je-li určitá část plavidla v provozu měněna nebo přestavována, příslušná ustanovení kap. 24.05.24 se ve vztahu k této určité části plavidla nepoužije. Náhrada stávající části za část se stejnou technologií nebo část stejného typu nepředstavuje výměnu.

#### 24.06. Přejídné ustanovení

24.06.1 Plavidlu, které po 31. březnu 2007 mělo platné osvědčení plavidla podle nařízení o inspekci lodní plavby na Rýně, zůstane v platnosti již přidělené jedinečné evropské identifikační číslo plavidla, případně doplněné počáteční číslicí "0".

## **KAPITOLA 24a**

### **DODATEČNÁ PŘECHODNÁ USTANOVENÍ PRO PLAVIDLA, KTERÁ NEJSOU PROVOZOVANÁ NA VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH V ZÓNĚ R**

24a.01. Uplatňování přechodných ustanovení na plavidla, která jsou již v provozu, a platnost předchozích osvědčení Společenství

24a.01.1 Kapitola 24a se vztahuje

- a) na plavidla, pro něž bylo osvědčení plavidla vystaveno poprvé před 30. prosincem 2008, a
- b) na plavidla, která získala jiné povolení k přepravě před 30. prosincem 2008, pokud nejsou provozována na vnitrozemských vodních cestách v zóně R.

24a.02. Odchytky pro plavidla, která jsou již v provozu

24a.02.1 Aniž jsou dotčeny kap. 24a.03 a 24a.04, musí být plavidla, která nejsou plně v souladu s požadavky této vyhlášky, upravena tak, aby byla v souladu s ustanoveními, která vstoupí v platnost po jejich prvním vystavení osvědčení plavidla nebo jiné přepravní licence v souladu s přechodnými ustanoveními uvedenými v kap. 24a.02.2.

24a.02.2 Plavidla uvedená v kap. 24a.02.1 musí splňovat požadavky:

- a) kap. 2.03.1 písm. a), kap. 12.02.10, kap. 12.02.11, kap. 12.02.12 písm. a) a písm. b), kap. 12.02.13, kap. 12.03, kap. 12.04, kap. 12.06, kap. 12.07.1 věty druhé, kap. 16.01.2, kap. 16.01.3 věty poslední nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 30. 12. 2049;
- b) kap. 2.03.2, kap. 22a.03 na bezpečnostní zařízení v obytných prostorech nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 30. 12. 2024;
- c) kap. 2.03.2, kap. 9.11.2, kap. 9.12.2 na bezpečnostní zařízení nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 30. 12. 2029;
- d) kap. 3.01. nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 30. 12. 2019;
- e) kap. 7.04 kap. 12.05, nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla;
- f) kap. 11.02.4 a kap. 11.04.2 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2020,
- g) kap. 11.04.1 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 1. 1. 2035, jde-li o plavidla, jejichž šířka přesahuje 7,30 m,
- h) kap. 15.14.3 až kap. 15.14.5, pokud mezní a kontrolní hodnoty nepřesahují hodnoty uvedené v kap. 15.14.3 a kap. 15.14.5 více než dvojnásobně, k palubní čistírně odpadních vod bylo vydáno osvědčení, které potvrzuje, že kapacitně odpovídá obvyklému zatížení na palubě plavidla a byl zaveden systém nakládání s odpadním kalem, který je vhodný vzhledem k podmínkám provozování čistírny odpadních vod na palubě osobní lodi.

#### 24a.02.2 Požadavky uvedené:

- a) v kap. 24a.02.2 a a. v kap. 2.03.1, kap. 2.03.2, kap. 2.03.5, kap. 2.04.2, kap. 2.04.7, kap. 3.02, kap. 5.01.3, kap. 6.01.2, kap. 6.05.2, kap. 6.12, kap. 7.01.3, kap. 7.05.13, kap. 7.08.2, kap. 7.08.3, kap. 7.08.4, kap. 7.08.5, kap. 7.08.6, kap. 7.08.7, kap. 7.10.2, kap. 9.01.2, kap. 9.01.3, kap. 9.06, kap. 9.10, kap. 9.14.3, kap. 9.15, kap. 9.16.3, kap. 9.17.1

se nevztahují na plavidla, která jsou již v provozu, nejsou-li dotyčné části měněny nebo přestavovány. Jsou-li stávající části nahrazovány náhradními součástmi se stejnou technologií nebo stejného typu, nepředstavuje to výměnu ve smyslu přechodných ustanovení.

24a.02.3 Navigační světla, jejich kryty, příslušenství a světelné zdroje, jež splňují požadavky na barvu a intenzitu světla navigačních světel a požadavky nutné k povolení signálních světel pro plavbu na Rýně ke dni 30. listopadu 2009 nebo požadavky kap. 6.05 ve znění účinném dne 30. listopadu 2009, mohou být nadále používány.

24a.02.4 Systémy pro radarovou navigaci a ukazatele rychlosti otáčení, které byly schváleny a nainstalovány před 31. prosincem 2012, mohou být nadále instalovány a provozovány až do vystavení nebo nahrazení osvědčení plavidla po 31. prosinci 2018. Tyto systémy musí být zapsány do osvědčení plavidla pod číslem 52.

24a.02.5 Systémy pro radarovou navigaci a ukazatele rychlosti otáčení, které byly schváleny po 1. lednu 1990 v souladu s předpisy, týkajícími se minimálních požadavků a zkušebních podmínek pro radarové navigační systémy pro plavbu na Rýně, a s předpisy, týkajícími se minimálních požadavků a zkušebních podmínek pro ukazatele rychlosti otáčení používané při plavbě na Rýně, mohou být i nadále instalovány a provozovány za předpokladu, že mají osvědčení o instalaci platné podle kap. 6.06.1 nebo rezoluce CCNR 1989-II-35.

24a.03. Odchytky pro plavidla, jejichž kýl byl položen před 1. lednem 1985

24a.03.1 Je-li bezpečnost plavidla a jeho posádky zajištěna jiným vhodným způsobem, nemusí být za podmínek kap 24a.03.2 požadováno splnění požadavků této přílohy u plavidel, jejichž kýl byl položen před 1. lednem 1985.

24a.03.2 Plavidla uvedená v kap. 24a.03.1 musí splňovat požadavky:

- a) kap. 2.03.1 písm. a) nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 30. 12. 2049;
- b) kap. 2.03.2 na bezpečnostní zařízení v obytných prostorech nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 30. 12. 2024;
- c) kap. 2.03.2, kap. 9.11.2, kap. 9.12.2 na bezpečnostní zařízení nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 30. 12. 2029;
- d) kap. 3.01. nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla po 30. 12. 2019;
- e) kap. 7.04 nejpozději při vystavení nebo obnovení osvědčení plavidla.

#### 24a.03.3 Požadavky uvedené:

- a) v kap. 24a.03.2a b. v kap. 2.03.1, kap. 2.03.2, kap. 2.03.5, kap. 2.04.2, kap. 2.04.7, kap. 3.02, kap. 5.01.3, kap. 6.01.2, kap. 6.05.2, kap. 6.12, kap. 7.01.3, kap. 7.05.13, kap. 7.08.2, kap. 7.08.3, kap. 7.08.4, kap. 7.08.5, kap. 7.08.6, kap. 7.08.7, kap. 7.10.2, kap. 9.01.2, kap. 9.01.3,

kap. 9.06, kap. 9.10, kap. 9.14.3, kap. 9.15, kap. 9.16.3, kap. 9.17.1, kap. 10.01.9, kap. 10.04.1, kap. 10.05.1, kap. 10.05.2, kap. 11.11.2, kap. 12.02.13 se nevztahují na plavidla, která jsou již v provozu, nejsou-li dotyčné části měněny nebo přestavovány. Jsou-li stávající části nahrazovány náhradními součástmi se stejnou technologií nebo stejného typu, nepředstavuje to výměnu ve smyslu přechodných ustanovení.

#### 24a.04. Ostatní odchylky

24a.04.1 Ustanovení této kapitoly nemusí být po ukončení platnosti přechodných ustanovení uplatňována, je-li to z praktického hlediska obtížné nebo je-li jejich uplatňování spojeno s nepřiměřeně vysokými náklady a za podmínky souhlasného stanoviska Evropské komise. Tyto odchylky se musí zapsat do osvědčení plavidla.

#### 24a.04.2 Plavidla provozovaná výhradně na území České republiky

- a) na uzavřených vodních cestách, jejichž stavba započala před 1. 1. 2009 nebo
- b) určená pro přepravu nákladu s nosností do 350 t a ostatní plavidla s výtlačkem do 100 m<sup>3</sup>, jejichž stavba započala před 1. 1. 1950 se považují za způsobilá, pokud splňují alespoň podmínky technické způsobilosti platné ke dni 31. 12. 2008.

24a.04.3 Osobní lodě, převozní lodě, plovoucí stroje, plovoucí zařízení a jiná než malá rekreační plavidla, pro něž bylo vystaveno lodní osvědčení před 31. 12. 2008, se považují za způsobilá, pokud splňují alespoň podmínky technické způsobilosti platné ke dni 31. 12. 2008. Díly nebo části plavidla, které byly vyměněny nebo rekonstruovány po uvedeném datu však musí splňovat požadavky této přílohy. Za výměnu dílu se pro účely tohoto ustanovení nepovažuje výměna dílu za stejný nebo s rovnocennou technologií.

24a.04.4 Omezení oblasti plavby u plavidel podle kap. 24a.04.02 a odchylky od požadavků podle této přílohy se zapisí do osvědčení plavidla.

24a.04.5 Převozní lodě s obsaditelností do 12 cestujících včetně se považují za způsobilé, pokud splňují alespoň podmínky technické způsobilosti stanovené v příloze 2 této vyhlášky pro malá plavidla. Pro ostatní převozní lodě se použijí ustanovení této přílohy v rozsahu nutném pro zachování srovnatelné bezpečnosti v závislosti na konstrukci plavidla způsobu provozu a plavebních podmínkách v místě, kde má být převozní loď provozována.

24a.04.6 Na převozní lodě určené pro plavbu v zahraničí se úlevy podle kap. 24a.04.5 nevztahují.

#### 24a.05. Přechodné ustanovení

24a.05.1 Kap. 24.06 se použije obdobně.

## KAPITOLA 24b

### PŘECHODNÁ USTANOVENÍ VZTAHUJÍCÍ SE K EMISÍM PLYNNÝCH ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK A ZNEČIŠŤUJÍCÍCH ČÁSTIC ZE VZNĚTOVÝCH MOTORŮ

24b.01 Na instalaci pohonných vznětových motorů a pomocných motorů kategorie V o výkonu vyšším než 560 kW instalovaných na plavidlech přede dnem nabytí účinnosti této vyhlášky se použije vyhláška č. 223/1995 Sb. ve znění účinném do dne nabytí účinnosti této vyhlášky.

24b.02 Ustanovení kap. 8.01.1, kap. 8.01.2, kap. 8.01.4, kap. 8.01.5, kap. 8.02, kap. 8.03.3, kap. 8.03.4, kap. 8.03.4, kap. 8.04.2 se použije od 30. 6. 2009.

24b.03 Kap. 8.03.3 se použije pro pomocné vznětové motory s konstantními otáčkami pouze pokud byly instalované na plavidle:

- a) po 31. prosinci 2010 jedná-li se o motory kategorie H, I, K;
- b) po 31. 2011 jedná-li se o motory kategorie J.







24b.04 Kap. 8.03.4 se použije pro pomocné vznětové motory s proměnnými otáčkami pouze pokud byly instalované na plavidle:


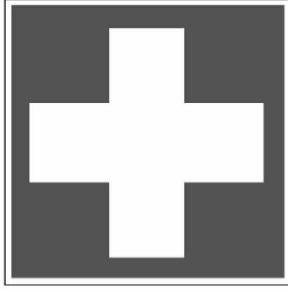
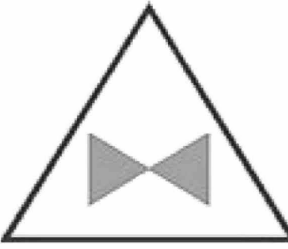
- a) po 31. prosinci 2009, jedná-li se o motory kategorie J;
- b) po 31. prosinci 2010, jedná-li se o motory kategorie L;
- c) po 31. prosinci 2011, jedná-li se o motory kategorie M, N;
- d) po 31. prosinci 2012, jedná-li se o motory kategorie P;
- e) po 30. září 2013, jedná-li se o motory kategorie Q;
- f) po 30. září 2014, jedná-li se o motory kategorie R.

**Dodatek I**  
Bezpečnostní značky



## Bezpečnostní značky

<p>Obrázek 1</p> <p>Nepovolaným vstup zakázán</p>		<p>Barva: červená/bílá/černá</p>
<p>Obrázek 2</p> <p>Zákaz ohně, otevřeného plamene a kouření</p>		<p>Barva: červená/bílá/černá</p>
<p>Obrázek 3</p> <p>Hasící přístroj</p>		<p>Barva: červená/bílá</p>
<p>Obrázek 4</p> <p>Upozornění na všeobecné nebezpečí</p>		<p>Barva: černá/žlutá</p>
<p>Obrázek 5</p> <p>Požární hadice</p>		<p>Barva: červená/bílá</p>
<p>Obrázek 6</p> <p>Požární soustava</p>		<p>Barva: červená/bílá</p>

<p>Obrázek 7</p> <p>Použijte ochranné protihlukové prostředky</p>		<p>Barva: modrá/bílá</p>
<p>Obrázek 8</p> <p>Lékárnička</p>		<p>Barva: zelená/bílá</p>
<p>Obrázek 9</p> <p>Rychlouzavírací ventil na nádrži</p>		<p>Barva: hnědá/ bílá</p>

Skutečně použité symboly se mohou mírně lišit od grafických znázornění v tomto dodatku nebo být podrobnější, pokud se nezmění jejich význam a rozdíly a změny nesmí vést k jejich nesrozumitelnosti.“.

Obrázek 10

Oblečte si záchrannou vestu:



Barva: modrá/bílá

Skutečně použité symboly se mohou mírně lišit od grafických znázornění v tomto dodatku nebo být podrobnější, pokud se nezmění jejich význam a rozdíly a změny nesmí vést k jejich nesrozumitelnosti.

## Plavební zóny sledovaných vodních cest České republiky

### ZÓNA 1

Vodní cesty České republiky tuto plavební zónu neobsahují (jedná se o příbřežní oblasti moří, ústí řek do moře, a velká vnitrozemská jezera).

### ZÓNA 2

Přehradní nádrž Lipno.

### ZÓNA 3

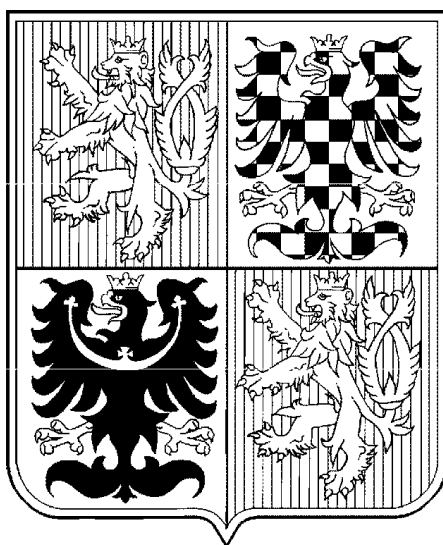
1. Labe od plavební komory v Ústí nad Labem - Střekov po plavební komoru Lovosice.
2. Přehradní nádrže Baška, Brněnská (Kníničky), Horka (Stráž pod Ralskem), Hracholusky, Jesenice, Nechanice, Olešná, Orlík, Pastviny, Plumlov, Rozkoš, Seč, Skalka, Slapy, Těrlicko a Žermanice.
3. Máchovo jezero.
4. Vodní plocha Velké Žernoseky.
5. Rybníky Oleksovice, Svět a Velké Dářko.
6. Těžební jezera šterkopísku Dolní Benešov, Ostrožská Nová Ves a Tovačov.

### ZÓNA 4

Ostatní vodní cesty neuvedené v plavebních zónách 1, 2, 3.

**OSVĚDČENÍ SPOLEČENSTVÍ PRAVIDLA VNITROZEMSKÉ PLAVBY**

OSVĚDČENÍ SPOLEČENSTVÍ  
PLAVIDLA VNITROZEMSKÉ PLAVBY  
COMMUNITY INLAND NAVIGATION CERTIFICATES  
GEMEINSCHAFTSZEUGNISSE FÜR BINNENSCHIFFE



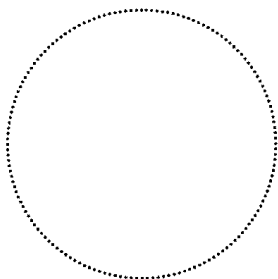
ČESKÁ REPUBLIKA

Osvědčení č.:

vydané organizací: **Státní plavební správa, Jankovcova 4, 170 00 Praha 7**

místo:

dne:



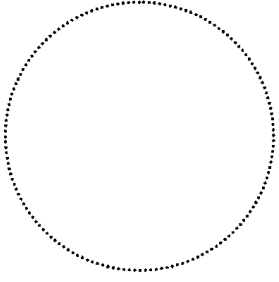
Podpis

Poznámky:

Na základě tohoto osvědčení lze plavidlo používat k plavbě pouze tehdy, nachází-li se ve stavu popsáném v osvědčení.

V případě podstatných úprav nebo oprav musí plavidlo před novou plavbou podstoupit zvláštní prohlídku.

Vlastník plavidla nebo jeho zplnomocněný zástupce musí oznámit Státní plavební správě veškeré změny jména plavidla, změnu jeho vlastníka a provozovatele, případné nové cejchování a změnu rejstříkového čísla nebo domovského přístavu a předložit jí osvědčení Společenství, aby do něj změny zapsala.

1. Jméno plavidla	2. Druh plavidla	3. ENI
4. Jméno a adresa vlastníka		
4a. Jméno a adresa provozovatele		
5. Místo registrace a rejstříkové číslo		6. Domovský přístav
7. Rok stavby	8. Název a adresa loděnice	
9. Toto osvědčení nahrazuje osvědčení č. _____ vydané dne _____ organizací _____		
10. Výše uvedené plavidlo na základě technické prohlídky provedené dne (*) _____ na základě předložení osvědčení vystaveného dne (*) _____ uznanou klasifikační společností _____ je uznáno způsobilé k provozu - na vodních cestách Společenství v zóně (zónách) (*) _____ _____ v (názvy států) (*) _____ s výjimkou (*) _____ _____ - na těchto vodních cestách v (název státu) (*) _____ _____ _____ _____ při největším přípustném ponoru a s níže uvedeným vybavením.		
11. Toto osvědčení platí do _____		
Změna bodu (bodů)(*): _____ Nový text: _____ _____ Tato stránka byla nahrazena (*). Místo a datum vydání _____    Vydáno organizací _____  Úřední podpis _____		
(*) Nehodící se škrtněte		

12. Číslo osvědčení (1), jednotné evropské identifikační číslo plavidla (2), rejstříkové číslo (3) a číslo cejchovního průkazu (4) jsou s odpovídajícím značením na těchto místech plavidla

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_
4. \_\_\_\_\_
5. \_\_\_\_\_

13. Největší přípustný ponor je označen na obou stranách plavidla

- dvěma (\*) - \_\_\_\_\_ - nákladovými značkami (\*)

- horními cejchovacími destičkami (\*).

Jsou provedeny dvě ponorové stupnice (\*).

Zadní cejchovací stupnice slouží jako ponorové stupnice, za tímto účelem byly doplněny čísla označujícími ponor (\*).

14. Aniž jsou dotčena omezení (\*) uvedená v bodech 15 a 52, plavidlo je způsobilé

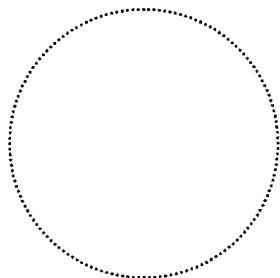
- |                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| 1. tlačit (*)                        | 4. být vedeno v bočně svázané sestavě (*)  |
| 1.1 v pevně svázané sestavě (*)      | 5. vléci (*)                               |
| 1.2 s řízeným kloubovým spojením (*) | 5.1 plavidla bez vlastního pohonu (*)      |
| 2. být tlačeno (*)                   | 5.2 motorové lodě (*)                      |
| 2.1 v pevné sestavě (*)              | 5.3 pouze proti proudu (*)                 |
| 2.2 v čele pevné sestavy (*)         | 6. být vlečeno (*)                         |
| 2.3 s řízeným kloubovým spojením (*) | 6.1 jako motorová loď (*)                  |
| 3 vést bočně svázanou sestavu (*)    | 6.2 jako plavidlo bez vlastního pohonu (*) |

Změna bodu (bodů)(\*): \_\_\_\_\_

Nový text: \_\_\_\_\_

Tato stránka byla nahrazena (\*).

Místo a datum vydání \_\_\_\_\_



\_\_\_\_\_  
Zapsáno organizací

\_\_\_\_\_  
Úřední podpis

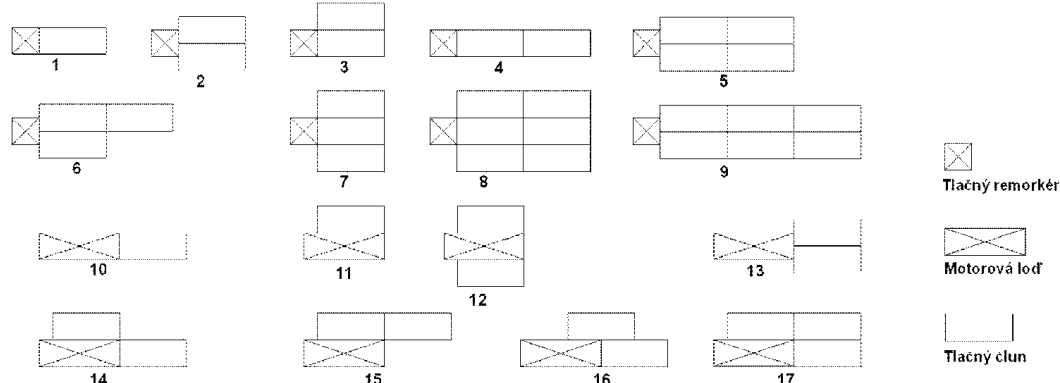
\_\_\_\_\_  
(\* ) Nehodící se škrtněte



15. Povolené tvary sestav

1. Plavidlo je schváleno k vedení sestav těchto tvarů:

Obr. sestavy	Omezení vyplývající z kapitol 5 a 16 přílohy II Směrnice 2006/87/ES								Poznámky
	max. rozměry (m)		Směr plavby a stav naložení				max. ponořený příčný průřez v m <sup>2</sup>		
	č.	délka	šířka	proti proudu		po proudu		proti proudu	
naložená (t)				prázdná	naložená (t)	prázdná			



Jiné sestavy:

2. Spojovací systémy (spráhování):

Druhy spojení: \_\_\_\_\_ Počet spojení na každé straně: \_\_\_\_\_

Počet spojovacích lan: \_\_\_\_\_ Délka každého spojovacího lana: \_\_\_\_\_ m

Pevnost v tahu spojovacího lana pro podélné spojení: \_\_\_\_\_ kN Počet ovinutí lana: \_\_\_\_\_

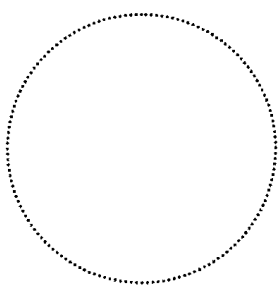
Pevnost v tahu spojovacího lana: \_\_\_\_\_ kN

Změna bodu (bodů)(\*): \_\_\_\_\_

Nový text: \_\_\_\_\_

Tato stránka byla nahrazena (\*).

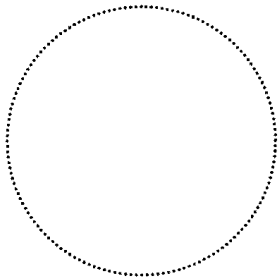
Místo a datum vydání \_\_\_\_\_



Zapsáno organizací

Úřední podpis

(\*) Nehodící se škrtněte

16. Cejchovní průkaz č. _____		vydaný dne _____	
cejchovním úřadem _____			
17.a	Největší délka	m	18a. Největší šířka
17.b	Délka L	m	18b. Šířka B
19.	Největší ponor	m	19.a Ponor T
20.	Volný bok	cm	21. Nosnost / Výtlak (*)
22.	Počet cestujících		t / m <sup>3</sup> (*)
23.	Počet lůžek pro cestující		
24.	Počet vodotěsných oddílů		25. Počet podpalubních nákladových prostorů
26.	Druh krytů jicnů		
27.	Počet hlavních pohonných motorů		28. Celkový výkon hlavního pohonného zařízení
29.	Počet hlavních propelerů		kW
30.	Počet příďových vrátků / navijáků (*)		31. Počet záďových vrátků / navijáků (*)
	z toho se strojním pohonem		z toho se strojním pohonem
32.	Počet vlečných háků		33. Počet vlečných navijáků
			z toho se strojním pohonem
34. Kormidelní stroj			
Počet kormidelních ploutví na hlavním kormidle		Pohon hlavního kormidla	
		- ruční (*)	
		- elektrický (*)	
		- elektrohydraulický (*)	
		- hydraulický (*)	
Jiná zařízení: ano / ne (*)		Typ:	
Kormidlo pro zpětný chod		Pohon hlavního kormidla	
ano / ne (*)		- ruční (*)	
		- elektrický (*)	
		- elektrohydraulický (*)	
		- hydraulický (*)	
Kormidelní stroj na přídi		Dálkové ovládání	
ano / ne (*)		ano / ne (*)	
		- příďové kormidlo (*)	
		- boční pohon přídě (*)	
		- jiné zařízení (*)	
		Dálkové uvedení do chodu	
		ano / ne (*)	
35. Odvodnění a drenážní soustava			
Počet drenážních čerpadel		z toho se strojním pohonem	
Minimální výkon drenážních čerpadel		první drenážní čerpadlo	
		l/min	
		druhé drenážní čerpadlo	
		l/min	
Změna bodu (bodů)(*): _____			
Nový text: _____			
Tato stránka byla nahrazena (*).			
Místo a datum vydání _____			
		_____ Zapsáno organizací	
_____ Uřední podpis			
(*) Nehodící se škrtněte			

36. Počet a umístění uzávěrů uvedených v čl. 8.08, bodech 10 a 11

37. Kotvy

Počet kotev na přídi	Celková hmotnost kotev na přídi	Počet kotev na zádi	Celková hmotnost kotev na zádi
	kg		kg

38. Kotevní řetězy

Počet kotevních řetězů na přídi	Délka každého řetězu	Pevnost každého řetězu
	m	kN
Počet kotevních řetězů na zádi	Délka každého řetězu	Pevnost každého řetězu
	m	kN

39. Vázací lana

1. lano ..... m dlouhé s pevností ..... kN
2. lano ..... m dlouhé s pevností ..... kN
3. lano ..... m dlouhé s pevností ..... kN

40. Vlečná lana

- ..... s délkou ..... m dlouhé s pevností ..... kN
- ..... s délkou ..... m dlouhé s pevností ..... kN

41. Prostředky optické a zvukové signalizace

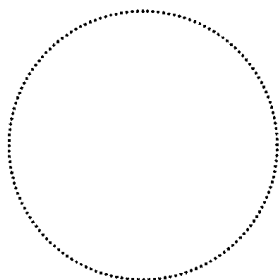
Na plavidle se nacházejí světla, vlajky, balóny, plováky a zvuková výstražná zařízení používaná k signalizaci a vydávání optických a zvukových signálů stanovených plavebními předpisy platnými v členských státech a rovněž nezávislá nouzová kotevní světla předepsaná plavebními předpisy v členských státech.

Změna bodu (bodů)(\*): .....

Nový text: .....

Tato stránka byla nahrazena (\*).

Místo a datum vydání .....



.....  
Zapsáno organizací

.....  
Úřední podpis

.....  
(\*). Nehodící se škrtněte

42. Jiné vybavení

Vrhací lano		Hlasový komunikační systém	- obousměrná střídavá komunikace (*)
Lodní lávka v souladu s čl. 10.02 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/87/ES s délkou (*)	..... m		- komunikace současně v obou směrech / telefon (*)
Lodní lávka v souladu s čl. 15.06 odst. 12 směrnice 2006/87/ES s délkou (*)	..... m		- vnitřní radiotelefonní spojení (*)
Lodní hák (bidlo s hákem)		Radiotelefonní zařízení	- spojení mezi plavidly
Lékárnička			- plavební informace
Dalekohled			- spojení mezi plavidlem a přístavní správou
Instrukce k záchraně osob přes palubu			
Ohnivzdorné sběrné nádrže (nádoby)		Jeřáby	- podle čl. 11.12 odst. 9 (*)
Nalodňovací mimoboční schody / žebřík (*)			- jiné jeřáby s užitečným zatížením nejvýše 2 000 kg (*)

43. Protipožární zařízení

Počet přenosných hasicích přístrojů	.....	Pevné požární soustavy v obytných prostorech	Ne	Počet (*)	.....
Počet požárních čerpadel	.....	Pevné požární soustavy ve strojvnách atd.	Ne	Počet (*)	.....
Počet hydrantů	.....	Počet hadic			.....
Drenážní čerpadlo se strojním pohonem nahrazuje požární čerpadlo		Ano / Ne (*)			

44. Záchranné prostředky

Počet záchranných kruhů ..... z toho se světlem ..... se šňůrou (\*) .....

Jedna záchranná vesta pro každou osobu pobývající pravidelně na plavidle / v souladu s EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 nebo EN ISO 12402-4 : 2006(\*)

Lodní člun se sadou vesel, jedno uvazovací lano a nádoba na vylévání vody / v souladu s EN 1914 : 1997(\*)

Plošina nebo zařízení v souladu s čl. 15.15. odst. 5 nebo 6 směrnice 2006/87ES (\*)

Počet, typ a místo (místa) instalace prostředků sloužících k bezpečnému přesunu osob na mělčinu, na břeh nebo jiné plavidlo v souladu s čl. 15.09 odst. 3 směrnice 2006/87/ES: .....

---

Počet osobních záchranných prostředků pro lodní personál	.....	z toho v souladu s čl. 10.05 odst. 2 směrnice 2006/87/ES	.....	Počet osobních záchranných prostředků pro cestující	.....
Kolektivní záchranné prostředky s ohledem na počet odpovídající			.....	osobním záchranným prostředkům (*)	
Dvě sady dýchacích přístrojů, dvě sady v souladu s čl. 15.12 odst. 10 písm. b), počet			.....	respiračních masek (*)	

Bezpečnostní rozpis a bezpečnostní plán umístěn v: .....

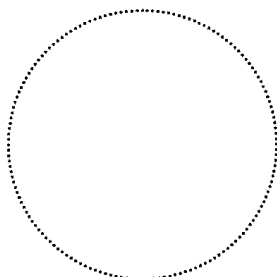
45. Zvláštní zařízení kormidelny pro řízení plavidla jednou osobou s pomocí radaru:  
Schváleno pro řízení s pomocí radaru jednou osobou (\*)

Změna bodu (bodů)(\*): .....

Nový text: .....

Tato stránka byla nahrazena (\*).

Místo a datum vydání .....



.....  
Zapsáno organizací

.....  
Úřední podpis

(\*) Nehodící se škrtněte

## 46. Provozní režimy

## 1) pro plavbu v zóně R

A1	plavba v trvání nejdéle 14 hodin v období 24 hodin*
A2	plavba v trvání nejdéle 18 hodin v období 24 hodin*
B	plavba v trvání nejdéle 24 hodin v období 24 hodin*

## 2) pro plavbu na vodních cestách Společenství mimo zónu R

A	denní plavba v trvání nejdéle 16 hodin v období 24 hodin*
B	zkrácená polostálá plavba v trvání nejdéle 18 hodin v období 24 hodin*
C	polostálá plavba v trvání nejdéle 20 hodin v období 24 hodin*
D	stálá nepřerušovaná plavba v trvání nejdéle 24 v období 24 hodin*

\*za podmínek platných v zemi plavby. Pro plavbu na území České republiky lze využít režimy pro plavbu v zóně R s podmínkou dodržení ustanovení platného znění kapitoly 23 Pravidel pro prohlídky lodí na Rýně (RheinSchUO). Neprobíhá-li plavba na území České republiky podle režimu pro plavbu v zóně R, považuje se za plavbu v režimu A.

## 47. Vybavení plavidla podle článku 23.09

Plavidlo splňuje / nesplňuje (\*) požadavky čl. 23.09 odst. 1.1) (\*) / 23.09 odst. 1.2) (\*) příl. II směrnice 2006/87/ES

Dodatečná posádka pro plavbu v zóně R	Provozní režim		
	A1	A2	B

## 48. Nejmenší počet a složení členů posádky plavidla

Posádka plavidla	Provozní režim			
	A	B	C	D

Poznámky a zvláštní podmínky

.....

.....

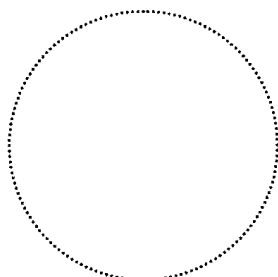
Změna bodu (bodů)(\*): .....

Nový text: .....

.....

Tato stránka byla nahrazena (\*).

Místo a datum vydání .....



.....  
Zapsáno organizací

.....  
Úřední podpis

.....  
(\* ) Nehodící se škrtněte

49. **Prodloužení / potvrzení (\*) platnosti osvědčení (\*) Osvědčení o pravidelné / zvláštní (\*) prohlídce (\*)**

Subjekt pověřený prohlídkami plavidlo prohlédl dne ..... (\*)

Subjektu pověřenému prohlídkami bylo .....

předloženo osvědčení uznané klasifikační společnosti .....

ze dne ..... číslo ..... (\*)

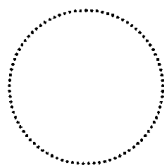
Důvod prohlídky / předložení osvědčení (\*):

.....

Na základě výsledků prohlídky / předložení osvědčení (\*) se doba platnosti tohoto osvědčení zachovává / prodlužuje (\*)

do .....

V ..... dne .....



Zapsáno organizací

Podpis

(\*) Nehodící se škrtněte

49. **Prodloužení / potvrzení (\*) platnosti osvědčení (\*) Osvědčení o pravidelné / zvláštní (\*) prohlídce (\*)**

Subjekt pověřený prohlídkami plavidlo prohlédl dne ..... (\*)

Subjektu pověřenému prohlídkami bylo .....

předloženo osvědčení uznané klasifikační společnosti .....

ze dne ..... číslo ..... (\*)

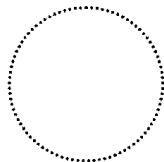
Důvod prohlídky / předložení osvědčení (\*):

.....

Na základě výsledků prohlídky / předložení osvědčení (\*) se doba platnosti tohoto osvědčení zachovává / prodlužuje (\*)

do .....

V ..... dne .....



Zapsáno organizací

Podpis

(\*) Nehodící se škrtněte

49. **Prodloužení / potvrzení (\*) platnosti osvědčení (\*) Osvědčení o pravidelné / zvláštní (\*) prohlídce (\*)**

Subjekt pověřený prohlídkami plavidlo prohlédl dne ..... (\*)

Subjektu pověřenému prohlídkami bylo .....

předloženo osvědčení uznané klasifikační společnosti .....

ze dne ..... číslo ..... (\*)

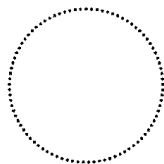
Důvod prohlídky / předložení osvědčení (\*):

.....

Na základě výsledků prohlídky / předložení osvědčení (\*) se doba platnosti tohoto osvědčení zachovává / prodlužuje (\*)

do .....

V ..... dne .....



Zapsáno organizací

Podpis

(\*) Nehodící se škrtněte

**49. Prodloužení / potvrzení (\*) platnosti osvědčení (\*) Osvědčení o pravidelné / zvláštní (\*) prohlídce (\*)**

Subjekt pověřený prohlídkami plavidlo prohlédl dne ..... (\*)

Subjektu pověřenému prohlídkami bylo .....

předloženo osvědčení uznané klasifikační společnosti .....

ze dne ..... číslo ..... (\*)

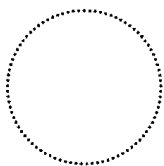
Důvod prohlídky / předložení osvědčení (\*):

.....

Na základě výsledků prohlídky / předložení osvědčení (\*) se doba platnosti tohoto osvědčení zachovává / prodlužuje (\*)

do .....

V ..... dne .....



.....  
Zapsáno organizací

.....  
Podpis

.....  
(\*) Nehodící se škrtněte

**49. Prodloužení / potvrzení (\*) platnosti osvědčení (\*) Osvědčení o pravidelné / zvláštní (\*) prohlídce (\*)**

Subjekt pověřený prohlídkami plavidlo prohlédl dne ..... (\*)

Subjektu pověřenému prohlídkami bylo .....

předloženo osvědčení uznané klasifikační společnosti .....

ze dne ..... číslo ..... (\*)

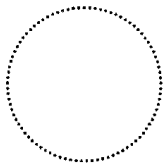
Důvod prohlídky / předložení osvědčení (\*):

.....

Na základě výsledků prohlídky / předložení osvědčení (\*) se doba platnosti tohoto osvědčení zachovává / prodlužuje (\*)

do .....

V ..... dne .....



.....  
Zapsáno organizací

.....  
Podpis

.....  
(\*) Nehodící se škrtněte

**49. Prodloužení / potvrzení (\*) platnosti osvědčení (\*) Osvědčení o pravidelné / zvláštní (\*) prohlídce (\*)**

Subjekt pověřený prohlídkami plavidlo prohlédl dne ..... (\*)

Subjektu pověřenému prohlídkami bylo .....

předloženo osvědčení uznané klasifikační společnosti .....

ze dne ..... číslo ..... (\*)

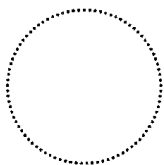
Důvod prohlídky / předložení osvědčení (\*):

.....

Na základě výsledků prohlídky / předložení osvědčení (\*) se doba platnosti tohoto osvědčení zachovává / prodlužuje (\*)

do .....

V ..... dne .....



.....  
Zapsáno organizací

.....  
Podpis

.....  
(\*) Nehodící se škrtněte

50. **Schválení způsobilosti zařízení na zkapalněný plyn**

Zařízení na zkapalněný plyn na plavidle bylo prohlédnuto inspektorem (\*) určeného technického zařízení na plavidle (UTZ)

a podle jeho zprávy ze dne ..... (\*) splňují níže uvedené spotřebiče stanovené podmínky.

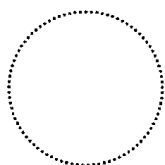
Zařízení zahrnuje tyto plynové spotřebiče:

Zařízení	Výrobní číslo	Provedení	Značka	Typ	Umístění

Toto schválení platí do .....

V ..... dne .....

Inspektor UTZ (\*)



Zapsáno organizací

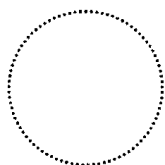
Podpis

Změna bodu (bodů)(\*): .....

Nový text: .....

Tato stránka byla nahrazena (\*).

Místo a datum vydání .....



Zapsáno organizací

Úřední podpis

.....  
(\* ) Nehodící se škrtněte



**51. Prodloužení platnosti schválení způsobilosti zařízení na zkapalněný plyn**

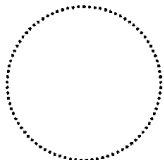
Platnost schválení způsobilosti zařízení na zkapalněný plyn

ze dne ..... se prodlužuje do .....

- na základě pravidelné prohlídky inspektora určeného technického zařízení .....

- na základě předložení jeho zprávy ze dne .....

V ..... dne .....



Zapsáno organizací

.....  
Podpis

**51. Prodloužení platnosti schválení způsobilosti zařízení na zkapalněný plyn**

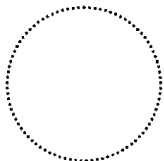
Platnost schválení způsobilosti zařízení na zkapalněný plyn

ze dne ..... se prodlužuje do .....

- na základě pravidelné prohlídky inspektora určeného technického zařízení .....

- na základě předložení jeho zprávy ze dne .....

V ..... dne .....



Zapsáno organizací

.....  
Podpis

**51. Prodloužení platnosti schválení způsobilosti zařízení na zkapalněný plyn**

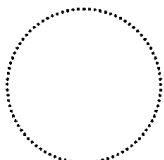
Platnost schválení způsobilosti zařízení na zkapalněný plyn

ze dne ..... se prodlužuje do .....

- na základě pravidelné prohlídky inspektora určeného technického zařízení .....

- na základě předložení jeho zprávy ze dne .....

V ..... dne .....



Zapsáno organizací

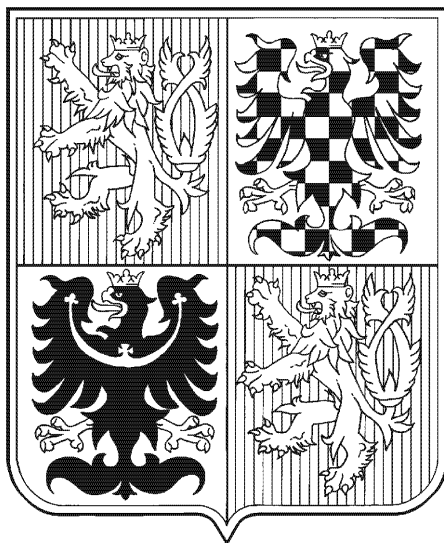
.....  
Podpis



**PROZATÍMNÍ OSVĚDČENÍ SPOLEČENSTVÍ PRAVIDLA VNITROZEMSKÉ PLAVBY**

# PROZATÍMNÍ OSVĚDČENÍ SPOLEČENSTVÍ PLAVIDLA VNITROZEMSKÉ PLAVBY

PROVISIONAL COMMUNITY INLAND NAVIGATION CERTIFICATE  
VORLÄUFIGEN GEMEINSCHAFTSZEUGNISSES FÜR BINNENSCHIFFE



ČESKÁ REPUBLIKA

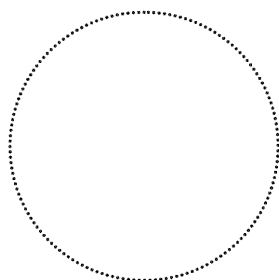
Osvědčení č.:

vydané organizací:

Státní plavební správa - pobočka

v

dne



Podpis

1.	Jméno plavidla	2.	Druh plavidla	3.	Úřední číslo - ENI
4.	Jméno a adresa vlastníka				
4a.	Jméno a adresa provozovatele				
5.	Délka (*) ..... m		Počet cestujících .....		
	Počet lůžek (*) .....				
6.	Předepsaná minimální posádka				
6.1	Provozní režimy				
	1) pro plavbu v zóně R				
	A1	plavba v trvání nejdéle 14 hodin v období 24 hodin			
	A2	plavba v trvání nejdéle 18 hodin v období 24 hodin			
	B	plavba v trvání nejdéle 24 hodin v období 24 hodin			
	Použitelnost režimů, počet a složení posádky a podmínky plavby v režimech pro plavbu v zóně R se řídí právní úpravou platnou v zemi, kde plavba probíhá. Pro plavbu na území České republiky lze využít režimy pro plavbu v zóně R s podmínkou dodržení ustanovení platného znění kapitoly 23 Pravidel pro prohlídky lodí na Rýně (RheinSchUO).				
	2) pro plavbu na vodních cestách Společenství mimo zónu R				
	A	denní plavba v trvání nejdéle 16 hodin v období 24 hodin			
	B	zkrácená polostálá plavba v trvání nejdéle 18 hodin v období 24 hodin			
	C	polostálá plavba v trvání nejdéle 20 hodin v období 24 hodin			
	D	stálá nepřerušovaná plavba v trvání nejvýše 24 v období 24 hodin			
	Jsou-li v zemi, kde plavba probíhá, platnou právní úpravou stanoveny podmínky plavby pro režimy A, B, C a D, platí tyto podmínky. Neprobíhá-li plavba na území České republiky podle režimu pro plavbu v zóně R, považuje se za plavbu v režimu A. Je-li plavidlo způsobilé k tlačení nebo vedené bočně svázané sestavy, platí pro vedení pevně svázaných sestav posádka zapsaná v bodě 12.				
6.2	Výstroj plavidla podle článku 23.09				
	Plavidlo splňuje / nesplňuje (*) požadavky čl. 23.09 odst. 1.1) (*) / 23.09 odst. 1.2) (*) příl. II směrnice 2006/87/ES				
	Dodatečná posádka pro plavbu v zóně R	Provozní režim			
		A1	A2	B2	
6.3	Počet a složení posádky				
		Provozní režim			
		A	B	C	D
7.	Zařízení na zkapalněný plyn				
	.....				
	.....				
	Osvědčení platné do: .....				

8. Zvláštní podmínky

.....  
.....  
.....

9. Přeprava nebezpečných věcí viz zvláštní rubrika (\*)

10. Platnost

Toto prozatímní osvědčení (\*) / prozatímní osvědčení o schválení (\*) platí do  
pro plavbu (\*) / pro jednu plavbu (\*)

.....  
(Datum)

Výše uvedené plavidlo je uznáno jako způsobilé k provozu

- na vodních cestách Společenství v zóně (zónách) (\*) .....
- na vodních cestách v zóně (zónách) (\*) .....
- v (názvy států (\*) ) .....
- kromě: .....
- .....
- na těchto vodních cestách v (název státu (\*) ) .....
- .....

11.

.....  
Místo prohlídky

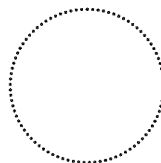
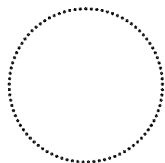
.....  
datum prohlídky

.....  
Místo vydání

.....  
datum vydání

.....  
Prohlídku provedl

.....  
Vydáno organizací



.....  
Podpis

.....  
Podpis

9. **Přeprava nebezpečných věcí**

(Potvrzení o splnění požadavků na plavidlo pro přepravu nebezpečných věcí)

12. Úřední záznamy

## Řád pro cejchování lodí vnitrozemské plavby

### Část 1

#### Všeobecná ustanovení

1. Cejchování lodí se provádí měřením přímo na lodi. Cejchování podléhá část lodě nacházející se mezi rovinou vodorovskými, která odpovídá největšímu ponoru, při kterém loď může plout (horní cejchovní rovinou), a rovinou vodorovskými prázdné lodě (dolní cejchovní rovinou). Jako dolní cejchovní rovina může být použita též vodorovná rovina procházející nejnižším bodem lodního tělesa.
2. Rovina vodorovskými prázdné lodě (dolní cejchovní rovina) je rovina procházející ve výši hladiny vody, když
  - a) na lodi není palivo ani pohyblivá zátěž a je na ní pouze výstroj, zásoby a posádka, které se obvykle nacházejí na lodi za plavby, zásoba pitné vody nesmí však podstatně převyšovat 0,5 % největšího výtlaku lodě nebo voda, kterou nelze vypumpovat z lodních prostorů obvyklými čerpacími prostředky;
  - b) stroje, kotle, systémy potrubí a zařízení, sloužící k pohybu lodě, k ohřevu nebo chlazení obsahují vodu, olej a jiné tekutiny nutné pro jejich provoz;
  - c) loď se nachází ve sladké vodě, tj. ve vodě, jejíž hustota se rovná  $1000 \text{ kg/m}^3$ .
3. Jestliže loď v době cejchování nesplňuje podmínky uvedené v bodě 2 nebo podmínky dávající stejný ponor a přibližně stejný náklon, pak se při výpočtu přihlíží k rozdílu zatížení lodě a k rozdílu v hustotě vody.
4. Cejchovním prostorem je prostor mezi vnějšími stěnami lodního tělesa omezený horní cejchovní rovinou a dolní cejchovní rovinou.
5. Horní cejchovní rovina je určena bezpečnostní vzdáleností a volným bokem předepsanými nebo obvyklými pro vodní cestu, pro niž je loď určena.
6. U plavidel, která nenaložená mají větší ponor na zádi, avšak při naložení plují v rovnovážné poloze, stanoví se horní cejchovní rovina takovým způsobem od střední rovné části dna nebo kýlu, aby byly dodrženy bezpečnostní vzdálenost a volný bok předepsané nebo obvyklé pro vodní cestu, po které má plavidlo plout.
7. Přesnost cejchování musí být taková, aby velikost chyby v hodnotách výtlaku zapisovaných do cejchovního průkazu (ať jde o největší výtlak odpovídající určitému rozdílu v ponoru), nepřekročila
  - a) 1 % pro hodnoty výtlaku do  $500 \text{ m}^3$ ,
  - b) 5 % pro hodnoty výtlaku od  $500 \text{ m}^3$  do  $2000 \text{ m}^3$ , nebo
  - c) 0,25 % pro hodnoty výtlaku nad  $2000 \text{ m}^3$ .
8. Zatížení lodě, odpovídající ponoru prázdné lodě, musí být uvedeno v cejchovním průkazu.

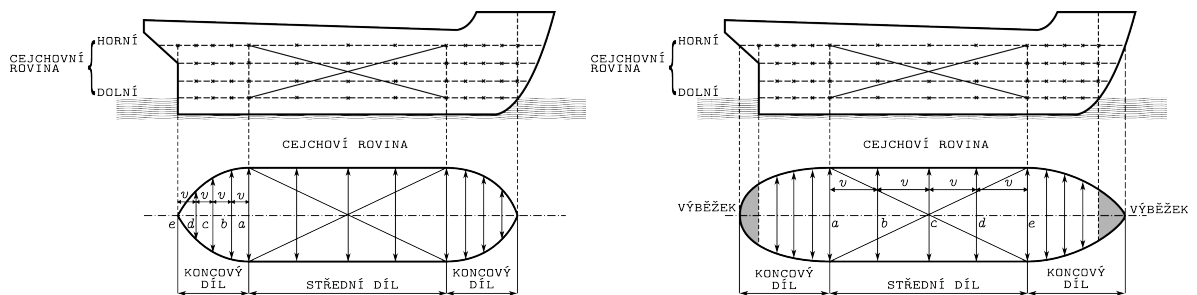


## Část 2

### Cejchování lodí určených k dopravě zboží

1. Měřená část lodě se rozdělí na cejchovní vrstvy vodorovnými rovinami nebo v případě, že horní a dolní cejchovní rovina nejsou rovnoběžné, rovinami procházejícími přímkou představující průsečnici těchto rovin (sečnými rovinami). Výška cejchovní vrstvy se volí taková, aby s přihlédnutím k tvaru lodního tělesa byla dostatečná pro přesný výpočet objemu; pro výpočet objemu v tvarovaných částech je vzdálenost mezi vodorovnými rovinami nebo střední výška cejchovní vrstvy mezi sečnými rovinami stejná a zpravidla se rovná 10 cm.
2. Objem cejchovní vrstvy ohraničené vodorovnými rovinami se vypočítá násobením poloviny součtu ploch horní a dolní roviny výškou vrstvy. Objem cejchovní vrstvy ohraničené sečnými rovinami se vypočítá podobným způsobem, přičemž za střední výšku cejchovní vrstvy se volí délka svislice ohraničená horní a dolní rovinou a procházející těžištěm plochy střední části cejchovní vrstvy. Pro zjednodušení lze použít pro všechny cejchovní vrstvy délku svislice procházející středním těžištěm.
3. Pro výpočet obsahu každé plochy se tato rozdělí pořadnicemi kolnými k střední podélné rovině lodě na díly stejné délky ve střední části lodě, která je obvykle podobná obdélníku, jakož i v příďových a zádových částech, počet dílů nemá být menší než čtyři, kromě toho, v případě potřeby, plošný obsah příďových a zádových výběžků se vypočítává zvlášť.
4. Pro výpočet ploch omezených křivkami se použije Simpsonova pravidla.

$$P_{cp} = 2 \times \left( \frac{v}{3} + (1a + 4b + 2c + 4d + 1e) \right)$$



Pro koncové části lodě mohou být křivky zaměněny známými křivkami, jako např. elipsou, parabolou, atd. Při středních dílech postačí součin délky a střední šířky.

5. Součet objemu všech cejchovních vrstev je pak objemem cejchovního prostoru.
6. Jestliže změny plošných obsahů mají dostatečně pravidelný průběh, lze se omezit na výpočet takového počtu ploch, který bude dostatečný k tomu, aby bylo možné vykreslit křivku průběhu vodorovných ploch nebo některých jejich prvků v závislosti na jejich výšce a určit ostatní plochy na základě této křivky.
7. Podíl vzniklý dělením objemu libovolné cejchovní vrstvy její střední výškou v cm je hodnotou výtlačku lodě na každý cm středního ponoru této cejchovní vrstvy.
8. O postupném zvětšování výtlačku pro každý centimetr středního ponoru, jímž se rozumí aritmetický průměr údajů odečtených na všech cejchovních stupních počínajíc dolní cejchovní rovinou, se vyhotoví tabulka.

### Část 3

#### Cejchování lodí, které nejsou určeny k dopravě zboží

1. U lodí, které nejsou určeny k dopravě zboží, postačí stanovit pouze výtlak pro vodorysku největšího ponoru a vodorysku prázdné lodě nebo pro jednu z těchto vodorysek. Pro tento výpočet se vychází z geometrických údajů zjištěných přímo na lodi nebo z výrobních výkresů. Za hodnotu výtlaku lze uzнат součin koeficientu plnosti a tří následujících rozměrů lodě
  - a) délky, tj. vzdálenosti mezi průsečíky střední podélné roviny s křivkou vodorysky;
  - b) největší šířky na vodorysce;
  - c) středního ponoru, tj. svislé vzdálenosti mezi vodoryskou a nejnižším bodem lodního tělesa v rovině žebřorysky, uprostřed délky plavidla podle písmene a). Tyto rozměry se zjišťují přímo na lodi nebo z výkresů, bez zřetele na vystupující části lodního tělesa. Zvolená hodnota koeficientu plnosti se rovná hodnotě volené obvykle pro lodě příslušného typu; pro lodě, které mají ostrý tvar lodního tělesa (osobní lodě, remorkéry atd.), se volí hodnota 0,7, jestliže k jejímu zjištění chybí jiné podklady.
2. Rozdíl obou výtlaků udává výtlak prostoru mezi horní a dolní cejchovní rovinou.
3. Tabulka postupného výtlaku se nevyhotovuje.

### Část 4

#### Cejchovní značka, znaky a cejchovní stupnice

1. Cejchovní značky se vyznačují na obou bocích lodě; musí být zřetelně viditelné a umístěné souměrně ke střední podélné rovině. Každou cejchovní značku tvoří vodorovná ryska nejméně 30 cm dlouhá, umístěná na úrovni ponoru, pro který loď byla cejchována, a svislá ryska, nejméně 20 cm dlouhá, umístěná pod vodorovnou ryskou v bodě jejího středu; na cejchovní značce mohou být také další rysky, které spolu s vodorovnou ryskou tvoří obdélník, jehož spodní stranou je tato ryska. Rysky musí být vyryty nebo vyraženy.
2. Roviny procházející svislou ryskou cejchovní značky musí být rozmístěny v přibližně stejných vzdálenostech od sebe a symetricky ke střednímu těžišti. Vzdálenost mezi těmito rovinami musí být pro lodě, které mají "n" párů cejchovních značek přibližně  $1/n$  délky lodě.
3. Každá loď musí mít nejméně 3 páry cejchovních značek s výjimkou
  - a) lodí, které neslouží k přepravě nákladů, u nichž se připouští jeden pár cejchovních značek;
  - b) lodí do délky 40 m, u nichž se připouštějí dva páry cejchovních značek.
4. Cejchovní značky mohou sestávat z pevně připevněné destičky nejméně 30 cm dlouhé a 4 cm vysoké, jejíž spodní strana odpovídá ponoru, pro který loď byla cejchována, a jejíž střed je označen ryskou.
5. Na destičkách sloužících jako cejchovní značky nebo vedle cejchovních značek provedených podle bodu 7 musí být zřetelně vyryt nebo vyražen cejchovní znak skládající se z následujících údajů:
  - a) rozpoznávacích písmen Státní plavební správy,

- b) čísla cejchovního průkazu,
  - c) rozpoznávacích písmen státu (CZ), která jsou posledními písmeny cejchovního znaku.
6. Cejchovní znak se též vyznačí nesmazatelnými písmeny na dobře viditelném místě na některé pevné části přídě lodě, která nepodléhá nárazům a mimořádnému opotřebení. Toto místo se uvede v cejchovním průkazu.
  7. K určení velikosti ponořené části cejchovního prostoru zhotoví se na obou bocích lodě cejchovní stupnice (stupnice ponoru), a to v místech cejchovních značek, symetricky po dvou rovinách kolmých k podélné ose lodě a k vodní hladině. Každá loď musí mít 3 páry cejchovních stupnic s výjimkou:
    - a) lodí, které neslouží k přepravě nákladů, u nichž se připouští jeden pár cejchovních (ponorových) stupnic;
    - b) lodí do délky 40 m, u nichž se připouštějí dva páry cejchovních (ponorových) stupnic.
  8. Při vyznačení těchto stupnic musí nulový bod odpovídat úrovni dna lodě v místě stupnice nebo, má-li loď kýl, nejnižšímu bodu kýlu v místě stupnice.
  9. Cejchovní stupnice uprostřed lodi dosahuje až k horní cejchovní rovině. Cejchovní stupnice na přídi a na zádi mají podle možnosti sahat o 20 cm výše.
  10. Konce cejchovních stupnic a každý desátý centimetr se označují značkami. Další rozdělení cejchovních stupnic po 2 cm se vyznačuje barvou.
  11. U lodí, které nemají cejchovní stupnice uprostřed délky lodě, vyznačí se horní cejchovní rovina na obou bocích lodě zřetelnou vodorovnou úsečkou 30 cm dlouhou, 4 cm širokou. Spodní hrana úsečky se kryje s vodoryskou největšího ponoru.

## Část 5

### Cejchovní zkouška a přecejchování

1. Před cejchovní zkouškou plavebního úřadu přezkouší, zda od posledního cejchování nebyly na lodi provedeny stavební změny, jež by měly vliv na výsledek cejchování, a zda cejchovní stupnice nebo cejchovní znaky a značky jsou neporušené.
2. Zjistí-li se, že na lodi byly provedeny stavební změny (změna rozměrů lodě v místech cejchovních značek nebo trvalé deformace lodního tělesa) mající vliv na výsledek cejchování nebo chybí-li cejchovní stupnice nebo cejchovní znaky nebo značky v takovém rozsahu, že nemohou být doplněny, musí být loď přecejchována.
3. Při cejchovní zkoušce se zjišťuje, o kolik procent následkem většího nebo menšího ponoru prázdné lodě se zvětšil nebo zmenšil výtlač cejchovního prostoru. V případě, že změna výtlaču přesahuje objem cejchovní vrstvy stanovené podle části 2 bodu 1, je nutné loď přecejchovat.
4. Ukáže-li se při cejchovní zkoušce, že je nutno snížit horní cejchovní rovinu, zmenší se výtlač cejchovního prostoru o výtlač odpovídající výšce snížení cejchovního prostoru. Při zvětšení výšky cejchovního prostoru (připouští-li to tvar lodě), doplní se tabulka nosnosti pro každý centimetr ponoru. Jinak je nutno loď přecejchovat.

5. Po přecejchování se vyhotoví nový cejchovní průkaz a starý cejchovní průkaz se jako neplatný odebere. Podle možnosti se při cejchování použije výsledků předchozího cejchování.
6. Plavební úřad vede rejstřík vydaných průkazů o cejchování, cejchovních zkouškách a přecejchování lodí. Průkazy se zapisují do rejstříku pod samostatným číslem, přičemž se číslování provádí v nepřetržitém sledu. V rejstříku se dále zaznamená datum vydání průkazu, poznávací znak lodě, jakož i ostatní údaje umožňující loď identifikovat.

## Údaje zapisované do lodního deníku

Seznam údajů v záhlaví:

1. Pořadové číslo lodního deníku
2. Jméno lodi
3. Evidenční označení
4. Místo a datum vydání
5. Úřední podpis a otisk úředního razítka

Seznam údajů v tabulce jízd - část o plavbě:

1. Datum, čas, místo a ř. km začátku plavby
2. Povětrnostní údaje a vodní stavy
3. Všechny závažné události nastalé v průběhu plavby
4. Datum, čas, místo a ř. km ukončení plavby

Seznam údajů v tabulce jízd - část o posádce:

1. Funkce člena posádky
2. Jméno a příjmení člena posádky
3. Číslo plavecké služební knížky
4. Čas začátku a konce odpočinku člena posádky
5. Čas nalodění a vylodění člena posádky
6. Časy zahájení a ukončení služeb člena posádky.

- 
- 1) Článek 4 a následující směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES o sblížení předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje ve znění směrnice 2001/63/ES, směrnice 2002/88/ES, směrnice 2004/26/ES, směrnice 2006/105/ES
  - 2) Velikost lékárníčky III. podle bodu č. 2 přílohy č. 14 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
  - 2b) Sdělení Českého statistického úřadu č. 320/2003 Sb., o zavedení Klasifikace kmenových oborů vzdělání (KKOV).
  - 3) § 9 vyhlášky č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů.
  - 4) Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.
  - 5) § 11 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.
  - 6) Nařízení vlády č. 26/2003, kterým se stanoví technické požadavky na tlaková zařízení, ve znění pozdějších předpisů. Nařízení vlády č. 42/2003 Sb., kterým se stanoví požadavky na přepravitelná tlaková zařízení, ve znění pozdějších předpisů.
  - 7) Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.
  - 8) Nařízení vlády č. 24/2003 Sb., kterým se stanoví požadavky na strojní zařízení, ve znění pozdějších předpisů.
  - 9) Nařízení vlády č. 27/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výtahy, ve znění pozdějších předpisů.
  - 10) Nařízení vlády č. 24/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na strojní zařízení.
  - 11) Nařízení vlády 174/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na rekreační plavidla, na částečně zhotovená rekreační plavidla na jejich vybrané části, na vodní skútry a pohonné motory rekreačních plavidel a vodních skútrů.

**67/2015 Sb.**  
**VYHLÁŠKA**  
**Ministerstva dopravy**  
ze dne 1. dubna 2015

**o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu)**

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 52 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění zákona č. 358/1999 Sb., zákona č. 118/2004 Sb., zákona č. 309/2008 Sb. a zákona č. 187/2014 Sb., (dále jen „zákon“) k provedení § 5 odst. 6, § 18 odst. 3, § 22 odst. 4, § 24 odst. 4, § 29e odst. 3, § 29f odst. 3, § 29i odst. 2, § 29j odst. 3, § 29k, § 30a odst. 8 a § 30b odst. 7 zákona:

**ČÁST PRVNÍ**  
**OBEČNÁ USTANOVENÍ A UŽITÍ VODNÍ CESTY**

§ 1  
Základní pojmy

Pro účely této vyhlášky se rozumí

- a) plavidlem s vlastním pohonem plavidlo vybavené vlastním strojním pohonem, s výjimkou plavidla, jehož strojní pohon je používán pouze pro manévry a snadnější vedení při vlečení nebo tlačení,
- b) stojícím plavidlem plavidlo, které je přímo nebo nepřímě zakotveno nebo přímo nebo nepřímě vyvázáno ke břehu,
- c) plujícím plavidlem plavidlo, které není přímo nebo nepřímě zakotveno, vyvázáno ke břehu nebo není nasedlé,
- d) nasedlým plavidlem plavidlo, které uvázlo na překážce nebo na dně vodní cesty, v důsledku čehož došlo ke ztrátě jeho volného pohybu,
- e) zastavením pro plující plavidlo stav, při kterém plavidlo stojí ve vztahu ke břehu.

§ 2  
Vůdce sestavy plavidel

Vůdce sestavy plavidel se určuje takto:

- a) je-li v sestavě plavidel pouze jedno plavidlo s vlastním pohonem, vůdcem sestavy je vůdce tohoto plavidla,
- b) plují-li v čele vlečné sestavy dvě nebo více plavidel s vlastním pohonem za sebou, vůdcem sestavy je vůdce prvního plavidla s vlastním pohonem; je-li však v čele sestavy jako první plavidlo krátkodobě použito pomocné plavidlo s vlastním pohonem určené k vlečení nebo tlačení (dále jen „remorkér“) k zabezpečení proplutí obtížným úsekem vodní cesty, zejména úžinou nebo mostem, je vůdcem sestavy vůdce druhého plavidla s vlastním pohonem,

- c) plují-li v čele vlečné sestavy dvě nebo několik bočně seskupených plavidel s vlastním pohonem, je vůdcem sestavy vůdce plavidla, z kterého bylo předáno vlečné lano na vlečená plavidla, v ostatních případech je vůdcem sestavy vůdce plavidla s nejvyšším strojním výkonem,
- d) je-li tlačná sestava tlačena dvěma remorkéry vedle sebe, vůdcem sestavy je vůdce tlačného remorkéru, který zajišťuje hlavní pohon sestavy.

### § 3

#### Kormidlování plavidla

(1) Pro řádné ovládání plavidla je třeba zajistit, aby kormidlující osoba mohla v kormidelně, kterou je prostor nebo nástavba na palubě, odkud se řídí plavidlo, přijímat příkazy a předávat informace, aby slyšela zvukové signály a měla rozhled všemi směry. Vyžadují-li si to okolnosti, je třeba zajistit na plavidle pozorovatele nebo použít zařízení pro příjem zvukových signálů.

(2) Plavidlo s vlastním pohonem, s výjimkou malého plavidla, schopné plout vyšší rychlostí než 40 km/h ve vztahu k vodní hladině, (dále jen „vysokorychlostní plavidlo“) kormidluje osoba způsobilá podle vyhlášky o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, která je zároveň způsobilá k vedení plavidla pomocí radaru. V kormidelně takového plavidla musí být přítomna druhá osoba se stejnou kvalifikací; to neplatí, stojí-li plavidlo v plavební komoře, vyplouvá-li z ní nebo čeká-li na proplavení plavební komorou.

### § 4

#### Zatížení a bezpečné rozmístění nákladu, obsazení plavidla cestujícími

(1) Plavidlo se nesmí zatěžovat nad značku jeho maximálního ponoru.

(2) Náklad musí být na plavidle nebo sestavě plavidel rozmístěn tak, aby byl vždy zajištěn výhled alespoň 350 m. Vznikne-li během plavby před plavidlem nebo po jeho bocích nepřehledný prostor, lze toto omezení viditelnosti vykompenzovat pomocí technických prostředků, zejména radiolokátoru.

(3) Náklad nesmí ohrožovat stabilitu plavidla nebo pevnost lodního tělesa.

(4) Stabilita plavidla přepravujícího kontejnery se ověřuje před vyplutím v případě plavidla

- a) do šířky 9,5 m, naloženého kontejnery ve více než jedné vrstvě,
- b) o šířce od 9,5 m do 11 m, naloženého kontejnery ve více než dvou vrstvách,
- c) širšího než 11 m, naloženého kontejnery ve více než třech vrstvách nebo ve více než třech řadách na šířku, nebo
- d) širšího než 15 m, naloženého kontejnery ve více než třech vrstvách.

(5) Plavidlo určené k přepravě cestujících nesmí přepravovat více cestujících, než je na něm povoleno přepravovat. Na vysokorychlostním plavidle se přepravuje jen tolik osob, kolik je na něm míst k sezení.



## § 5

### Vodní stav ohrožující bezpečnost plavby

- (1) Vodní stav, při kterém je ohrožena bezpečnost plavby pro všechna plavidla, je v úseku
- a) Labe Kunětice ř. km 973,50 až Přelouč ř. km 951,20 na vodočtu v Přelouči 240 cm a vyšší,
  - b) Labe Přelouč ř. km 951,20 až Toušeň ř. km 869,14 na vodočtu v Přelouči 280 cm a vyšší,
  - c) Labe Toušeň ř. km 869,14 až Mělník ř. km 837,38 na vodočtu v Kostelci nad Labem 560 cm a vyšší,
  - d) Labe Obříství ř. km 843,50 až Lovosice ř. km 787,76 na vodočtu v Mělníku 450 cm a vyšší,
  - e) Labe Lovosice ř. km 787,76 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,32 na vodočtu v Ústí nad Labem 520 cm a vyšší,
  - f) Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,32 až Hřensko ř. km 726,60 na vodočtu v Ústí nad Labem 540 cm a vyšší,
  - g) Vltavy České Budějovice-Jiráskův jez ř. km 239,50 až Hněvkovice ř. km 210,40 při vodním průtoku v profilu vodočtu České Budějovice 100 m<sup>3</sup>/s a vyšším,
  - h) Vltavy Hněvkovice ř. km 210,40 až soutok s Lužnicí ř. km 202,10 při vodním průtoku v profilu vodočtu Hněvkovice 100 m<sup>3</sup>/s a vyšším,
  - i) Vltavy od soutoku s Lužnicí ř. km 202,10 až Rejsíkov ř. km 193,00 při vodním průtoku v profilu vodočtu Kořensko 150 m<sup>3</sup>/s a vyšším,
  - j) Vltavy Kořensko ř. km 200,40 až Rejsíkov ř. km 193,00; současně platí zastavení plavby při dosažení hladiny 351,20 m n. m. a vyšší na vodočtu Orlík,
  - k) Vltavy Slapy-Třebenice ř. km 91,60 až Praha-Velká Chuchle ř. km 61,70 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 600 m<sup>3</sup>/s a vyšším,
  - l) Vltavy přes plavební komoru Praha-Modřany při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 450 m<sup>3</sup>/s a vyšším,
  - m) Vltavy Praha-Velká Chuchle ř. km 61,70 až Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 800 m<sup>3</sup>/s a vyšším,
  - n) Vltavy Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 až Praha-Holešovice ř. km 46,00 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 600 m<sup>3</sup>/s a vyšším,
  - o) Vltavy Praha-Holešovice ř. km 46,00 až Mělník ř. km 0,00 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 450 m<sup>3</sup>/s a vyšším,
  - p) Moravy včetně Bařova kanálu Otrokovice-jez Bělov ř. km 166,77 až Uherský Ostroh ř. km 133,33 na vodočtu Kroměříž 140 cm a vyšší a
  - q) Moravy včetně Bařova kanálu Uherský Ostroh ř. km 133,33 až Hodonín ř. km 101,77 na vodočtu Strážnice 315 cm a vyšší.
- (2) Vodní stav, při kterém je ohrožena bezpečnost plavby sestav plavidel a samostatně plujících plavidel delších 85 m, je v úseku Labe Mělník ř. km 837,38 až Lovosice ř. km 787,76 na vodočtu v Mělníku 410 cm a vyšší.

## § 6

### Nejvyšší povolené rozměry plavidel a sestav plavidel

(1) Nejvyšší povolené hodnoty délky a šířky plavidla a sestavy plavidel pro jednotlivé úseky vodní cesty jsou uvedeny v příloze č. 1 k této vyhlášce.

(2) Nejvyšší povolené hodnoty ponoru plavidla pro jednotlivé úseky vodní cesty jsou uvedeny v příloze č. 2 k této vyhlášce.

(3) Nejvyšší povolená hodnota výšky pevného bodu plavidla a sestavy plavidel, kterým je bod lodní konstrukce, kterou nelze běžnými prostředky na plavidle rozebrat a znovu sestavit, je pro jednotlivé úseky vodní cesty uvedena v příloze č. 3 k této vyhlášce.

(4) Na vodních cestách neuvedených v přílohách č. 1 až 3 k této vyhlášce musí délka, šířka, výška plavidla nebo sestavy plavidel odpovídat charakteru vodní cesty.

## § 7

### Nejvyšší povolené rychlosti plavby

(1) Na vodních cestách je povolená nejvyšší rychlost plavby

a) do vzdálenosti 25 m od břehu 10 km/h,

b) v plavebních kanálech u naložených plavidel 5 km/h a u ostatních plavidel 10 km/h.

(2) V úseku vodního toku Labe od Ústí nad Labem ř. km 767,32 po Hřensko ř. km 726,60, při plavbě proti proudu, při vodním stavu nižším než 275 cm na vodočtu v Ústí nad Labem, je povolená nejvyšší rychlost plavby 6 km/h pro plavidla s vlastním pohonem plující s ponorem, který odpovídá nejvyššímu povolenému ponoru plavidla dle přílohy č. 2 k této vyhlášce.

(3) Na vodních nádržích a ostatních rozlehlých vodních cestách do vzdálenosti 50 m od břehu nebo od vyznačených prostorů pro koupání je povolená nejvyšší rychlost plavby 10 km/h.

(4) Ustanovení odstavců 1 až 3 platí, není-li signálními znaky nebo právním předpisem upravujícím užívání povrchových vod k plavbě stanoveno jinak. Ustanovení odstavců 2 a 3 se nevztahuje na vymezené vodní plochy podle zákona.

(5) Není-li malé plavidlo s vlastním strojním pohonem vybaveno zařízením k měření rychlosti, smí plout v případech uvedených v odstavcích 1 a 3 pouze rychlostí odpovídající výtlačnému režimu plavby, kdy vztlak plavidla tvoří jen hydrostatické síly a vliv dynamických sil vyvolaných rychlostí pohybu plavidla je zanedbatelný.

## ČÁST DRUHÁ

### POZNÁVACÍ ZNAKY, PONOROVÉ STUPNICE A NÁKLADOVÉ ZNAČKY PLAVIDEL

## § 8

### Poznávací znaky plavidel s výjimkou malých plavidel

(1) Každé plavidlo s výjimkou malého plavidla nese na lodním tělese nebo na pevně osazených štítcích anebo tabulích poznávací znaky, jejichž náležitostmi jsou

- a) jméno nebo znak plavidla, vyznačené na obou bocích plavidla poblíž přídě a s výjimkou plavidla zkonstruovaného nebo speciálně vybaveného pro plavbu tlačáním (dále jen „tlačný člun“) i na zádi, nebo název provozovatele nebo jeho obvyklá zkratka, za kterou se v případě potřeby uvede pořadové číslo plavidla, anebo rejstříkové číslo a písmenný kód státu, ve kterém je domovský přístav nebo místo registrace plavidla, podle přílohy č. 4 k této vyhlášce,
- b) název domovského přístavu nebo místa registrace, vyznačené buď na obou bocích plavidla na zádi, nebo poblíž zádě, za kterým následuje písmenný kód státu, ve kterém je domovský přístav nebo místo registrace,
- c) úřední identifikační číslo, kterým je evropské identifikační číslo nebo rejstříkové číslo,
- d) údaj o nosnosti plavidla v tunách uvedený na obou bocích lodního tělesa nebo na pevně připevněných tabulkách, jde-li o plavidlo určené pro přepravu nákladu,
- e) údaj o nejvýše přípustném počtu cestujících uvedený na dobře viditelném místě, jde-li o plavidlo, na němž je povoleno přepravovat více než 12 cestujících (dále jen „osobní loď“).

(2) Poznávací znaky musí být uvedeny dobře čitelnými a nesmazatelnými latinskými písmeny. Výška písmen poznávacího znaku uvedeného v odstavci 1 písm. a) nesmí být menší než 20 cm, v ostatních označeních méně než 15 cm; šířka písmen a tloušťka tahu musí být úměrná jejich výšce; písmena musí být světlé barvy na tmavém podkladě nebo tmavé barvy na světlém podkladě.

(3) Provedení poznávacích znaků uvedených v odstavci 2 nemusí být splněno v případě náležitostí poznávacích znaků uvedených v odstavci 1 písm. c) až e).

(4) Je-li v bočně svázané sestavě nebo v tlačné sestavě některý z nápisů plavidla zajišťujícího pohyb sestavy zakryt, vyznačí se na štítku a umístí tak, aby byl dobře viditelný ze směrů zakrytých jinými plavidly.

## § 9

### Poznávací znaky malých plavidel

(1) Malé plavidlo evidované v rejstříku malých plavidel nese na lodním tělese poznávací znak, jímž je přidělené evidenční označení vyznačené na vnějších stranách obou boků plavidla poblíž přídě, provedené dobře čitelnými nesmazatelnými latinskými písmeny o výšce nejméně 10 cm. K provedení poznávacího znaku se použijí písmena světlé barvy na tmavém podkladě nebo tmavé barvy na světlém podkladě.

(2) Malé plavidlo nepodléhající evidenci nese na vnitřní nebo vnější straně plavidla

- a) název provozovatele nebo jeho obvyklou zkratku, nebo
- b) jméno a příjmení nebo název vlastníka plavidla.

(3) Pro poznávací znaky plovoucího zařízení, které nepodléhá evidenci podle vyhlášky o vedení rejstříku malých plavidel a způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách, platí ustanovení podle odstavce 2 obdobně.

§ 10  
Označení kotev

Na kotvách plavidel se nesmazatelně uvádějí poznávací znaky plavidla podle § 8 odst. 1 písm. a). To neplatí pro kotvy malých plavidel.

§ 11  
Nákladové značky a ponorové stupnice

(1) Všechna plavidla, s výjimkou malých plavidel, mají značky udávající rovinu maximálního ponoru. Způsoby stanovení maximálního ponoru vnitrozemských plavidel a podmínky provedení nákladových značek stanoví vyhláška o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách<sup>1)</sup>. U námořních lodí značka letního ponoru ve sladkých vodách nahrazuje nákladovou značku.

(2) Každé plavidlo, vyjma malých plavidel, jehož ponor při plném naložení může dosáhnout 1 m, má ponorové stupnice. Provedení ponorových stupnic stanoví vyhláška o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách<sup>1)</sup>.

**ČÁST TŘETÍ**  
OPTICKÉ SIGNÁLY NA PLAVIDLECH

**HLAVA I**  
OBECNÁ USTANOVENÍ

§ 12  
Rozsah použití

(1) Optickou signalizací na plavidle jsou světla, tabule, vlajky, plamence, balóny a kužele.

(2) Vyžadují-li to podmínky viditelnosti, použije se signalizace předepsaná pro provoz v noci i ve dne. Schematická vyobrazení signálů předepsaných v této části jsou uvedena v příloze č. 5 k této vyhlášce.

(3) Není-li stanoveno jinak, jsou světla míněna jako stálá a rovnoměrná.

(4) Při plavbě pod pevnou nebo pohyblivou konstrukcí mostu nebo pod lávkou plavební komory, mohou plavidla nést optickou signalizaci podle ustanovení hlavy II dílu 1 této části tak, aby proplula bez potíží.

§ 13  
Tabule, vlajky, plamence

(1) Není-li stanoveno jinak, jsou tabule a vlajky předepsané v této vyhlášce pravouhlé.

(2) Tabule, vlajky a plamence se nepoužívají zašpiněné a vybledlé.

(3) Rozměry tabulí a vlajek jsou dostatečné pro dobrou viditelnost, jsou-li jejich rozměry

a) minimálně 1 m x 1 m,

- b) u malých plavidel minimálně 0,6 m x 0,6 m,
- c) minimálně 1 m délky a minimálně 0,5 m šířky u žerdi v případě plamence.

#### § 14

#### Válce, balóny, kužele a dvojité kužele

(1) Válce, balóny, kužele a dvojité kužele předepsané v této vyhlášce mohou být nahrazeny také upravenými předměty, které mají při pohledu z dálky stejný tvar.

(2) Válce, balóny, kužele a dvojité kužele se nepoužívají zašpiněné a vybledlé.

(3) Rozměry válců, balónů, kuželů a dvojitých kuželů jsou dostatečné pro jejich dobrou viditelnost, je-li

- a) výška válců minimálně 0,8 m a průměr minimálně 0,5 m,
- b) průměr balónů minimálně 0,6 m,
- c) výška kuželů minimálně 0,6 m a průměr základny minimálně 0,6 m,
- d) výška dvojitých kuželů minimálně 0,8 m a průměr základny minimálně 0,5 m.

(4) Signalizační prostředky uvedené v odstavci 3 menších rozměrů, lze použít na malých plavidlech, musí však být zachována jejich dobrá rozeznatelnost.

#### § 15

#### Světla

(1) Pro účely této části je

- a) vrcholovým světlem silné bílé světlo svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 225 stupňů,
- b) bočním světlem jasné zelené světlo na pravém boku plavidla a jasné červené světlo na levém boku plavidla, z nichž každé svítí nepřerušovaně v obzorovém výseku 112,5 stupňů,
- c) záďovým světlem jasné nebo obyčejné bílé světlo svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 135 stupňů,
- d) světlem viditelným ze všech stran světlo umístěné na plavidle svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 360 stupňů,
- e) výškou optické signalizace plavidla je její vzdálenost od nejvyšší roviny nákladových značek nebo pro plavidla, která nákladové značky nemají, vzdálenost od roviny největšího přípustného ponoru,
- f) nocí období mezi západem slunce a východem slunce,
- g) dnem období mezi východem slunce a západem slunce.

(2) Vrcholové světlo je umístěné na plavidle tak, aby bylo viditelné zředu a 22,5 stupňů dozadu od kolmice vedené osou svítily k podélné ose plavidla z obou jeho boků.

(3) Boční světlo je umístěné na plavidle tak, aby bylo viditelné zředu a 22,5 stupňů dozadu od kolmice vedené osou svítily k podélné ose plavidla z příslušného boku.

(4) Zádové světlo je umístěné na plavidle tak, aby bylo viditelné zezadu 67,5 stupňů na obě strany od podélné osy plavidla.

(5) Pro spojení mezi plavidly navzájem nebo mezi plavidly a břehem mohou být použita jiná světla nebo signály, nemůže-li dojít k jejich záměně se světly nebo signály uvedenými v této vyhlášce.

## § 16 Nouzová světla

Přestanou-li signální světla předepsaná touto vyhláškou fungovat, neprodleně se nahradí světly nouzovými. Přitom může být předepsané silné světlo nahrazeno světlem jasným a předepsané jasné světlo světlem obyčejným. Světla s předepsaným výkonem musí být uvedena opět do provozu v co nejkratší době.

## HLAVA II NOČNÍ A DENNÍ SIGNALIZACE

### Díl 1 Signalizace plujících plavidel

#### § 17 Signalizace samostatně plujících plavidel s vlastním pohonem

(1) Samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem nese v noci

- a) vrcholové světlo umístěné v přední části plavidla v jeho podélné ose, ve výšce minimálně 4 m, přičemž výška může být snížena na 3 m na účelových a nesledovaných vodních cestách,
- b) boční světla umístěná v nejširší části plavidla ve stejné výšce nejméně 1 m pod vrcholovým světlem a alespoň 1 m za ním v téže rovině kolmé k ose plavidla, zacloněná z vnitřní strany plavidla tak, aby zelené světlo nebylo viditelné z levého boku plavidla a červené světlo z pravého boku plavidla, a
- c) zádové světlo umístěné v zadní části plavidla v jeho podélné ose.

(2) Samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem může v noci nést druhé vrcholové světlo, umístěné v podélné ose plavidla za předním vrcholovým světlem, ve výšce minimálně 3 m nad předním vrcholovým světlem tak, aby horizontální vzdálenost mezi těmito světly byla nejméně třikrát větší, než jejich vertikální vzdálenost. Samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem, které je delší než 110 m, toto druhé vrcholové světlo nese vždy.

(3) Plavidlo s vlastním pohonem, kterému v noci krátkodobě vypomáhá pomocný remorkér, nese světla předepsaná v odstavcích 1 a 2.

(4) Kromě signálů předepsaných jinými ustanoveními této vyhlášky signalizuje plující vysokorychlostní plavidlo ve dne i v noci dvěma jasnými žlutými zábleskovými světly umístěnými na vhodném místě 1 m nad sebou tak vysoko, aby byla viditelná ze všech stran.

(5) Na malé plavidlo se odstavce 1 až 4 nevztahují; to platí i pro plavidlo zajišťující přepravu napříč vodní cesty, byla-li pro tento druh přepravy schválena technická způsobilost (dále jen „převozní loď“).

## § 18

### Signalizace plujících vlečných sestav

(1) Remorkér, který vede vlečnou sestavu a remorkér použitý jako pomocný před jiným plavidlem s vlastním pohonem, tlačnou nebo bočně svázanou sestavou, nese

a) v noci

1. dvě vrcholová světla umístěná ve vzdálenosti 1 m nad sebou v přední části v podélné ose plavidla, přičemž se horní světlo umístí ve výšce minimálně 4 m a spodní světlo podle možnosti 1 m nad bočními světly, přičemž na účelových a nesledovaných vodních cestách může být výška horního světla snížena na 3 m,
2. boční světla, podle § 17 odst. 1 písm. b), a
3. žluté zářivé světlo místo bílého, umístěné v podélné ose plavidla v dostatečné výšce, aby bylo dobře viditelné z plavidel vlečených za vlečným remorkérem nebo z plavidla s vlastním pohonem, tlačné nebo bočně svázané sestavy, před kterými pomocný remorkér pluje, nebo

b) za dne žlutý válec se dvěma pruhy černým a bílým nahoře a dole, přičemž bílé pruhy jsou na okraji válce, který se umísťuje svisle v přední části plavidla dostatečně vysoko, aby byl viditelný ze všech stran.

(2) Pluje-li v čele vlečné sestavy více vlečných remorkérů vedle sebe nebo pluje-li před plavidlem s vlastním pohonem, tlačnou nebo bočně svázanou sestavou vedle sebe více pomocných remorkérů bočně svázaných, každý z nich nese

a) v noci místo vrcholových světel předepsaných v odstavci 1 písm. a) tři vrcholová světla umístěná ve vzdálenosti 1 m nad sebou v přední části v podélné ose plavidla, přičemž výška vrchního a spodního světla musí splňovat podmínku uvedenou v odstavci 1 písm. a), nebo

b) za dne válec předepsaný v odstavci 1.

(3) Plavidla vlečné sestavy, plující za jedním nebo několika remorkéry, uvedenými v odstavcích 1 a 2, nesou

a) v noci jasné bílé světlo viditelné ze všech stran, umístěné ve výšce minimálně 4 m, přičemž na účelových a nesledovaných vodních cestách může být výška snížena na 3 m, nebo

b) za dne žlutý balón umístěný na vhodném místě a v takové výšce, aby byl dobře viditelný ze všech stran.

(4) V případě, že

- a) vlečené plavidlo je delší než 110 m, nese plavidlo dvě světla, z nichž první se umístí v přední části plavidla a druhé v jeho zadní části,
- b) jsou ve vlečné sestavě více než dvě bočně svázaná plavidla, pak nesou tato světla nebo balón pouze obě vnější plavidla tak, aby byla signalizace všech vlečených plavidel sestavy pokud možno ve stejné výšce nad hladinou vody.

(5) Plavidlo nebo plavidla na konci vlečné sestavy kromě signalizace uvedené v odstavci 4 nesou v noci zářivé světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. c). Jsou-li na konci sestavy bočně svázaná plavidla v počtu větším než dvě, nesou toto světlo pouze vnější plavidla. Plují-li na konci sestavy malá plavidla, ustanovení tohoto odstavce se na ně nevztahuje.

(6) Na malá plavidla, která vlečou jiná malá plavidla, a na vlečená malá plavidla se odstavce 1 až 5 nevztahují.

## § 19

### Signalizace plujících tlačných sestav

(1) Tlačná sestava nese v noci

a) v přední části

1. na plavidle v čele sestavy, anebo plavidle v čele sestavy, které je vlevo, tři vrcholová světla rozmístěná ve vrcholech rovnostranného trojúhelníku s vodorovnou základnou v rovině kolmé na podélnou osu sestavy tak, že horní světlo je ve výšce minimálně 4 m a dvě spodní světla ve vzdálenosti 1,25 m od sebe a ve vzdálenosti 1,10 m pod horním světlem, přičemž na účelových a nesledovaných vodních cestách může být výška horního světla snížena na 3 m,
2. na každém dalším plavidle, jehož celá šířka je zřepdu viditelná, vrcholové světlo umístěné podle možnosti 2 m pod úrovní horního vrcholového světla, uvedeného pod bodem 1, na střední v podélné ose plavidla, na kterém jsou světla nesena,

b) v nejširší části sestavy boční světla, předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b) umístěná, co nejbliže k remorkéru, ve vzdálenosti maximálně 1 m od boků sestavy a ve výšce minimálně 2 m, přičemž na účelových a nesledovaných vodních cestách může být výška snížena na 1 m,

c) v zadní části

1. tři zářivá světla na tlačném remorkéru předepsaná v § 17 odst. 1 písm. c) umístěná v rovině kolmé na podélnou osu remorkéru ve vzdálenosti 1,25 m od sebe v dostatečné výšce, aby nemohla být zatačena některým plavidlem sestavy,
2. zářivé světlo na každém plavidle, jehož celá šířka je zezadu viditelná; jsou-li však kromě tlačného remorkéru vidět zezadu více než dvě plavidla, nesou toto zářivé světlo pouze dvě vnější plavidla sestavy.

(2) Ustanovení odstavce 1 platí rovněž pro tlačné sestavy, které plují v noci za jedním nebo více pomocnými remorkéry; bílá zářivá světla uvedená v odstavci 1 písm. c) bodě 1 se však nahradí žlutými.



(3) Pluje-li za dne tlačná sestava za jedním nebo více pomocnými remorkéry, tlačný remorkér nese žlutý balón uvedený v § 18 odst. 3 písm. b).

(4) Tlačná sestava se dvěma bočně svázanými tlačnými remorkéry nese noční zářová světla předepsaná v odstavci 1 písm. c) bodě 1 na tlačném remorkéru, na kterém je vůdce sestavy, druhý tlačný remorkér nese zářové světlo předepsané v odstavci 1 písm. c) bodě 2.

(5) Pro účely ustanovení této hlavy se tlačná sestava, jejíž maximální rozměry nepřesahují 110 m x 12 m, považuje za samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem.

## § 20

### Signalizace plujících bočně svázaných sestav

(1) Bočně svázaná sestava nese v noci

- a) na každém plavidle vrcholové světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. a), na plavidle bez vlastního pohonu však může být toto světlo nahrazeno bílým světlem viditelným ze všech stran, předepsaným v § 18 odst. 3 písm. a) a umístěným na vhodném místě, ne však výše než vrcholové světlo plavidla nebo plavidel s vlastním pohonem,
- b) boční světla předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b) umístěná na vnějších stranách sestavy podle možnosti ve stejné výšce a minimálně 1 m pod nejnižším vrcholovým světlem, a
- c) na každém plavidle zářové světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. c).

(2) Ustanovení odstavce 1 platí rovněž pro bočně svázanou sestavu, která pluje v noci za jedním nebo několika pomocnými remorkéry. Pluje-li bočně svázaná sestava za jedním nebo několika pomocnými remorkéry za dne, každé plavidlo bočně svázané sestavy musí nést žlutý balón uvedený v § 18 odst. 3 písm. b).

(3) Odstavce 1 a 2 neplatí pro malá plavidla, která vedou v bočně svázané sestavě malá plavidla, a pro malá plavidla vedená v bočně svázané sestavě.

## § 21

### Signalizace plavidel plujících pomocí plachet

(1) Plavidlo, které pluje pouze pomocí plachet a současně nepoužívá vlastní strojní pohon (dále jen „plachetnice“), nese v noci

- a) boční světla předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b), která mohou být obyčejná, a
- b) zářové světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. c).

(2) Kromě světel uvedených v odstavci 1 může plachetnice nést v noci dvě obyčejná nebo jasná světla viditelná ze všech stran a umístěná nad sebou, přičemž horní světlo je červené a spodní zelené, umístěná na vhodném místě, na vrcholku stěžně nebo v jeho horní části, ve vzdálenosti nejméně 1 m od sebe.

(3) Plavidlo, které pluje pomocí plachet a zároveň používá strojní pohon, nese za dne černý kužel, jehož vrchol směřuje dolů, umístěný co nejvýše a tak, aby byl dobře viditelný.

(4) Ustanovení odstavců 1 a 2 se nevztahují na malá plavidla. Ustanovení odstavce 2 se nevztahuje na plavidla uvedená v § 44.

§ 22  
Signalizace plujících malých plavidel

- (1) Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem nese v noci
- a) vrcholové světlo, které je jasné místo silného, umístěné v podélné ose plavidla minimálně 1 m nad bočními světly,
  - b) boční světla, která mohou být obyčejná místo jasných a musí být umístěna buď
    - 1. tak, aby odpovídala § 17 odst. 1 písm. b), nebo
    - 2. vedle sebe nebo v jedné svítilně v podélné ose plavidla na přídi nebo poblíž ní, a
  - c) zád'ové světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. c), které nemusí být použito, jestliže místo vrcholového světla uvedeného pod písmenem a) se použije jasné bílé světlo viditelné ze všech stran.
- (2) Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem, jehož délka nepřesahuje 7 m, může místo světel předepsaných v odstavci 1 nést obyčejné bílé světlo umístěné na vhodném místě a v takové výšce, aby bylo viditelné ze všech stran.
- (3) Jestliže malé plavidlo vleče nebo vede v bočně svázané sestavě jiná malá plavidla, nese světla předepsaná v odstavci 1.
- (4) Vlečená nebo v bočně svázané sestavě vedená malá plavidla nesou obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran.
- (5) Plachetnice, která je malým plavidlem, nese v noci
- a) boční světla a zád'ové světlo, která mohou být obyčejná, přičemž boční světla se umísťují vedle sebe nebo v jedné svítilně v podélné ose plavidla na přídi nebo v její blízkosti a zád'ové světlo na zádi plavidla,
  - b) boční světla a zád'ové světlo, která mohou být obyčejná, přičemž zád'ové světlo je obsažené v jedné svítilně umístěné na vhodném místě stěžně, na jeho vrcholku nebo v jeho horní části, nebo
  - c) obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran, nepřesahuje-li její délka 7 m, a zároveň druhé obyčejné bílé světlo, přibližují-li se k ní jiná plavidla.
- (6) Samostatně plující malé plavidlo bez vlastního pohonu a bez plachet nese v noci obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran.

§ 23  
Signalizace plujících plavidel přepravujících nebezpečné věci

- (1) Plavidlo přepravující nebezpečné věci podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup> nese v souladu s touto smlouvou kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními této vyhlášky
- a) v noci jedno až tři modrá světla, která mohou být obyčejná,
  - b) za dne jeden až tři modré kužely, jejichž vrcholy směřují dolů.

(2) Signalizace uvedená v odstavci 1 se umísťuje na vhodném místě v takové výšce, aby byla viditelná ze všech stran. Může být provedena tak, že se umístí na přídi a na zádi plavidla ve výšce nejméně 3 m.

(3) Je-li v tlačné nebo bočně svázané sestavě jedno nebo více plavidel uvedených v odstavci 1, nese tuto signalizaci pouze plavidlo zajišťující pohyb sestavy.

(4) V tlačné sestavě, jejíž pohyb zajišťují dva remorkéry vedle sebe, nese signalizaci uvedenou v odstavci 3 remorkér, který je na pravé straně.

#### § 24

Signalizace plavidel, na kterých je povoleno přepravovat více než 12 cestujících, a jejichž maximální délka nepřesahuje 20 m

Osobní loď, jejíž délka nepřesahuje 20 m, nese za dne dvojitý žlutý kužel umístěný na vhodném místě a v takové výšce, aby byl viditelný ze všech stran.

#### § 25

Signalizace plujících převozních lodí

(1) Převozní loď, která nepluje volně, nese

a) v noci

1. jasné bílé světlo viditelné ze všech stran a umístěné ve výšce minimálně 4 m; tato výška může být snížena na 2 m, nepřesahuje-li délka převozní lodi 20 m nebo na účelových a nesledovaných vodních cestách a
2. jasné zelené světlo viditelné ze všech stran a umístěné ve vzdálenosti 1 m nad světlem uvedeným pod bodem 1,

b) za dne zelený balón ve výšce minimálně 4 m viditelný ze všech stran; tato výška může být snížena na 3 m, nepřesahuje-li délka převozní lodi 20 m nebo na účelových a nesledovaných vodních cestách.

(2) Přední loďka nebo bóje, na níž je lano kyvadlového přívozu, nese v noci jasné bílé světlo viditelné ze všech stran a umístěné 1,5 m nad hladinou vody.

(3) Volně plující převozní loď nese

a) v noci

1. jasné bílé světlo viditelné ze všech stran, předepsané v odstavci 1 písm. a) bodě 1,
2. jasné zelené světlo viditelné ze všech stran, předepsané v odstavci 1 písm. a) bodě 2, a
3. boční světla a záďové světlo, předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b) a c),

b) za dne zelený balón předepsaný v odstavci 1 písm. b).

## § 26

### Signalizace plavidel, která mají přednost při proplouvání

Plavidlo mající přednost při proplouvání místy s určeným pořadím proplouvání, musí nést kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními této hlavy za dne červený plamenec umístěný v přední části plavidla v dostatečné výši, aby byl dobře viditelný.

## § 27

### Signalizace plavidel, která ztratila manévrovací schopnost

(1) Na plavidle, které ztratilo manévrovací schopnost, se kromě signalizace podle jiných ustanovení této hlavy užívá signalizace

- a) v noci červeným světlem kývajícím se v půlkruhu; na malých plavidlech může být toto světlo bílé, nebo dvěma červenými světly umístěnými na vhodném místě dostatečně vysoko a 1 m nad sebou tak, aby byla viditelná ze všech stran,
- b) za dne kýváním červenou vlajkou v půlkruhu nebo dvěma černými balóny umístěnými na vhodném místě dostatečně vysoko a 1 m nad sebou tak, aby byly viditelné ze všech stran.

(2) Vyžaduje-li to situace, musí se použít na takovém plavidle navíc zvukový signál stanovený v hlavě I části čtvrté této vyhlášky.

## § 28

### Signalizace plujících plovoucích těles a plovoucích zařízení

Plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení nese v noci jasná bílá světla viditelná ze všech stran v takovém počtu, aby byly rozeznatelné jeho obrysy.

## **Díl 2**

### Signalizace za stání

## § 29

### Signalizace stojících plavidel

(1) Stojící plavidlo, s výjimkou plavidel uvedených v § 31 a 34, nese

- a) v noci obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran umístěné ve výšce nejméně 3 m nebo obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran, umístěné ve stejné výšce na přídi a na zádi na straně do plavební dráhy,
- b) za dne, pokud stojí bez přímého nebo nepřímého přístupu na břeh, černý balón, umístěný na vhodném místě v přední části plavidla v takové výšce, aby byl viditelný ze všech stran; to neplatí pro malá plavidla.

(2) Stojící tlačná sestava nebo stojící bočně svázaná sestava, bez přímého nebo nepřímého přístupu na břeh, nese

- a) v noci na každém vnějším plavidle sestavy obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran umístěné na vhodném místě ve výšce nejméně 4 m, přičemž celkový počet světel je nejvýše 4 za předpokladu, že vnější obrys sestavy je dobře rozeznatelný,
- b) za dne černý balón na tlačném remorkéru a na plavidle v čele sestavy nebo na každém vnějším plavidle v čele sestavy.

(3) Malé plavidlo může místo světel předepsaných v odstavcích 1 a 2 nést v noci obyčejné bílé světlo umístěné na vhodném místě v takové výšce, aby bylo viditelné ze všech stran.

(4) Signalizace předepsaná v odstavcích 1 až 3 není třeba,

- a) stojí-li plavidlo na vodní cestě, na níž není plavba přechodně možná nebo je zastavena,
- b) stojí-li plavidlo podél břehu a je odtud dostatečně osvětleno, nebo
- c) stojí-li plavidlo v bezpečné poloze za hranicí vyznačené plavební dráhy.

### § 30

#### Signalizace stojících plavidel přepravujících nebezpečné věci

Ustanovení § 23 se vztahuje i na stojící plavidla přepravující nebezpečné věci podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>.

### § 31

#### Signalizace převozních lodí stojících na svém stanovišti u břehu

(1) Převozní loď stojící na svém stanovišti, která nepluje volně, nese světla uvedená v § 25 odst. 1. Přední loďka nebo bóje, na níž je lano kyvadlového přívozu, nese světlo předepsané v § 25 odst. 2.

(2) Volně plující převozní loď v provozu stojící na svém stanovišti nese světla předepsaná v § 25 odst. 1. Při krátkodobém stání může nést i ostatní světla předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b) a c). Při ukončení provozu však nepoužije zelené světlo uvedené v § 25 odst. 3 písm. a) bodě 2.

### § 32

#### Signalizace stojících plovoucích těles a plovoucích zařízení

Plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení nese v noci obyčejná bílá světla viditelná ze všech stran v takovém počtu, aby byly rozeznatelné jejich obrysy ze strany plavební dráhy. Ustanovení § 29 odst. 4 se použije obdobně.

### § 33

#### Signalizace sítí nebo jiného rybolovného zařízení stojících plavidel

Sítě nebo jiná rybolovná zařízení zasahující ze stojících plavidel do plavební dráhy nebo její bezprostřední blízkosti se označí

- a) v noci obyčejnými bílými světly viditelnými ze všech stran v takovém počtu, aby jejich poloha byla dobře rozeznatelná,

- b) za dne žlutými bójemi, plováky nebo žlutými vlajkami v takovém počtu, aby byla jejich poloha dobře rozeznatelná.

### § 34

#### Signalizace plovoucích strojů, které vykonávají práci na vodní cestě, jakož i nasedlých nebo potopených plavidel

(1) Plovoucí stroj při práci a stojící plavidlo, které vykonává práci na vodní cestě nebo provádí sondážní nebo měřicí operace, nese

a) na straně nebo na stranách, kde je průjezd volný

1. v noci dvě obyčejná zelená světla nebo dvě jasná zelená světla umístěná 1 m nad sebou,
2. za dne dva zelené dvojité kužele umístěné 1 m nad sebou,

b) na straně, kde průjezd není volný,

1. v noci červené světlo umístěné ve stejné výšce jako výše umístěné zelené světlo uvedené pod písmenem a) bodem 1, a stejné intenzity,
2. za dne červený balón ve stejné výšce jako výše umístěný zelený dvojitý kužel uvedený pod písmenem a) bodem 2.

(2) V případě, kdy plavidlo uvedené v odstavci 1 má být chráněno před vlnobitím, nese

a) na straně nebo na stranách, kde je průjezd volný,

1. v noci obyčejné červené světlo a obyčejné bílé světlo nebo jasné červené světlo a jasné bílé světlo 1 m nad sebou, přičemž červené světlo je nahoře,
2. za dne vlajku, jejíž horní polovina je červená a dolní polovina bílá nebo dvě vlajky nad sebou, z nichž horní je červená a dolní bílá, a

b) na straně, kde průjezd není volný,

1. v noci červené světlo umístěné ve stejné výšce a stejné intenzity jako červené světlo předepsané pod písmenem c),
2. za dne červenou vlajku umístěnou ve stejné výšce jako červenobílá vlajka nebo červená vlajka na druhé straně.

(3) Denní signalizace předepsaná v odstavci 1 písm. a) a b) může být nahrazena následujícími znaky

a) na straně nebo na stranách, kde je průjezd volný, tabulí E.1a stanovenou v příloze č. 7 k této vyhlášce, a

b) na straně, kde průjezd není volný, tabulí A.1a stanovenou v příloze č. 7 k této vyhlášce, umístěnou ve stejné výšce jako tabule uvedená pod písmenem a).

(4) Signalizace předepsaná v odstavcích 1 až 3 se umístí ve výšce, aby byla viditelná ze všech stran. Vlajky mohou být nahrazeny tabulemi stejné barvy.

(5) Nasedlé nebo potopené plavidlo nese signalizaci předepsanou v odstavci 2 písm. a) a b). Pokud poloha potopeného plavidla neumožňuje umístit signalizaci přímo na plavidlo, umístí se na lodkách, bójích nebo jiným vhodným způsobem.

## § 35

### Signalizace kotev, které mohou vytvářet nebezpečí pro plavbu

(1) Jsou-li kotvy plavidel, v případech uvedených v § 29 a 32, v noci hozeny tak, že jejich lana nebo řetězy mohou představovat nebezpečí pro plavbu, je světlo za stání, které je nejbližší k těmto kotvám, nahrazeno dvěma obyčejnými bílými světly, umístěnými 1 m nad sebou a viditelnými ze všech stran.

(2) Každá hozená kotva plavidla, která by mohla představovat nebezpečí pro plavbu, se označí

- a) v noci bójí nebo plovákem s radarovým odražečem a obyčejným bílým světlem viditelným ze všech stran,
- b) za dne žlutou bójí nebo plovákem s radarovým odražečem.

(3) Lana nebo kotevní řetězy plovoucího stroje představující nebezpečí pro plavbu, se označí

- a) v noci bójí nebo plovákem s radarovým odražečem a obyčejným bílým světlem viditelným ze všech stran,
- b) za dne žlutou bójí nebo plovákem s radarovým odražečem.

## **HLAVA III** **DOPLŇKOVÁ A ZVLÁŠTNÍ SIGNALIZACE**

### § 36

#### Doplňková signalizace plavidel

Plavidla plavebního úřadu, Policie České republiky, obecní policie, Celní správy České republiky a plavidla složek integrovaného záchranného systému při dodržení signalizace, kterou jim ukládají ustanovení hlavy II části třetí této vyhlášky, mohou signalizovat v noci i za dne obyčejným blikavým modrým světlem viditelným ze všech stran, jsou-li na obou bocích označena názvem provozovatele nebo jeho obvyklou zkratkou a v případě záchranných plavidel nápisem „ZÁCHRANNÉ PLAVIDLO“ nebo „RESCUE“.

### § 37

#### Zvláštní signalizace na plavidle

Plavidlo, které za plavby vykonává práce na vodní cestě, poskytuje technickou pomoc jiným plavidlům nebo provádí sondážní nebo měřicí práce, může při dodržení signalizace předepsané jinými ustanoveními této vyhlášky signalizovat v noci i za dne jasným nebo obyčejným blikavým žlutým světlem viditelným ze všech stran.

### § 38

#### Zvláštní signalizace ochrany před vlnobitím

(1) Plavidlo, které pluje nebo stojí, s výjimkou plavidel uvedených v § 34, které je třeba chránit před vlnobitím způsobeným jinými plujícími plavidly, nese kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními této hlavy

- a) v noci obyčejné červené světlo a obyčejné bílé světlo nebo jasné červené světlo a jasné bílé světlo 1 m nad sebou, přičemž červené světlo je nad bílým světlem a na takovém místě, aby byla obě světla viditelná ze všech stran a nemohla být mylně zaměněna za jiná světla,
- b) za dne vlajku, jejíž horní polovina je červená a dolní polovina bílá, umístěnou na vhodném místě a v takové výši, aby byla viditelná ze všech stran.

(2) Vlajka podle odstavce 1 písm. b) může být nahrazena dvěma vlajkami nebo tabulemi nad sebou, z nichž horní je červená a dolní bílá.

(3) Aniž je dotčeno ustanovení § 34, signalizaci uvedenou v odstavci 1 nebo 2 může použít

- a) plavidlo, které je vážně poškozeno nebo se účastní záchranných prací, jakož i plavidlo, které ztratilo manévrovací schopnost, nebo
- b) plavidlo, které má povolení plavebního úřadu.

### § 39 Signály v nouzi

(1) Na plavidle v nouzi, které potřebuje pomoc, se užívá signalizace

- a) kroužením vlajkou nebo jiným obdobným předmětem,
- b) kroužením světlem,
- c) vlajkou, pod kterou nebo nad kterou je vyvěšen balón nebo předmět podobného tvaru,
- d) odpalováním světlic nebo pyrotechnických prostředků, které po odpálení vytvářejí tzv. červený déšť a následují v krátkých intervalech,
- e) světelným signálem sestávajícím se spojení znaků . . . \_ \_ . . . SOS podle Morseovy abecedy,
- f) plamenem,
- g) světlicemi s padákem nebo pochodněmi s červeným světlem, nebo
- h) opakujícími se pomalými pohyby rukou ze vzpažení dolů.

(2) Tyto signály nahrazují nebo doplňují zvukové signály uvedené v § 50.



## § 40 Signalizace zákazu vstupu

Vyžaduje-li zajištění bezpečnosti osob nebo plavidla omezení vstupu nepovolaných osob na plavidlo, použije se znak "zákaz vstupu" tak, aby byl dobře viditelný na palubě plavidla nebo přístupové lávce. V noci musí být znak „zákaz vstupu“ osvětlený.

## § 41 Signalizace zákaz kouření

Vyžaduje-li zajištění bezpečnosti osob na plavidle, ostatních účastníků plavebního provozu, plavidla, vodní cesty nebo staveb na ní se nacházejících, přístavních zařízení nebo životního prostředí zvýšenou ochranu před vznikem požáru, umístí se znak „zákaz kouření“ nebo „zákaz kouření a manipulace s plamenem“ na plavidle tak, aby byl dobře viditelný. V noci musí být tento znak osvětlený.

## § 42 Signalizace omezení bočního stání

(1) Vyžaduje-li zajištění bezpečnosti ostatních účastníků plavebního provozu omezení bočního stání v blízkosti plavidla, použije se tabule se znakem A.5 uvedená v příloze č. 7 k této vyhlášce s trojúhelníkem bílé barvy ve spodní části a s černými číslicemi, které vyznačují vzdálenost v metrech od boku plavidla, ve které je stání ostatních plavidel zakázáno. Tabule se umístí v podélné ose plavidla a v noci osvětlí tak, aby byla dobře viditelná z obou stran plavidla.

(2) Na plavidla a tlačné nebo bočně svázané sestavy uvedené v § 30 se odstavec 1 nevztahuje.

## § 43 Signalizace plavidel s omezenou možností manévrování

(1) Plavidlo, které má ztíženou možnost uvolnit plavební dráhu jiným plavidlům ve smyslu ustanovení této vyhlášky, protože vykonává práce pod vodou, zejména hloubení, pokládání kabelů nebo umísťování bójí, a jeho poloha může ztěžovat plavbu, nese kromě signalizace stanovené ustanoveními hlavy II části třetí této vyhlášky

- a) v noci tři jasná nebo obyčejná světla, z nichž horní a dolní jsou červená a prostřední bílé, umístěná nejméně 1 m nad sebou v takové výši, aby byla viditelná ze všech stran,
- b) za dne černý balón, černý dvojitý kužel a černý balón, přičemž černý dvojitý kužel je uprostřed, umístěné nejméně 1 m nad sebou v takové výši, aby byly viditelné ze všech stran.

(2) Plavidlo uvedené v odstavci 1 vykonávající práce, v jejichž důsledku vznikají překážky pro plavbu, kromě signalizace uvedené v odstavci 1 nese

a) v noci

1. dvě jasná nebo obyčejná červená světla umístěná nejméně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, na nichž jsou překážky, a tak, aby byla viditelná ze všech stran, a

2. dvě jasná nebo obyčejná zelená světla umístěná nejméně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, kde je průjezd volný, a tak, aby byla viditelná ze všech stran,

b) za dne

1. dva černé balóny umístěné nejméně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, na nichž jsou překážky, a
2. dva černé dvojité kužele umístěné nejméně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, kde je průjezd volný.

(3) Světla, balóny a dvojité kužele uvedené v odstavci 2 musí být nejméně 2 m od signalizace předepsané v odstavci 1 a ne výše, než je úroveň dolního světla nebo dolního balónu.

(4) Na plovoucí stroje vykonávající práce na místě se odstavce 1 až 3 nevztahují.

#### § 44

#### Signalizace plavidel při rybolovu

(1) Plavidlo, které vleče rybářské sítě nebo jiné rybolovné zařízení, které omezuje jeho manévrovatelnost, nese kromě signalizace stanovené ustanoveními hlavy II části třetí této vyhlášky

- a) v noci dvě jasná nebo obyčejná světla, nahoře zelené, dole bílé, ve vzájemné vzdálenosti nejméně 1 m tak vysoko, aby byla viditelná ze všech stran, umístěná před vrcholovým světlem předepsaným v § 17 odst. 1 písm. a) tak, aby horní světlo bylo níž než světlo vrcholové, ale dolní světlo výš než boční světla předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b), přičemž plavidlo kratší než 50 m nemusí nést světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. a),
- b) za dne dva černé kužele spojené svými vrcholy, umístěné nad sebou v takové výšce, aby byly viditelné ze všech stran.

(2) Plavidlo při rybolovu, s výjimkou plavidel uvedených v odstavci 1, nese signalizaci předepsanou v odstavci 1, s výjimkou vrcholového světla předepsaného v § 17 odst. 1 písm. a), přičemž místo zeleného světla nese v noci jasné nebo obyčejné červené světlo viditelné ze všech stran. Zasahuje-li rybolovné zařízení na vodní hladině do vzdálenosti větší než 150 m od boku plavidla, plavidlo navíc nese

- a) v noci další jasné nebo obyčejné bílé světlo ve vzdálenosti 2 m až 6 m od dvojice červeného a bílého světla předepsaného výše ve směru rybolovného zařízení, přičemž toto světlo se umísťuje níž než světlo bílé a výše než boční světla předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b),
- b) za dne černý kužel, jehož vrchol směřuje nahoru.

#### § 45

#### Signalizace plavidel, zajišťující činnost pod vodní hladinou

(1) Plavidlo zajišťující činnost pod vodní hladinou nese kromě signalizace předepsané v jiných ustanoveních této vyhlášky tuhou maketu vlajky „A“ Mezinárodního vlajkového kódu o výšce nejméně 1 m, umístěnou na vhodném místě v takové výšce, aby byla viditelná ze všech stran za dne i v noci.

(2) Místo signalizace předepsané v odstavci 1 může takové plavidlo nést signalizaci uvedenou v § 43 odst. 1.

§ 46  
Signalizace plavidel zajišťujících činnost pod vodní hladinou

Plavidlo provádějící činnost související se zneškodňováním výbušnin nese kromě signalizace stanovené jinými ustanoveními této vyhlášky

- a) v noci tři jasná nebo obyčejná zelená světla viditelná ze všech stran, rozmístěná do tvaru trojúhelníku, jehož vodorovná základna je v rovině kolmé na podélnou osu plavidla, přičemž horní světlo je umístěno na vrcholu příďového stěžně nebo v jeho blízkosti a další dvě světla, každé na konci jeho ramen,
- b) za dne tři černé balóny umístěné podle písmene a).

§ 47  
Doplňková signalizace plavidel lodivodské služby

Plavidlo lodivodské služby nese kromě signalizace stanovené ustanoveními hlavy II části třetí této vyhlášky místo světla předepsaného v § 17 odst. 1 písm. a) dvě jasná nebo obyčejná světla nad sebou, viditelná ze všech stran, přičemž horní světlo je bílé a dolní červené, a umístěná na vrcholu nebo v úrovni vrcholu stěžně.

**ČÁST ČTVRTÁ**  
ZVUKOVÉ SIGNÁLY, RADIOKOMUNIKAČNÍ A NAVIGAČNÍ ZAŘÍZENÍ

**HLAVA I**  
ZVUKOVÁ SIGNALIZACE

§ 48  
Obecná ustanovení

(1) Jsou-li touto vyhláškou stanoveny jiné zvukové signály než signály dávané lodním zvonem, je třeba je dávat

- a) na plavidle s vlastním pohonem, s výjimkou malých plavidel uvedených v písmenu b), pomocí mechanických zvukových signalizačních zařízení odpovídajících požadavkům stanoveným v části 1 přílohy č. 6 k této vyhlášce a umístěných dostatečně vysoko tak, aby se zvuk mohl volně rozléhat směrem dopředu, a je-li to možné, také dozadu, nebo
- b) na plavidlech bez vlastního pohonu a na malých plavidlech s vlastním pohonem, která nejsou vybavena mechanickým zvukovým signalizačním zařízením, pomocí vhodné trubky nebo rohu, přičemž signály odpovídají požadavkům uvedeným v části 1 bodu A písm. b) a bodu B písm. b) přílohy č. 6 k této vyhlášce.

(2) Zvukové signály složené z dlouhých, krátkých a velmi krátkých zvuků, na plavidlech s vlastním pohonem doprovází synchronizované světelné signály, které jsou žluté, jasné a viditelné ze všech stran. Toto ustanovení se nevztahuje na malá plavidla, ani na zvukové signály dávané lodním zvonem.

(3) Krátký zvuk trvá 1 sekundu a dlouhý zvuk trvá 4 sekundy, přičemž interval mezi dvěma zvuky následujícími po sobě je 1 sekunda.

(4) Řada velmi krátkých zvuků je série nejméně šesti zvuků, z nichž každý trvá 1 sekundy, přičemž interval mezi dvěma po sobě následujícími zvuky je 1 sekundy.

(5) Řada úderů na zvon trvá 4 sekundy. Může být nahrazena řadou úderů kovu o kov stejné časové délky.

(6) Plují-li plavidla v sestavě, předepsané zvukové signály dává pouze plavidlo, na kterém je vůdce sestavy.

#### § 49

### Používání zvukových signálů

(1) Není-li v této vyhlášce stanoveno jinak, každé plavidlo, s výjimkou malých plavidel uvedených v odstavci 2, dává signály uvedené v části 3 přílohy č. 6 k této vyhlášce, vyžaduje-li si to plavební situace.

(2) Samostatně plující malé plavidlo nebo malé plavidlo, vlekoucí nebo vedoucí v sestavě jen malá plavidla, dává obecné signály uvedené v části 3 bodu A přílohy č. 6 k této vyhlášce, vyžaduje-li si to plavební situace.

#### § 50

### Signály v nouzi

(1) Plavidlo, které se ocitlo v nouzi a chce požádat o pomoc, opakuje řady úderů na zvon nebo dává dlouhé zvukové signály.

(2) Signály uvedené v odstavci 1 nahrazují nebo doplňují optické signály předepsané v § 39.

## HLAVA II

### RADIOTELEFONNÍ A JINÉ ZAŘÍZENÍ SLOUŽÍCÍ K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNÉ PLAVBY A ZPŮSOB JEJICH UŽÍVÁNÍ

#### § 51

### Radiotelefonní zařízení

(1) Plavidlo s vlastním pohonem, s výjimkou malých plavidel, převozních lodí a plovoucích strojů s vlastním pohonem, musí být vybaveno dvěma provozuschopnými rádiovými stanicemi. Jestliže plavidlo pluje, jsou rádiové stanice trvale zapnuty a nastaveny na kmitočtových kanálech určených pro spojení mezi plavidly a v pohotovosti na kmitočtovém kanálu určeném pro příjem a vysílání plavebních informací. Kmitočtový kanál určený pro přenos plavebních informací lze jen krátkodobě přepnout, za účelem předání či příjmu informace, na jiný kmitočtový kanál.

(2) Převozní loď a plovoucí stroj s vlastním pohonem musí být vybaveny alespoň jednou provozuschopnou rádiovou stanicí. Jsou-li uvedená plavidla v provozu, musí být rádiová stanice zapnuta pro příjem a vysílání na kmitočtovém kanálu vyčleněném pro spojení mezi plavidly. Tento kmitočtový kanál lze jen krátkodobě přepnout, za účelem předání či příjmu informace, na jiný kmitočtový kanál.

(3) Vůdce každého plavidla vybaveného rádiovou stanicí se před vjezdem do nepřehledného úseku vodní cesty, úzkého profilu mostu a úseků vymezených plavebním úřadem ohlašuje na kmitočtovém kanálu určeném pro spojení mezi plavidly.

(4) Signální znak B.11 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce označuje místo, kde se vyžaduje použití radiotelefonního spojení.

## § 52 Radiolokátor

(1) Radiolokátor nebo zařízení ECDIS způsobilé pro vnitrozemskou plavbu, provozované v navigačním režimu, lze na plavidle používat k zajištění bezpečné plavby tehdy, je-li

- a) plavidlo vybaveno ukazatelem rychlosti otáčení, s výjimkou převozní lodě neplující volně a
- b) na palubě osoba s průkazem způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru.

(2) Aniž je dotčeno ustanovení § 51, malá plavidla používající radiolokátor, jsou vybavena rádiovou stanicí v provozuschopném stavu a nastavenou na kmitočtovém kanálu pro spojení mezi plavidly.

(3) V sestavách plavidel se ustanovení odstavce 1 vztahuje pouze na plavidlo, na kterém je vůdce sestavy.

(4) Plující vysokorychlostní plavidla musí být vybavena radiolokátorem vždy a musí jej používat.

## § 53 Automatický identifikační systém ve vnitrozemské plavbě

Plavidlo používá automatický identifikační systém lodi k přenosu informací pro zajištění bezpečné plavby, odpovídají-li hodnoty v něm zanesené po celou dobu skutečným údajům o plavidle. Malé plavidlo používá automatický identifikační systém, je-li vybaveno radiotelefonním zařízením umožňujícím spojení mezi plavidly.

## **ČÁST PÁTÁ** PLAVEBNÍ ZNAČENÍ

### § 54 Signální znaky a světelné signály vydávané zařízením umístěným mimo plavidlo

Signální znaky zákazů, příkazů, omezení, doporučení, informací, jakož i doplňující signální znaky na vodní cestě, instalované na hladině, březích a stavbách na vodní cestě nebo vydávané k tomu určeným zařízením umístěným mimo plavidlo k zajištění bezpečnosti plavby, a jejich význam jsou uvedeny v příloze č. 7 k této vyhlášce.

§ 55  
Značení plavební dráhy

- (1) Plavební dráha je část vodní cesty, kterou mohou plavidla využívat pro plavbu.
- (2) Levý a pravý břeh jsou strany vnitrozemské vodní cesty ve směru od pramene k ústí.
- (3) Směr proti proudu je směr k prameni toku.
- (4) Signální znaky, které mohou být použity k vyznačení plavební dráhy pro usnadnění plavby, a upřesnění podmínek pro používání signálních znaků, světel a jejich význam jsou uvedeny v příloze č. 8 k této vyhlášce.
- (5) Na uzavřených šterkovištích, kde není patrný přítok a odtok vody, se považuje pro účely vyznačení plavební dráhy signálními znaky směr od vykládky k místu těžby za směr proti proudu.

§ 56  
Jiné signální znaky a značení

Na nesledovaných vodních cestách mohou být pro usnadnění plavby použity též jiné výstražné nebo informativní značky nebo nápisy, které nejsou podobné nebo zaměnitelné se signálními znaky uvedenými v přílohách č. 7 a 8 k této vyhlášce.

**ČÁST ŠESTÁ**  
**ZPŮSOB A POSTUPY ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PŘI PLAVBĚ**

**HLAVA I**  
**OBEČNÁ USTANOVENÍ**

§ 57  
Obecná pravidla

(1) Vysokorychlostní plavidla a malá plavidla s vlastním pohonem plující mimo výtlačný režim ponechají vždy všem ostatním plavidlům dostatek místa, aby mohla pokračovat v plavbě a nemusela přitom měnit směr nebo rychlost plavby. Malým plavidlem se pro účely této části rozumí jak samostatně plující malé plavidlo, tak i sestava složená pouze z malých plavidel.

(2) Potkávání plavidel je plavební situace, při které se plavidla navzájem přibližují v opačném směru plavby přímo nebo téměř přímo proti sobě za účelem minout se levými nebo pravými boky. Předjíždění plavidel je plavební situace, při které se jedno plavidlo přibližuje k jinému plavidlu plujícímu ve stejném směru plavby v úhlu větším než 22,5 stupňů vzad od kolmice vedené na podélnou osu předjížděného plavidla. Křížení směru plavby plavidel je přibližování plavidel v jiných směrech plavby než při potkávání nebo předjíždění.

(3) Potkávat nebo předjíždět lze v těch případech, jen je-li šířka plavební dráhy dostačující pro současné proplutí s přihlédnutím k místním poměrům a ostatnímu plavebnímu provozu.

(4) V sestavách plavidel dávají optické signály pro přednost při proplouvání, pro potkávání a pro předjíždění pouze plavidla, na kterých je vůdce sestavy.

(5) Plují-li plavidla směry, které vylučují jakékoli nebezpečí kolize, nemění směr nebo rychlost plavby způsobem, který by mohl nebezpečí kolize přivodit.

(6) Zpozoruje-li vůdce plavidla, že by mohlo hrozit nebezpečí kolize, signalizuje řadou velmi krátkých zvuků.

## § 58

### Nehoda a nasednutí plavidla

(1) Hrozí-li osobám na plavidle v případě nehody nebezpečí, použije jeho vůdce všech prostředků, které má k dispozici, pro jejich záchranu.

(2) Vůdce plavidla, které je v blízkosti jiného plavidla postiženého nehodou, při níž jsou ohroženy osoby, nebo hrozí-li vytvoření překážky v plavební dráze, poskytne neodkladně pomoc, může-li tak učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného a neohrozí-li tím bezpečnost vlastního plavidla.

(3) Nasedlo nebo potopilo-li se plavidlo v plavební dráze nebo v její blízkosti a vyžaduje-li to situace, použije se v době co nejkratší signalizace nasedlého nebo potopeného plavidla a na vhodných místech v dostatečné vzdálenosti od tohoto místa se upozorní přibližující se plavidla tak, aby mohla včas provést potřebná opatření.

(4) Dojde-li k nehodě při proplouvání plavidla plavební komorou, uvědomí vůdce plavidla o případu obsluhu plavební komory.

## HLAVA II

### KŘÍŽENÍ SMĚRŮ, POTKÁVÁNÍ A PŘEDJÍŽDĚNÍ

#### Díl 1

#### Křížení

## § 59

### Křížení směrů plavby

(1) Plují-li plavidla takovými směry, že se jejich dráhy kříží a mohlo by vzniknout nebezpečí kolize, plavidlo, které má jiné plavidlo po pravém boku, dá tomuto plavidlu přednost v plavbě a vyhne se křížení směrů plavby před jeho přídí. Plavidlo, které pluje z pravé strany, zachová svůj směr plavby. To neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům a v případech obrátů plavidel, odplouvání a přibližování.

(2) Bez ohledu na odstavec 1 dodržují malá plavidla plující křížícími se směry tak, že by mohlo vzniknout nebezpečí kolize, následující pravidla:

- a) malé plavidlo s vlastním pohonem uvolní dráhu všem ostatním malým plavidlům,
- b) malé plavidlo bez vlastního pohonu a neplující pomocí plachet uvolní dráhu malým plavidlům plujícím pomocí plachet,
- c) plavidlo, které pluje z pravé strany, zachová svůj směr plavby.

(3) Bez ohledu na odstavec 1 plavidla plující pomocí plachet, která plují křížícími se směry tak, že by mohlo vzniknout nebezpečí kolize, vzájemně dodržují následující pravidla:

- a) mají-li plavidla vítr z různých směrů, plavidlo s větrem z levého boku uvolní dráhu plavidlu, které má vítr z pravého boku,
  - b) mají-li plavidla vítr ze stejných směrů, plavidlo v návětrí uvolní dráhu plavidlu v závětrí,
  - c) má-li plavidlo vítr z levého boku a nelze přesně určit, zda má jiné plavidlo na návětrné straně vítr z pravého nebo levého boku, uvolní tomuto jinému plavidlu dráhu.
- (4) Ustanovení odstavce 3 se nevztahuje na malá plavidla ve vztahu k jiným plavidlům.
- (5) Malá plavidla vždy udržují při křížení směru, jímž plují plavidla, která nejsou malými, od těchto plavidel bezpečnou vzdálenost odpovídající nejméně dvojnásobku jejich délky a zachovávají bezpečnou boční vzdálenost od jiných plavidel.
- (6) Při křížení směru plavby se nesmí vplouvat do mezer mezi plavidly vlečné sestavy.

## **Díl 2** **Potkávání**

### § 60 Základní pravidla potkávání

- (1) Plují-li plavidla proti sobě tak, že hrozí kolize, obě plavidla změni směr plavby vpravo, aby se mohla potkat levými boky. Při potkávání uvolní plavidlo plující proti proudu plavební dráhu plavidlům plujícím po proudu; přitom bere zřetel na místní podmínky a ostatní plavební provoz.
- (2) Plavidlo plující proti proudu, které ponechává plavidlům plujícím po proudu místo po svém levém boku, nedává žádné signály. Na plavidle plujícím proti proudu, které ponechává plavidlům plujícím po proudu místo po svém pravém boku, se včas na pravém boku signalizuje
- a) za dne silným blikavým bílým světlem, světle modrou vlajkou, světle modrou tabulí nebo světle modrou tabulí současně s jasným blikavým bílým světlem,
  - b) v noci jasným blikavým bílým světlem nebo jasným blikavým bílým světlem a současně světle modrou tabulí bíle olemovanou pásem širokým minimálně 0,05 m.
- (3) Signály uvedené v odstavci 2, viditelné zepředu i zezadu, se dávají po celou dobu potkávání. Dávat signál po dokončení potkávání je možné pouze tehdy, je-li v úmyslu potkat se s dalším plavidlem plujícím po proudu rovněž pravými boky.
- (4) Je-li obava, že úmysl plavidla plujícího proti proudu, plavidlo plující po proudu nepochopilo, plavidlo plující proti proudu dá signál
- a) „jeden krátký zvuk“, má-li se potkávání uskutečnit levými boky, nebo
  - b) „dva krátké zvuky“, má-li se potkávání uskutečnit pravými boky.
- (5) S výjimkou odchylek uvedených v § 61 použije plavidlo plující po proudu pro potkávání stranu, kterou mu ponechalo plavidlo plující proti proudu v souladu s předchozími odstavci. Plavidlo plující po proudu opakuje optické signály uvedené v odstavci 2 a zvukové signály uvedené v odstavci 4, které mu dává plavidlo plující proti proudu.
- (6) Odstavce 1 až 5 neplatí pro potkávání malých plavidel ve vztahu k ostatním plavidlům. Pro potkávání malých plavidel navzájem platí pouze odstavec 1.



## § 61 Odchyly od základních pravidel potkávání

(1) Odchylně od § 60 mohou plavidla výjimečně požadovat, aby se potkávání uskutečnilo pravými boky. Této možnosti mohou využít po zjištění, že změna stran pro potkávání nevyvolá žádné nebezpečí.

(2) Odchylně od § 60 může požádat o změnu strany pro potkávání, kterou mu v souladu s § 60 ponechalo plavidlo plující proti proudu, pokud mu tato strana nevyhovuje a nevyvolá-li taková změna žádné nebezpečí,

- a) plavidlo osobní dopravy na pravidelných linkách plující po proudu, hodlá-li přistát u můstku při břehu, kde pluje plavidlo proti proudu, nebo
- b) vlečná sestava plující po proudu, která za účelem provedení obratu proti proudu hodlá plout u určitého břehu.

(3) V případě uvedeném v odstavci 2 dá plavidlo plující po proudu včas signál

- a) „jeden krátký zvuk“, hodlá-li se potkat levými boky, nebo
- b) „dva krátké zvuky“, hodlá-li se potkat pravými boky a současně použije optickou signalizaci uvedenou v § 60 odst. 2.

(4) Plavidlo plující proti proudu vyhoví požadavku plavidla plujícího po proudu a dá signál

- a) „jeden krátký zvuk“, může-li se potkávání uskutečnit levými boky, nebo
- b) „dva krátké zvuky“, může-li se potkávání uskutečnit pravými boky a současně použije optickou signalizaci uvedenou v § 60 odst. 2.

(5) Vznikne-li obava, že úmysl plavidla plujícího po proudu plavidlo plující proti proudu nepochopilo, plavidlo plující po proudu musí opakovat zvukové signály uvedené v odstavci 4.

(6) Považuje-li vůdce plavidla plujícího proti proudu stranu pro potkávání požadovanou vůdcem plavidla plujícím po proudu za nevhodnou, a hrozí-li kolize, signalizuje „řadou velmi krátkých zvuků“ a oba vůdci plavidel učiní všechna opatření, aby odvrátili nebezpečí.

(7) Odstavce 1 až 6 a § 60 se nevztahují na vzájemné potkávání vysokorychlostních plavidel ani na potkávání vysokorychlostních plavidel s jinými plavidly. Vysokorychlostní plavidla si dohodnou vzájemný způsob potkávání pomocí rádiové stanice.

(8) Odstavce 1 až 6 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům ani pro malá plavidla navzájem.

## § 62 Potkávání v úžinách

(1) Pro zabránění potkávání plavidel v úsecích nebo v místech, kde plavební dráha není pro potkávání plavidel dostatečně široká (dále jen „úžina“), se postupuje podle těchto pravidel:

- a) plavidlo musí proplouvat úžinou v co možná nejkratší době,

- b) před vplutím do nepřehledné úžiny plavidlo dá zvukový signál „jeden dlouhý zvuk“, je-li úžina dlouhá, zvukový signál při proplouvání úžinou opakuje,
- c) na vodních cestách, kde jsou stanoveny směry „po proudu“ a „proti proudu“,
1. plavidlo nebo sestava plavidel plující proti proudu poté, co plavidlo plující po proudu vplouvá do úžiny, zůstane stát pod úžinou a vyčká, až plavidlo plující po proudu úžinou propluje,
  2. vplulo-li již do úžiny plavidlo nebo sestava plavidel plující proti proudu, plavidlo nebo sestava plavidel plující po proudu, je-li to možné, zůstane stát nad úžinou a vyčká, dokud sestava nebo plavidlo plující proti proudu úžinou nepropluje,
- d) na vodních cestách, kde nejsou stanoveny směry „po proudu“ a „proti proudu“,
1. plavidlo vplouvající do úžiny, které nemá po své pravé straně žádné překážky, a plavidlo vplouvající na úzké vodní cestě do vnějšího (konkávního) oblouku, který má po své pravé straně, pokračuje v plavbě a ostatní plavidla vyčkají, až toto plavidlo úžinou propluje; to neplatí pro vzájemné potkávání malých plavidel a malých plavidel s jinými plavidly,
  2. plachetnice, která je malým plavidlem, při setkání s malým plavidlem jiného druhu zachovává svůj směr plavby a ostatní plavidla počkají, než plachetnice úžinou propluje,
  3. plachetnice, která je v závětrí, dá v proplutí úžinou přednost plachetnici, která je v návětrí; jsou-li obě v návětrí, dá přednost plachetnice, která má vítr z levého boku, plachetnici, která má vítr z pravého boku; to neplatí pro plachetnice, které jsou malými plavidly ve vztahu k jiným plavidlům.

(2) Je-li potkávání v úžině nevyhnutelné, vůdci plavidel učiní veškerá opatření k tomu, aby k potkávání došlo na vhodném místě a za takových podmínek, které představují nejmenší nebezpečí.

### § 63

#### Potkávání v úsecích vodní cesty vyznačených příslušnými signálními znaky

(1) Při přiblížení se k úsekům označeným zákazovým signálním znakem A.4 nebo A.4.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce

- a) na vodní cestě, na které jsou stanoveny směry „po proudu“ a „proti proudu“, plavidlo nebo sestava plavidel plující proti proudu zastaví, přibližuje-li se plavidlo nebo sestava plavidel plující po proudu, a vyčká jeho proplutí vyznačeným úsekem,
- b) na vodní cestě, na které nejsou stanoveny směry „po proudu“ a „proti proudu“, platí pravidla uvedená v § 62.

(2) Je-li v úseku vodní cesty řízena plavba střídavě jedním a druhým směrem za účelem vyloučit potkávání, se

- a) zákaz proplutí vyznačí obecným zákazovým signálním znakem A.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce,
- b) povolení k proplutí vyznačí obecným signálním znakem E.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce,

- c) podle místních podmínek před signální znak zákazu proplutí umístí příkazový signální znak B.8 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce, který plní funkci předsunutého signálního znaku.

#### § 64

### Zvláštní přednost při potkávání nebo křížení

(1) Při potkávání nebo křížení směrů plavby ostatní plavidla dávají přednost

- a) plavidlu, které nese signalizaci plavidel s omezenou možností manévrování, nebo
- b) plavidlu, které nese signalizaci plavidel při rybolovu.

(2) Při potkávání nebo křížení směrů plavby plavidlo uvedené v odstavci 1 písm. b) dá přednost plavidlu uvedenému v odstavci 1 písm. a).

### Díl 3

## Předjíždění

#### § 65

### Základní pravidla předjíždění

(1) Předjíždění je možné až poté, co se předjíždějící přesvědčil o tom, že s předjížděním není spojeno nebezpečí.

(2) Předjížděné plavidlo podle plavební situace umožní a usnadní předjíždění a přiměřeně sníží rychlost plavby, aby předjíždění proběhlo bez nebezpečí, dostatečně rychle a nenarušilo plavbu ostatních plavidel.

(3) Ustanovení uvedené v odstavci 2 neplatí, předjíždí-li malé plavidlo jiné než malé plavidlo.

#### § 66

### Předjíždění

(1) Předjíždějící plavidlo míjí předjížděné plavidlo zpravidla po jeho levém boku. Není-li s předjížděním spojeno nebezpečí kolize, může být předjíždění uskutečněno i po pravé straně předjížděného plavidla. Je-li předjetí možné, aniž by předjížděné plavidlo bylo nuceno měnit svůj směr nebo rychlost plavby, nedává předjíždějící plavidlo zvukové signály.

(2) Může-li se předjíždění uskutečnit jen za podmínek, že se předjížděné plavidlo odchýlí od původního směru plavby, nebo je-li pochybnost, zda úmyslu předjíždějícího plavidla bylo porozuměno a mohlo by vzniknout nebezpečí kolize, předjíždějící plavidlo dá signál

- a) „dva dlouhé zvuky, po kterých následují dva krátké zvuky“, má-li v úmyslu předjet plavidlo po jeho levém boku, nebo
- b) „dva dlouhé zvuky, po kterých následuje jeden krátký zvuk“, má-li v úmyslu předjet plavidlo po jeho pravém boku.

(3) Může-li předjížděné plavidlo vyhovět požadavku předjíždějícího plavidla, uvolní mu na příslušné straně místo a použije signál

- a) „jeden krátký zvuk“, má-li se předjíždění uskutečnit po jeho levém boku, nebo
- b) „dva krátké zvuky“, má-li se předjíždění uskutečnit po jeho pravém boku.

(4) Nemůže-li se předjíždění uskutečnit po té straně, o kterou žádalo předjíždějící plavidlo, ale je možné po opačné straně, předjížděné plavidlo dá signál

- a) „jeden krátký zvuk“, může-li být předjíždění uskutečněno po jeho levém boku, nebo
- b) „dva krátké zvuky“, může-li být předjíždění uskutečněno po jeho pravém boku.

(5) Hodlá-li předjíždějící plavidlo předjíždět i za podmínek uvedených v odstavci 4, použije „dva krátké zvuky“ v případě uvedeném pod písmenem a) nebo „jeden krátký zvuk“ v případě uvedeném pod písmenem b). V takovém případě předjížděné plavidlo ponechá pro předjíždění potřebné místo na té straně, po které se má předjíždění uskutečnit.

(6) Nemůže-li se předjíždění s ohledem na možnost nebezpečí kolize uskutečnit, předjížděné plavidlo dá signál „pět krátkých zvuků“.

(7) Při vzájemném předjíždění plachetnic probíhá předjíždění zpravidla po návětrné straně předjížděného plavidla. To neplatí pro plachetnici, která je malým plavidlem, předjížděnou jinou plachetnicí.

(8) Při předjíždění jakéhokoliv plavidla plachetnicí umožní předjížděné plavidlo předjetí po své návětrné straně. To neplatí pro plachetnici, která je malým plavidlem, předjíždějící jakékoliv plavidlo.

(9) Odstavce 2 až 7 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům ani pro malá plavidla navzájem.

## § 67

### Předjíždění v úsecích vodní cesty vyznačených příslušnými signálními znaky

Aniž je dotčen § 63 odst. 1, není možné vzájemné předjíždění

- a) plavidel v úsecích vyznačených signálním znakem A.2 nebo A.4 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce, nebo
- b) sestav plavidel v úsecích vyznačených signálním znakem A.3 nebo A.4.1 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce; to neplatí, je-li alespoň jedna sestava tlačná a nepřesahuje rozměry 110 m x 12 m.

## **HLAVA III** **DALŠÍ PRAVIDLA PRO PLAVBU**

## § 68

### Příkázaný směr plavby

(1) Začátek úseku s příkázaným směrem plavby je vyznačen příkazovými signálními znaky B.1, B.2, B.3 nebo B.4 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce. Konec úseku lze označit informativním signálním znakem E.11 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(2) V úseku s přikázaným směrem plavby plavidla plující proti proudu sníží rychlost plavby a případně zastaví, zejména přibližují-li se k příkazovému signálnímu znaku B.4 uvedenému v příloze č. 7 k této vyhlášce, aby umožnila plavidlům plujícím po proudu bezpečně proplout.

## § 69 Obraty plavidel

(1) Plavidlo může provést obrat až poté, co se jeho vůdce ujistí, že pohyb ostatních plavidel umožňuje provést obrat bez nebezpečí a že ostatní plavidla tím nebudou přinucena změnit náhle směr nebo rychlost plavby.

(2) Mohl-li by zamýšlený manévr přinutit jiná plavidla změnit náhle směr nebo rychlost plavby, plavidlo hodlající provést obrat upozorní na svůj záměr včas signálem

- a) „jeden dlouhý zvuk, za kterým následuje jeden krátký zvuk“, má-li v úmyslu provést obrat doprava, nebo
- b) „jeden dlouhý zvuk, za kterým následují dva krátké zvuky“, má-li v úmyslu provést obrat doleva.

(3) Vyžaduje-li to situace, ostatní plavidla změni rychlost a směr plavby, aby obrat mohl být proveden bez nebezpečí. Zejména plavidlům, která chtějí provést obrat proti proudu, ostatní plavidla umožní, aby mohl být tento manévr proveden bezpečně.

(4) Odstavce 1 až 3 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům. Pro malá plavidla navzájem platí jen odstavce 1 a 3.

(5) Pro obrat plavidla nelze využít úsek vodní cesty označený zákazovým signálním znakem A.8 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce. Místo vhodné pro obrat plavidla je označeno informativním signálním znakem E.8 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

## § 70 Odplouvání

Pravidla pro obraty plavidel se vztahují, s výjimkou převozních lodí, také na plavidlo, které odplouvá z místa, kde bylo zakotveno nebo vyvázáno a neprovádí přitom obrat. Místo signálů uvedených v § 69 odst. 2 použije signál

- a) „jeden krátký zvuk“, má-li v úmyslu měnit směr plavby doprava, nebo
- b) „dva krátké zvuky“, má-li v úmyslu měnit směr plavby doleva.

## § 71 Křížení vodní cesty, vplouvání do přístavních bazénů a přítoků a vyplouvání z nich

(1) Plavidlo smí křížit vodní cestu, vplouvat do přístavních bazénů nebo přítoků a vyplouvat z nich pouze tehdy, je-li zřejmé, že takový manévr může provést bezpečně, aniž by jiná plavidla byla nucena náhle změnit směr nebo rychlost plavby.

(2) Plavidlo plující po proudu, které hodlá vplout do přístavního bazénu nebo přítoku proti proudu, dá přednost každému plavidlu plujícímu proti proudu, které hodlá rovněž vplout do tohoto přístavního bazénu nebo přítoku.

(3) Vodní cesty považované za přítoky lze označit signálními znaky E.9 nebo E.10 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(4) Může-li plavidlo, s výjimkou převozních lodí, některým ze zamýšlených manévřů uvedených v odstavci 1 přinutit jiná plavidla změnit směr nebo rychlost plavby, dá včas signál

- a) „tři dlouhé zvuky, za kterými následuje jeden krátký zvuk“, hodlá-li po vplutí nebo po vyplutí plout doprava,
- b) „tři dlouhé zvuky, za kterými následují dva krátké zvuky“, hodlá-li po vplutí nebo po vyplutí plout doleva, nebo
- c) „tři dlouhé zvuky“, hodlá-li křížit vodní cestu.

(5) Vyžádá-li si to plavební situace, dá plavidlo před dokončením křížení vodní cesty signál

- a) „jeden dlouhý zvuk, po kterém následuje jeden krátký zvuk“, řídí-li směr plavby vpravo, nebo
- b) „jeden dlouhý zvuk, po kterém následují dva krátké zvuky“, řídí-li směr plavby vlevo.

(6) Je-li to nutné, ostatní plavidla v případě uvedeném v odstavci 4 změni směr nebo rychlost plavby.

(7) Ustanovení odstavce 6 platí také v případě, je-li na hlavní vodní cestě u výjezdu z přístavního bazénu nebo přítoku osazen signální znak B.10 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(8) Je-li u ústí výjezdu z přístavního bazénu nebo přítoku umístěn signální znak B.9 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce, může vyplout plavidlo z přístavního bazénu nebo přítoku na hlavní vodní cestu nebo ji křížit jen tehdy, nepřinutí-li tímto manévrem plavidla plující po hlavní vodní cestě změnit směr nebo rychlost plavby.

(9) Plavidlo nevpluje do přístavního bazénu nebo přítoku, je-li na hlavní vodní cestě signální znak A.1 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce společně s pomocným signálním znakem uvedeným v oddílu II odst. 2 přílohy č. 7 k této vyhlášce. Plavidlo nevpluje z přístavního bazénu nebo z přítoku, je-li u výjezdu signální znak A.1 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce společně s pomocným signálním znakem uvedeným v oddílu II odst. 2 přílohy č. 7 k této vyhlášce.

(10) Je-li na hlavní vodní cestě signální znak E.1 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce společně s pomocným signálním znakem uvedeným v oddílu II odst. 2 přílohy č. 7 k této vyhlášce, může plavidlo vplout do přístavního bazénu nebo přítoku i v případech, že svým manévrem přinutí plavidla plující po hlavní vodní cestě změnit směr nebo rychlost plavby. Plavidlo může vyplout z přístavního bazénu nebo přítoku, je-li u výjezdu osazen signální znak E.1 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce společně s pomocným signálním znakem uvedeným v oddílu II odst. 2 přílohy č. 7 k této vyhlášce. V tom případě je na hlavní vodní cestě osazen signální znak B.10 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(11) Ustanovení odstavců 1 až 6 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům. Ustanovení odstavce 4 neplatí pro malá plavidla navzájem. Ustanovení odstavce 8 neplatí pro plavidla, která nejsou malými, ve vztahu k malým plavidlům.

## § 72 Přiblížování

(1) Plavidla mohou plout vedle sebe, jen je-li k tomu dostatečný prostor a nevytvoří-li se tím překážka nebo nebezpečí pro plavbu.

(2) Nejde-li o předjíždění nebo potkávání, je třeba plout ve vzdálenosti více než 50 m od plavidla nebo tlačné nebo bočně svázané sestavy, nese-li více než jedno modré světlo nebo více než jeden modrý kužel podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>.

(3) Přibližovat se k boku plavidla, které pluje, vyvazovat se na ně nebo plout těsně za ním, lze jen s výslovným souhlasem jeho vůdce. To neplatí pro plavidlo plavebního úřadu při výkonu státního dozoru, plavidlo Policie České republiky nebo Celní správy České republiky při služebních úkonech.

(4) Vodní lyžař a osoba zabývající se jiným druhem vodních sportů, při němž se nepoužívá plavidla, vždy udržuje bezpečnou vzdálenost od plujících plavidel a od plovoucích strojů při práci.

(5) Plavidlo musí udržovat bezpečnou vzdálenost

- a) alespoň 1 000 m od zádě plavidla, které nese signalizaci uvedenou v § 46,
- b) alespoň 50 m od plavidla, které nese signalizaci uvedenou v § 45,
- c) za plavidlem, které nese signalizaci uvedenou v § 44.

### § 73

#### Vlečení kotev, lan a řetězů

Vleci kotvy, lana nebo řetězy lze jenom v úsecích vodních cest označených podle § 92 odst. 2 signálním znakem E.6 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce nebo v místě stání plavidla při manévrování, není-li toto místo označeno podle § 92 odst. 1 signálním znakem A.6 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

### § 74

#### Zabezpečení ochrany před vlnobitím a sáním

(1) Plavidlo upraví rychlost plavby tak, aby nevznikalo nadměrné vlnobití nebo sání, které by mohlo způsobit škodu na stojících nebo plujících plavidlech nebo stavbách na vodní cestě. Plavidlo sníží včas rychlost plavby tak, aby byla dostatečná k bezpečnému ovládnutí plavidla

- a) před vjezdem do přístavu,
- b) v blízkosti plavidel vyvázaných ke břehu nebo k přístavním můstkům a v blízkosti plavidel, která se nakládají nebo vykládají,
- c) v blízkosti plavidel, která stojí na obvyklých stanovištích,
- d) v blízkosti převozních lodí, které neplují volně, nebo
- e) v úsecích vodních cest označených signálním znakem A.9 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(2) V blízkosti plavidla, které nese signalizaci uvedenou v § 34 odst. 2 nebo v § 38, sníží plavidlo rychlost plavby v souladu s ustanovením odstavce 1 a pluje od něj co nejdále.

## § 75

### Použití plavidel v sestavě plavidel a její vedení

(1) K vlečení, tlačení nebo vedení plavidel v bočně svázané sestavě se použije plavidlo s takovým výkonem strojů, aby byla zajištěna náležitá manévrovatelnost sestavy.

(2) V tlačné sestavě se použije remorkér, který je schopen i bez obratu včas zastavit sestavu při zachování náležité manévrovatelnosti.

(3) Plavidlo s vlastním pohonem nelze použít k vlečení, tlačení nebo vedení v bočně svázané sestavě, s výjimkou poskytnutí záchrany nebo pomoci plavidlu v nouzi, nemá-li takové použití uvedeno v osvědčení plavidla. Plavidlo, které vleče, tlačí nebo bočně vede sestavu plavidel, neopustí tato plavidla při jejich odstavení na vývaziště nebo kotviště dříve, než uvolní plavební dráhu a než se vůdce sestavy přesvědčí, že odstavená plavidla bezpečně stojí.

(4) Člunové kontejnery se nezařadí v čele tlačné sestavy, není-li tlačná sestava na přídi vybavena kotevní výstrojí.

(5) Osobní loď s cestujícími na palubě se nepoužije v tlačné, vlečné nebo bočně svázané sestavě. To neplatí v případě nouzové přepravy poškozené osobní lodi v bočně svázané sestavě nebo je-li pro proplutí obtížným místem krátkodobě použit pomocný remorkér.

(6) Tlačný člun lze ze sestavy plavidel odpojit jen

- a) převezme-li jej na bok plavidlo s vlastním pohonem,
- b) v krátkých úsecích při sestavování nebo rozebírání tlačné sestavy, nebo
- c) je-li již v bočně svázané sestavě s plavidlem, které zajistí jeho plavbu a má k tomu dostatečnou posádku.

## § 76

### Proplouvání v blízkosti plovoucích strojů v chodu, nasedlých nebo potopených plavidel a plavidel se sníženou možností manévrování

Plavidlo nesmí proplouvat

- a) po té straně plovoucího stroje v chodu, nasedlého nebo potopeného plavidla, na kterém se signalizuje
  1. červeným světlem nebo červenými světly předepsanými v § 34,
  2. tabulí A.1 uvedenou v příloze č. 7 k této vyhlášce, nebo
  3. červeným balónem nebo červenou vlajkou podle § 34, nebo
- b) v blízkosti plavidla se sníženou možností manévrování po té straně plavidla, na kterém se signalizuje dvěma červenými světly nebo dvěma černými balóny podle § 43 odst. 2.



## **HLAVA IV PŘEVOZNÍ LODĚ**

### § 77

(1) Převozní loď smí křížit vodní cestu poté, co se ujistí, že nebude ohrožena pohybem jiných plavidel a nedonutí jiná plavidla měnit náhle směr nebo rychlost plavby.

(2) Převozní loď, která je upoutána k vodícímu lanu a není v provozu, stojí na určeném stanovišti, nebo nebylo-li stanoviště určeno, stojí tak, aby plavební dráha zůstala volná.

(3) Blokuje-li vodící lano převozní lodi plavební dráhu, může taková loď stát na protilehlé straně plavební dráhy vůči straně, na níž je lano upevněno, a to jen po dobu nezbytně nutnou pro naložení a vyloštění; v této době mohou připlouvající plavidla včas požádat o uvolnění plavební dráhy zvukovým signálem „jeden dlouhý zvuk“.

(4) Převozní loď se nesmí zdržovat v plavební dráze déle, než je nezbytné.

## **HLAVA V PROPLOUVÁNÍ POD MOSTY, PŘES JEZY A PLAVEBNÍMI KOMORAMI**

### **Díl 1**

#### **Proplouvání pod mosty a přes jezy**

### § 78

#### **Obecná ustanovení pro vyplouvání pod mosty a přes jezy**

(1) Při vyplouvání mostním nebo jezovým polem platí pravidla uvedená v § 62, nemá-li plavební dráha dostatečnou šířku pro současné vyplouvání.

(2) Je-li vyplouvání mostním nebo jezovým polem možné a plavební profil je vyznačen

a) signálním znakem A.10 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, je k proplutí určen jen prostor nacházející se mezi dvěma tabulemi, z nichž se znak skládá,

b) signálním znakem D.2 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, je doporučeno plout v prostoru mezi dvěma tabulemi nebo světly, z nichž se znak skládá.

(3) Na dopravně významných vodních cestách musí být signální znaky podle odstavce 2 písm. a) v noci osvětleny, nejsou-li provedeny jako svítící.

### § 79

#### **Proplouvání pod pevnými mosty**

(1) Jsou-li některá mostní pole pevných mostů označena jedním nebo několika červenými světly nebo signálním znakem A.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, je proplutí těmito mostními poli zakázáno.

(2) Jsou-li některá mostní pole pevných mostů označena nad profilem

- a) signálním znakem D.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, nebo
- b) signálním znakem D.1b uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce,

proplouvá se přednostně těmito mostními poli.

(3) Je-li plavební dráha označena signálním znakem

- a) uvedeným v odstavci 2 písm. a), je mostním polem možné proplutí oběma směry,
- b) uvedeným v odstavci 2 písm. b), je proplutí mostním polem označeným v protisměru signálním znakem A.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce zakázáno.

## § 80

### Proplouvání pohyblivými mosty

(1) Vůdce plavidla se při přiblížení k pohyblivému mostu a při jeho proplouvání v zájmu bezpečnosti a urychleného proplutí řídí pokyny obsluhy mostu. O úmyslu proplout pod pohyblivým mostem vyrozumí vůdce plavidla jeho obsluhu jedním dlouhým zvukovým signálem nebo pomocí rádiové stanice.

(2) V blízkosti pohyblivého mostu plavidlo sníží rychlost. Nemůže nebo nechce-li proplout mostem a je-li na břehu osazen signální znak B.5 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce, zůstane stát před tímto znakem.

(3) V blízkosti pohyblivých mostů je předjíždění možné jen na zvláštní pokyn obsluhy mostu.

(4) Proplouvání pohyblivými mosty je řízeno následujícími signálními znaky:

- a) jedno nebo několik červených světel - nelze proplout,
- b) jedno červené a jedno zelené světlo umístěné ve stejné výšce nebo jedno červené světlo umístěné nad zeleným světlem - nelze proplout, ale most se otevírá a plavidla se mají připravit k proplutí,
- c) jedno nebo několik zelených světel – lze proplouvat,
- d) dvě červená světla nad sebou – otevírání mostu pro plavbu je přerušeno,
- e) žluté světlo umístěné na mostě ve spojení se signalizací uvedenou pod písmeny a) a d), nelze proplout s výjimkou nízkých plavidel, která proplují pod spuštěným mostem, mohou proplouvat v obou směrech, nebo
- f) dvě žlutá světla umístěná na mostě ve spojení se signalizací uvedenou pod písmeny a) a d) – nelze proplout s výjimkou nízkých plavidel, která proplují pod spuštěným mostem; v protisměru nelze proplouvat.

(5) Červené světlo uvedené v odstavci 4 může být nahrazeno signálním znakem A.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, zelené světlo signálním znakem E.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce a žlutá světla žlutými signálními znaky D.1a, D.1c, D.1d uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce.

§ 81  
Proplouvání přes jezy

(1) Proplouvat jezovým polem se nesmí, je-li označeno jedním nebo několika červenými světly nebo červeno-bílo-červenými signálními znaky A.1a uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(2) Proplouvání jezovým polem se smí, je-li vpravo i vlevo označeno signálním znakem E.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

**Díl 2**  
Proplouvání plavebními komorami

§ 82

(1) Při připlouvání k místům určeným pro čekání plavidel v obvodu plavebních komor plavidlo sníží rychlost. Nemůže nebo nehodlá-li vplout ihned do plavební komory a je-li na břehu osazen signální znak B.5 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce, zůstane stát před tímto znakem.

(2) V čekacích polohách, v obvodu plavební komory a v plavební komoře plavidlo vybavené zařízením pro radiotelefonní spojení, které mu umožňuje spojení v síti pro přenos plavebních informací, zajistí poslech na kmitočtovém kanálu vyhrazeném pro danou plavební komoru.

(3) Proplavení plavební komorou probíhá v pořadí, v jakém plavidla připlula do míst určených pro čekání plavidel. Proplavují-li se malá plavidla společně s plavidly, která nejsou malými, vplují do plavební komory až po těchto plavidlech.

(4) Při připlouvání do obvodu plavební komory a v místech určených pro čekání plavidel nelze předjíždět. V plavebních komorách musí být kotvy plavidla úplně zdviženy. To platí i pro místa čekání u plavební komory v případě, nejsou-li kotvy použity k zakotvení plavidla. Při vplouvání do plavební komory plavidlo sníží rychlost tak, aby nedošlo k nárazu do vrat nebo ochranných zařízení nebo do jiných plavidel.

(5) V plavební komoře

a) stojí plavidla v mezích vyznačených stání, jsou-li na zdech plavební komory vyznačeny,

b) po dobu plnění nebo vypouštění plavební komory až do povolení k vyplutí jsou plavidla vyvázána a vázací lana upravována tak, aby plavidla nenarážela do zdí, vrat a ochranných zařízení plavební komory nebo do jiných plavidel,

c) je nezbytné použití odrazníků, které jsou v případě snímatelných odrazníků plovoucí,

d) je zakázáno z plavidla vypouštět nebo vylévat vodu na plato plavební komory nebo na jiná plavidla,

e) je zakázáno používat vlastní strojní pohon plavidla od vyvázání v plavební komoře až do obdržení pokynu k vyplutí,

f) udržují malá plavidla bezpečný odstup od ostatních plavidel.

(6) V plavební komoře a v čekacích polohách obvodu plavební komory plavidla udržují minimální boční vzdálenost 10 m od plavidel nebo sestav plavidel, které nesou jedno modré světlo nebo jeden

modrý kužel podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>.

(7) Plavidlo nebo sestava plavidel, která nese

- a) signalizaci podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>, se nesmí proplavovat s plavidly osobní dopravy,
- b) více jak jedno modré světlo nebo více jak jeden modrý kužel podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>, se proplavuje samostatně.

(8) Při příplouvání k obvodu plavební komory a při vplouvání do plavební komory a vyplouvání z ní se vysokorychlostní plavidlo pohybuje takovou rychlostí, která vyloučí vznik škody na plavební komoře, na plavidlech nebo ohrožení bezpečnosti osob na plavidle.

### § 83

#### Vplouvání do plavebních komor a vyplouvání z nich

(1) Vplouvání do plavební komory se ve dne i v noci řídí optickými signály, osazenými na jedné nebo na obou stranách plavební komory. Tyto signály mají následující význam:

- a) dvě červená světla nad sebou – vplutí není možné, plavební komora není v provozu,
- b) jedno červené světlo nebo dvě červená světla vedle sebe – vplutí není možné, plavební komora je zavřena,
- c) jedno ze dvou červených světél vedle sebe je zhasnuto nebo jedno červené a jedno zelené světlo vedle sebe nebo jedno červené světlo nad zeleným světlem – vplutí není možné, připravuje se otevření plavební komory,
- d) jedno zelené světlo nebo dvě zelená světla vedle sebe – vplutí je možné.

(2) Vyplouvání z plavební komory je řízeno ve dne i v noci optickými signály, které mají následující význam:

- a) jedno nebo dvě červená světla – vyplutí není možné,
- b) jedno nebo dvě zelená světla – vyplutí je možné.

(3) Jedno nebo dvě červená světla uvedená v odstavcích 1 a 2 mohou být nahrazena signálním znakem A.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(4) Jedno nebo dvě zelená světla uvedená v odstavcích 1 a 2 mohou být nahrazena signálním znakem E.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(5) Není-li plavební komora osazena signálními světly, nebo nejsou-li tato světla funkční, nelze vplout do plavební komory nebo vyplout z ní bez pokynu obsluhy plavební komory.

## § 84

### Přednost při proplavení plavebními komorami

(1) Odchylně od § 82 odst. 3 má přednost proplavení plavební komorou

- a) a) plavidlo signalizující podle § 36, které se přemísťuje za účelem neodkladné služební povinnosti, nebo
- b) plavidlo, které nese na přídi červený plamenec uvedený v § 26.

(2) Přibližuje-li se plavidlo uvedené v odstavci 1 k plavební komoře nebo stojí-li v obvodu plavební komory, umožní mu ostatní plavidla snadné proplutí a přednostní proplavení.

## § 85

### Doplňující ustanovení o pravidlech provozu v obvodu plavebních komor

(1) § 82 až 84 platí v celém obvodu plavební komory až k místům, kde končí zařízení k vyvazování plavidel pro čekání na proplavení.

(2) V obvodu plavební komory musí být dále dodržována následující pravidla:

- a) plavidlo čekající na vplutí zaujme místo jen v jedné šířce za sebou co nejbližší břehu, aby neuzavíralo plavební dráhu,
- b) plavidlo po vplutí do plavební komory zaujme takové místo, aby nepřekáželo při vplouvání a využití prostoru plavební komory plavidlům, která za ním následují,
- c) plavidlo, které následuje plavidlo před ním, ponechá mu čas a možnost, aby se v plavební komoře srovnalo a vyvázalo,
- d) plavební komora nesmí být použita ke stání plavidla přes noc nebo na delší dobu,
- e) člen posádky plavidla může obsluhovat provozní zařízení plavební komory, jen jedná-li se o plavební komoru se samoobslužným proplavováním,
- f) výstup a nástup cestujících na plavidlo v plavební komoře je možný jen se souhlasem obsluhy plavební komory,
- g) v obvodu plavební komory je zakázáno provozovat rybolov,
- h) je zakázáno používat okovaná bidla a háčky k odstrkování plavidel.

(3) Anž je dotčen § 82 odst. 3, proplavují se plavidla ihned po příplutí k plavební komoře, není-li předpoklad, že do 30 minut přípluje další plavidlo, které by mohlo být proplaveno současně nebo v protisměru. S výjimkou vodních cest dopravně významných třídy 0. a I. může být stanovena doba pro proplavování malých plavidel.

(4) Přednostně před jinými plavidly, s výjimkou plavidel uvedených v § 84, se v níže uvedeném pořadí proplavují

- a) osobní loď plující podle jízdního řádu,
- b) osobní loď s cestujícími na palubě, je-li ohlášena nejméně jednu hodinu před proplavením.

(5) Odstavce 1 až 4 a § 82 až 84 se na proplavování lodními zdvihadly a výtahy použijí obdobně.

## **HLAVA VI** **PLAVBA ZA SNÍŽENÉ VIDITELNOSTI A PLAVBA S POMOCÍ RADIOLOKÁTORU**

### § 86

#### Obecná pravidla pro plavbu za snížené viditelnosti, používání radiolokátoru

(1) Dostane-li se plavidlo za plavby do podmínek snížené viditelnosti, při které nelze rozeznat jiná plavidla, zejména při mlze, hustém dešti, sněhové vánici nebo dýmu, a nepluje-li pomocí radiolokátoru, může při dodržení ustanovení § 89 doplnout jen na nejbližší vhodné místo pro bezpečné stání.

(2) Při plavbě za snížené viditelnosti plavidlo přizpůsobí rychlost plavby stavu viditelnosti, místním podmínkám a provozu ostatních plavidel. V zájmu zajištění bezpečnosti plavby poskytuje ostatním plavidlům potřebné informace rádiovou stanicí. Malé plavidlo plující za snížené viditelnosti má nastavenou rádiovou stanicí na kmitočtovém kanálu pro spojení mezi plavidly.

(3) Při zastavení z důvodu snížené viditelnosti plavidlo ponechá plavební dráhu podle možnosti volnou.

(4) Plavidlo pluje vpravo, aby se setkávání mohlo uskutečnit levými boky. Při plavbě za snížené viditelnosti se ustanovení § 60 odst. 2 až 5 a § 61 nepoužijí.

(5) Vlečná sestava zastaví na nejbližším vhodném místě, pokud dále není možné vizuální spojení mezi remorkérem a vlečenými plavidly. Po proudu smí vlečná sestava doplnout s pomocí radiolokátoru při dodržení ustanovení § 89 jen na nejbližší vhodné místo pro bezpečné stání.

### § 87

#### Zvukové signály za stání

(1) Plavidlo, které za snížené viditelnosti stojí v plavební dráze nebo v její blízkosti mimo přístav nebo místo vyhrazené pro stání a označené příslušnými signálními znaky, má rádiovou stanicí nastavenou na příjem na kmitočtovém kanálu pro spojení mezi plavidly. Přijme-li stojící plavidlo informaci rádiovou stanicí o tom, že se přibližují jiná plavidla, nebo zachytí-li signály dávané podle § 88 odst. 3 nebo § 89 odst. 1 písm. b), sdělí ihned rádiovou stanicí svou polohu nebo po celou dobu slyšitelnosti těchto signálů dává následující zvukové signály:

- a) stojí-li při levém břehu – „jednu řadu úderů na zvon“,
- b) stojí-li při pravém břehu – „dvě řady úderů na zvon“, nebo
- c) stojí-li v neurčité poloze – „tři řady úderů na zvon“.

(2) Signály uvedené v odstavci 1 musí být opakovány v intervalech ne delších než 1 minuta.

(3) V tlačné sestavě se ustanovení odstavce 1 vztahuje pouze na tlačný remorkér. V bočně svázané sestavě se vztahuje pouze na jedno plavidlo sestavy. Ve vlečné sestavě se vztahuje na remorkér a poslední plavidlo v sestavě.

(4) Pravidla uvedená v odstavcích 1 až 3 se vztahují také na plavidlo nasedlé v plavební dráze nebo v její blízkosti, pokud svou polohou ohrožuje bezpečnost plavby ostatních plavidel.

## § 88

### Plavidla plující s pomocí radiolokátoru

(1) Pluje-li plavidlo pomocí radiolokátoru, musí být v kormidelně stále přítomna osoba s průkazem způsobilosti k vedení plavidla pomocí radiolokátoru uvedeném v § 52 odst. 1 písm. b) a další osoba, která je v dostatečné míře obeznámena s tímto způsobem plavby. Je-li kormidelna technicky připravena pro vedení plavidla s pomocí radiolokátoru jednou osobou, postačí, když lze druhou osobu v případě nutnosti do kormidelně neprodleně povolát.

(2) Jsou-li na obrazovce radiolokátoru zjištěna plující plavidla nebo přibližuje-li se k úseku, kde lze plující plavidla očekávat, oznámí vůdce plavidla rádiovou stanicí druh a název plavidla, směr plavby a polohu. Vůdce plavidla plujícího s pomocí radiolokátoru, který oznámení zachytí, odpoví rádiovou stanicí a uvede druh a název plavidla, směr plavby a polohu. Vůdci plavidel si dohodnou stranu pro potkávání; malé plavidlo oznámí pouze stranu, na kterou se vyhýbá.

(3) Nemůže-li plavidlo plující pomocí radiolokátoru navázat rádiové spojení s plavidly plujícími v protisměru,

- a) dává signál „jeden dlouhý zvuk“, sestava plavidel „dva dlouhé zvuky“, a opakuje ho tak často, jak to plavební situace vyžaduje, a
- b) sníží rychlost plavby, a je-li to nutné, zastaví.

(4) Zachytí-li plavidlo signály uvedené v odstavci 4 písm. a) nebo se na obrazovce jeho radiolokátoru objeví plavidla, jejichž poloha nebo plavba může vyvolat nebezpečnou situaci nebo přibližuje-li se k úseku, kde lze plavidla předpokládat, ale ještě na obrazovce radiolokátoru nejsou vidět,

- a) dává takové plavidlo signál „jeden dlouhý zvuk“, sestava plavidel „dva dlouhé zvuky“, a opakuje ho tak často, jak to plavební situace vyžaduje, a
- b) sníží rychlost plavby, a je-li to nutné, zastaví.

(5) V sestavách plavidel se ustanovení odstavců 1 až 5 vztahují pouze na plavidla, na nichž je vůdce sestavy.

## § 89

### Plavidla plující bez pomoci radiolokátoru

(1) Plavidlo nebo sestava plavidel plující za snížené viditelnosti, které nepoužívají radiolokátor, doplují do nejbližšího bezpečného místa pro stání. Při zachování zvláštní pozornosti přítom

- a) takové plavidlo nebo sestava plavidel pluje, co nejbližší jedné strany plavební dráhy,
- b) každé samostatně plující plavidlo dává signál „jeden dlouhý zvuk“ a plavidlo, na němž je vůdce sestavy plavidel, dává signál „dva dlouhé zvuky“ opakující se v intervalech ne delších než 1 minuta,
- c) takové plavidlo nebo plavidlo plující v takové sestavě plavidel musí mít na přídi pozorovatele, který je v dohledu nebo doslechu vůdce plavidla nebo sestavy plavidel, nedorozumívají-li se pomocí komunikačního zařízení,

- d) takové plavidlo nebo sestava plavidel odpoví rádiovou stanicí jinému plavidlu volajícimu rovněž rádiovou stanicí, sdělí mu druh a název svého plavidla, směr své plavby a polohu a zároveň uvede, že pluje bez pomoci radiolokátoru do nejbližšího bezpečného místa pro stání a dohodne se s ním o způsobu setkávání, a
- e) zaslechne-li takové plavidlo nebo sestava plavidel zvukový signál jiného plavidla, se kterým není možné navázat radiotelefonní spojení, a
1. pluje-li poblíž břehu, připluje k němu co nejbližše, a je-li to nutné, zastaví, dokud jiné plavidlo nepropluje, nebo
  2. nepluje-li poblíž břehu, případně přeplovává-li od jednoho břehu k druhému, uvolní plavební dráhu.

(2) Převozní loď plující bez radiolokátoru dává místo signálu uvedeného v odstavci 1 „jeden dlouhý zvuk, za kterým následují čtyři krátké zvuky“. Tento signál se opakuje v intervalu kratším než 1 minuta.

(3) Malé plavidlo namísto dohody o způsobu setkávání podle odstavce 1 písm. d) oznámí pouze stranu, na kterou se vyhýbá.

## HLAVA VII STÁNÍ

### § 90 Obecné zásady stání

(1) Plavidla stojí tak blízko břehu, jak jim to dovoluje jejich ponor a místní podmínky, vždy však tak, aby nepřekážela proplování jiných plavidel.

(2) Plovoucí zařízení se pro účely stání umístí tak, aby plavební dráha zůstala volná pro proplování jiných plavidel.

(3) Stojící plavidla kotví nebo se vyvazují s ohledem na vítr, kolísání vodní hladiny, sání a vlnobití tak, aby nemohla změnit svoji polohu a ohrozit tím jiná plavidla nebo jim překážet.

(4) Plavidlo stojí mimo plavební dráhu, stojí-li v úseku vodní cesty označeném signálními znaky vyjadřujícími rozsah a způsob stání.

### § 91 Zákaz stání

(1) Plavidla nesmí stát

- a) v úsecích označených signálním znakem A.5 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, a to na straně vodní cesty, na níž je tento znak umístěn,
- b) pod mosty a pod elektrickým vedením vysokého napětí,
- c) v úžinách podle ustanovení § 62 a před vjezdy do nich, v úsecích a před úseky, které by se stáním plavidel staly pro plavbu úzkými,
- d) ve vjezdech do přítoků a výjezdech z nich a ve vjezdech do přístavů,



- e) v plavebních trasách přívozů,
- f) v trasách plavidel připlouvajících k přístavištím nebo odplouvajících od nich,
- g) v úsecích obratišť označených signálním znakem E.8 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce,
- h) u boku plavidla, které nese znak předepsaný v § 42, na vzdálenost uvedenou na tomto znaku,
- i) v úsecích vodní plochy označených signálním znakem A.5.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, a to v šířce uvedené v metrech na tomto znaku měřené od něho.

(2) V úsecích uvedených v odstavci 1 písm. a) a b) mohou plavidla stát pouze v místech označených signálními znaky E.5 až E.7 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce při dodržení podmínek uvedených v § 92 až 95.

#### § 92 Kotvení

(1) Plavidla nesmí kotvit v úsecích označených signálním znakem A.6 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, zákaz platí pouze pro tu stranu vodní cesty, na které je tento znak umístěn.

(2) Plavidla kotví na místech označených signálním znakem E.6 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce a jen na té straně vodní cesty, na které je tento znak umístěn.

(3) V úseku vodního toku Labe mezi Ústím nad Labem-Střekov ř. km 767,32 až Hřensko ř. km 726,60 je kotvení možné jen na určených kotvištích a teprve poté, kdy rychlost plavby byla zřetelně zpomalena zpětným chodem strojního pohonu.

#### § 93 Vyvazování

(1) Plavidla se nesmí vyvazovat v úsecích označených signálním znakem A.7 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce; zákaz platí pouze pro tu stranu vodní cesty, na které je tento znak umístěn.

(2) Plavidla se vyvazují na místech označených signálním znakem E.7 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce a pouze na té straně vodní cesty, na které je tento znak umístěn.

(3) Pro vyvazování nebo uvolňování nasedlých plavidel se nepoužívají předměty, které neumožňují dostatečně pevné zajištění plavidla, zejména stromy, zábradlí, sloupy, pilíře, patníky, žebříky nebo svodidla.

#### § 94 Místa stání

(1) V místech stání označených signálním znakem E.5 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce plavidla stojí jen na té straně vodní cesty, na které je tento znak umístěn.

(2) V místech stání označených signálním znakem E.5.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce plavidla stojí pouze v šířce uvedené v metrech měřené od něho.

(3) V místech stání označených signálním znakem E.5.2 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce plavidla stojí pouze v šířce pásma vymezeného dvěma vzdálenostmi, které jsou uvedeny v metrech na tomto znaku měřené od něho.

(4) V místech stání označených signálním znakem E.5.3 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce mohou plavidla stát vedle sebe v počtu uvedeném na znaku římskými číslicemi na té straně vodní cesty, na které je znak umístěn.

#### § 95

#### Vyhrazení stání pro některé druhy plavidel

Signálními znaky E.5.4 až E.5.15 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce je stání vyhrazeno pouze ve znaku vyznačeným druhům plavidel a jen na straně vodní cesty, na které jsou tyto znaky umístěny.

#### § 96

#### Stání v případech přeprav nebezpečných věcí

(1) Mezi plavidly, tlačnými a bočně svázanými sestavami se při stání dodržují následující minimální vzdálenosti:

- a) 10 m, nese-li jedno z nich signalizaci jedním modrým světlem nebo jedním modrým kuželem podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>,
- b) 50 m, nese-li jedno z nich signalizaci dvěma modrými světly nebo dvěma modrými kužely podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>, nebo
- c) 100 m, nese-li jedno z nich signalizaci třemi modrými světly nebo třemi modrými kužely podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>.

(2) V případech, kdy dvě plavidla, tlačné nebo dvě bočně svázané sestavy nesou jedno nebo několik světél či kuželů podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>, určí se vzdálenost mezi nimi podle největšího počtu světél nebo kuželů.

(3) Ustanovení odstavce 1 písm. a) se nevztahuje na

- a) plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, které nesou shodnou signalizaci,
- b) plavidla, která signalizaci uvedenou v odstavci 1 písm. a) nenesou, ale která mají osvědčení plavidla vydané v souladu s mezinárodní smlouvou upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>.

#### § 97

#### Hlídkka a dohled

(1) Zajistit hlídku je nezbytné

- a) na plavidle stojícím v plavební dráze,

- b) na plavidle stojícím v jiných chráněných místech než v přístavním bazénu, při vyhlášení 2. a 3. stupně povodňové aktivity,
- c) na stojící osobní lodi obsazené cestujícími, nebo
- d) na stojícím plavidle, které nese signalizaci plavidel přepravujících nebezpečné věci podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>, nebo které ještě není prosto nebezpečných plynů nebo není dočištěno po přepravě takových věcí.

(2) V tlačné a bočně svázané sestavě postačuje hlídka na plavidle, které sestavu vede.

(3) Nad všemi ostatními stojícími plavidly je nezbytné zajistit dohled osoby, která je schopna v případě potřeby rychle učinit nezbytná opatření.

(4) V případě stojícího plavidla, které má vůdce, stanoví hlídku nebo dohled vůdce plavidla. Nemá-li stojící plavidlo vůdce, stanoví hlídku nebo dohled provozovatel nebo vlastník plavidla.

(5) Záznam o zajištění hlídky nebo dohledu obsahuje poznávací znaky plavidla, místo stání plavidla, čas výkonu hlídky nebo dohledu a jméno osoby, která hlídku nebo dohled vykonává.

(6) Ustanovení odstavců 1, 4 a 5 se nevztahují na malá plavidla.

## § 98 Šířky stání plavidel

(1) Není-li signálními znaky stanoveno jinak, je šířka stání

a) do 12 m od břehu na vodní cestě

1. Labe v úseku Přelouč ř. km 949,10 až Hřensko ř. km 726,60,
2. Vltava v úseku Slapy-Třeбенice ř. km. 91,60 až Mělník ř. km 0,00,

b) do 10 m od břehu na vodní cestě

1. Labe v úseku Kunětice ř. km 973,50 až Přelouč ř. km 951,10,
2. Morava včetně Bařova kanálu v úseku Otrokovice-jez Bělov ř. km 166,77 až Hodonín ř. km 101,77 a

c) do 5 m od břehu na vodní cestě Vltava v úseku České Budějovice ř. km 239,50 až Kořensko ř. km 200,40.

(2) Odstavec 1 se nevztahuje na

a) stání plavidel v přístavních bazénech, kde jsou šířky stání stanoveny přístavním řádem, nebo

b) plovoucí stroje při práci na vodní cestě a na nasedlá nebo potopená plavidla, která mají povinnost signalizovat podle § 34.

§ 99  
Signál „nepřibližovat se“

(1) V případě nehody nebo havárie na plavidle, které nese signalizaci podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu<sup>2)</sup>, kdy může dojít k úniku přepravované látky nebezpečné pro lidský život nebo bezpečnost plavebního provozu a posádka plavidla nezvládne toto nebezpečí odvrátit, se na plavidle spustí signál „nepřibližovat se“.

(2) Ustanovení odstavce 1 se nevztahuje na tlačné čluny a jiná plavidla bez vlastního pohonu. Jsou-li však tato plavidla součástí sestavy plavidel, signál „nepřibližovat se“ se spustí na plavidle, na němž je vůdce sestavy.

(3) Signál „nepřibližovat se“ se skládá z akustického a optického signálu. Akustický signál tvoří „jeden krátký a jeden dlouhý zvuk“ opakovaný nepřetržitě po dobu 15 minut synchronně s optickými signály uvedenými v § 48 odst. 2. Po spuštění je signál po stanovenou dobu dáván automaticky. Spuštění uvedeného signálu musí být zajištěno proti náhodnému uvedení do provozu.

(4) Plavidlo, které zachytí signál „nepřibližovat se“, učiní veškerá opatření k odvrácení nebezpečí, které mu hrozí, zejména

- a) pluje-li ve směru k nebezpečnému místu, zůstane co nejdále jak je to možné, a je-li třeba, provede obrat a od ohroženého místa se vzdálí, nebo
- b) proplovává-li ohroženým prostorem, pokračuje nejvyšší možnou rychlostí.

(5) Na plavidle uvedeném v odstavci 4 se neprodleně

- a) zavřou okna a všechny otvory z plavidla se utěsní,
- b) nechráněná světla zhasnou,
- c) přestane kouřit,
- d) vypnou všechny pomocné agregáty, které nejsou nezbytné pro provoz plavidla, a
- e) vyloučí jakékoliv jiskření.

(6) Ustanovení odstavce 5 se vztahuje i na plavidla, která stojí v blízkosti ohroženého místa. Zachytí-li signál „nepřibližovat se“ a je-li to nezbytné, posádka takové plavidlo opustí.

(7) Při plnění opatření podle odstavců 4 až 6 je třeba přihlídnout ke směru proudu vody a směru větru.

(8) Opatření podle odstavců 4 až 7 se provedou na plavidle i v případě, je-li signál „nepřibližovat se“ spuštěn ze břehu.

## ČÁST SEDMÁ REKREAČNÍ ČINNOSTI

### § 100

#### Plavba na plováku s plachtou nebo s využitím tažného draka

(1) Plovák s plachtou nelze provozovat na úsecích dopravně významných vodních cest

- a) Vltava v úseku Vrané nad Vltavou ř. km 71,20 až Mělník ř. km 0,00 a
- b) Labe v úseku Kunědice ř. km 973,50 až Hřensko ř. km 726,60.

(2) Plovák s tažným drakem nelze provozovat na úsecích dopravně významných vodních cest

- a) Vltava v úseku České Budějovice ř. km 239,50 až ř. km 220,50,
- b) Vltava v úseku Hněvkovice ř. km 220,40 až Ochoz ř. km 165,50,
- c) Vltava v úseku Žďákovský most ř. km 159,90 až Slapy-Třeбенice ř. km 91,70,
- d) Vltava v úseku Vrané nad Vltavou ř. km 71,20 až Mělník ř. km 0,00 a
- e) Labe v úseku Kunědice ř. km 973,50 až Hřensko ř. km 726,60.

(3) Při plavbě s tažným drakem se udržuje bezpečná vzdálenost od ostatních účastníků provozu na vodní cestě. Na závětrné straně odpovídá bezpečná vzdálenost nejméně délce tažných a ovládacích šňůr.

(4) Vymezená vodní plocha k činnostem podle odstavců 1 a 2 se označí signálním znakem E.20 stanoveným v příloze č. 7 k této vyhlášce doplněným tabulkou s textem „schváleno pro windsurf“, „schváleno pro kiteboard“.

### § 101

#### Vodní lyžování a obdobné činnosti provozované ve vleku za plavidlem

(1) S vůdcem plavidla, které vleče lyžaře, musí být přítomna na palubě osoba, která je schopna obsluhovat vlečné zařízení a sledovat lyžaře.

(2) Plavidlo vlekoucí vodního lyžaře se smí pohybovat jen ve vymezené vodní ploše určené a vyznačené pro vodní lyžování.

(3) Vlečné lano nesmí být vlečeno za plavidlem, nedrží-li se ho vodní lyžař.

(4) Vymezená vodní plocha pro vodní lyžování nebo obdobné činnosti provozované ve vleku za plavidlem se označí vytažením žlutého balónu tak, aby byl dobře viditelný z vodní cesty.

## § 102

### Způsob označení vymezené vodní plochy plavebním značením

(1) Vymezená vodní plocha se na břehu označí signálními znaky E.16 nebo E.24 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce, případně signálním znakem C.4 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce. Břehové signální znaky se doplní na hladině žlutými válcovými bójemi s nápisem „sport“.

(2) Břehové signální znaky uvedené v odstavci 1 se doplní tabulkami s uvedením maximálního počtu a druhu plavidel současně na vodní ploše provozovaných, časovými údaji o využívání vymezené vodní plochy, případně dalšími údaji blíže specifikujícími využití vymezené vodní plochy.

(3) Je-li vymezená vodní plocha označená na hladině žlutými bójemi vzdálena od břehu, z něhož je k ní přístup, vyznačí se na hladině přístupový koridor po obou stranách žlutými kuželovými bójemi. Minimálně první a poslední bóje ve směru od břehu na pravé straně koridoru má vrchol červené barvy a na levé straně zelené barvy.

## § 103

### Bezpečné vzdálenosti koupajících se osob od plavidel

(1) Bezpečná vzdálenost koupající se osoby od plavidel je

- a) vzdálenost alespoň 50 m od plavidla, které není malým plavidlem,
- b) vzdálenost alespoň 10 m od malého plavidla s vlastním pohonem a
- c) vzdálenost alespoň 3 m od ostatních plavidel.

(2) Malé plavidlo přibližující se ke koupající se osobě tuto osobu obepluje v bezpečné vzdálenosti a pokud možno tak, aby tato osoba zůstala mezi malým plavidlem a nejbližším břehem.

(3) Ustanovení odstavce 1 písm. b) a c) neplatí v případech, kdy koupající se osoba vstupuje do vody z plavidla nebo na ně z vody vystupuje.

(4) Vymezené prostory pro koupání se označí signálními znaky A.1 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce nebo některým ze signálních znaků A.12 až A.17 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, doplněnými na hladině žlutými kuželovými bójemi.

## § 104

### Způsob bezpečnostního označení místa ponoru potápějící se osoby

(1) Prostor pro potápění se vyznačí na břehu signálním znakem A.1.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce a na hladině žlutými bójemi, které nesou tyč s tuhou červenou vlaječkou ve tvaru trojúhelníku.

(2) Osoba zabývající se potápěním mimo prostor uvedený v odstavci 1 označí místo ponoru na hladině bójí, která nese signální znak A.1.2 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(3) Všechna plavidla zachovávají minimálně vzdálenost 25 m od místa označeného podle odstavce 2.

## **ČÁST OSMÁ** **NAKLÁDÁNÍ S ODPADY**

### § 105

(1) Vůdce plavidla zajistí oddělený sběr mastných odpadů vzniklých při provozu plavidla v nádobách k tomuto účelu určených a shromáždění nádních vod ve strojovně. Tyto nádoby se uloží na plavidle tak, aby z nich obsah nemohl uniknout a bylo možné jeho úniku zabránit.

(2) Na plavidle nelze

- a) používat mobilní nádrže uložené na palubě pro sběr odpadních olejů,
- b) spalovat odpad a
- c) použít pro vypouštění oleje nebo tuku do nádní ve strojovně rozpouštěcí nebo emulgační čisticí prostředky kromě výrobků, které nezpůsobí obtížnější odčerpání stokové vody.

(3) Vůdce plavidla zajišťuje oddělený sběr odpadů na plavidle, jako je domovní odpad, kalý a jiný zvláštní odpad, a jejich dodání do zařízení pro příjem odpadu. Pokud je to možné, domovní odpad se ukládá odděleně podle následujících kategorií: papír, plasty, sklo, další recyklovatelné materiály a jiné odpady.

## **ČÁST DEVÁTÁ** **PŮJČOVNY MALÝCH PLOVIDEL**

### § 106

Obsahové náležitosti provozního řádu půjčovny malých plavidel, seznamu plavidel  
půjčovny a příručky uživatele

(1) Provozní řád půjčovny malých plavidel obsahuje s ohledem na druh půjčovaných plavidel a vymezený úsek vodní cesty alespoň

- a) název a umístění půjčovny,
- b) vymezený úsek vodní cesty, ve kterém lze půjčená plavidla provozovat,
- c) jméno a spojení na provozovatele půjčovny,
- d) provozní dobu,
- e) opatření před zastavením plavby,
- f) půjčovní podmínky,
- g) poskytnutou výbavu plavidla pro provoz plavidla, zejména vázací lana, kotvy, pádla či vesla, plachty, záchranné prostředky a věcné prostředky požární ochrany, zásoba pohonných hmot nebo zásoba zkapalněného plynu a její uložení na plavidle,

- h) základní pravidla plavebního provozu, vztahující se k vedení malých plavidel půjčovny v rozsahu určeném druhem půjčovaných plavidel a plavebním úřadem vymezeného úseku vodní cesty,
- i) telefonická spojení na plavební úřad, Policii České republiky, zdravotnickou záchrannou službu a Hasičský záchranný sbor České republiky a
- j) postup provozovatele před a při dosažení limitních vodních stavů pro zastavení plavby, zejména ve vztahu k plavidlům půjčovny vedeným na vodní cestě osobou bez průkazu způsobilosti.

(2) Příručka uživatele s ohledem na druh půjčovaného plavidla a vymezený úsek vodní cesty obsahuje alespoň

- a) základní údaje o plavidle a jeho obsluze,
- b) pokyny pro ovládání plavidla,
- c) základní pravidla provozu na vodní cestě a význam plavebního značení v rozsahu potřebném pro vedení malého plavidla,
- d) instrukce k proplavování plavební komorou nebo lodním zdvihadlem, nebo proplouvání jezo-  
vou propustí,
- e) zásady pro vyvazování nebo kotvení plavidla,
- f) postup při doplňování pohonných hmot a vody, ukládání a odstraňování odpadů,
- g) instrukce pro používání a obsluhu zařízení na plavidle,
- h) zákaz zasahovat do důležitých zařízení plavidla zejména pohonného a kormidelního zařízení,  
elektrického rozvodu nebo rozvodu plynu pro vaření a vytápění,
- i) seznam vybavení plavidla,
- j) důležité kontakty na půjčovnu, Policii České republiky, plavební úřad, Hasičský záchranný  
sbor České republiky, zdravotní službu nebo obsluhu plavebních komor a
- k) přílohy k příručce uživatele, kterými jsou plavební mapy vymezeného úseku vodní cesty,  
návodů na obsluhu zařízení a vybavení plavidla zejména vařiče, pečicí či mikrovlnné trouby,  
radiového přijímače nebo topení.

(3) Pro plavidla bez vlastního strojního pohonu provozovaná v půjčovně může příručka uživatele obsahovat pouze údaje uvedené v odstavci 2 písm. a), b), c) a j).

(4) Seznam plavidel půjčovny musí obsahovat o každém plavidle, která lze v půjčovně půjčovat, minimálně následující údaje

- a) poznávací znaky plavidla,
- b) typ nebo druh plavidla,
- c) základní parametry plavidla (délka, šířka, ponor, maximální obsaditelnost osobami nebo ma-  
ximální zatížení),



- d) v případě plavidla se strojním pohonem výkon motoru a způsob jeho ovládnání, a
- e) v případě plachetnice plocha plachet.

§ 107  
Zrušovací ustanovení

Vyhláška č. 344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky, se zrušuje.

§ 108  
Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. května 2015.

Ministr:  
Ing. Třok v. r.

## Nejvyšší povolené hodnoty délky a šířky plavidla a sestav plavidel pro jednotlivé úseky vodní cesty

(1) Pro účely této přílohy se pojmem jednotka rozumí vlečené plavidlo, nebo plavidla svázaná vedle sebe, vlečená tlačná nebo bočně svázaná sestava. Rozměry jednotky odpovídají maximálním povoleným rozměrům plavidel, tlačných, nebo bočně svázaných sestav v daném úseku vodní cesty a nesmí být překročeny.

(2) Pro jednotlivě plující plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy na Vltavě a Labi platí

a) ve směru po proudu i proti proudu

1. v úseku České Budějovice-Jiráskův jez ř. km 239,50 až Kořensko ř. km 200,40 směřjí plout plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, jejichž rozměry nepřesahují celkovou délku 45 m a celkovou šířku 5,60 m,
2. v úseku Slapy-Třeбенice ř. km 91,40 až Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 včetně Beřounky po přístav Praha-Radotín ř. km 1,25 pro plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m,
3. v úseku Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 až Mělník ř. km 0,00 pro plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 110 m a celková šířka 10,60 m,
4. v úseku Praha-Holešovice ř. km 49,50 až Mělník ř. km 0,00, při vodním průtoku 200 m<sup>3</sup>/s a nižším v profilu vodočtu Praha, pro tlačné sestavy, maximální celková délka 120 m a celková šířka 10,60 m,
5. v úseku Praha-Holešovice ř. km 49,50 až Mělník ř. km 0,00, při vodním průtoku 200 m<sup>3</sup>/s a nižším v profilu vodočtu Praha, pro tlačné sestavy maximální celková délka 137 m a celková šířka 10,60 m, pokud jsou na přídě vybavené aktivním dokormidlovacím zařízením,
6. v úseku Kunětice ř. km 973,50 až Přelouč ř. km 951,20 pro plavidla a tlačné sestavy, maximální celková délka 45 m a celková šířka 6 m,
7. v úseku Přelouč ř. km 949,10 až Mělník ř. km 837,38 pro plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 84 m a celková šířka 11,50 m,
8. v úseku Mělník ř. km 837,38 až Prosmyky ř. km 788,15 pro plavidla, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m, pro tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 137 m a celková šířka 11,50 m,
  - 8.1 ve zdržích, vyjma plavebních kanálů vedoucích k plavebním komorám, pro tlačné a bočně svázané sestavy maximální šířka 23 m,
9. v úseku Prosmyky ř. km 788,15 až Lhotka ř. km 784,68 pro plavidla, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m, pro tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 137 m a celková šířka 11,50 m,
  - 9.1 ve směru po proudu, při vodním stavu 275 cm a vyšším na vodočtu v Ústí nad Labem pro tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m, pokud nejsou vybavena aktivním dokormidlovacím zařízením,
10. v úseku Lhotka ř. km 784,68 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67 pro plavidla, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m, pro tlačné a bočně svázané sestavy maximální celková délka 170 m a celková šířka 11,50 m, nebo celková délka 137 m a celková šířka 23 m,

11. v úseku Mělník ř. km 837,38 až Hřensko ř. km 726,60 pro plavidla s bočnokolesovým pohonem, maximální celková šířka 14 m,

b) ve směru po proudu

1. v úseku Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,49 až Hřensko ř. km 726,60
  - 1.1 pro plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m; plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy delší 84 m nesmí vléci,
2. v úseku Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67 až Děčín ř. km 739,62 plují tlačné sestavy delší než 110 m, jejichž celková délka nepřesahuje 137 m
  - 2.1 při vodním stavu 175 cm až 400 cm na vodočtu v Ústí nad Labem bez omezení, pokud jsou vybaveny na přídi aktivním dokormidlovacím zařízením,
  - 2.2 při vodním stavu 180 cm až 400 cm na vodočtu v Ústí nad Labem, pokud nejsou vybaveny na přídi aktivním dokormidlovacím zařízením; pokud plují s ponorem menším než 110 cm, musí v celém úseku použít pomocný remorkér,
3. v úseku Děčín (terminál) ř. km 739,62 až Hřensko ř. km 726,60 plují tlačné sestavy delší než 110 m, jejichž celková délka nepřesahuje 137 m
  - 3.1 při vodním stavu 160 cm až 500 cm na vodočtu v Ústí nad Labem bez omezení, pokud jsou vybavena na přídi aktivním dokormidlovacím zařízením,
  - 3.2 při vodním stavu 165 cm až 500 cm na vodočtu v Ústí nad Labem, pokud nejsou vybaveny na přídi aktivním dokormidlovacím zařízením; pokud plují s ponorem menším než 110 cm, musí v celém úseku použít pomocný remorkér,

c) ve směru proti proudu

1. v úseku Hřensko ř. km 726,60 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67
  - 1.1 pro plavidla a bočně svázané sestavy, maximální délka 110 m a šířka 11,50 m; bočně svázané sestavy nesmějí vléci,
  - 1.2 pro tlačné sestavy maximální délka 137 m a maximální šířka 11,50 m; pro tlačnou sestavu v čele vlečné sestavy maximální délka 110 m a smí vléci pouze jednu jednotku,
2. v úseku Hřensko ř. km 726,60 až Děčín ř. km 740,74 a v úseku Děčín-Staré Město ř. km 741,80 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67, při vodním stavu 275 cm a vyšším na vodočtu v Ústí nad Labem, pro bočně svázané sestavy, maximální délka 110 m a maximální šířka 23 m.

(3) Pro vlečné sestavy na Vltavě a Labi platí

a) ve směru po proudu i proti proudu

1. v úseku České Budějovice-Jiráskův jez ř. km 239,50 až Kořensko ř. km. 200,40 smí být v sestavě nejvýše jedna jednotka,
2. v úseku Slapy-Třebenice ř. km 91,40 až Mělník ř. km 0,00 smí být v sestavě nejvýše jedna jednotka,
3. v úseku Kunětice ř. km 973,70 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67 smí být v sestavě nejvýše jedna jednotka.

b) ve směru po proudu

1. v úseku Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67 až Hřensko ř. km 726,60 smí být v sestavě nejvýše jedna jednotka,

c) ve směru proti proudu

1. v úseku Hřensko ř. km 726,60 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67 smí být délka celé sestavy do 500 m a šířka 11,50 m.

(4) V úseku řeky Moravy včetně Bařova kanálu Otrokovice-jez Bělov až Hodonín ř. km 101,77 nesmí celková délka plavidla, tlačné, bočně svázané a vlečné sestavy překročit ve směru po i proti proudu délku 20 m a šířku 5 m.

## Nejvyšší povolené hodnoty ponoru plavidla pro jednotlivé úseky vodní cesty

- (1) Na Vltavě nesmí být překročeny tyto maximální hodnoty ponoru
- a) v úseku České Budějovice ř. km 239,50 až Kořensko ř. km 200,40, v období od 1. dubna do 31. října – 1,3 m,
  - b) v úseku Hluboká nad Vltavou ř. km 229,04 až ř. km 220,50, od hladiny 368,90 m n. m. a nižší ve zdrži Hněvkovice se plavební dráha nevytyčuje – ponory nejsou garantovány,
  - c) v úseku Kořensko ř. km 200,40 až Orlík ř. km 144,65
    - 1. v úseku Kořensko ř. km 200,40 až Podolsko ř. km 182,66 při hladině 347,65 m n. m. a vyšší ve zdrži Orlík – 1,3 m,
    - 2. v úseku Podolsko ř. km 182,66 až Orlík ř. km 144,65 při hladině 347,60 m n. m. a vyšší ve zdrži Orlík – 2,2 m,
    - 3. v úseku Kořensko ř. km 200,40 až Červená nad Vltavou ř. km 179,10, od hladiny 329,60 m n. m. po hladinu 347,60 m n. m. ve zdrži Orlík, v období od 1. května do 30. září se plavební dráha nevytyčuje, plavební komora Kořensko je mimo provoz – ponory nejsou garantovány,
    - 4. v úseku Červená nad Vltavou až Orlík ř. km 144,65 při hladině od 329,60 m n. m. po hladinu 347,60 m n. m. ve zdrži Orlík, v období od 1. května do 30. září – 2,2 m,
  - d) v úseku Orlík ř. km 144,65 až Kamýk nad Vltavou ř. km 134,73 od hladiny 282,10 m n. m. po hladinu 284,60 m n. m. ve zdrži Kamýk nad Vltavou, v období od 1. května do 30. září – 2,2 m,
  - e) v úseku Kamýk nad Vltavou ř. km 134,73 až Slapy ř. km 91,70
    - 1. v úseku Kamýk nad Vltavou ř. km 134,73 až Vestec ř. km 128,93 od hladiny 269,10 m n. m. po hladinu 269,60 m n. m. ve zdrži Slapy – 1,7 m,
    - 2. v úseku Vestec ř. km 128,93 až Slapy ř. km 91,70 od hladiny 269,10 m n. m. po hladinu 269,60 m n. m. ve zdrži Slapy – 2,2 m,
    - 3. v úseku Kamýk nad Vltavou ř. km 134,73 až Slapy ř. km 91,70 od hladiny 269,60 m n. m. po hladinu 270,60 m n. m. ve zdrži Slapy – 2,2 m,
  - f) v úseku Slapy-Třebenice ř. km 91,40 až Praha-Modřany ř. km 64,00 – 1,20 m,
  - g) v úseku Praha-Modřany ř. km 64,00 až Mělník ř. km 0,00 – 1,80 m.
- (2) Na Berounce nesmějí ponory plavidel přesahovat hodnotu v úseku Praha-přístav Radotín ř. km 1,25 až soutok s Vltavou ř. km 0,00 – 1,80 m.
- (3) Na kanalizovaném Labi nesmí být překročeny maximální ponory plavidel
- a) v úseku Kunětice ř. km 973,50 až Přelouč ř. km 951,20 – 1,05 m,
  - b) v úseku Přelouč ř. km 949,10 až Mělník ř. km 837,38 – 2,10 m,

- c) v úseku Mělník ř. km 837,38 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,85 – 2,00 m,
- d) v úseku Mělník ř. km. 837,38 až Lovosice ř. km 789,14 při vodním průtoku 150 m<sup>3</sup>/s a vyšším v profilu vodočtu Mělník – 2,10 m,
- e) v úseku Lovosice ř. km 789,14 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,85 při vodním stavu 280 cm až 300 cm na vodočtu v Ústí nad Labem (průtok 350 m<sup>3</sup>/s až 400 m<sup>3</sup>/s v profilu vodočtu Ústí nad Labem) – 2,10 m,
- f) v úseku Lovosice ř. km 789,14 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,85 při vodním stavu nad 300 cm na vodočtu v Ústí nad Labem (průtok nad 400 m<sup>3</sup>/s v profilu vodočtu Ústí nad Labem) – 2,20 m.

(4) Na regulovaném Labi musí být při stanovení maximálního ponoru plavidel dodržena následující ustanovení

- a) v úseku Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,32 až Hřensko ř. km 726,60 pro plavidla s vrtulovým pohonem, která plují proti proudu samostatně nebo která vlečou jiná plavidla, plovoucí tělesa nebo plovoucí zařízení a pro všechna plavidla, která plují proti proudu v tlačných a bočně svázaných sestavách, jejichž pohyb zajišťují plavidla s vrtulovým pohonem, se nejvýše povolené ponory vypočítají
  1. pro úsek od ř. km 767,32 po ř. km 739,65 odpočtem 75 cm od zajištěného vodního stavu do 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem a odpočtem 70 cm od zajištěného vodního stavu nad 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem,
  2. pro úsek od ř. km 739,65 po ř. km 726,60 odpočtem 60 cm od zajištěného vodního stavu na vodočtu v Ústí nad Labem,
- b) v úseku Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,32 až Hřensko ř. km 726,60 pro jiná plavidla, než uvedená pod písmenem a), která plují proti proudu a pro všechna plavidla plující po proudu se nejvýše povolené ponory vypočítají
  1. pro úsek od ř. km 767,32 po ř. km 739,65 odpočtem 60 cm od zajištěného vodního stavu do 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem a odpočtem 55 cm od zajištěného vodního stavu nad 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem,
  2. pro úsek od ř. km 739,65 po ř. km 726,60 odpočtem 45 cm od zajištěného vodního stavu na vodočtu v Ústí nad Labem,
- c) při vodním stavu 275 cm a vyšším na vodočtu v Ústí nad Labem, správce vodního toku již negarantuje zajištěný vodní stav pro plavidla s úměrně vyšším ponorem; ponory plavidel při vodních stavech nad 275 cm na vodočtu v Ústí nad Labem se vypočítají podle písmena a) nebo b) v závislosti na směru plavby nebo druhu pohonu; při výpočtu možného ponoru je nutné informovat se o tendenci (setrvalosti) uváděného vodního stavu na dispečinku Povodí Labe, s p., v Hradci Králové,
- d) maximální přípustný ponor plavidel je 2,80 m,
- e) vlečená plavidla s vrtulovým pohonem, která plují proti proudu, pokud vlastní pohon použijí pouze pro zajištění ovladatelnosti plavidla, mohou mít ponor vypočítaný podle písmena b); vlečná plavidla musí mít proto dostatečný výkon strojí; omezení použití vlastního pohonu se nevztahuje na vlečená plavidla s vrtulovým pohonem, která plují proti proudu, jejichž ponor se vypočítá podle písmena a),

- f) zajištěným vodním stavem se rozumí takový dosažený vodní stav na vodočtu v Ústí nad Labem, který s přesností minus 5 cm, nanejvýš ve dvou po sobě následujících hodinách, garantuje správce vodního toku Povodí Labe, s. p., po celou dobu od jeho vyhlášení, to je od 9:00 hodin do 24:00 hodin každého dne; v čase od 00:01 hodin do 9:00 hodin se udržuje vydaná předpověď z předchozího dne a ponory plavidel se vypočítají odpočtem od této předpovědi,
- g) pokud správce vodního toku Povodí Labe vyhlásí, že bude udržovat vodní stav na vodočtu v Ústí nad Labem v určitém časovém úseku vyšší než je zajištěný vodní stav, vypočítají se pro tento stav nejvýše povolené ponory plavidel podle písmena a) nebo b) v závislosti na směru plavby nebo druhu pohonu a postupu průtokové vlny ve vodním toku. Správce vodního toku garantuje pouze dodržení vodního stavu na vodočtu v Ústí nad Labem.

(5) V úseku řeky Moravy včetně Bařova kanálu Otrokovice-jez Bělov ř. km 166,77 až Hodonín ř. km 101,77 nesmí ponor plavidel přesahovat hodnotu – 1,20 m.

## Nejvyšší povolené hodnoty výšky pevného bodu plavidla a sestavy plavidel pro jednotlivé úseky vodní cesty

(1) S ohledem na podjezdné výšky stávajících mostů a lávek na labsko-vltavské vodní cestě jsou nejvyšší výšky pevného bodu plavidel nad hladinou vody, při nejvyšším vodním stavu povoleném pro plavbu stanoveny takto

- a) na Vltavě v úseku Slapy-Třeбенice ř. km 91,70 až Mělník ř. km 0,00 – 4,50 m, pro plavební komory Hořín platí tato hodnota pouze do vodního stavu 280 cm na vodočtu v Mělníku,
- b) na Labi v úseku Kunětice ř. km 973,70 až Přelouč ř. km 951,20 – 4,00 m, hranice podjezdné výšky je vyznačena na pilíři průjezdního profilu mostu bílou čarou
- c) na Labi v úseku Přelouč ř. km 949,10 až Lysá nad Labem ř. km 878,05 – 5,25 m,
- d) na Labi v úseku Lysá nad Labem ř. km 878,05 až Mělník ř. km 837,38 – 4,70 m až 5,25 m dle aktuální podjezdné výšky zobrazené proměnným plavebním značením na mostech v Obříství ř. km 845,296, v Neratovicích ř. km 849,829 a v Čelákovících ř. km 873,628,
- e) na Labi v úseku Mělník ř. km 837,38 až Hřensko ř. km 726,60 – 6,50 m,
- f) na řece Morava
  - 1. v úseku Otrokovice-jez Bělov ř. km 166,77 až Rohatec ř. km 107,93 – 2,4 m,
  - 2. v úseku Rohatec ř. km 107,93 až Hodonín ř. km 101,77 – 4,0 m.

(2) Podjezdné výšky uvedené v odstavci 1 jsou stanoveny s ohledem na nejvýše umístěnou část konstrukce plavidla, kterou nelze běžnými prostředky na plavidle sklopit, spustit anebo demontovat.



Písmenný kód státu domovského přístavu nebo místa registrace plavidel

RAKOUSKO	<b>A</b>	MALTA	<b>MLT</b>
BĚLORUSKO	<b>BY</b>	HOLANDSKO	<b>N</b>
BELGIE	<b>B</b>	NORSKO	<b>NO</b>
BOSNA A HERCEGOVINA	<b>BIH</b>	POLSKO	<b>PL</b>
BULHARSKO	<b>BG</b>	PORTUGALSKO	<b>P</b>
CHORVATSKO	<b>HR</b>	MOLDAVSKÁ REPUBLIKA	<b>MD</b>
ČESKÁ REPUBLIKA	<b>CZ</b>	RUMUNSKO	<b>R</b>
FINSKO	<b>FI</b>	RUSKÁ FEDERACE	<b>RUS</b>
FRANCIE	<b>F</b>	SRBSKO	<b>SRB</b>
NĚMECKO	<b>D</b>	SLOVENSKO	<b>SK</b>
MAĎARSKO	<b>HU</b>	SLOVINSKO	<b>SLO</b>
ITÁLIE	<b>I</b>	ŠVÉDSKO	<b>SE</b>
LITVA	<b>LT</b>	ŠVÝCARSKO	<b>CH</b>
LUXEMBURSKO	<b>L</b>	UKRAJINA	<b>UA</b>

## Optická signalizace plavide

### 1. Obecná ustanovení

1.1 Zobrazení této přílohy se vztahují na signalizaci uvedenou v části třetí těchto Pravidel.

1.2 Pro účely části třetí těchto pravidel, jakož i této přílohy se rozumí

- a) bílým světlem, červeným světlem, zeleným světlem, žlutým světlem a modrým světlem světla, použitá v návěstních svítilnách plavidel,
- b) silným světlem, jasným světlem a obyčejným světlem světla, jejichž hodnoty fotometrické intenzity, za běžných klimatických podmínek zajišťují dostatečnou viditelnost uvedenou v tabulce

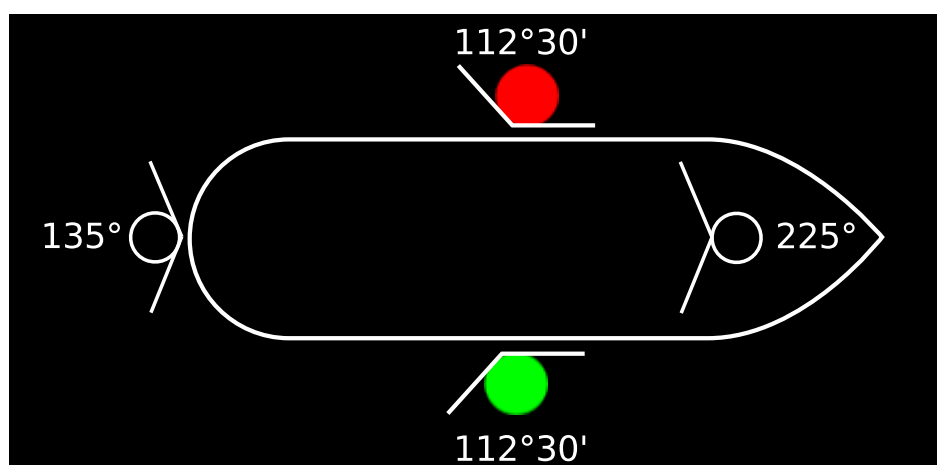
barva světla	druh světla					
	obyčejné		jasné		silné	
	intenzita v cd	viditelnost v km	intenzita v cd	viditelnost v km	intenzita v cd	viditelnost v km
bílá	2 - 4	2,3 - 3,0	9 - 25	3,9 - 5,3	35 - 100	5,9 - 7,7
červená nebo zelená	0,9 - 5	1,7 - 3,2	3,6 - 20	2,8 - 5,0		
žlutá	0,8 - 2,4	1,6 - 2,5	3,6 - 15	2,9 - 4,6		
modrá	1	1,8	-	-		

- c) blikavým světlem přerušované světlo s počtem 40 až 60 záblesků za minutu,
- d) zábleskovým světlem přerušované světlo s počtem 100 až 120 záblesků za minutu,

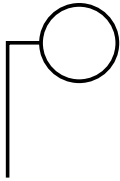
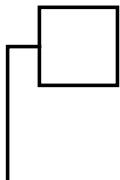
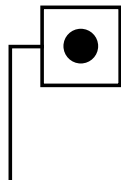



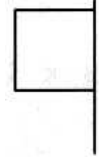
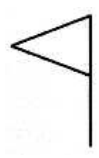





1.3 Uvedená zobrazení mají pouze orientační charakter. Závazná je textová část těchto Pravidel.

Doplňková signalizace, kterou lze předepsat, je na obrázcích znázorněna samostatně (pouze doplňková signalizace) nebo pro výstižnost doplňková signalizace společně se základní signalizací nebo s jednou z možných variant základní signalizace.

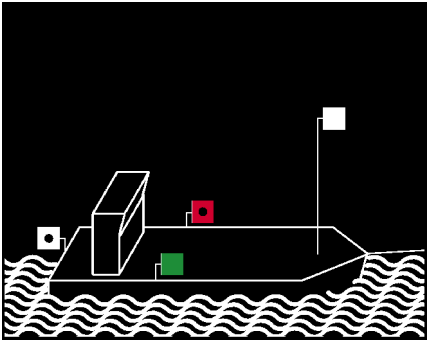
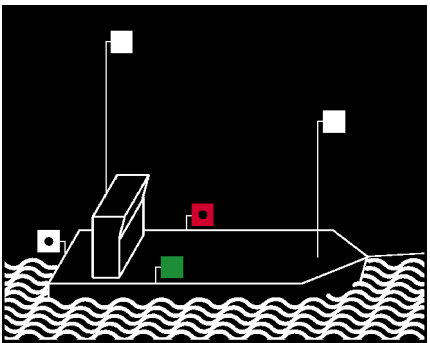
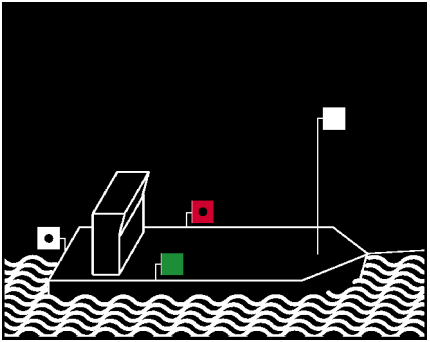
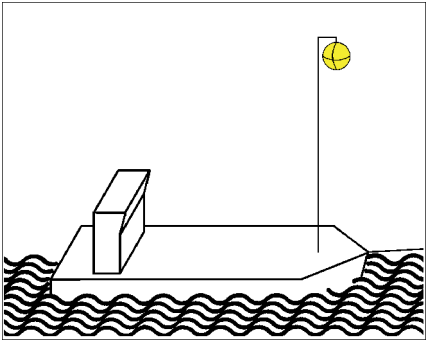
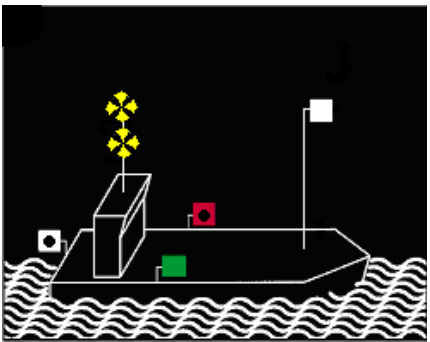
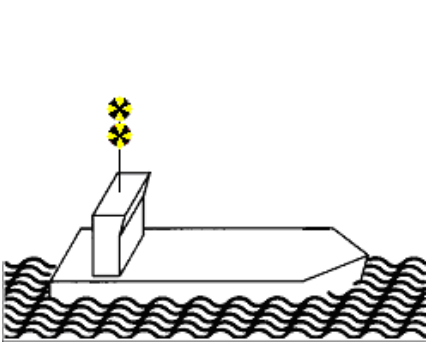
Vysvětlivky pod zobrazeními se týkají pouze doplňkové signalizace.

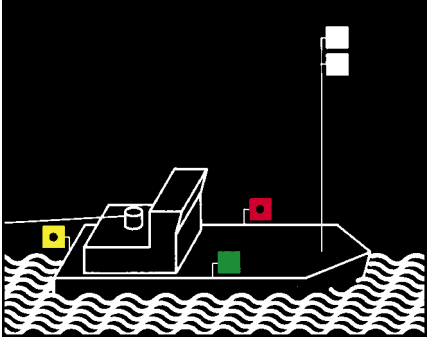
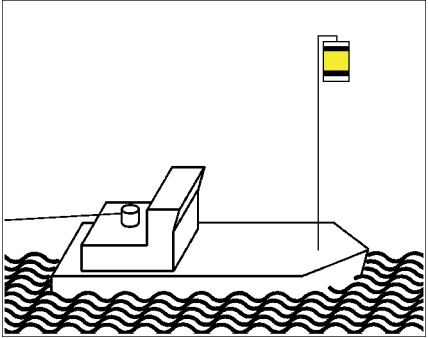
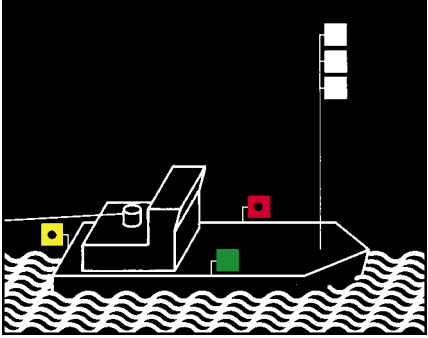
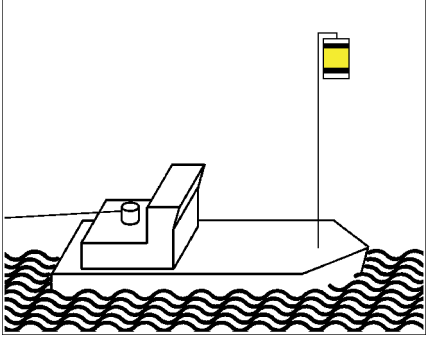
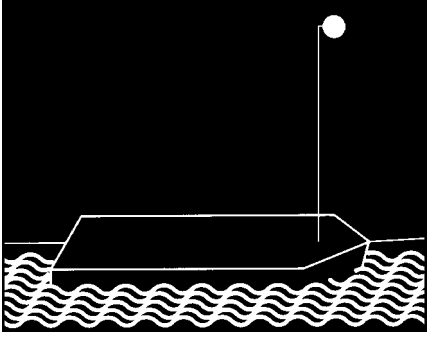
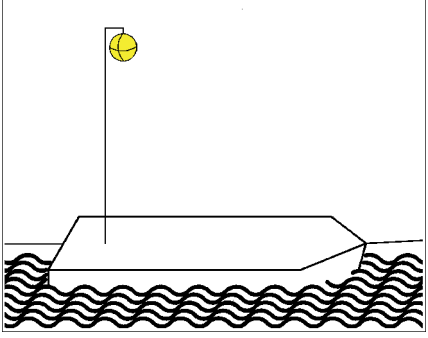
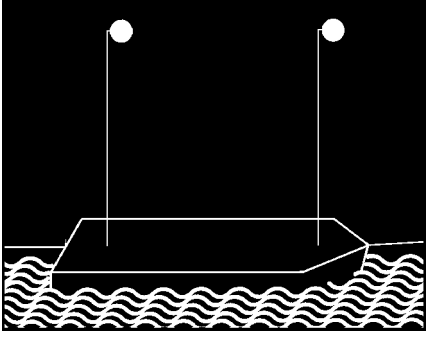
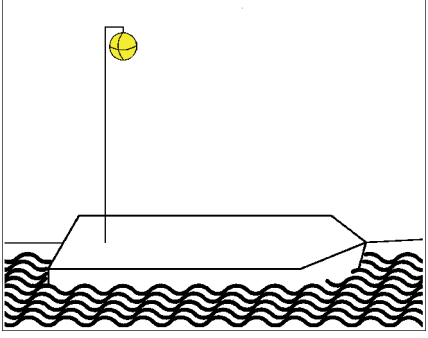


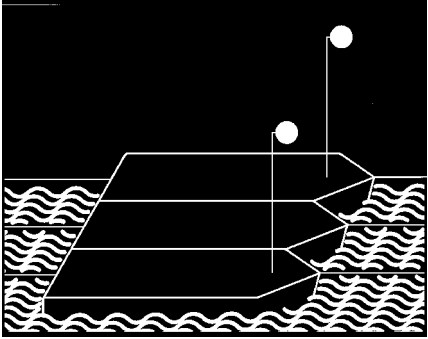
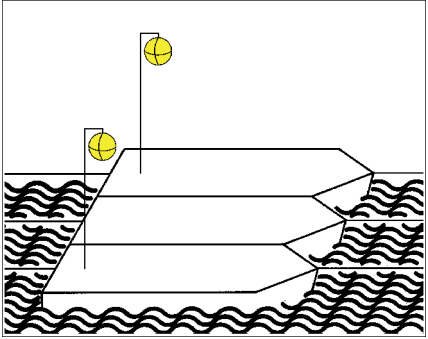
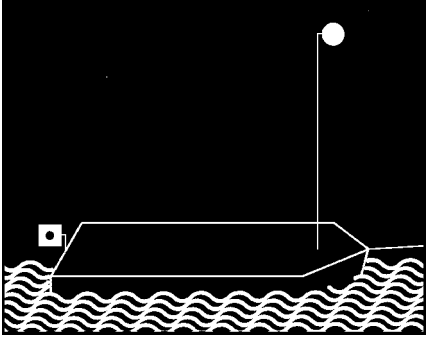
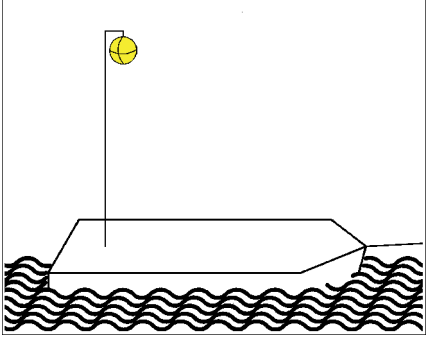
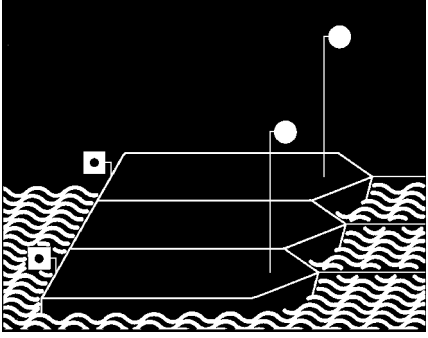
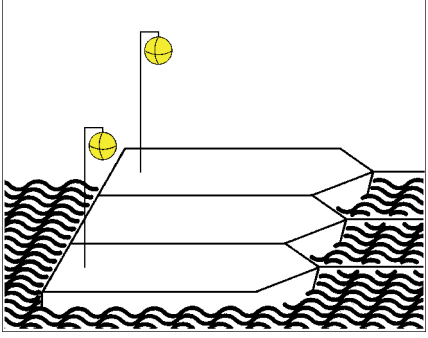
#### 1.4 Vysvětlivky k zobrazením

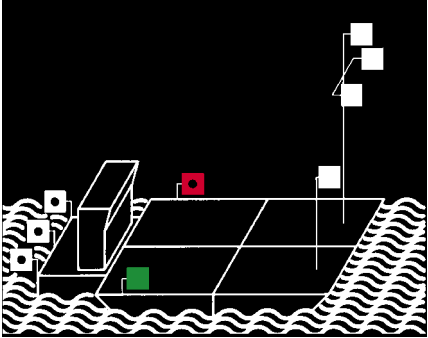
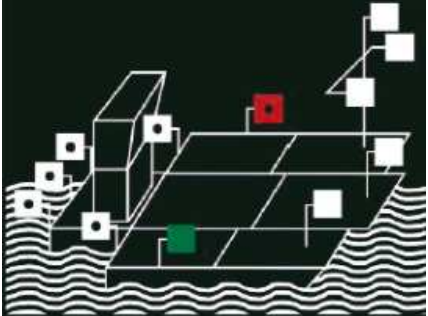
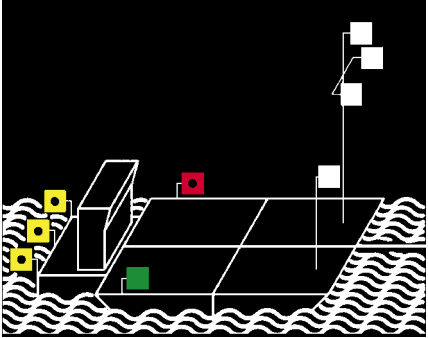
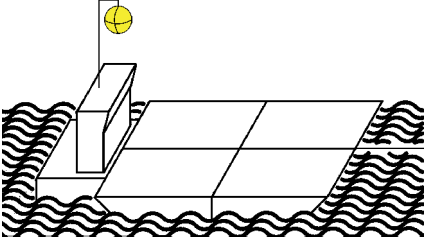
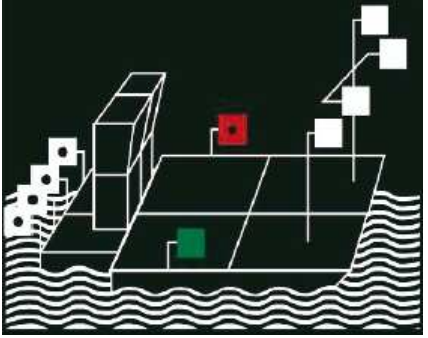
a)		Stálé světlo viditelné ze všech stran (světlo svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 360°)	
b)		Stálé světlo, viditelné pouze ve vymezeném obzorovém výseku. Světlo, které pozorovatel nevidí, je označeno bodem uprostřed.	
c)		Blikavé světlo	Zábleskové světlo 
d)		Světlo rozsvěcované v situacích, stanovených těmito pravidly	
e)		Tabule nebo vlajka (§ 13)	
f)		Plamenec (§ 13)	
g)		Balón (§ 14)	
h)		Válec (§ 14)	
i)		Kužel (§ 14)	
j)		Dvojitý kužel (§ 14)	
k)		Radarový odražeč	

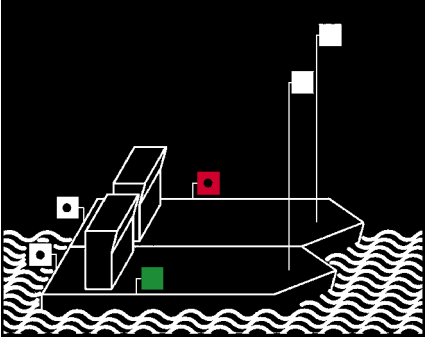
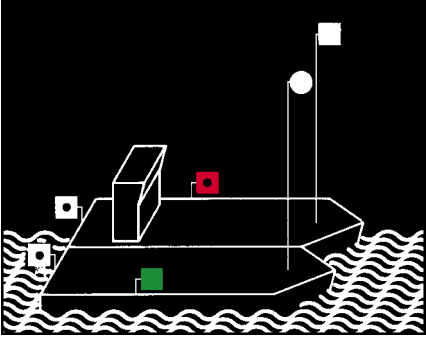
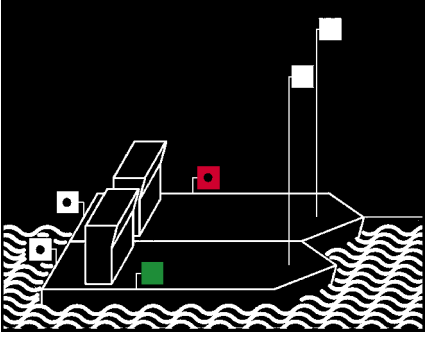
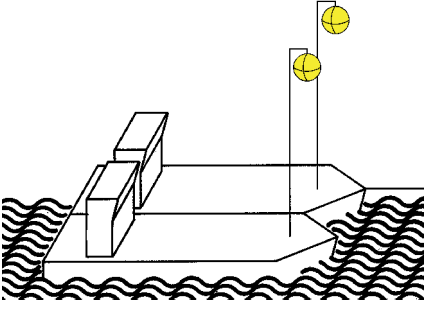
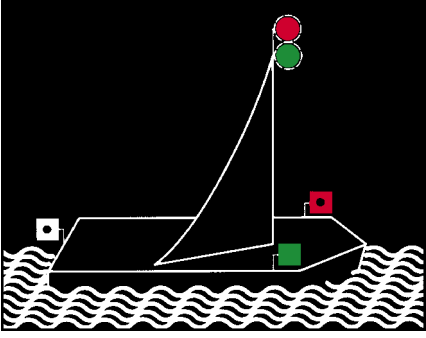
## 2. Signalizace za plavby

Noční signalizace		Denní signalizace
		
<p>§ 17 odst. 1: Samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem</p>		
		
<p>§ 17 odst. 2: Samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem s druhým vrcholovým světlem. Toto světlo je povinné pro plavidla delší než 110 m.</p>		
		
<p>§ 17 odst. 3: Plavidlo s vlastním pohonem, které krátkodobě pluje za pomocným remorkérem.</p>		
		
<p>§ 17 odst. 4: Vysokorychlostní plavidlo</p>		

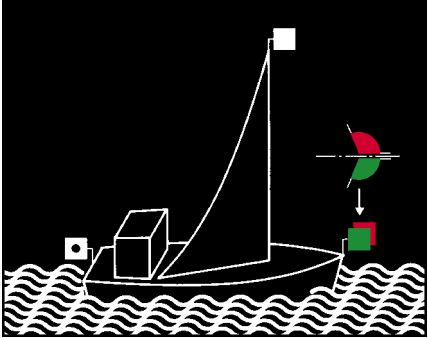
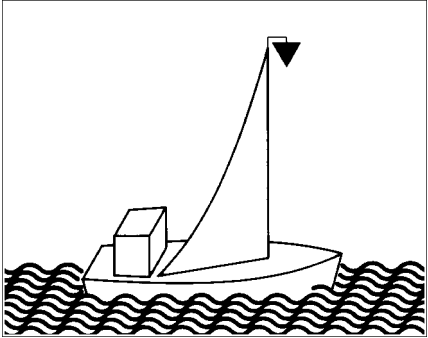
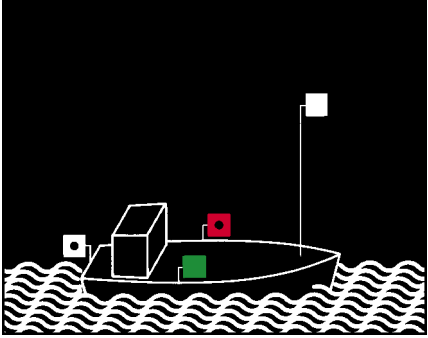
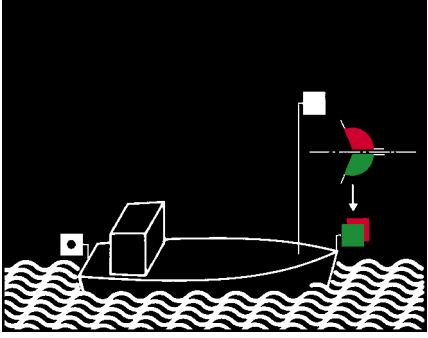
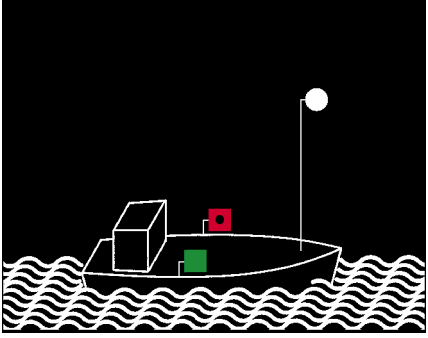
Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 18 odst. 1: Remorkér v čele vlečné sestavy nebo pomocný remorkér		
		
§ 18 odst. 2: Každý z remorkérů v čele sestavy vlečené více remorkéry vedle sebe		
		
§ 18 odst. 3: Vlečené plavidlo		
		
§ 18 odst. 4 písm. a): Vlečené plavidlo delší než 110 m		

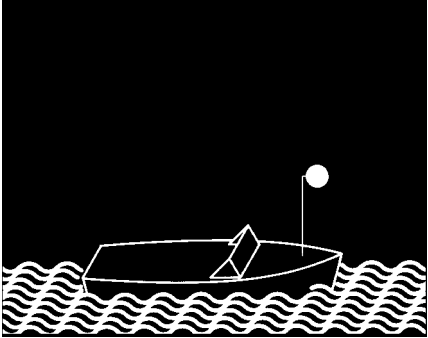
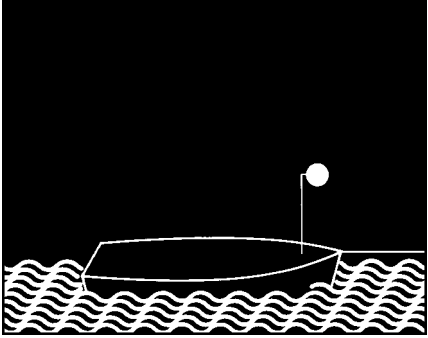
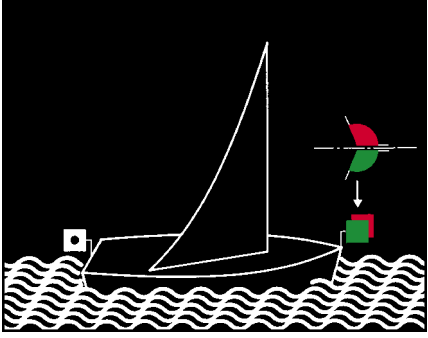
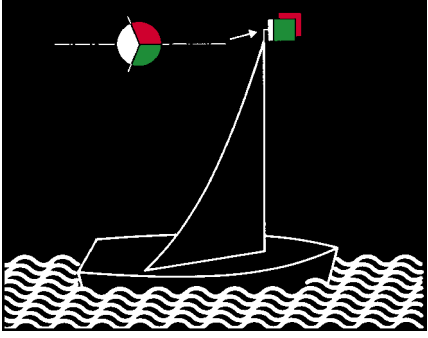
Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 18 odst. 4 písm. b): Vlečená bočně svázaná plavidla složená z více než dvou		
		
§ 18 odst. 5: Vlečené plavidlo na konci sestavy		
		
§ 18 odst. 5: Vlečená bočně svázaná plavidla na konci sestavy		

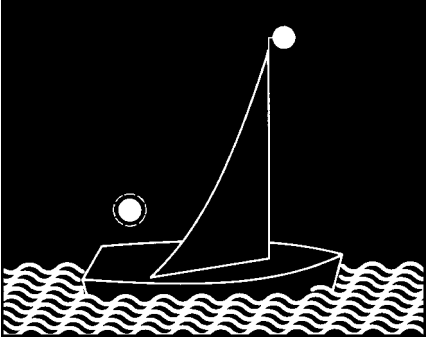
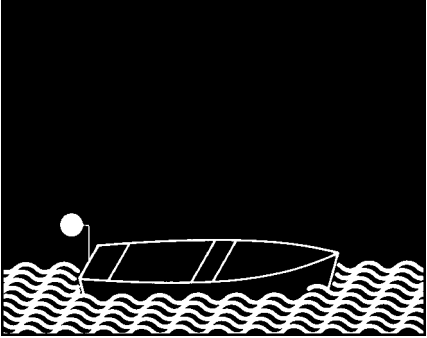
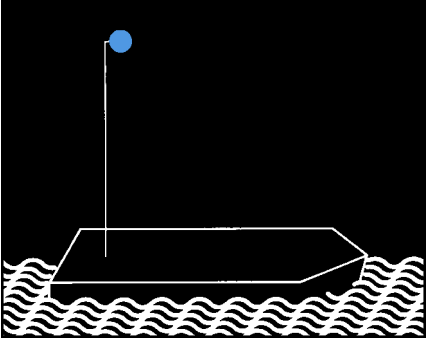
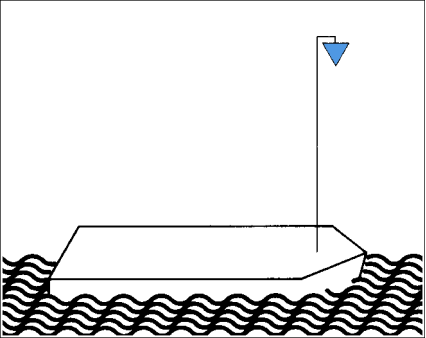
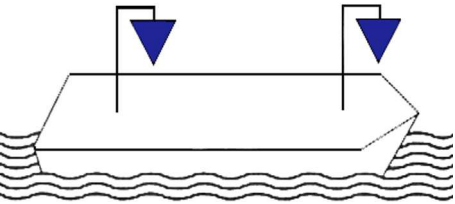
Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 19 odst.1: Tlačná sestava		
		
§ 19 odst. 1: Tlačná sestava složená z více než dvou plavidel, jejichž zádě přesahují tlačný remorkér celou šířkou		
		
§ 19 odst. 2 a 3: Tlačná sestava plující za jedním nebo několika pomocnými remorkéry		
		
§ 19 odst. 4: Tlačná sestava se dvěma remorkéry		

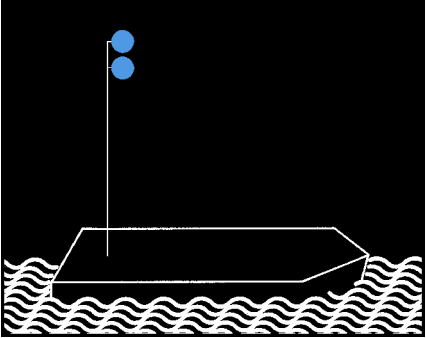
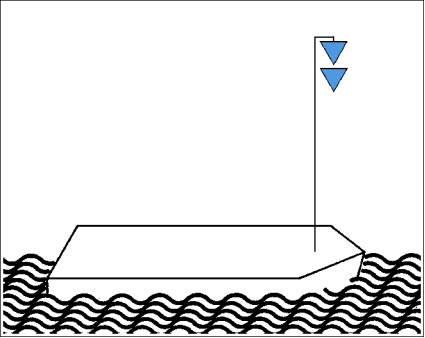
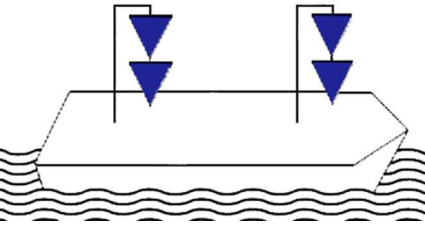
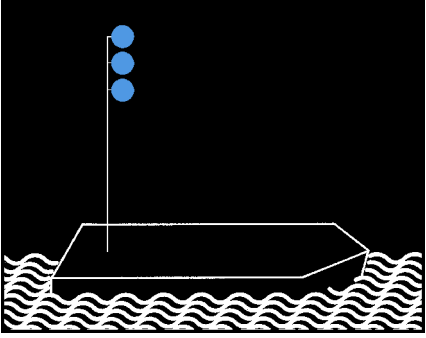
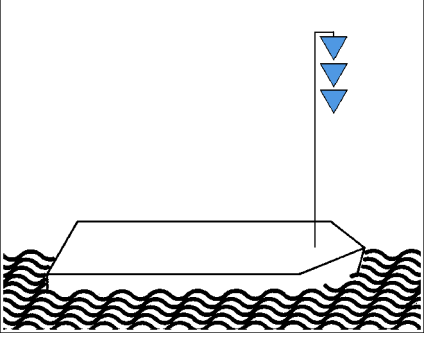
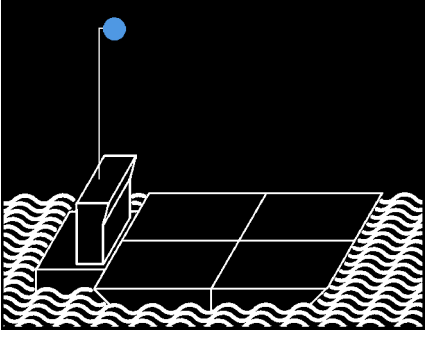
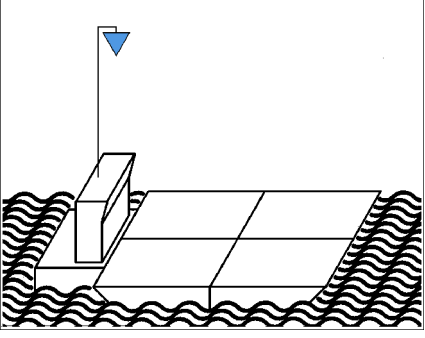
Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 20 odst. 1: Bočně svázaná sestava: Dvě plavidla s vlastním pohonem		
		
§ 20 odst. 1: Bočně svázaná sestava: Jedno plavidlo s vlastním pohonem a jedno plavidlo bez vlastního pohonu		
		
§ 20 odst. 2: Bočně svázaná sestava plující za jedním nebo několika pomocnými remorkéry		
		
§ 21: Plachetnice		

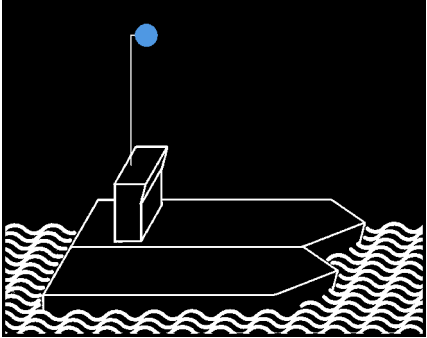
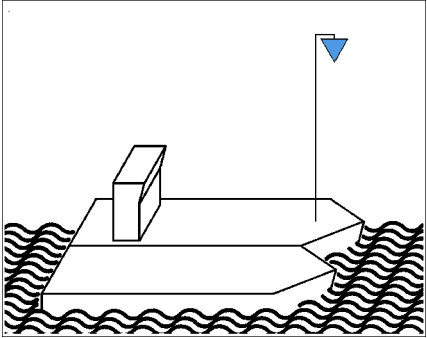
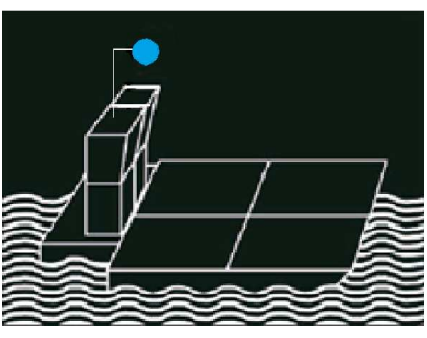
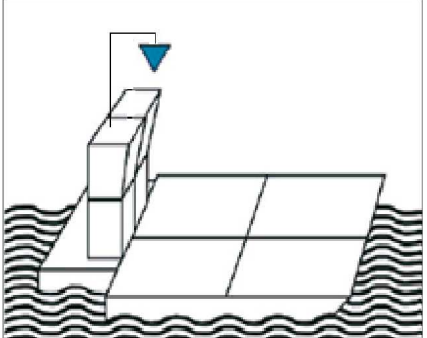
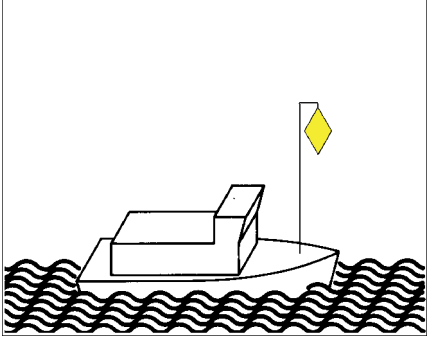


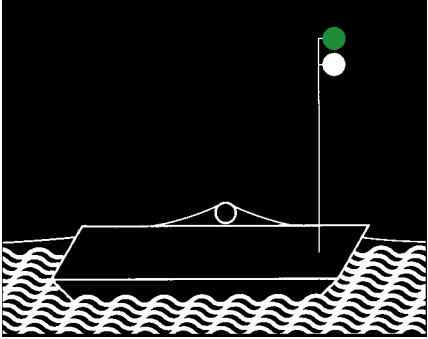
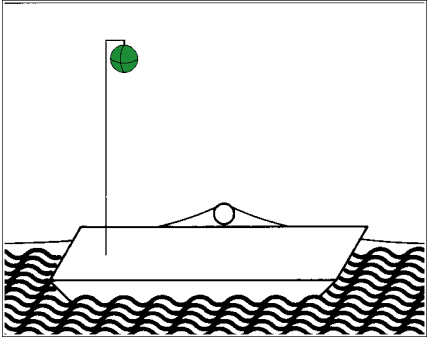
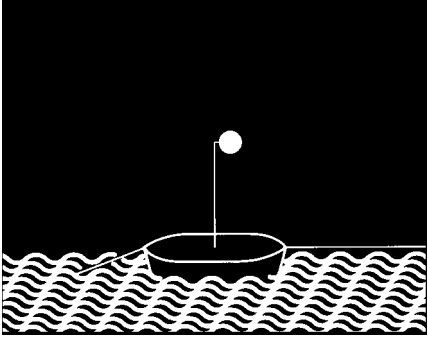
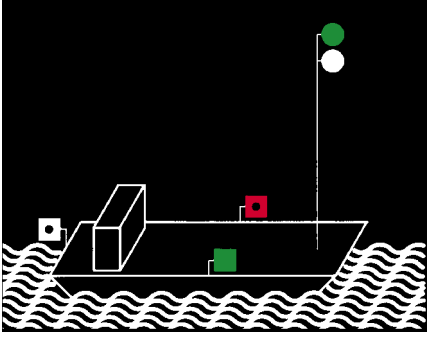
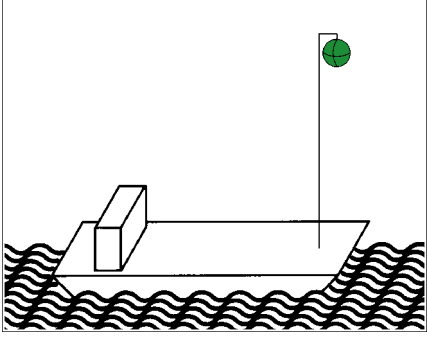
Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 21 odst. 3: Plachetnice plující pomocí plachet a strojního pohonu současně		
		
§ 22 odst. 1: Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem		
		
§ 22 odst. 1: Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem s bočními světly vedle sebe nebo v jednom svítidle na přídi nebo poblíž ní		
		
§ 22 odst. 1: Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem: Vrcholové světlo nahrazeno jasným bílým světlem viditelným ze všech stran		

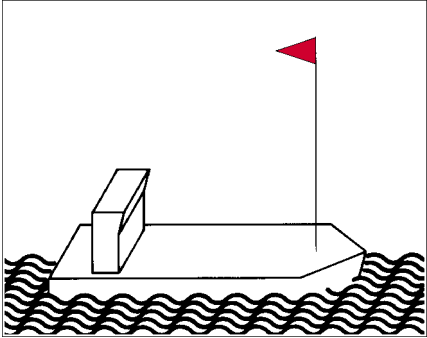
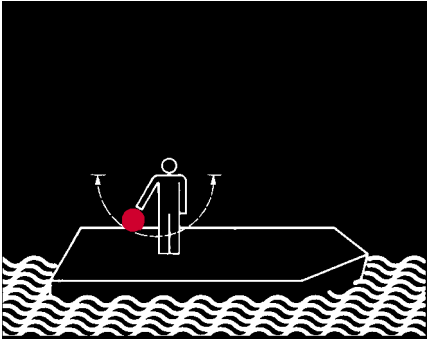
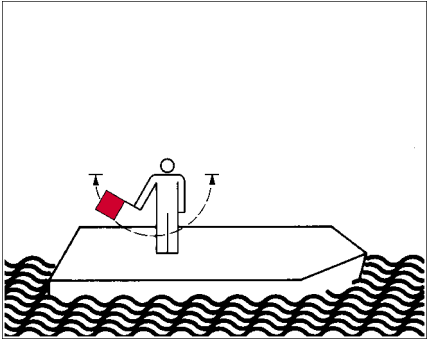
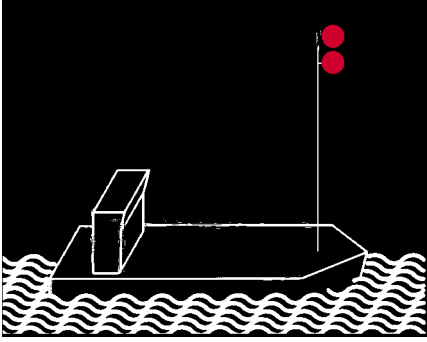
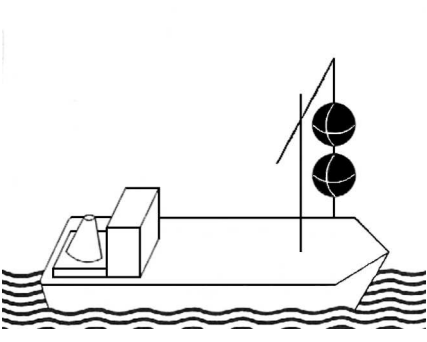
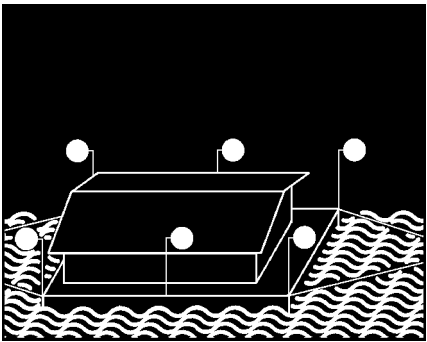
Noční signalizace		Denní signalizace
		
<p>§ 22 odst. 2: Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem, jehož délka nepřesahuje 7 m</p>		
		
<p>§ 22 odst. 4: Malé plavidlo vlečené nebo vedené v bočně svázané sestavě</p>		
		
<p>§ 22 odst. 5: Plachetnice, která je malým plavidlem</p>		
		
<p>§ 22 odst. 5: Plachetnice, která je malým plavidlem, boční světla a záďové světlo, soustředěná v jedné svítilně na vrcholu nebo v horní části stěžně</p>		

Noční signalizace		Denní signalizace
		
<p>§ 22 odst. 5: Plachetnice, která je malým plavidlem, nepřesahuje-li její délka 7 m, nese bílé světlo viditelné ze všech stran. Při přiblížení jiných plavidel signalizuje i druhým obyčejným bílým světlem</p>		
		
<p>§ 22 odst. 6: Samostatně plující malé plavidlo, které nemá vlastní pohon ani plachty</p>		
		
		
<p>§ 23 odst. 1 a 2: Plavidlo, přepravující nebezpečné věci</p>		

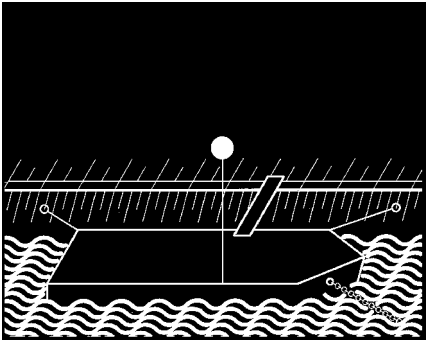
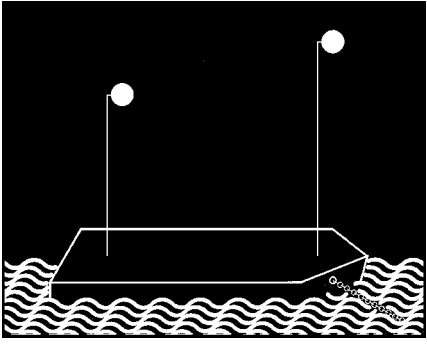
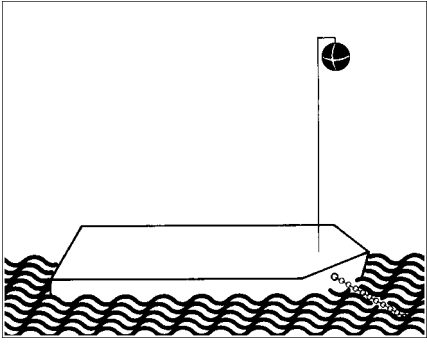
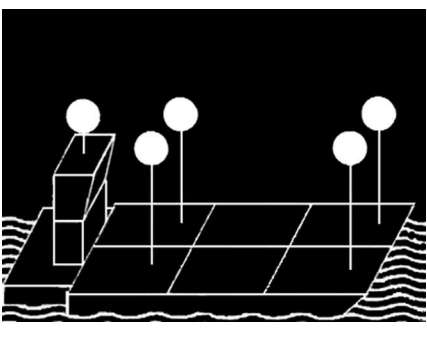
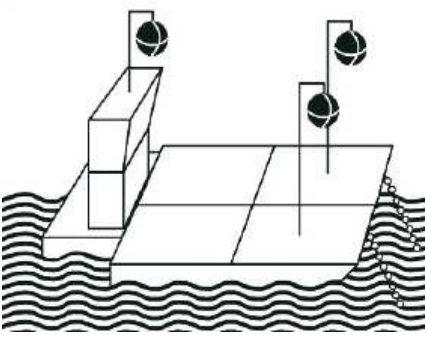
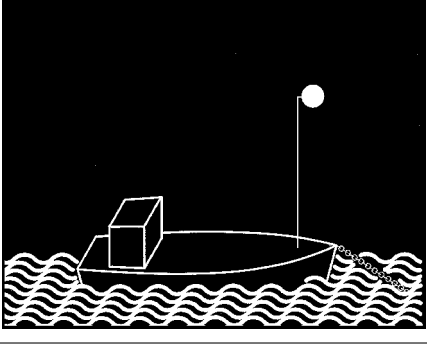
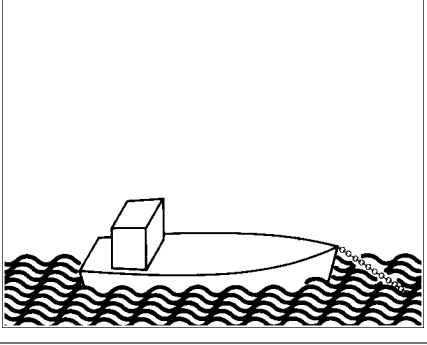
Noční signalizace		Denní signalizace
		
		
§ 23 odst. 1 a 2: Plavidlo, přepravující nebezpečné věci		
		
§ 23 odst. 1 a 2: Plavidlo, přepravující nebezpečné věci		
		
§ 23 odst. 1 a 2: Plavidlo, přepravující nebezpečné věci		

Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 23 odst. 3: Bočně svázaná sestava přepravující nebezpečné věci		
		
§ 23 odst. 4: Tlačná sestava, jejíž pohyb zajišťují dva remorkéry vedle sebe		
		
§ 24: Plavidlo, na kterém je povoleno přepravovat více než 12 cestujících a nepřesahuje délku 20 m		

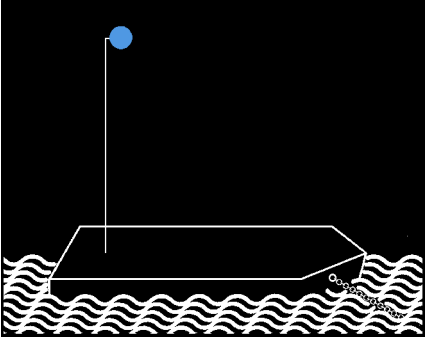
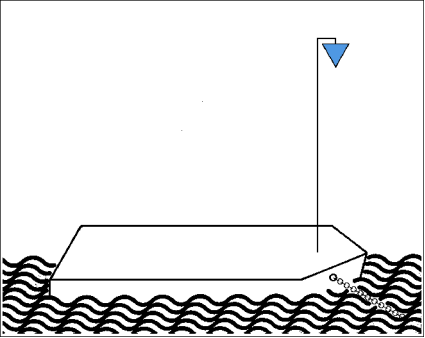
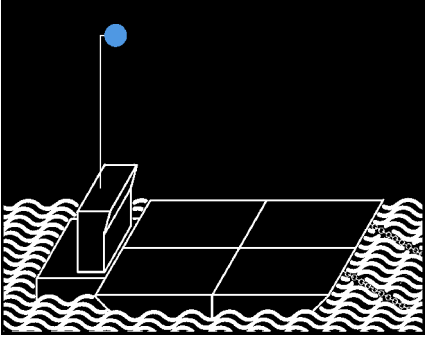
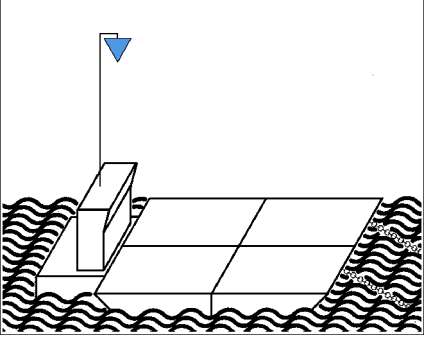
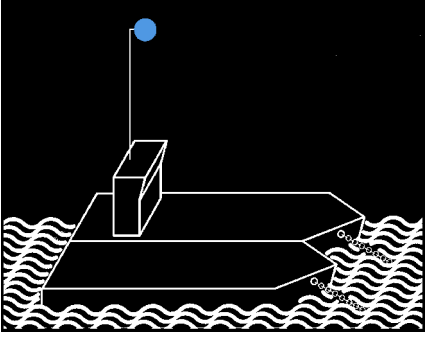
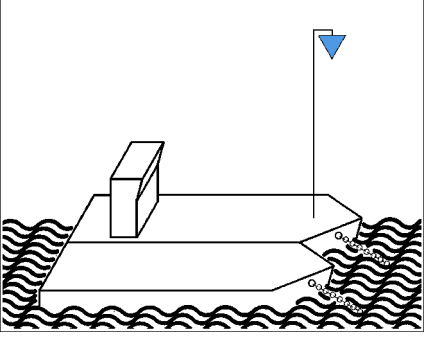
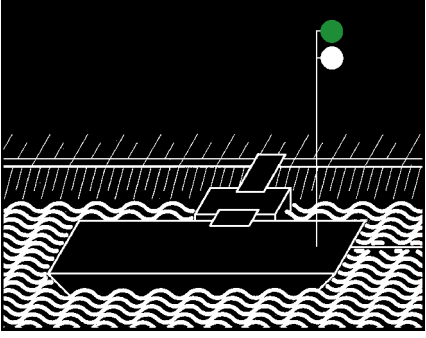
Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 25 odst. 1: Převozní loď, která nepluje volně		
		
§ 25 odst. 2: Loďka nebo plovák nesoucí vodící lano převozní lodě		
		
§ 25 odst. 3: Volně plující převozní loď		

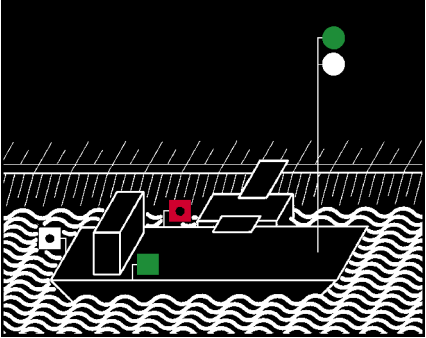
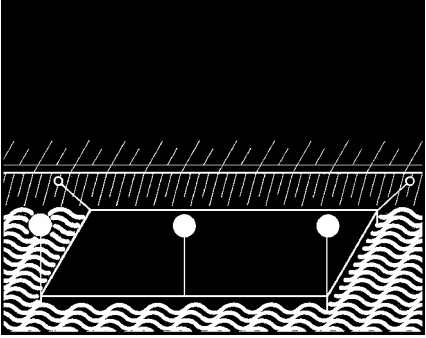
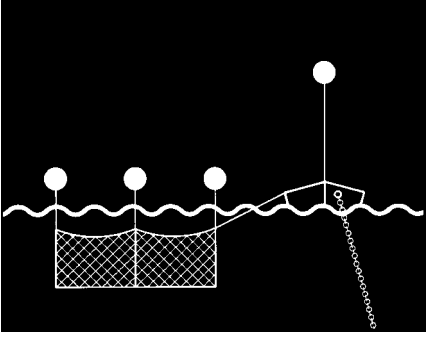
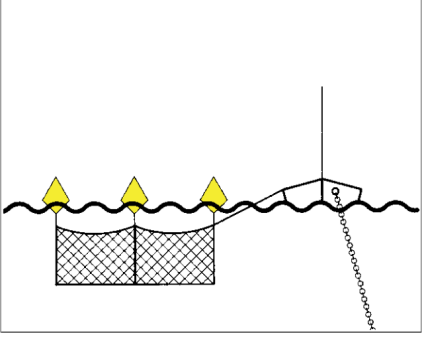
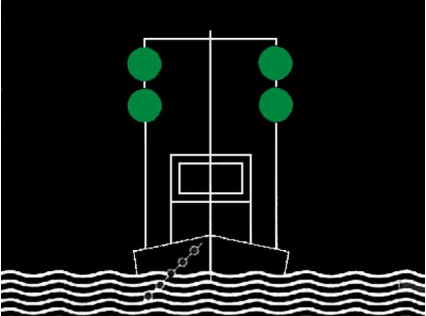
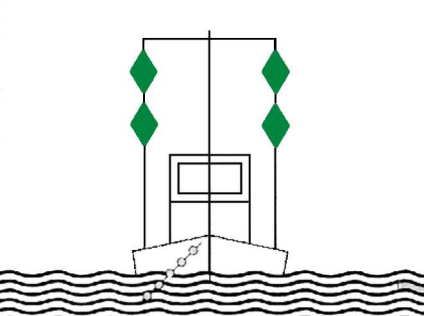
Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 26: Plavidlo, které má oprávnění přednostního proplutí		
		
		
§ 27 odst. 1: Plavidlo, které ztratilo manévrovací schopnost		
		
§ 28: Plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení za plavby		

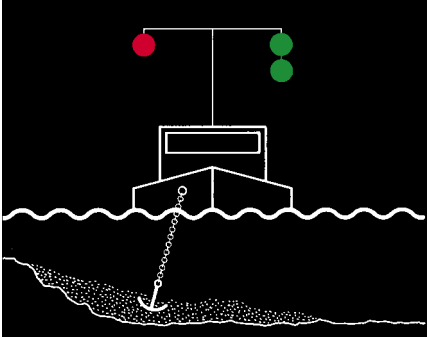
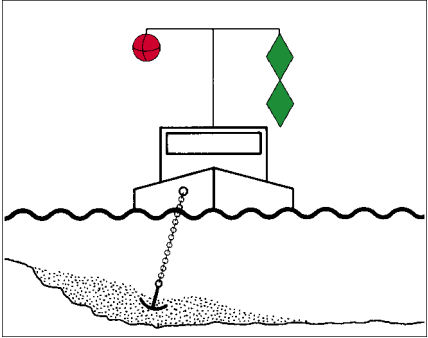
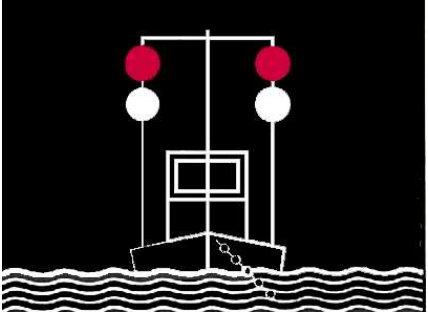
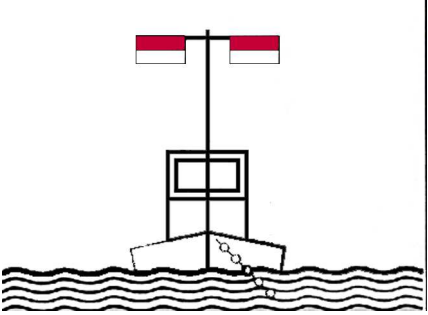
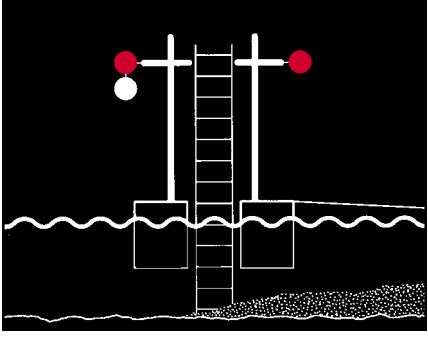
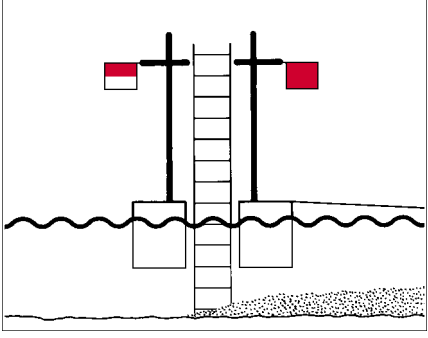
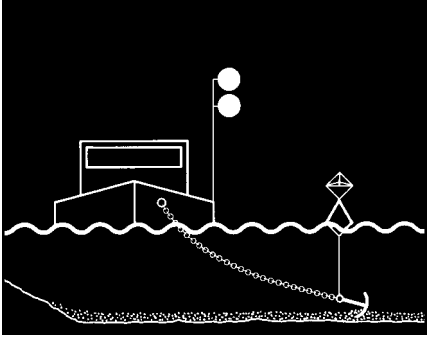
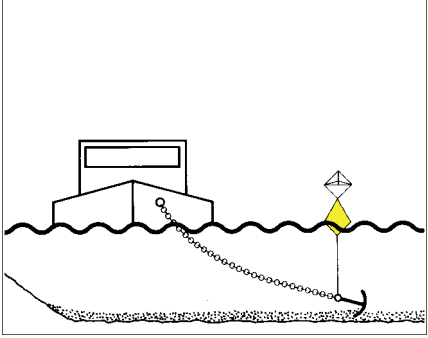
### 3. Signalizace za stání

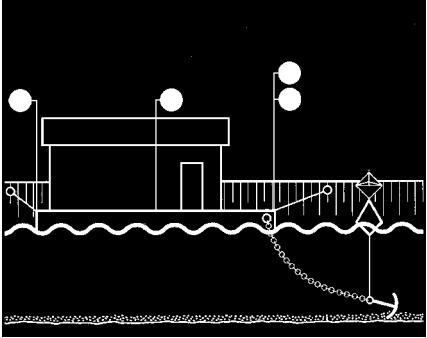
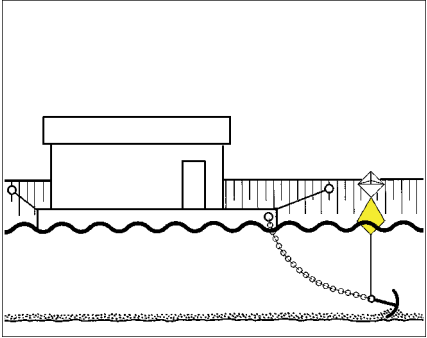
Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 29 odst. 1: Plavidlo stojící při břehu		
		
§ 29 odst. 1: Plavidlo stojící bez přímého nebo nepřímého přístupu na břeh		
		
§ 29 odst. 2: Tlačná sestava stojící bez přímého nebo nepřímého přístupu na břeh		
		
§ 29 odst. 3: Malé plavidlo za stání		



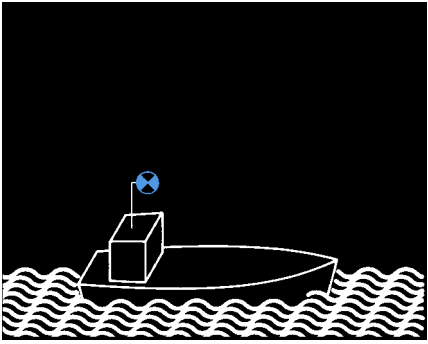
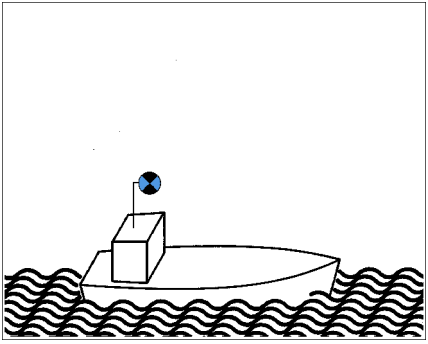
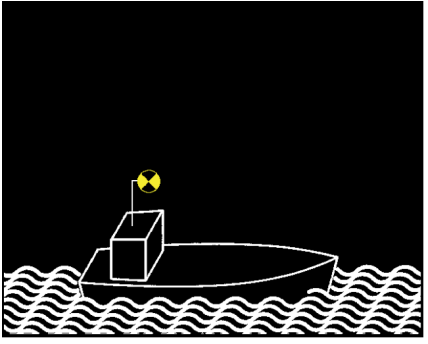
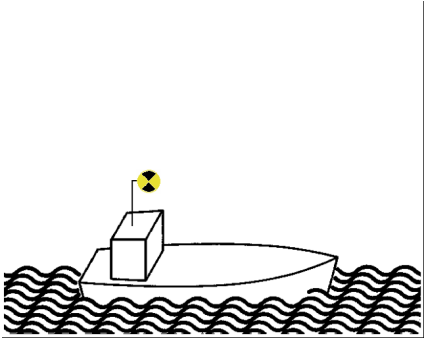
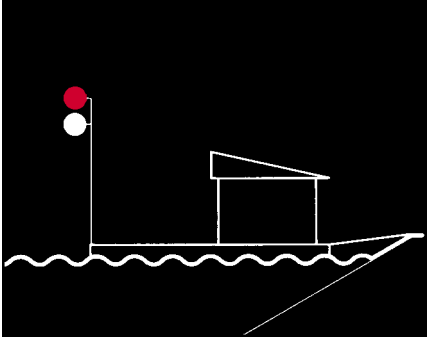
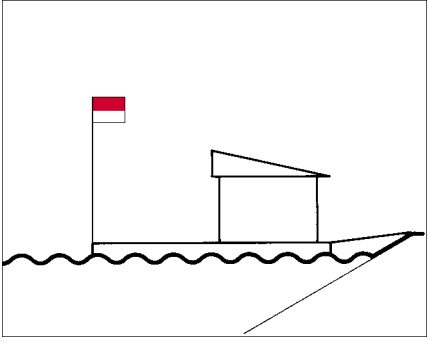
Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 30: Plavidlo přepravující nebezpečné věci, za stání		
		
§ 30: Tlačná sestava přepravující nebezpečné věci, za stání		
		
§ 30: Bočně svázaná sestava přepravující nebezpečné věci, za stání		
		
§ 31 odst. 1: Převozní loď neplující volně, stojící na svém stanovišti		


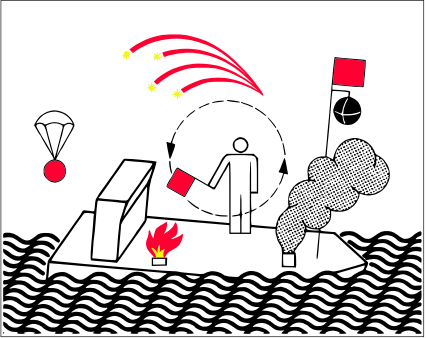






Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 31 odst. 2: Volně plující převozní loď stojící na svém stanovišti, pokud je v provozu		
		
§ 32: Plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení za stání		
		
§ 33: Plavidlo při rybolovu pomocí rybářských sítí nebo jiného rybolovného zařízení, za stání		
		
§ 34 odst. 1 písm. a): Plovoucí stroj nebo plavidlo vykonávající práci na vodní cestě nebo provádějící sondážní či měřicí operace na místě: Proplutí je možné po obou stranách		

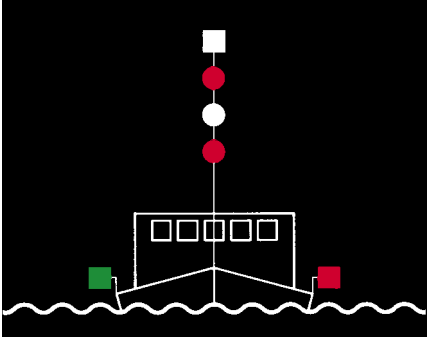
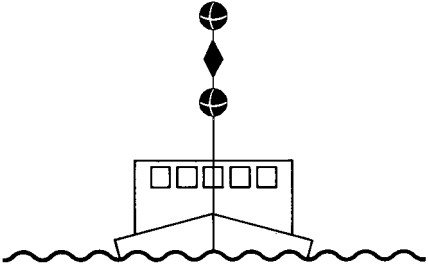
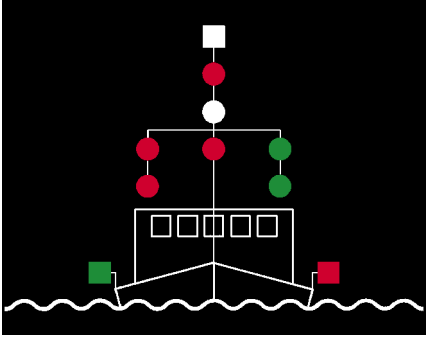
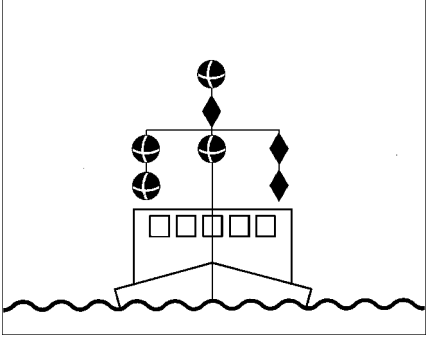
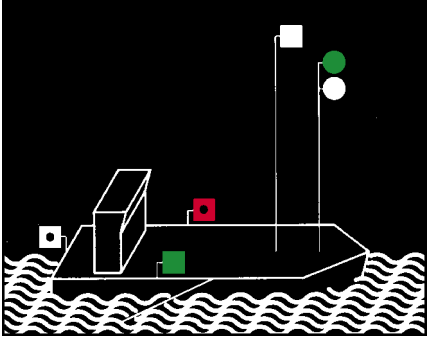
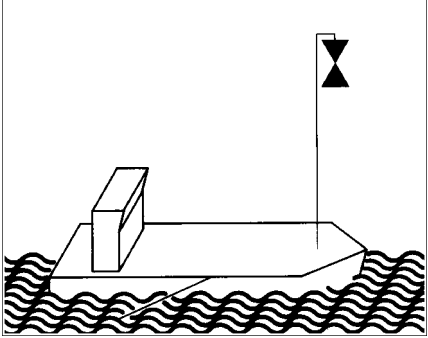
Noční signalizace		Denní signalizace
		
<p>§ 34 odst. 1 písm. a) a b): Plovoucí stroj nebo plavidlo vykonávající práci na vodní cestě nebo provádějící sondážní či měřící operace na místě: Proplutí je možné po jedné straně</p>		
		
<p>§ 34 odst. 2 písm. a) a odst. 3 a 4: Plovoucí stroj nebo plavidlo vykonávající práci na vodní cestě nebo provádějící sondážní či měřící operace na místě nebo nasedlé anebo potopené plavidlo, vyžadující ochranu před vlnobitím: Proplutí je možné po obou stranách</p>		
		
<p>§ 34 odst. 2 písm. b) a odst. 3 a 4: Plovoucí stroj nebo plavidlo vykonávající práci na vodní cestě nebo provádějící sondážní či měřící operace na místě nebo nasedlé anebo potopené plavidlo, vyžadující ochranu před vlnobitím: Proplutí je možné po jedné straně</p>		
		
<p>§ 35: Plavidlo, jehož kotvy mohou vytvářet nebezpečí pro plavbu</p>		

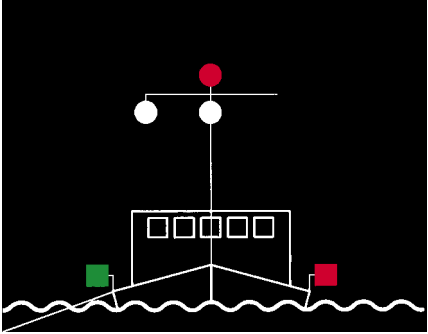
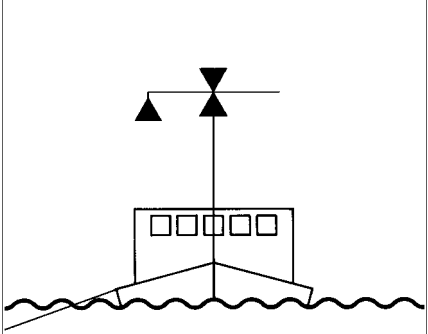
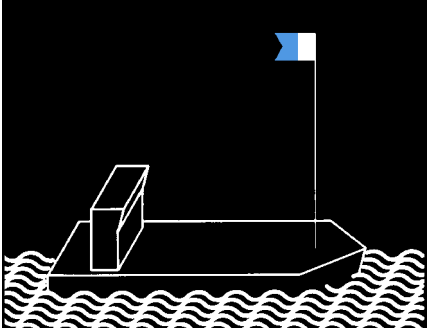
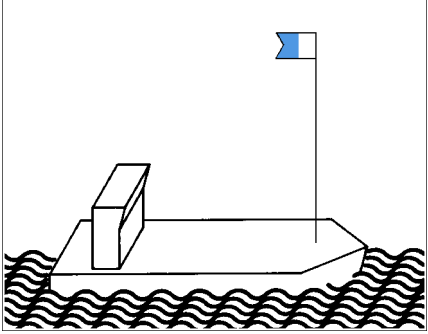
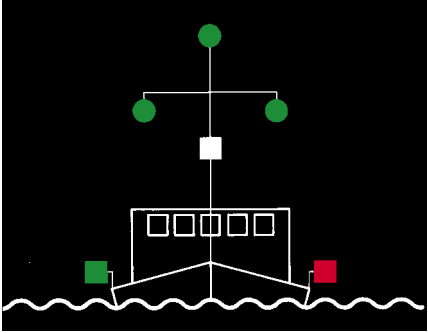
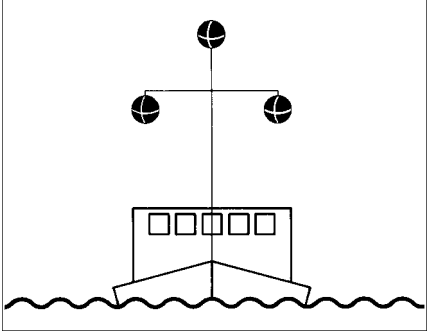
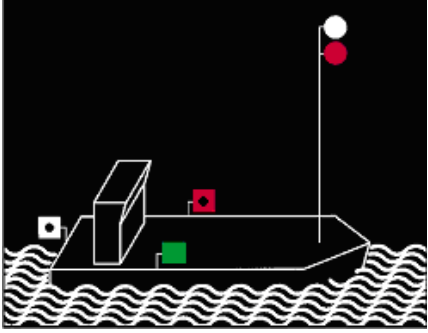
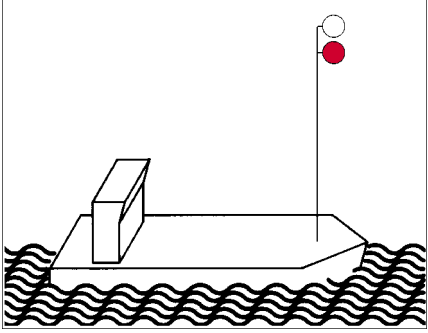
Noční signalizace		Denní signalizace
		
<p>§ 35:Plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení, jehož kotvy mohou vytvářet nebezpečí pro plavbu</p>		

#### 4. Zvláštní signalizace

Noční signalizace		Denní signalizace
		
<p>§ 36: Doplnková signalizace plavidla plavebního úřadu, Policie ČR, obecní policie, Celní správy a plavidlo složek integrovaného záchranného systému</p>		
		
<p>§ 37: Zvláštní signalizace plavidla, které poskytuje technickou pomoc jiným plavidlům nebo plavidla, které vykonává práci na vodní cestě za plavby</p>		
		
<p>§ 38: Doplnková signalizace pro ochranu před vlnobitím</p>		

Noční signalizace		Denní signalizace
 <p>A diagram illustrating night emergency signaling. It shows a person on a boat at night, surrounded by various signals: a red flare, a parachute flare, a searchlight, and a red flag. The background is black, and the signals are depicted in white and red.</p>		 <p>A diagram illustrating daytime emergency signaling. It shows a person on a boat during the day, surrounded by various signals: a red flare, a parachute flare, a searchlight, and a red flag. The background is white, and the signals are depicted in black and red.</p>
§ 39: Signály v nouzi		
 <p>A circular sign with a red border and a red diagonal slash over a black silhouette of a person walking, indicating that entry is prohibited.</p>		 <p>A circular sign with a red border and a red diagonal slash over a black silhouette of a person walking, indicating that entry is prohibited.</p>
§ 40: Zákaz vstupu na plavidlo		
 <p>A circular sign with a red border and a red diagonal slash over a black silhouette of a lit cigarette, indicating that smoking is prohibited.</p>		 <p>A circular sign with a red border and a red diagonal slash over a black silhouette of a lit cigarette, indicating that smoking is prohibited.</p>
§ 41: Zákaz kouření a používání otevřeného ohně		
 <p>A square sign with a red border and a red diagonal slash over a black letter 'P', indicating that parking is prohibited. Below the sign is a white inverted triangle with the number '20' in black, indicating a 20 km/h speed limit.</p>		 <p>A square sign with a red border and a red diagonal slash over a black letter 'P', indicating that parking is prohibited. Below the sign is a white inverted triangle with the number '20' in black, indicating a 20 km/h speed limit.</p>
§ 42: Zákaz bočního stání		

Noční signalizace		Denní signalizace
		
§ 43 odst. 1: Doplnková signalizace plavidla, které má omezenou možnost manévrování		
		
§ 43 odst. 2: Doplnková signalizace plavidla, které má omezenou možnost manévrování: Proplutí je možné po jedné straně		
		
§ 44 odst. 1: Doplnková signalizace plavidla, které vleče rybářské sítě nebo jiné rybolovné zařízení		

Noční signalizace		Denní signalizace
		
<p>§ 44 odst. 2: Doplnková signalizace plavidla při rybolovu, s výjimkou plavidel vlekoucí rybářské sítě nebo jiná rybolovná zařízení, zasahuje-li rybolovné zařízení do vzdálenosti větší než 150 m od boku plavidla</p>		
		
<p>§ 45: Doplnková signalizace plavidla zajišťujícího činnost pod vodní hladinou</p>		
		
<p>§ 46: Doplnková signalizace plavidla použitého při zneškodňování výbušnin</p>		
		
<p>§ 47: Doplnková signalizace plavidla lodivodské služby</p>		



## Zvuková signalizace

### ČÁST 1 AKUSTICKÁ INTENZITA SIGNÁLŮ

Zvukové signály dávané mechanickým zařízením, používaným na plavidlech vnitrozemské plavby, mají tuto charakteristiku:

#### A. Kmitočet

- a) základní kmitočet zvukových signálů plavidel s vlastním pohonem, vyjma malých plavidel uvedených pod písmenem b), je 200 Hz s tolerancí  $\pm 20 \%$ ,
- b) základní kmitočet zvukových signálů plavidel bez vlastního pohonu a malých plavidel je vyšší než 350 Hz,

#### B. Hladina akustického tlaku

Hladina akustického tlaku se měří ve vzdálenosti 1 m od středu otvoru lodní sirény ve volném prostoru:

- a) hladina akustického tlaku u plavidel s vlastním pohonem, vyjma malých plavidel uvedených pod písmenem b), se pohybuje v rozmezí 120 dB - 140 dB (A),
- b) hladina akustického tlaku u plavidel bez vlastního pohonu a u malých plavidel, se pohybuje v rozmezí 100 dB - 125 dB (A).

### ČÁST 2 KONTROLA ÚROVNĚ AKUSTICKÉHO TLAKU

Kontrolu úrovně akustického tlaku provádí plavební úřad pomocí sonometru (zvukoměru), který odpovídá normě Mezinárodní elektronické komise (dále jen „IEC“), IEC 179 nebo pomocí obvyčejného standardizovaného zvukoměru, který vyhovuje požadavkům IEC 123.

## ČÁST 3 ZVUKOVÉ SIGNÁLY

### A. Obecné signály

—	1 dlouhý zvuk	„Pozor“	
-	1 krátký zvuk	„Pluji doprava“	
- -	2 krátké zvuky	„Pluji doleva“	
- - -	3 krátké zvuky	„Stroj má zpětný chod“	
- - - -	4 krátké zvuky	„Nejsem schopen manévrování“	
- — ...	opakovaný 1 krátký zvuk a 1 dlouhý zvuk	„Nepřibližovat se“	
●●●●● ...	řada velmi krátkých zvuků	„Hrozí nebezpečí kolize“	
— — ...	opakovaná řada dlouhých zvuků	„Signál nouze“	§ 50 odst. 1
🔔🔔 ... 🔔🔔 ...	řady úderů na zvon		

### B. Signály pro potkávání

První případ





-	1 krátký zvuk daný plavidlem plujícím proti proudu	„Potkávání levými boky“	§ 60 odst. 4
-	1 krátký zvuk daný plavidlem plujícím po proudu	„Souhlasím s potkáním po levém boku“	§ 60 odst. 5
- -	2 krátké zvuky dané plavidlem plujícím po proudu	„Nesouhlasím, žádám potkání po pravém boku“	§ 61 odst. 3
- -	2 krátké zvuky dané plavidlem plujícím proti proudu	„Souhlasím s potkáním po pravém boku“	§ 61 odst. 4

Druhý případ





- -	2 krátké zvuky dané plavidlem plujícím proti proudu	„Potkávání pravými boky“	§ 60 odst. 4
- -	2 krátké zvuky dané plavidlem plujícím po proudu	„Souhlasím s potkáním po pravém boku“	§ 60 odst. 5
-	1 krátký zvuk daný plavidlem plujícím po proudu	„Nesouhlasím, žádám potkávání po levém boku“	§ 61 odst. 3
-	1 krátký zvuk daný plavidlem plujícím proti proudu	„Souhlasím s potkáním po levém boku“	§ 61 odst. 4

## C. Signály pro předjíždění


### První případ

	2 dlouhé zvuky, po kterých následují 2 krátké zvuky dané předjíždějícím plavidlem		„Chci předjet po vašem levém boku“	§ 66 odst. 2
	1 krátký zvuk daný předjížděným plavidlem	daný	„Souhlasím s předjížděním po mém levém boku“	§ 66 odst. 3
	2 krátké zvuky předjížděným plavidlem	dané	„Nesouhlasím, předjíždějte po mém pravém boku“	§ 66 odst. 4
	1 krátký zvuk daný předjíždějícím plavidlem	daný	„Souhlasím s předjížděním po vašem pravém boku“	§ 66 odst. 4



### Druhý případ

	2 dlouhé zvuky, za kterými následuje 1 krátký zvuk daný předjíždějícím plavidlem		„Chci předjet po vašem pravém boku“	§ 66 odst. 2
	2 krátké zvuky předjížděným plavidlem	dané	„Souhlasím s předjížděním po mém pravém boku“	§ 66 odst. 3
	1 krátký zvuk daný předjížděným plavidlem	daný	„Nesouhlasím, předjeďte po mém levém boku“	§ 66 odst. 4
	2 krátké zvuky předjíždějícím plavidlem	dané	„Souhlasím, předjíždím po vašem levém boku“	§ 66 odst. 4

### Nemožnost předjíždění



	5 krátkých zvuků daných předjížděným plavidlem		„Předjíždění není možné“	§ 66 odst. 6
---	--	--	--------------------------	--------------

## D. Signály obratu

	1 dlouhý zvuk, po kterém následuje 1 krátký zvuk		„Mám v úmyslu provést obrat doprava“	§ 69 odst. 2
	1 dlouhý zvuk, po kterém následují 2 krátké zvuky		„Mám v úmyslu provést obrat doleva“	§ 69 odst. 2

## E. Přístavy a přítoky: vplouvání a vyplouvání s křížením vodní cesty


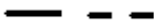
### E. 1 Signály pro vplouvání do přístavních bazénů a přítoků a vyplouvání z nich

	3 dlouhé zvuky, po kterých následuje 1 krátký zvuk		„Mám v úmyslu plout doprava“	§ 71 odst. 4
	3 dlouhé zvuky, po kterých následují 2 krátké zvuky		„Mám v úmyslu plout doleva“	§ 71 odst. 4

### E. 2 Signály pro křížení vodní cesty



	3 dlouhé zvuky		„Mám v úmyslu přelout“	§ 71 odst. 4
---	----------------	--	------------------------	--------------

v případě potřeby následují:


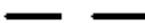
	1 dlouhý zvuk, po kterém následuje 1 krátký zvuk	„Pluji vpravo“	§ 71 odst. 5
	1 dlouhý zvuk, po kterém následují 2 krátké zvuky	„Pluji vlevo“	§ 71 odst. 5

## F. Signály při snížené viditelnosti




a) plavidla plující s pomocí radiolokátoru

	ii) samostatně plující plavidla	1 dlouhý zvuk	§ 88 odst. 3 a 4
	iii) sestavy plavidel	2 dlouhé zvuky	§ 88 odst. 3 a 4

b) plavidla plující bez pomoci radiolokátoru

	i) samostatně plující plavidla	1 dlouhý zvuk opakující se v intervalech ne delších než 1 minuta	§ 89 odst. 1 písm. b)
	ii) sestavy plavidel	2 dlouhé zvuky opakující se v intervalech ne delších než 1 minuta	§ 89 odst. 1 písm. b)

c) plavidla za stání

	1 řada úderů na zvon opakovaná v intervalu ne delším než 1 minuta	„Stojím na levé straně plavební dráhy“	§ 87 odst. 1 písm. a)
	2 řady úderů na zvon opakované v intervalu ne delším než 1 minuta	„Stojím na pravé straně plavební dráhy“	§ 87 odst. 1 písm. b)
	3 řady úderů na zvon opakované v intervalu ne delším než 1 minuta	„Stojím v neurčité poloze“	§ 87 odst. 1 písm. c)

## Signální znaky pro řízení plavby na vodní cestě

1. Základní signální znaky uvedené v oddílu I mohou být doplněny nebo zpřesněny doplňujícími signálními znaky uvedenými v oddílu II.
2. Tabule mohou být opatřeny vně na obvodu úzkým bílým pruhem.

### ODDÍL I ZÁKLADNÍ SIGNÁLNÍ ZNAKY

#### A. Zákazové signální znaky

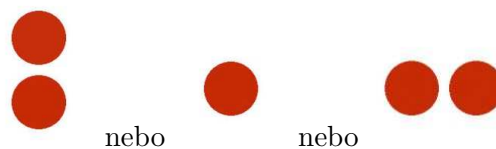
##### A.1

Zákaz proplutí (obecný signální znak)

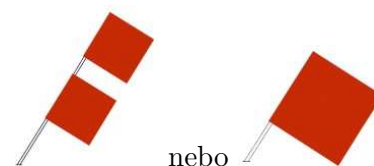
- A.1a tabule



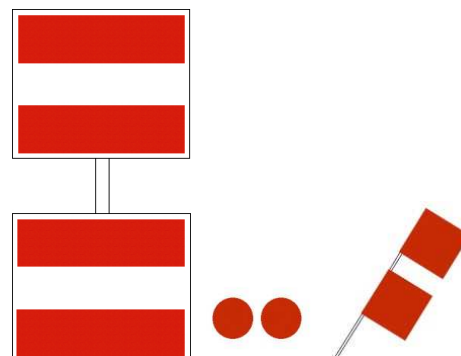
- buď červená světla A.1b, A.1c a A.1d



nebo červené vlajky A.1e a A.1f

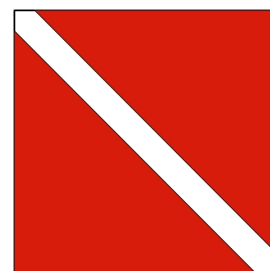


- dvě tabule nebo dvě světla nebo dvě vlajky  
umístěné nad sebou, značí zákaz proplutí  
na delší dobu



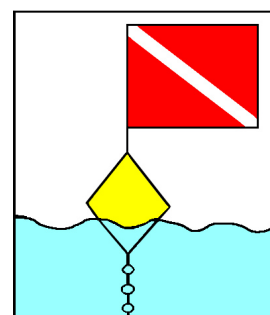
#### A.1.1

Zákaz vplutí do prostoru vyhrazeného pro potápěče



#### A.1.2

Zákaz plavby ve vzdálenosti menší než 25 m od bóje



## A.2

Zákaz předjíždění



## A.3

Zákaz vzájemného předjíždění sestav



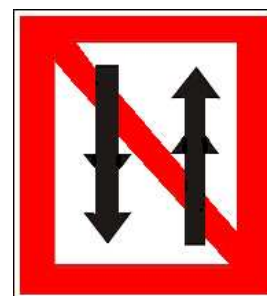
## A.4

Zákaz potkávání a předjíždění



#### A.4.1

Zákaz vzájemného potkávání a předjíždění sestav



#### A.5

Zákaz stání (kotvení nebo vyvazování u břehu)



#### A.5.1

Zákaz stání plavidel v šířce vyznačené na signálním znaku v metrech - počítáno od znaku



#### A.6

Zákaz kotvení, vlečení kotev, lan a řetězů





**A.7**

Zákaz vyvazování ke břehu



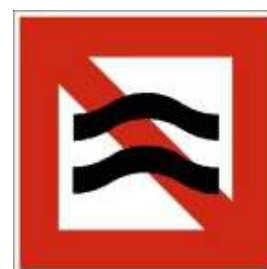
**A.8**

Zákaz provádět obrat



**A.9**

A.9a - Zákaz vytvářet vlnobití nebo sání



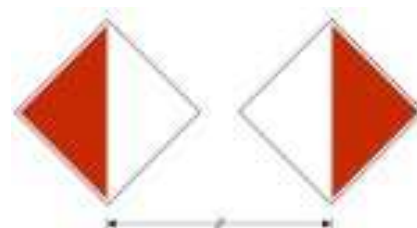
nebo

A.9b



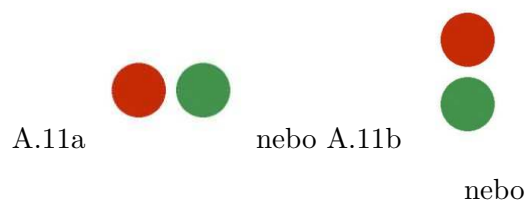
**A.10**

Zákaz plavby mimo vyznačený prostor  
(v mostním nebo jezovém poli)



### A.11

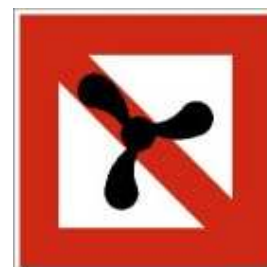
Proplutí je zakázáno, ale je třeba připravit se k plavbě



jedno ze dvou červených světél vedle sebe je zhasnuté

### A.12

Zákaz plavby plavidel s vlastním pohonem



### A.13

Zákaz plavby malých plavidel



### A.14

Zákaz vodního lyžování



**A.15**

Zákaz plavby plachetnic



**A.16**

Zákaz plavby plavidel, která nemají vlastní strojní pohon a nejsou plachetnicemi



**A.17**

Zákaz plavby plováků s plachtou (windsurfů)



**A.18**

Konec úseku, ve kterém je povolena plavba malých plavidel vysokou rychlostí



### A.19

Zákaz spouštění plavidel na vodu nebo vytahování plavidel z vody



### A.20

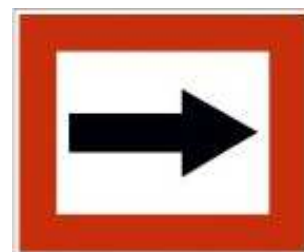
Zákaz plavby vodních skútrů



## B. Příkazové signální znaky

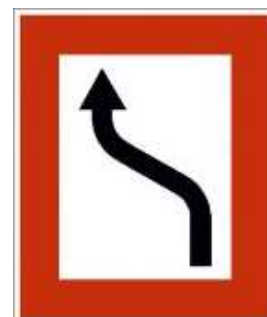
### B.1

Příkaz plout ve směru šipky

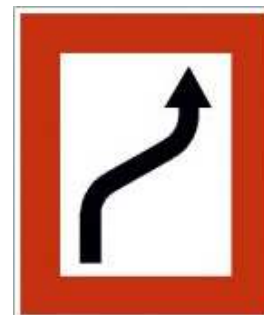


### B.2.

B.2a - Příkaz plout ke straně plavební dráhy, která je po levém boku

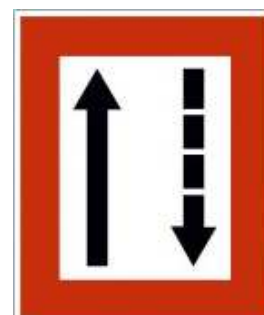


B.2b - Příklad plout ke straně plavební dráhy,  
která je po pravém boku

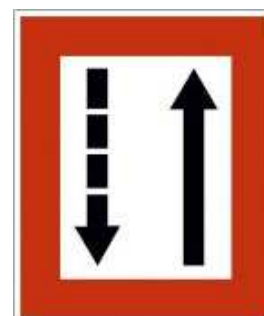


### B.3.

B.3a - Příklad přidržovat se strany plavební dráhy,  
která je po levém boku



B.3b - Příklad přidržovat se strany plavební dráhy,  
která je po pravém boku



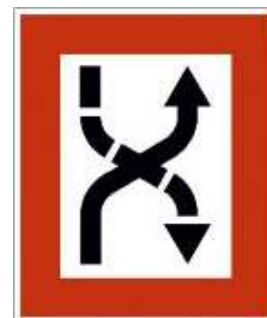
### B.4.

B.4a - Příklad přeplovat na stranu plavební dráhy,  
která je po levém boku



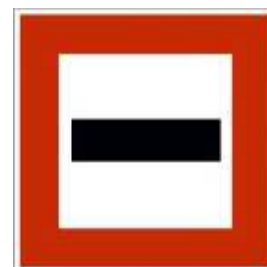
#### B.4

B.4b - Příkaz přeplout na stranu plavební dráhy, která je po pravém boku



#### B.5

Příkaz zůstat stát v případech stanovených těmito Pravidly



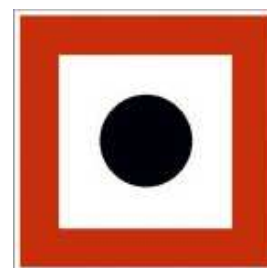
#### B.6

Příkaz nepřekračovat stanovenou rychlost (v km/h)



#### B.7

Příkaz dát zvukový signál



## B.8

Příkaz zachovávat zvláštní pozornost

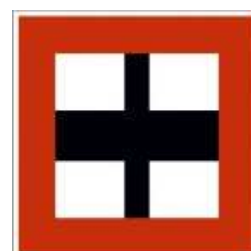


## B.9

B.9a - Povinnost přesvědčit se před vplutím na hlavní vodní cestu, zda tento manévr nepřinutí plavidla na hlavní vodní cestě změnit směr nebo rychlost plavby



B.9b



## B.10

Plavidla plující po hlavní vodní cestě musí, pokud je to nutné, přizpůsobit svůj směr nebo rychlost plavby, aby umožnila výjezd plavidlům opouštějícím přístav nebo přítok



## B.11

B.11a - Příkaz uvést do provozu rádiovou stanici



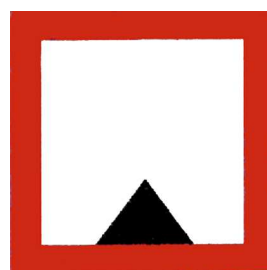
B.11b - Příkaz uvést do provozu rádiovou stanicí  
na vyznačeném kmitočtovém kanálu



## C. Omezující signální znaky

### C.1

Hloubka je omezena  
(pokud je uvedeno číslo,  
stanoví hloubku v metrech)



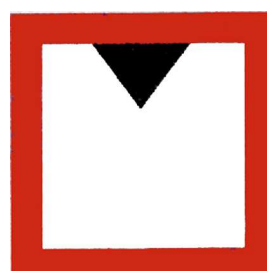
C.1a



C.1b

### C.2

Podjezdná výška je omezena  
(pokud je uvedeno číslo,  
stanoví podjezdnou výšku  
od vodní hladiny v metrech)



C.2a

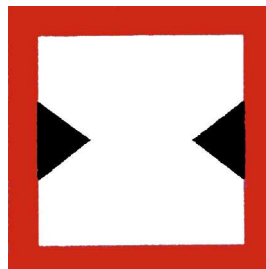


C.2b

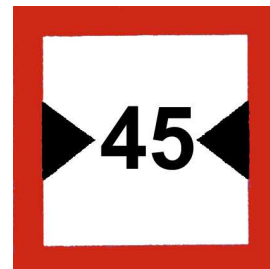


### C.3

Šířka plavebního profilu  
nebo šířka plavební dráhy je omezena  
(pokud je uvedeno číslo, stanoví šířku  
plavebního profilu nebo plavební dráhy  
v metrech)



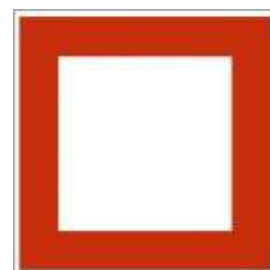
C.3a



C.3b

### C.4

Omezení v plavbě, s nimiž je nutno se seznámit:  
„INFORMUJTE SE“



### C.5

Plavební dráha je vzdálena od pravého (levého) břehu  
(číslo na signálním znaku stanoví vzdálenost v metrech od znaku,  
kterou musí plavidla dodržovat).

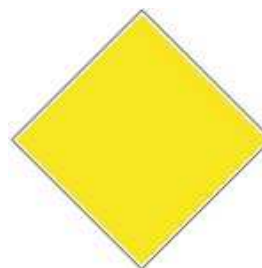


## D. Doporučující signální znaky

### D.1

Doporučené proplouvání

a) v obou směrech



D.1a

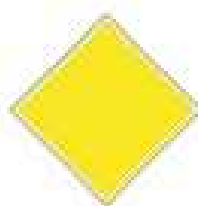
nebo



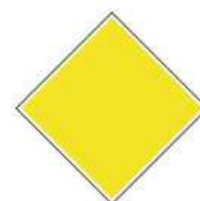
D.1b

b) jenom v jednom směru

(proplouvání v protisměru je zakázáno)



D.1c

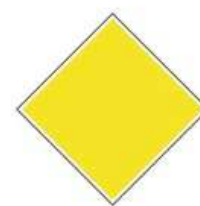


nebo

D.1d



D.1e



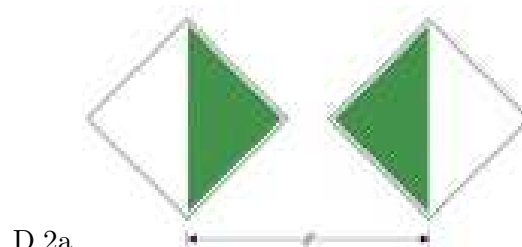
nebo



D.1f

## D.2

Doporučení držet se v určeném prostoru  
(v mostních nebo jezových polích)

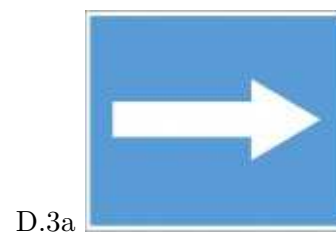


nebo

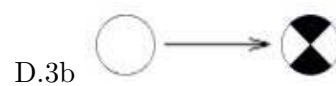


## D.3

Doporučuje se plout  
- ve směru šipky



- od stálého světla k blikavému světlu



## E. Upozorňující (informativní) signální znaky

### E.1

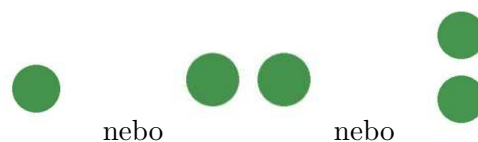
Povolání proplutí (obecný signální znak)

#### E.1a



nebo

#### E.1b, E.1c



### E.2

Elektrické vedení přes vodní cestu



### E.3

Jez



#### E.4

a) Převozní lodě, které neplují volně



E.4a

b) Převozní lodě plující volně



E.4b

#### E.5

Povolné stání (kotvení nebo vyvázání u břehu)



##### E.5.1

Stání povoleno v šířce uvedené na znaku v metrech  
(měřeno od znaku)



### E.5.2

Povolené stání v šířce pásma, vymezené dvěma vzdálenostmi vyznačenými na signálním znaku v metrech (měřeno od znaku)



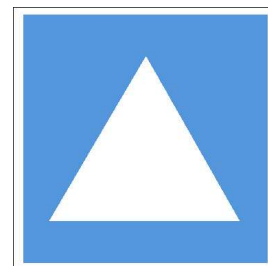
### E.5.3

Maximální počet plavidel, která smějí stát těsně vedle sebe



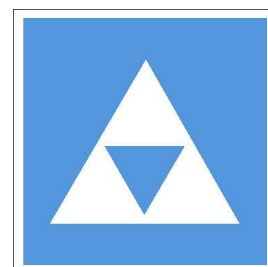
### E.5.4

Místo vyhrazené pro stání plavidel určených k plavbě tlačáním, která nemusí nést označení předepsané v § 23



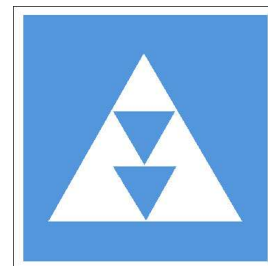
### E.5.5

Místo vyhrazené pro stání plavidel určených k plavbě tlačáním, která musí na základě § 23 nést modré světlo nebo modrý kužel



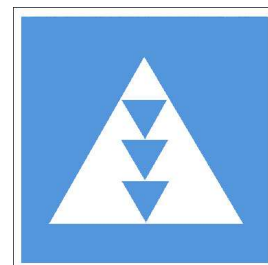
### E.5.6

Místo vyhrazené pro stání plavidel určených k plavbě tlačáním,  
která musí na základě § 23 nést  
dvě modrá světla nebo dva modré kužele



### E.5.7

Místo vyhrazené pro stání plavidel určených k plavbě tlačáním,  
která musí na základě § 23 nést  
tři modrá světla nebo tři modré kužele



### E.6

Povolené kotvení, vlečení kotev, lan nebo řetězů



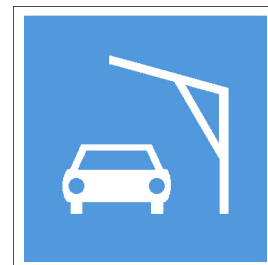
### E.7

Povolené vyvazování u břehu



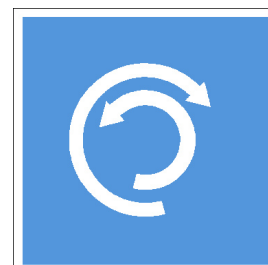
### E.7.1

Místo vyhrazené pro stání plavidel za účelem naložení nebo vyložení vozidla  
(informace o povolené době stání může být uvedena na doplňující tabulce pod znakem)



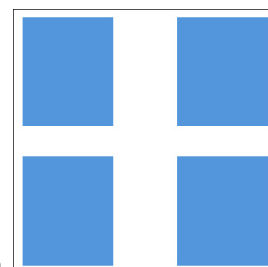
### E.8

Místo doporučené pro obrat



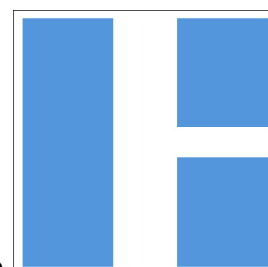
### E.9

Plavidlo pluje po hlavní vodní cestě, kterou kříží vedlejší vodní cesta



E.9a

Plavidlo pluje po hlavní vodní cestě, do které ústí vedlejší vodní cesta

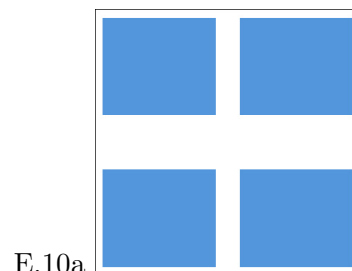


E.9b



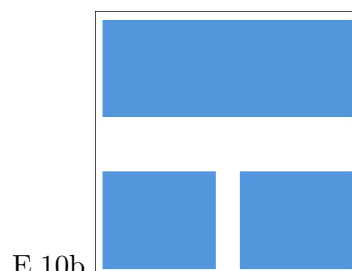
**E.10**

Plavidlo pluje po vedlejší vodní cestě,  
která kříží hlavní vodní cestu



E.10a

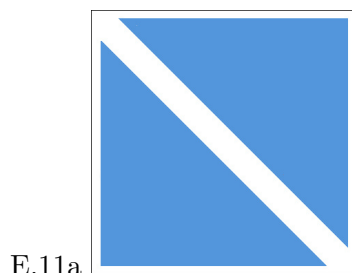
Plavidlo pluje po vedlejší vodní cestě  
na hlavní vodní cestu



E.10b

**E.11**

Konec zákazu nebo příkazu platného pro plavbu v jednom směru nebo  
konec omezení



E.11a



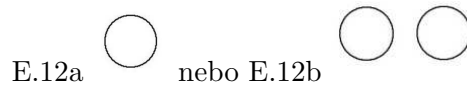
nebo E.11b

### E.12

Výstražní znaky - jedno nebo dvě bílá světla  
stálé světlo (světla):

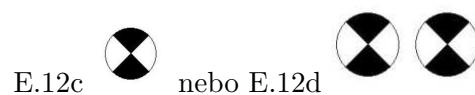
Překážky ve směru plavby

- zůstat stát, pokud je to předepsáno



blikavé světlo (světla):

- můžete pokračovat v plavbě



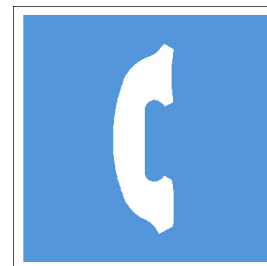
### E.13

Místo odběru pitné vody



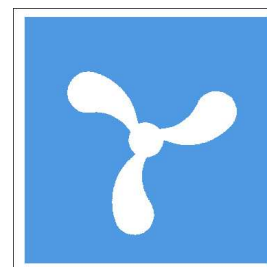
### E.14

Telefon



### E.15

Plavba plavidel s vlastním pohonem povolena



**E.16**

Plavba malých plavidel povolena



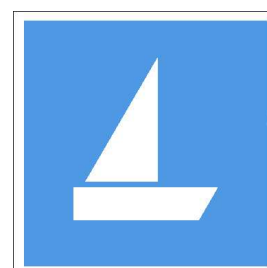
**E.17**

Vodní lyžování povoleno



**E.18**

Plavba plachetnic povolena



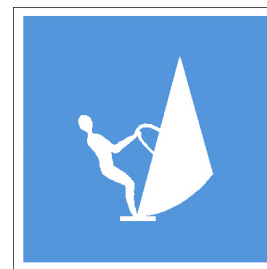
**E.19**

Plavba plavidel, které nejsou plachetnicemi ani nemají vlastní pohon, povolena



**E.20**

Plavba na plovácích s plachtou (windsurfech) povolena

**E.21**

Plavba malých plavidel,  
plujících vysokou rychlostí, povolena

**E.22**

Doporučené místo ke spouštění plavidel na vodu  
a vytahování plavidel z vody

**E.23**

Možnost získání informací radiotelefonním spojením  
na vyznačeném kmitočtovém kanálu



## E. 24

Plavba vodních skútrů povolena

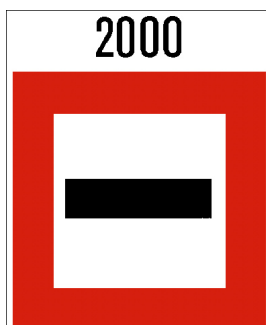


### ODDÍL II. DOPLŇUJÍCÍ SIGNÁLNÍ ZNAKY

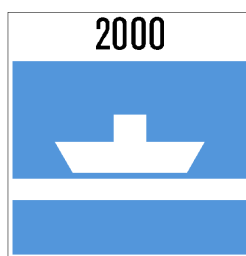
Základní signální znaky (oddíl I) mohou být doplněny těmito doplňujícími signálními znaky:

1. Tabulky určující vzdálenost, ve které nabývá platnosti příkaz nebo zvláštní význam základního znaku. Tabulky se umísťují nad základní signální znak.

Příklady:



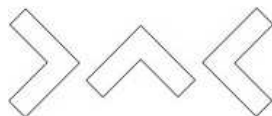
Příkaz zůstat stát po 2 000 m



Převozní loď, která nepluje volně, ve vzdálenosti 2 000 m

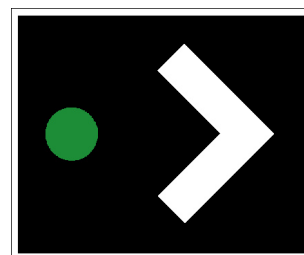
## 2. Doplňující světelný signál.

Bílá svítící šipka, používá se ve spojení s některými světly:

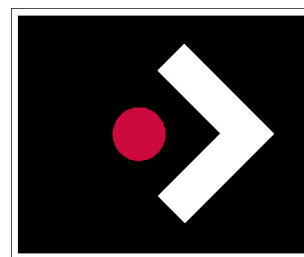


Příklady:

a) se zeleným světlem: vplutí do přístavního bazénu, který je ve směru šipky, povoleno



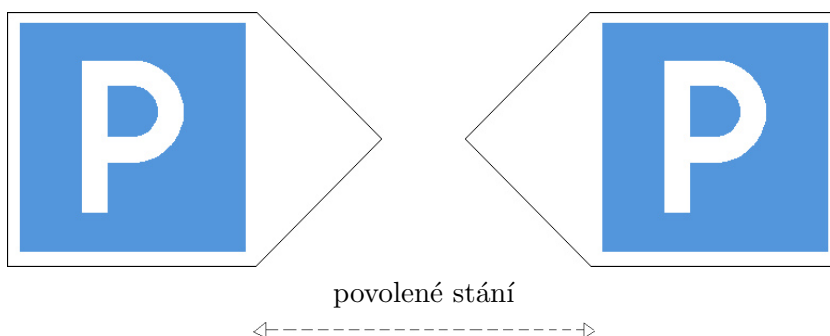
b) s červeným světlem: vplutí do přístavního bazénu, který je ve směru šipky, zakázáno

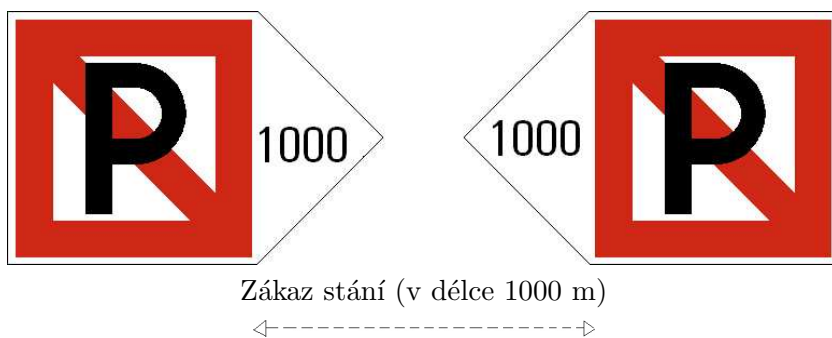


## 3. Šipky vyznačující úsek, na který se vztahuje význam základního signálního znaku.

Šipky se umísťují vedle nebo pod základním signálním znakem a nemusí být bezpodmínečně bílé barvy.

Příklady:

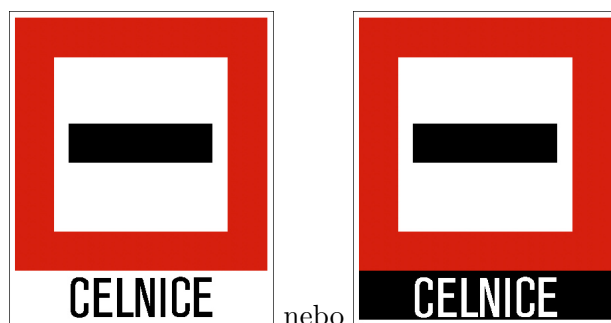




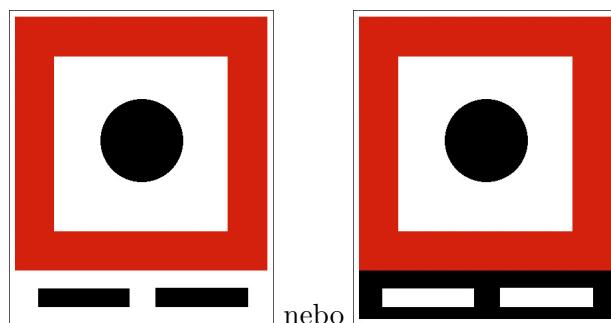
4. Tabulky s nápisy, které vysvětlují nebo upřesňují význam základního signálního znaku.

Tabulky se umísťují pod základní signální znak.

Příklady:



Příkaz zůstat stát za účelem celní prohlídky



příkaz dát dva dlouhé zvukové signály

## Značení plavební dráhy

### I. OBECNÁ USTANOVENÍ

1. Plavební značení Vodní cesta, plavební dráha, nebezpečná místa a plavební překážky na nesledované vodní cestě nejsou vždy vyznačeny. Na sledovaných vodních cestách se vyznačují takto:

Pokud se použije plovoucích signálních znaků, jsou umístěny přibližně 5 m od míst, které vyznačují.

Koncentrační hrázky a mělčiny se vyznačují buď břehovými anebo plovoucími signálními znaky. Tyto znaky se umísťují na hrany koncentračních hrází nebo na okraj mělčiny anebo před ně.

Je nutné dodržovat dostatečnou vzdálenost od signálních znaků, aby se předešlo nasednutí na mělčinu nebo kolizi s překážkou.

2. Vymezení pojmů Světlo: speciální světlo používané k plavební signalizaci na vodních cestách. Stálé světlo: světlo svítící nepřerušovaně, jehož intenzita a barva je stálá. Rytmické světlo: světlo s charakteristickým a periodicky se opakujícím pořadím světla a zatemnění, jehož intenzita a barva je stálá.

#### 2. Rytmus světla

##### Rytmus světla

Jednotlivě přerušované

Skupinově přerušované

Stejněměrně přerušované (izofázové)

Jednotlivě probleskové

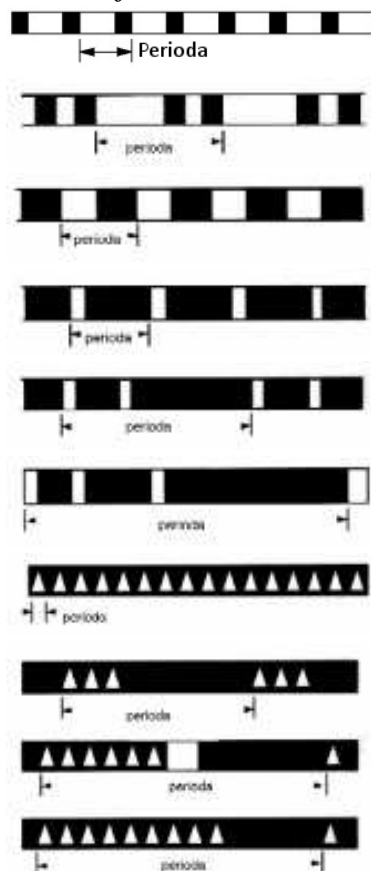
Skupinově probleskové

Složené probleskové

Nepřetržitě rychle nebo velmi rychle probleskové

Skupinově rychle nebo velmi rychle probleskové

##### Příklady

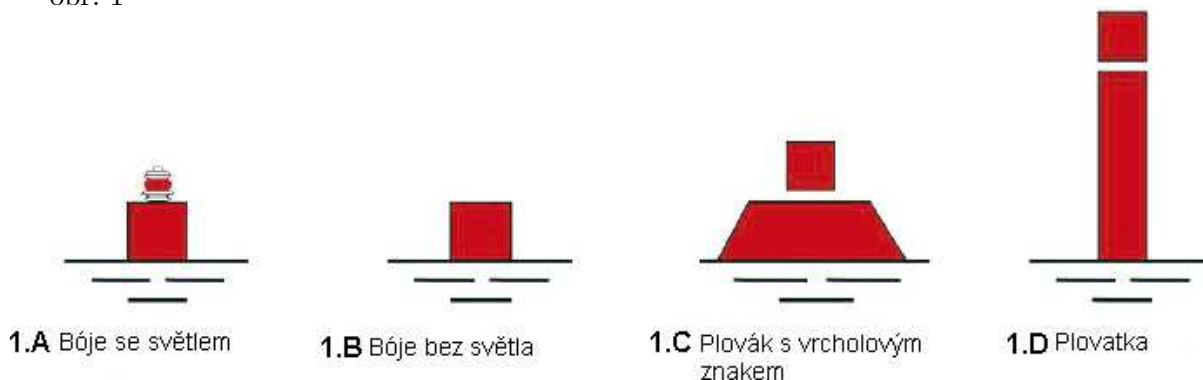




## II. PLOVOUCÍ SIGNÁLNÍ ZNAKY PRO OZNAČENÍ OKRAJŮ PLAVEBNÍ DRÁHY

### 1. Pravá strana plavební dráhy

obr. 1



Barva:

červená

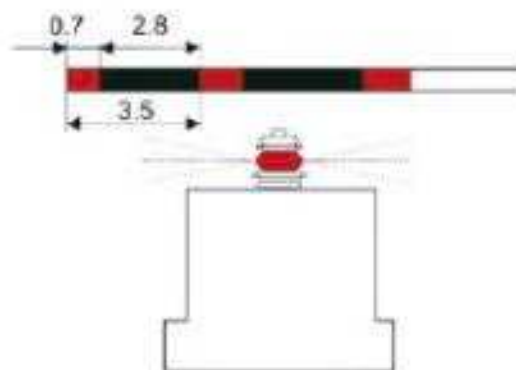
Tvar:

válcová bóje nebo bóje s vrcholovým znakem nebo plovatka

Vrcholový znak (pokud je použit): červený válec

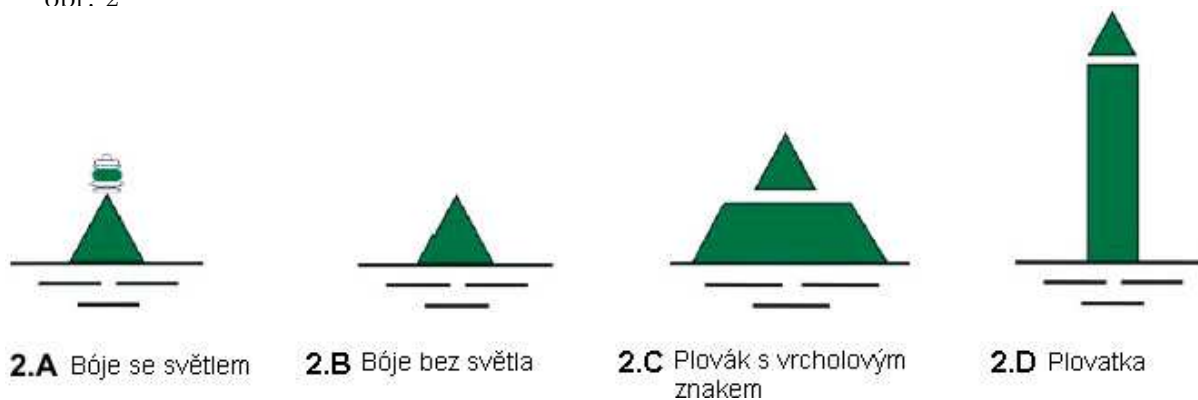
Světlo (pokud je použito):

červené jednotlivě probleskové  
zpravidla s radarovým odražečem

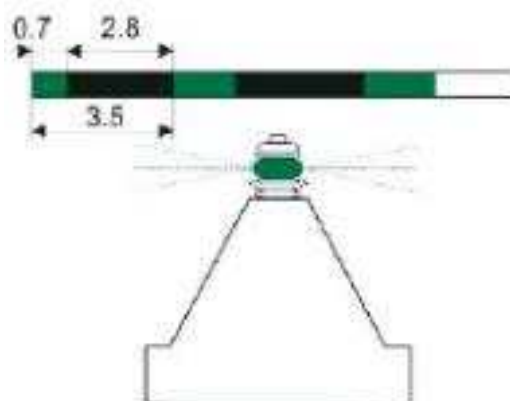


## 2. Levá strana plavební dráhy

obr. 2

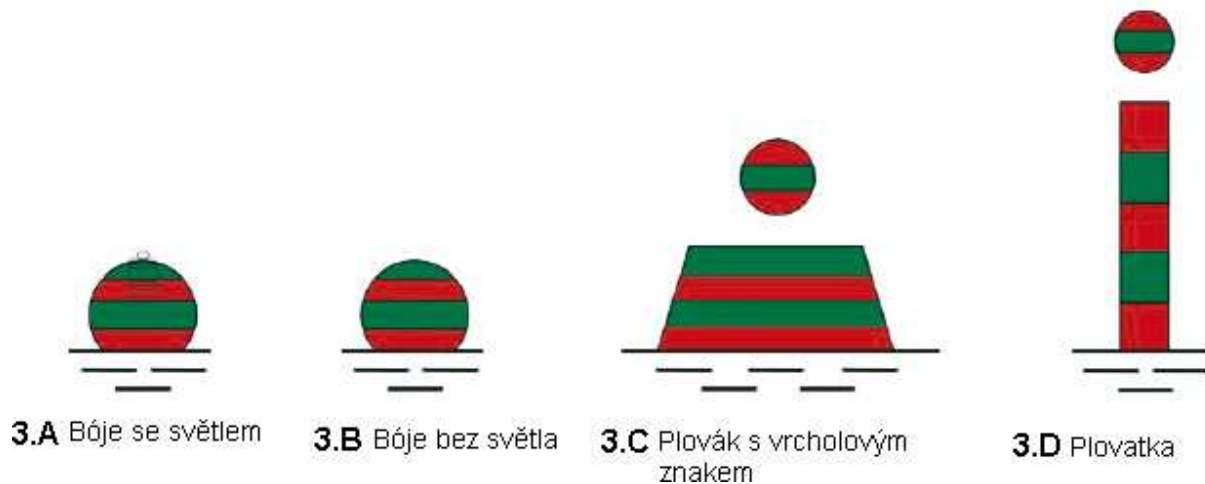


Barva: zelená  
Tvar: kuželová bóje nebo bóje s vrcholovým znakem nebo plovatka  
Vrcholový znak (pokud je použit): zelený kužel vrcholem vzhůru  
Světlo (pokud je použito): zelené jednotlivě probleskové  
zpravidla s radarovým odražečem



### 3. Rozdělení plavební dráhy

obr. 3



Barva:

vodorovné červené a zelené pruhy

Tvar:

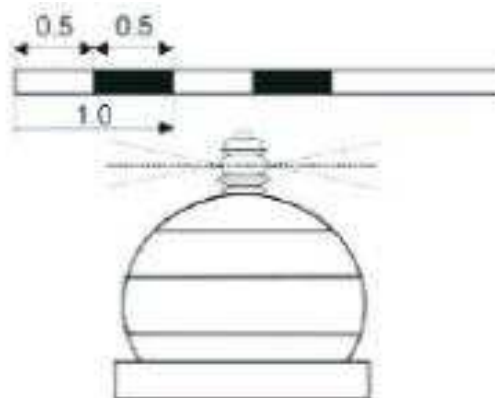
kulová bóje nebo bóje s vrcholovým znakem nebo plovatka

Vrcholový znak (pokud je použit):

koule s vodorovnými červenými a zelenými pruhy

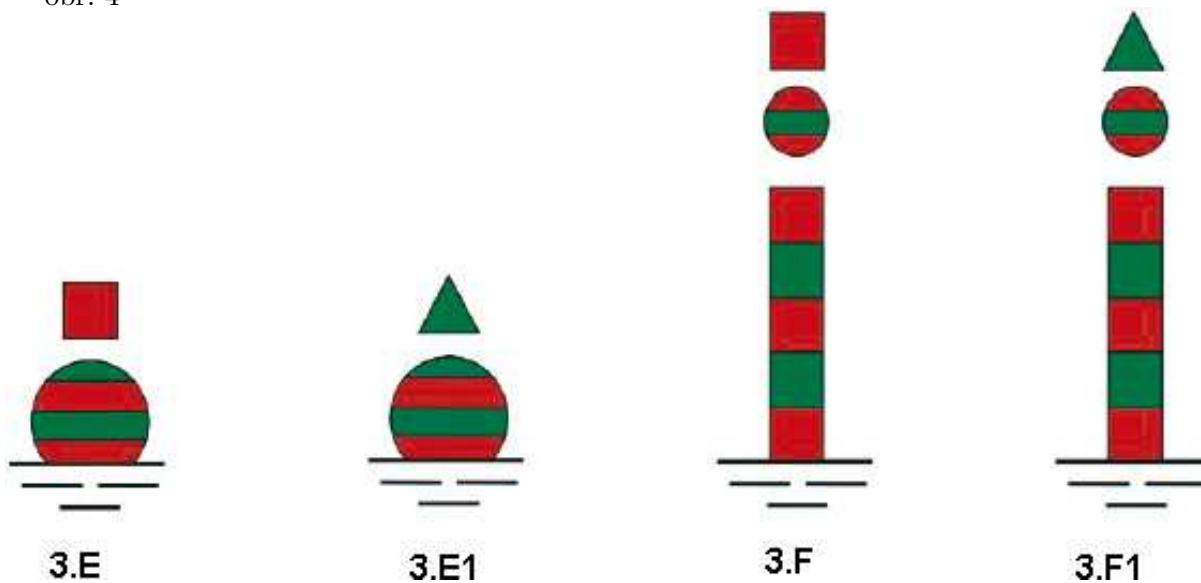
Světlo (pokud je použito):

bílé nepřetržitě rychle probleskové nebo bílé stejnoměrně přerušované - izofázové (může být bílé skupinově probleskové se třemi problesky ve skupině)  
zpravidla s radarovým odražečem



V případě potřeby červený vrcholový znak ve tvaru válce nebo zelený vrcholový znak ve tvaru kužele umístěný nad znakem rozdělení plavební dráhy určuje, kterou stranou se přednostně pluje (hlavní plavební dráha). Podle situace se na tomto znaku umístí červené nebo zelené jednotlivě probleskové světlo

obr. 4



4. **Bílé písmeno „P“** na bójích uvedených v bodě 1 a 2 označuje, že plavební dráha vede podél míst stání. Pokud je bóje s písmenem „P“ opatřena světlem, liší se rytmus blikání tohoto světla od rytmu ostatních světél ohraničujících okraje plavební dráhy.

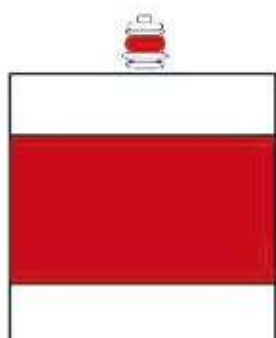
### III. BŘEHOVÉ SIGNÁLNÍ ZNAKY PRO OZNAČENÍ POLOHY PLAVEBNÍ DRÁHY

#### A. Signální znaky na břehu vyznačující polohu plavební dráhy vzhledem ke břehům

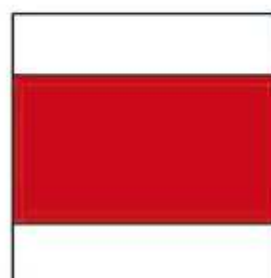
Tyto znaky vyznačují polohu plavební dráhy vzhledem ke břehům a společně s plovoucími signálními znaky na vodní cestě označují plavební dráhu v místech, kde se přibližuje ke břehu; mají rovněž význam orientačních znaků.

##### 1. Plavební dráha při pravém břehu

obr. 5

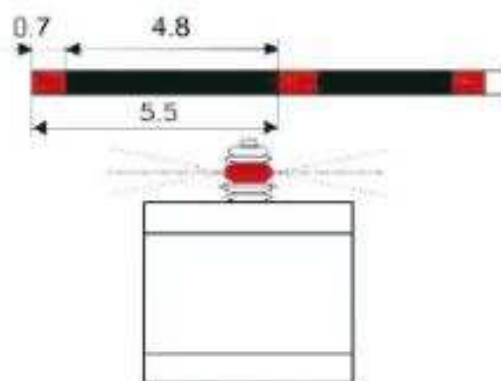


**4.A** Se světlem



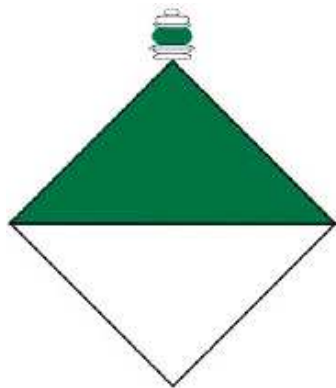
**4.B** Bez světla

Barva: červená / bílá  
Tvar: sloupek s vrcholovým znakem  
Vrcholový znak: červená tabule ve tvaru čtverce s bílými pruhy na krajích vodorovných stran, situovaná na základnu  
Světlo (pokud je použito): červené jednotlivé probleskové

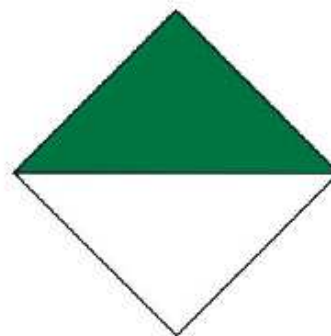


## 2. Plavební dráha při levém břehu

obr. 6

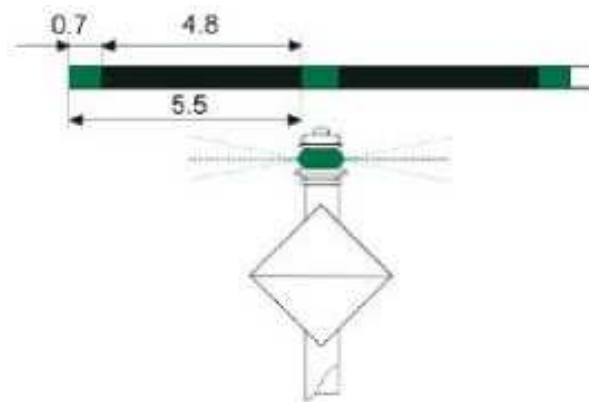


**5.A** Se světlem



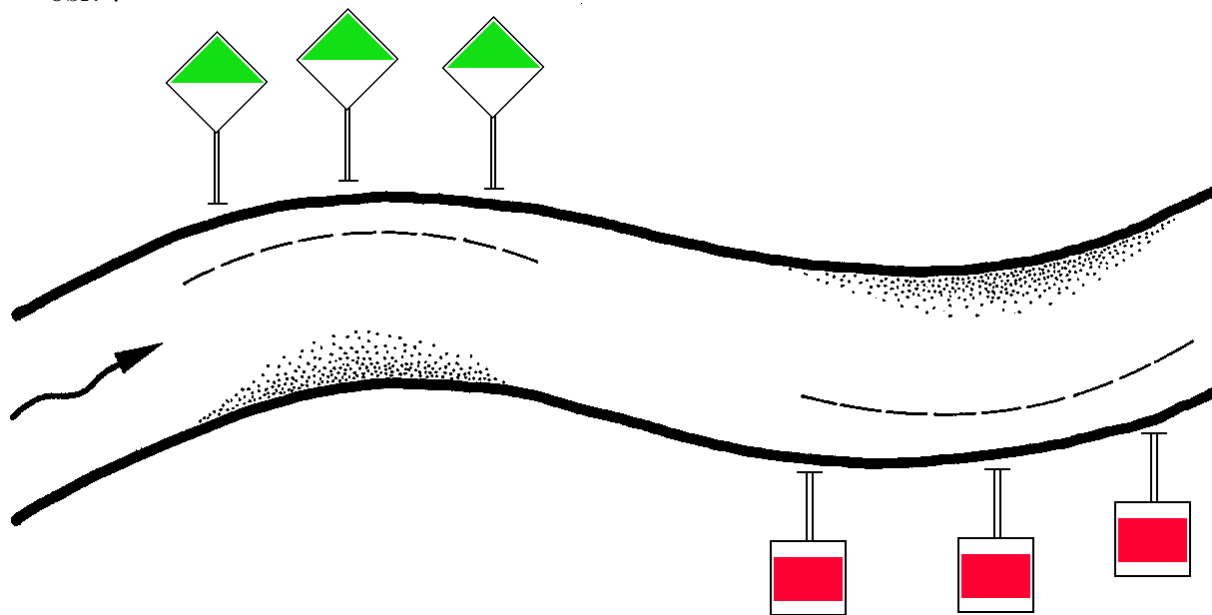
**5.B** Bez světla

Barva: zelená / bílá  
Tvar: sloupek s vrcholovým znakem  
Vrcholový znak: tabule ve tvaru čtverce po úhlopříčce barevně rozdělená, jejíž horní polovina je zelená a dolní bílá, situovaná úhlopříčně  
Světlo (pokud je použito): zelené jednotlivě probleskové



### 3. Použití znaků

obr. 7



## B. Přejíčové signální znaky

Tyto znaky označují místo, odkud plavební dráha přechází od jednoho břehu ke druhému a označují také osu tohoto přechodu.

1. Pravý břeh

obr. 8



**4.C** Se světlem



**4.D** Bez světla

Barva:

žlutá / černá

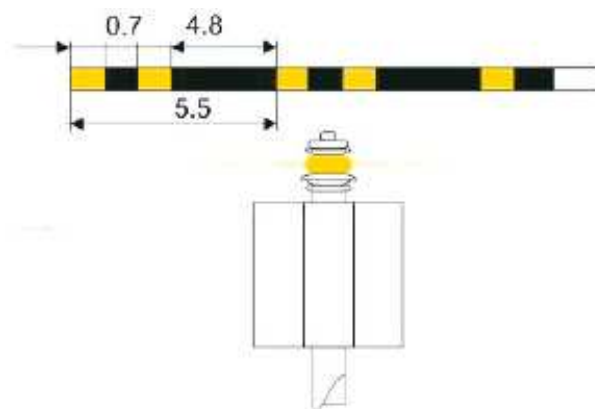
Tvar:

sloupek s vrcholovým znakem

Vrcholový znak:

žlutá tabule ve tvaru čtverce situovaná na základnu s černým svislým pruhem uprostřed

Světlo (pokud je použito): žluté skupinově probleskové nebo žluté skupinově přerušované se sudou charakteristikou, kromě probleskového rytmu se skupinami složenými ze dvou problesků





2. Levý břeh

obr. 9

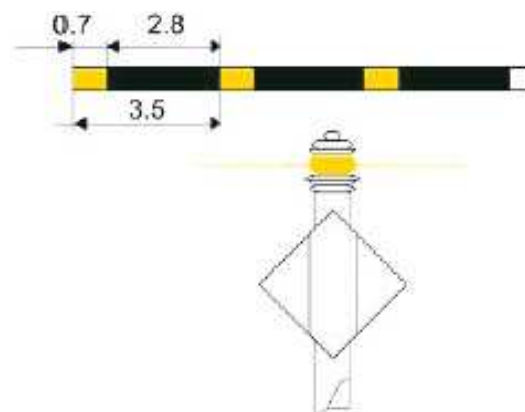


**5.C** Se světlem



**5.D** Bez světla

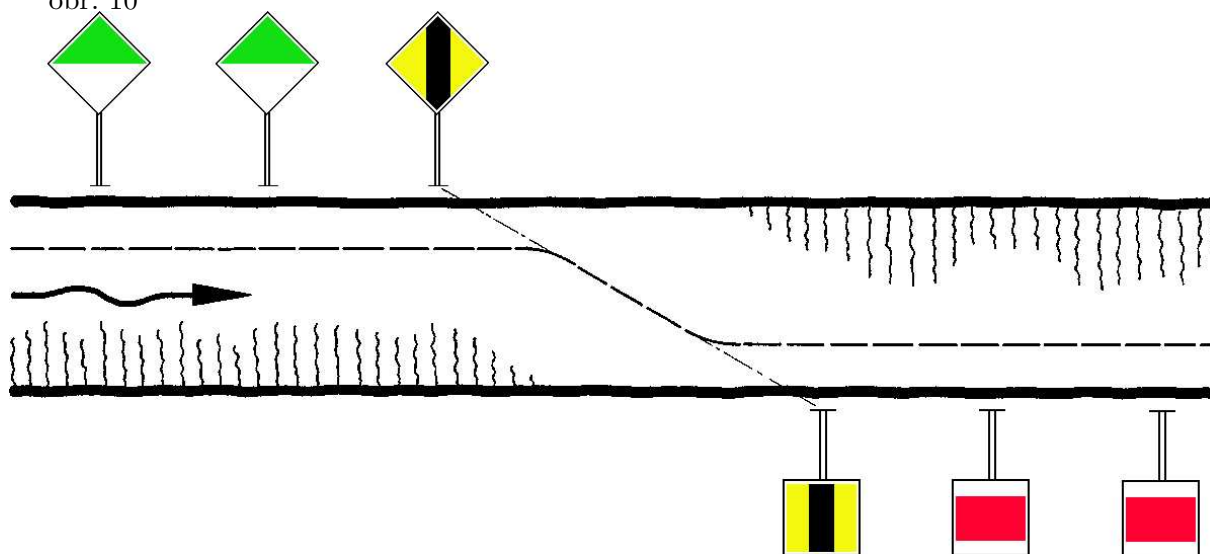
Barva: žlutá / černá  
Tvar: sloupek s vrcholovým znakem  
Vrcholový znak: žlutá tabule ve tvaru čtverce situovaného úhlopříčně s černým svislým pruhem po úhlopříčce  
Světlo (pokud je použito): žluté probleskové nebo žluté přerušované s lichou charakteristikou, kromě probleskového rytmu se skupinami složenými ze tří problesků



### 3. Použití signálních znaků

#### 3.1 Vyznačení prostého přechodu

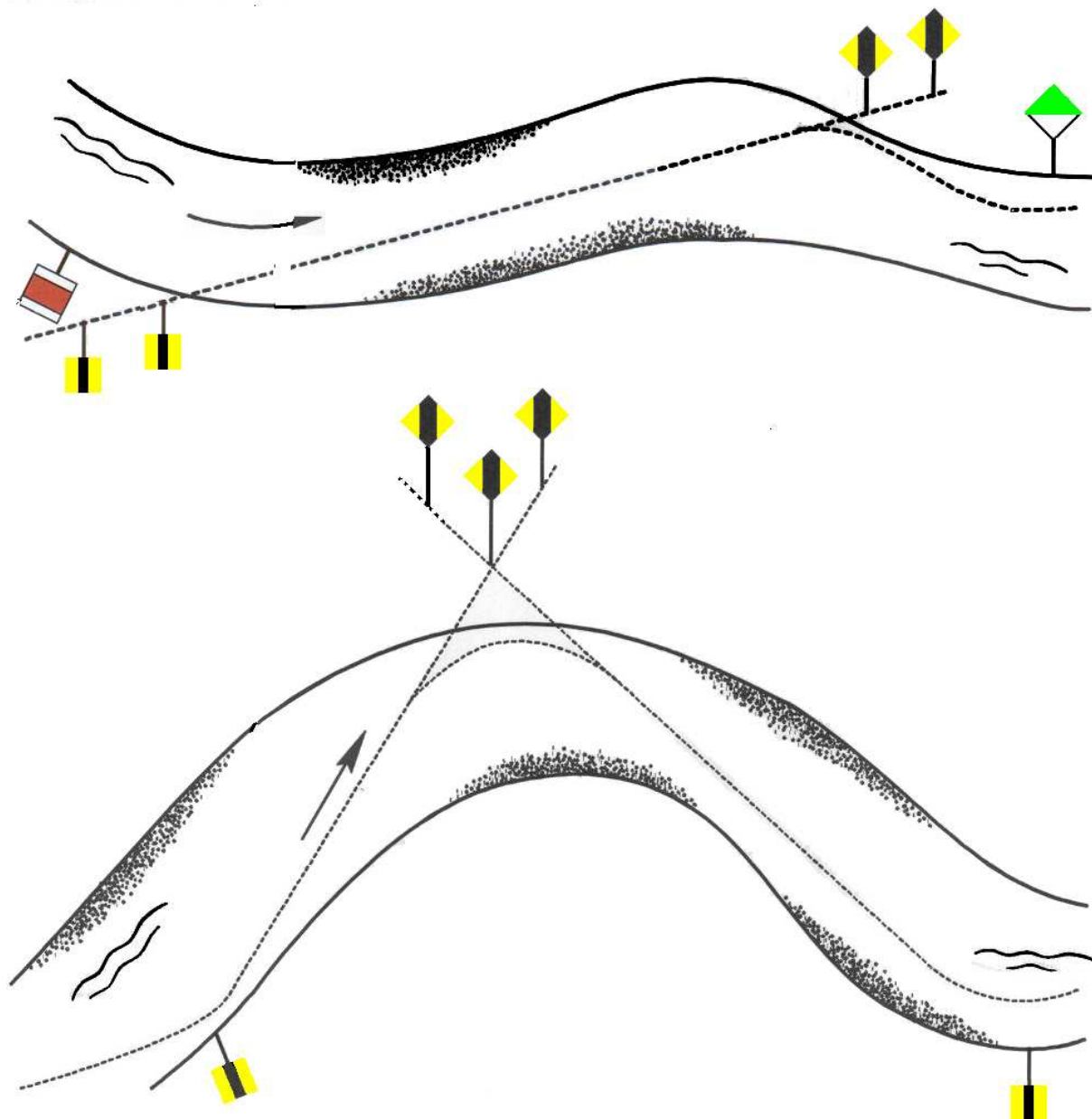
obr. 10



### 3.2 Vyznačení osy dlouhého přechodu

Dva stejné signální znaky osazené na jednom břehu za sebou, přičemž první je níž než druhý, slouží k přesnému vytyčení osy dlouhého přechodu plavební dráhy.

obr. 11



Světla (pokud jsou použita): žlutá, rytmus předního a zadního světla je obecně stejný, zadní světlo však může být stálé.

## IV. SIGNÁLNÍ ZNAKY OZNAČUJÍCÍ NEBEZPEČNÁ MÍSTA A PLAVEBNÍ PŘEKÁŽKY

### A. Břehové signální znaky

#### 1. Pravý břeh

obr. 12

Barva:	červená
Tvar:	sloupek s vrcholovým znakem
Vrcholový znak:	červený kužel vrcholem dolů
Světlo (pokud je použito):	červené jednotlivě probleskové



#### 2. Levý břeh

obr. 13

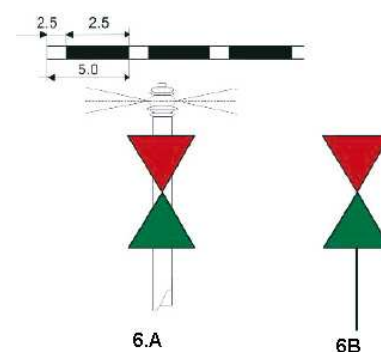
Barva:	zelená
Tvar:	sloupek s vrcholovým znakem
Vrcholový znak:	zelený kužel vrcholem vzhůru
Světlo (pokud je použito):	zelené jednotlivě probleskové



#### 3. Rozdělení plavební dráhy

obr. 14

Barva:	červená / zelená
Tvar:	sloupek s vrcholovým znakem
Vrcholový znak:	červený kužel vrcholem dolů nad zeleným kuželem vrcholem nahoru
Světlo (pokud je použito):	bílé nepřetržitě rychle probleskové nebo bílé stejnoměrně přerušované - izofázové (může být bílé skupinově probleskové se třemi problesky ve skupině)



Místo kuželů lze použít trojúhelníkové bílé tabule s červenými nebo zelenými pruhy na okrajích.

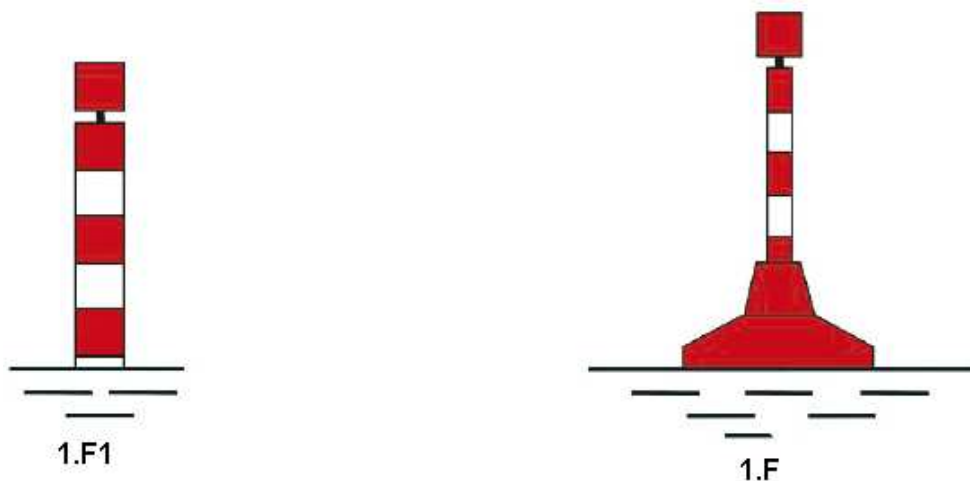
#### 4. Vedlejší ramena a ústí vodních cest a vjezdy do přístavních bazénů

V místech přiblížení k vedlejším ramenům a ústím vodních cest nebo vjezdům do přístavních bazénů mohou být po obou stranách vodní cesty osazeny až ke konci dělicí hráze břehové signální znaky uvedené v bodě 1 a 2, obrázek 12 a 13. Plavidla vplouvající do přístavních bazénů se považují za plavidla plující proti proudu.

## B. Plovoucí signální znaky

### 1. Pravý břeh

obr. 15



Barva: vodorovné červené a bílé pruhy  
Tvar: plovatka nebo tyč na bóji  
Vrcholový znak: červený válec  
Světlo (pokud je použito): červené jednotlivě probleskové  
Poznámka: zpravidla s radarovým odražečem

### 2. Levý břeh

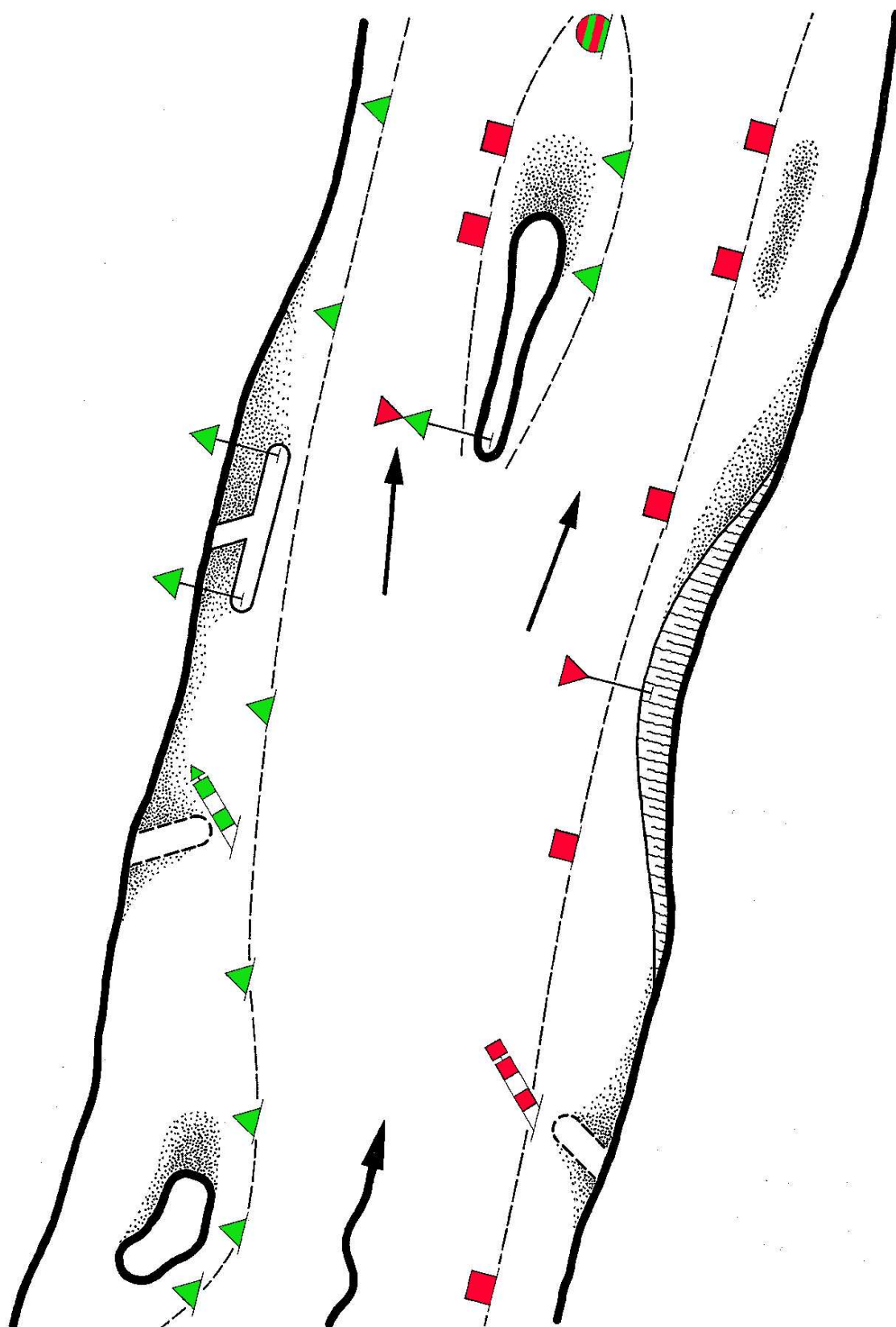
obr. 16



Barva: vodorovné zelené a bílé pruhy  
Tvar: plovatka nebo tyč na bóji  
Vrcholový znak: zelený kužel vrcholem vzhůru  
Světlo (pokud je použito): zelené jednotlivě probleskové  
Poznámka: zpravidla s radarovým odražečem

3. Příklady použití signálních znaků uvedených v oddílech II a IV této přílohy

obr. 17

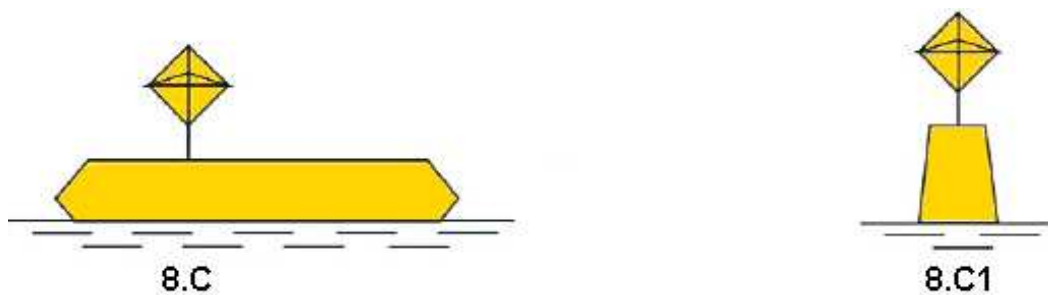


## V. DOPLŇKOVÁ SIGNALIZACE PRO PLAVBU POMOCÍ RADIOLOKÁTORU

### A. Signální znaky pro označení mostních pilířů

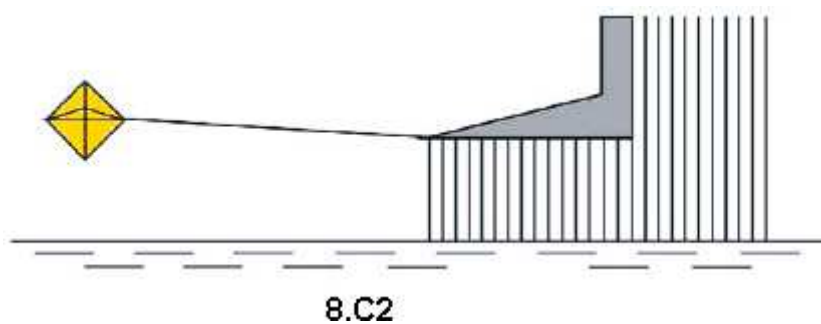
1. Žluté bóje s radarovým odražečem (umístěné po i proti proudu od mostních pilířů)

obr. 18



2. Tyč s radarovým odražečem (umístěná po i proti proudu od mostních pilířů)

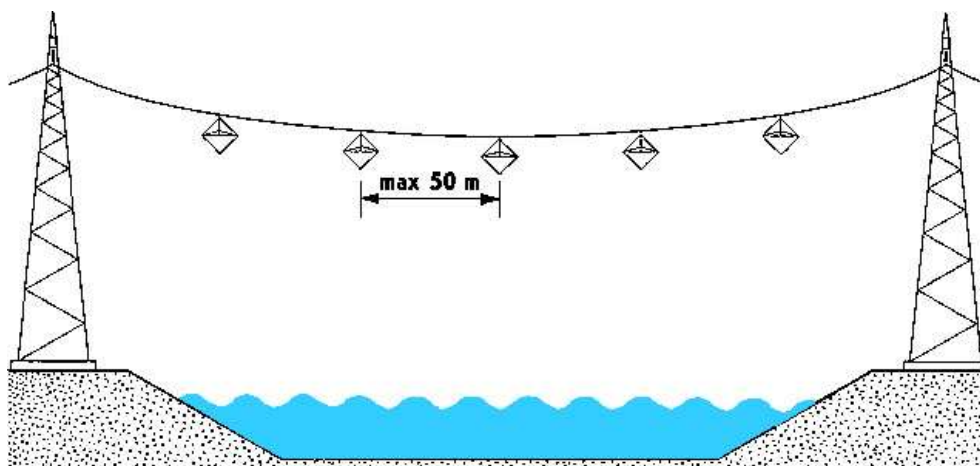
obr. 19



## B. Označování vzdušných elektrických vedení (je-li to nutné)

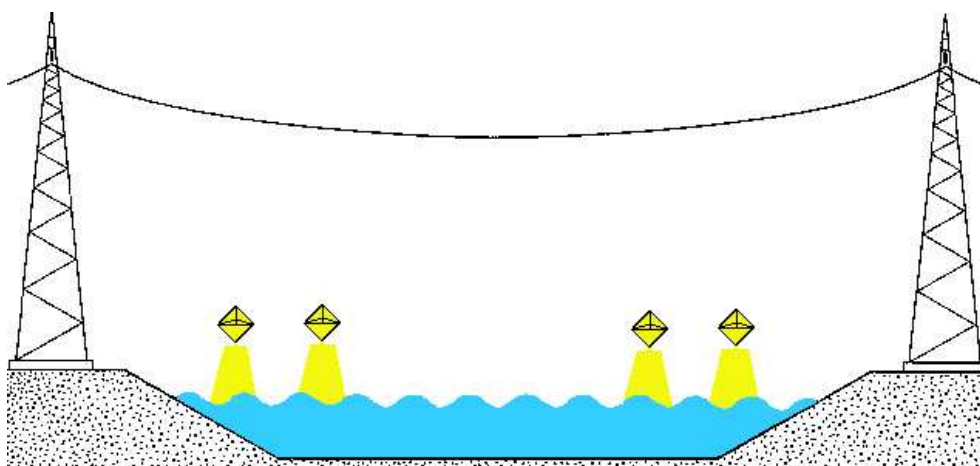
1. Radarové odražeče umístěné na elektrickém vedení (radiolokační zobrazení je vytvořeno řadou bodů, které vyznačují vzdušnou čáru elektrického vedení)

obr. 20



2. Radarové odražeče umístěné na žlutých bójích ve dvojicích u každého břehu (radiolokační zobrazení je vytvořeno dvěma body u každého břehu, které vyznačují vzdušnou čáru elektrického vedení)

obr. 21





## VI. DOPLŇKOVÁ SIGNALIZACE NA JEZERECH A JINÝCH ROZLEHLÝCH VODNÍCH CESTÁCH

### A. Signální znaky vyznačující nebezpečná místa, plavební překážky a překážky zvláštního charakteru

#### 1. Kardinální signální znaky

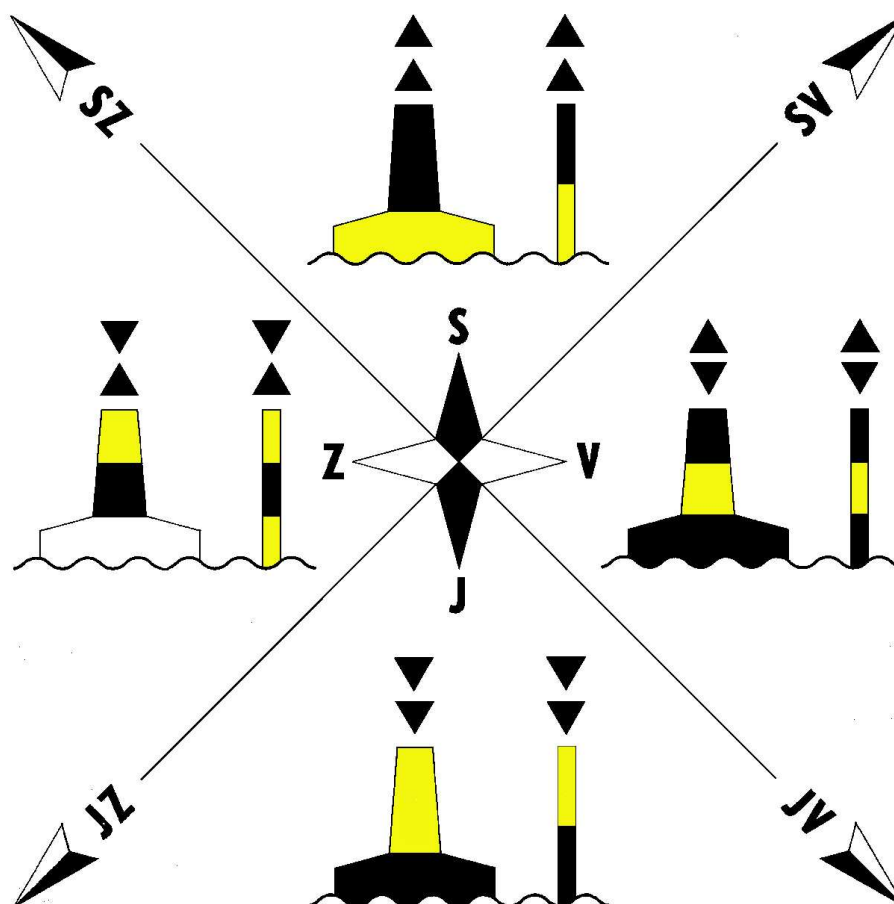
##### 1.1 Stanovení kvadrantů a signálních znaků

Čtyři kvadranty (Sever, Východ, Jih a Západ) jsou ohraničeny náměry SZ-SV, SV-JV, JV-JZ, JZ-SZ, které jsou zaměřeny z místa, které označují.

Kardinální signální znak vyjadřuje název kvadrantu, v němž se nachází. Současně určuje způsob bezpečného obeplutí kardinálního signálního znaku ve vymezeném kvadrantu.

##### 1.2 Popis kardinálních signálních znaků

obr. 22



#### Kardinální signální znak sever

Barva:	horní část černá, dolní část žlutá
Tvar:	plovatka nebo tyč na plováku s vrcholovým znakem
Vrcholový znak:	dva černé kužely nad sebou, vrcholy vzhůru
Světlo (pokud je použito):	bílé, nepřetržitě rychle nebo velmi rychle probleskové

### Kardinální signální znak východ

Barva: černá s jedním širokým vodorovným žlutým pruhem  
Tvar: plovatka nebo tyč na plováku s vrcholovým znakem  
Vrcholový znak: dva černé kužely nad sebou, základnami k sobě  
Světlo (pokud je použito): bílé, skupinově rychle nebo velmi rychle probleskové (skupiny po třech)

### Kardinální signální znak jih

Barva: horní část žlutá, dolní část černá  
Tvar: plovatka nebo tyč na plováku s vrcholovým znakem  
Vrcholový znak: dva černé kužely nad sebou, vrcholy dolu  
Světlo (pokud je použito): bílé, skupinově rychle nebo velmi rychle probleskové (skupiny po šesti, sledované probleskem v trvání min. 2 s)

### Kardinální signální znak západ

Barva: žlutá s jedním širokým vodorovným černým pruhem  
Tvar: plovatka nebo tyč na plováku s vrcholovým znakem  
Vrcholový znak: dva černé kužely nad sebou, vrcholy k sobě  
Světlo (pokud je použito): bílé, skupinově rychle nebo velmi rychle probleskové (skupiny po devíti)

2. Signální znaky označující jednotlivá nebezpečná místa.

Signální znak označující jednotlivé nebezpečné místo se osazuje buď přímo na překážku, kterou lze bezpečně obeplout nebo je ukotven nad tímto nebezpečným místem:

obr. 23



8.D



8.D1

Barva: černá s jedním nebo několika širokými vodorovnými červenými pruhy

Tvar: libovolný (obvykle plovatka nebo tyč na plováku) s vrcholovým znakem

Vrcholový znak: dvě černé koule nad sebou

Světlo (pokud je použito): bílé, skupinové probleskové (skupiny ze dvou problesků)

## B. Signální znaky vyznačující osu plavební dráhy, střed plavební dráhy a místa přistávání

Signální znaky pro vyznačení bezpečných vod

obr. 24



## C. Signalizace povětrnostní situace na jezerech

**Upozornění na nutnost zachovávat zvláštní opatrnost**

Dává se pomocí žlutého probleskového světla se 40 problesky za minutu. Tento signál znamená možnost výskytu nebezpečných jevů, bez uvedení doby jejich vzniku.

**Upozornění na nebezpečí**

Dává se pomocí žlutého probleskového světla s 90 problesky za minutu. Tento signál znamená výskyt bezprostředního nebezpečí.

## VII. SIGNÁLNÍ ZNAKY PRO VYZNAČENÍ ZAKÁZANÝCH NEBO VYHRAZENÝCH VODNÍCH PLOCH

1. Speciální znaky

Barva:	žlutá
Tvar:	libovolný, ale odlišný od tvaru signálních znaků, kterými se vyznačuje vodní cesta
Vrcholový znak (pokud je použit):	žlutý ve tvaru „X“
Světlo (pokud je použito):	žluté
Rytmus:	libovolný s výjimkou rytmů, uvedených v odd. VI této přílohy

2. Význam zákazu nebo omezení může být podle místních podmínek vyznačen v písemných dokumentech, například v mapách nebo vyjádřen prostřednictvím informace v místě.

Informace v místě může být vyznačena přímo na žlutých bójích. Může se vyjádřit též figurálními znaky upevněnými na bójích, které pak nahrazují předepsaný vrcholový znak. Například bóje, označující okraje vodních ploch uzavřených pro plavbu, mohou nést tyč s tuhou červenou vlaječkou ve tvaru trojúhelníku.

Informace mohou být dávány zákazovými nebo informativními tabulovými signálními znaky osazenými na břehu, předepsanými v příloze 7, oddíl I.A a I.E. Tyto signální znaky se podle

potřeby doplní šipkou uvedenou v příloze 7, odd. II, bod 3, která ukazuje směr úseku, ke kterému se signální znak vztahuje.

3. Jestliže vodní plochy při břehu jsou uzavřeny nebo vyhrazeny pro jeden nebo několik druhů plavidel nebo činností a prochází jimi plavební dráha, v níž se na některý z těchto druhů plavidel nebo činností uvedený zákaz nebo omezení nevztahuje (vyjma vjezdu do přístavu, kde platí ustanovení oddílu II této přílohy), strany této plavební dráhy mohou být rovněž vyznačeny žlutými bójemi. V případě potřeby může být horní část bóje vpravo nabarvena červeně a vlevo zeleně, z pohledu vůdce plavidla vyplouvajícího z této plavební dráhy.

Signální znaky E.15 - E.20, uvedené v příloze 7, osazené na břehu, vyjadřují druh povoleného plavidla nebo činnosti (například tabule „vodní lyžování povoleno“ se umístí k označení uzavřené plavební dráhy pro vodní lyžování v prostoru, kde je zakázána ostatní plavba mimo vodní lyžování). Tabule mohou být doplněny šipkou uvedenou v příloze 7, odd. II bod 3.

Jestliže prostorem, v kterém se provozuje více druhů činností, prochází plavební dráha na níž je povolen pouze jeden druh činnosti, strany této plavební dráhy mohou být vyznačeny stejným způsobem jako v předcházejícím případě. Signální znaky na břehu vyjadřují druh povolené činnosti.

## VIII. BÓJE ZVLÁŠTNÍHO POUŽITÍ

Bóje používané k jiným účelům než v této příloze uvedeným, mají být především bílé. Mohou na nich být vyznačeny piktogramy.

## IX. VJEZDY DO PŘÍSTAVNÍCH BAZÉNŮ

### 1. Signalizace vjezdu

ve dne

- po levém boku plavidla při vjezdu

zařízení červené barvy, zpravidla plovatka nebo sloupek s vrcholovým znakem ve tvaru válce červené barvy, nebo červený obdélník vyznačený na přístavní zdi,

- po pravém boku plavidla při vjezdu zařízení zelené barvy, zpravidla plovatka nebo sloupek s vrcholovým znakem ve tvaru kuželu zelené barvy, nebo zelený trojúhelník vrcholem vzhůru vyznačený na přístavní zdi

v noci

- denní signální znaky je možno nasvítit.

V případě použití světel

- po levém boku plavidla při vjezdu

červené, zpravidla jednotlivě probleskové světlo,

- po pravém boku plavidla při vjezdu

zelené, zpravidla jednotlivě probleskové světlo.

2. Signální znaky uvedené v bodě 1 mohou být použity rovněž pro označení vjezdu do splavných přítoků, zálivů a doků.

