

DIREKTYVOS

KOMISIJOS DIREKTYVA (ES) 2016/844

2016 m. gegužės 27 d.

kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų ⁽¹⁾, ypač į jos 10 straipsnio 2 dalį,

kadangi:

- (1) kai kurios Direktyvos 2009/45/EB 2 straipsnio a punkte apibrėžtos tarptautinės konvencijos buvo iš dalies pakeistos;
- (2) vadovaujantis Direktyvos 2009/45/EB 10 straipsnio 2 dalimi, tos direktyvos priedus galima iš dalies pakeisti, kad jos nuostatomis būtų taikomi tarptautinių konvencijų pakeitimai;
- (3) todėl Direktyva 2009/45/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista;
- (4) šioje direktyvoje numatytos priemonės atitinka Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002 ⁽²⁾ įsteigto Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komiteto (COSS) nuomonę,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2009/45/EB I priedas iš dalies keičiamas pagal šios direktyvos priedą.

2 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojū įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo 2017 m. liepos 1 d. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

⁽¹⁾ OL L 163, 2009 6 25, p. 1.

⁽²⁾ 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2099/2002, įsteigiantis Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetą (COSS) ir iš dalies keičiantis saugios laivybos ir teršimo iš laivų prevencijos reglamentus (OL L 324, 2002 11 29, p. 1).

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2016 m. gegužės 27 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

Direktyvos 2009/45/EB I priedas iš dalies keičiamas taip:

1) II-1 skyriuje:

a) II-1 skyriaus A-1 dalis papildoma 4 taisykle:

„4. Apsauga nuo triukšmo

B, C ir D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2018 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.1 Ne mažesnio kaip 1 600 bendro tonažo laivai turi būti sukonstruoti taip, kad būtų mažinamas laive keliamas triukšmas ir įgulos darbuotojai būtų apsaugoti nuo triukšmo pagal TJO Jūrų saugumo komiteto rezoliucija MSC.337(91) priimtą Triukšmo lygio laivuose kodeksą su galimais TJO pakeitimais.“;

b) II-1 skyriaus C dalies 6 taisyklės .2 punkto .2.2 papunktis pakeičiamas taip:

„2.2 tinkami vairą iš 35° kampo prie vieno borto pasukti į 35° kampą prie kito borto, kai laivas plaukia didžiausiu eksploataciniu greičiu į priekį paniręs iki didžiausios jūrinės grimzlės, ir tomis pačiomis sąlygomis vairą iš 35° kampo prie bet kurio borto pasukti į 30° kampą prie kito borto ne ilgiau kaip per 28 sekundes. Jeigu per bandymus jūroje, kai laivas, paniręs iki didžiausios jūrinės grimzlės, plaukia greičiu, kuris pasiekiamas esant didžiausiam nuolatiniam pagrindinio variklio sūkių skaičiui ir didžiausiam projektiniam sraigto žingsniui, įrodyti atitiktį šiam reikalavimui neįmanoma, nepriklausomai nuo laivo pastatymo datos, jo atitiktį šiam reikalavimui galima įrodyti vienu iš šių metodų:

.1 per bandymus jūroje, kai laivas plaukia greičiu, kuris pasiekiamas esant didžiausiam nuolatiniam pagrindinio variklio sūkių skaičiui ir didžiausiam projektiniam sraigto žingsniui, laivas nesisupa į šonus ir laivo vairas yra visiškai panardintas; arba

.2 jeigu per bandymus jūroje laivo vairo visiškai panardinti nepavyksta, atitinkamas plaukimo į priekį greitis apskaičiuojamas pagal panirusios laivo vairo mentės dalies plotą esant siūlomai bandymų jūroje apkrovos sąlygai. Apskaičiuotasis plaukimo į priekį greitis turi atitikti pagrindinę vairo pavarą veikiančią jėgą ir sukimo momentą, kurie yra ne mažesni nei atliekant bandymą, kai laivas, paniręs iki didžiausios jūrinės grimzlės, plaukia greičiu, kuris pasiekiamas esant didžiausiam nuolatiniam pagrindinio variklio sūkių skaičiui ir didžiausiam projektiniam sraigto žingsniui; arba

.3 bandymų jūroje apkrovos sąlygą atitinkanti vairą veikianti jėga ir sukimo momentas buvo patikimai numatyti ir ekstrapoliuoti visos apkrovos sąlygai. Laivo greitis turi būti toks, koks pasiekiamas esant didžiausiam nuolatiniam pagrindinio variklio sūkių skaičiui ir didžiausiam projektiniam sraigto žingsniui.“;

c) II-1 skyriaus C dalies 6 taisyklės .3 punkto .2 papunktis pakeičiamas taip:

„2 tinkama vairą ne ilgiau kaip per 60 sekundžių iš 15° kampo prie vieno borto pasukti į 15° kampą prie kito borto, kai laivas, paniręs iki didžiausios jūrinės grimzlės, plaukia į priekį greičiu, kuris yra perpus mažesnis nei didžiausias eksploatacinis greitis, arba 7 mazgų greičiu (taikoma didesnioji vertė). Jeigu per bandymus jūroje, kai laivas, paniręs iki didžiausios jūrinės grimzlės, plaukia greičiu, kuris yra perpus mažesnis nei greitis, pasiekiamas esant didžiausiam nuolatiniam pagrindinio variklio sūkių skaičiui ir didžiausiam projektiniam sraigto žingsniui, arba 7 mazgų greičiu (taikoma didesnioji vertė), įrodyti atitiktį šiam reikalavimui neįmanoma, nepriklausomai nuo laivo pastatymo datos, jo atitiktį šiam reikalavimui galima įrodyti vienu iš šių metodų:

.1 per bandymus jūroje, kai laivas plaukia greičiu, kuris yra perpus mažesnis nei greitis, pasiekiamas esant didžiausiam nuolatiniam pagrindinio variklio sūkių skaičiui ir didžiausiam projektiniam sraigto žingsniui, arba 7 mazgų greičiu (taikoma didesnioji vertė), laivas nesisupa į šonus ir laivo vairas yra visiškai panardintas; arba

- .2 jeigu per bandymus jūroje laivo vairo visiškai panardinti nepavyksta, atitinkamas plaukimo į priekį greitis apskaičiuojamas pagal panirusios laivo vairo mentės dalies plotą esant siūlomai bandymų jūroje apkrovos sąlygai. Apskaičiuotasis plaukimo į priekį greitis turi atitikti pagalbinę vairo pavarą veikiančią jėgą ir sukimo momentą, kurie yra ne mažesni nei atliekant bandymą, kai laivas, paniręs iki didžiausios jūrinės grimzlės, plaukia greičiu, kuris yra perpus mažesnis nei greitis, pasiekiamas esant didžiausiam pagrindinio variklio sūkių skaičiui ir didžiausiam projektiniam sraigto žingsniui, arba 7 mazgų greičiu (taikoma didesnioji vertė); arba
- .3 bandymų jūroje apkrovos sąlygą atitinkanti vairą veikianti jėga ir sukimo momentas buvo patikimai numatyti ir ekstrapoliuoti visos apkrovos sąlygai.“;

d) II-1 skyriaus C dalies 15 taisyklės paantraštė pakeičiama taip:

„NAUJI B, C IR D KLASĖS LAIVAI, KURIEMS NETAIKOMA II-1 SKYRIAUS A-1 DALIES 4 TAISYKLĖ“;

2) II-2 skyriuje:

a) II-2 skyriaus A dalies 2 taisyklė papildoma .28 ir .29 punktais:

„.28 Taikant II-2 skyriaus B dalies 9a taisyklę, gaisrinė sklendė – ventilacijos ortakyje įrengtas įtaisas, kuris įprastomis sąlygomis būna atviras ir leidžia srautui tekėti, o kilus gaisrui uždaromas, kad vamzdžiu neplistų liepsna. Su šia apibrėžtimi gali būti siejami šie terminai:

.1 automatinė gaisrinė sklendė – gaisrinė sklendė, kuri nepriklausomai užsidaro paveikta degimo produktų;

.2 rankinė gaisrinė sklendė – gaisrinė sklendė, kurią įgulos nariai turi tiesiogiai atidaryti ir uždaryti rankomis; ir

.3 nuotolinio valdymo gaisrinė sklendė – gaisrinė sklendė, kurią įgulos nariai uždaro nuotoliniu būdu.

.29 Taikant II-2 skyriaus B dalies 9a taisyklę, dūmų sklendė – ventilacijos ortakyje įrengtas įtaisas, kuris įprastomis sąlygomis būna atviras ir leidžia srautui tekėti, o kilus gaisrui uždaromas, kad vamzdžiu netekėtų dūmai ir karštos dujos. Dūmų sklendė neturi būti užtikrinamas ugniai atsparios pertvaros, per kurią išvestas ventilacijos vamzdis, vientisumas. Su šia apibrėžtimi gali būti siejami šie terminai:

.1 automatinė dūmų sklendė – dūmų sklendė, kuri nepriklausomai užsidaro paveikta dūmų arba karštų dujų;

.2 rankinė dūmų sklendė – dūmų sklendė, kurią įgulos nariai turi tiesiogiai atidaryti ir uždaryti rankomis; ir

.3 nuotolinio valdymo dūmų sklendė – dūmų sklendė, kurią įgulos nariai uždaro nuotoliniu būdu.“;

b) II-2 skyriaus A dalies 6 taisyklės .8 punkto .2 papunkčio .1 dalis pakeičiama taip:

„.1 vidaus degimo mechanizmų, kurie naudojami kaip pagrindiniai laivo varytuvai ir galios generavimo įrenginiai, ugniai neatsparias dalis, o laivuose, pastatytuose 2018 m. sausio 1 d. arba vėliau – visų vidaus degimo mechanizmų ugniai neatsparias dalis;“;

c) II-2 skyriaus A dalies 11 taisyklės.1 punkto pirmas sakinyss pakeičiamas taip:

„.1 Laivuose, pastatytuose iki 2019 m. liepos 1 d., gaisrininko įrangą sudaro:“;

d) II-2 skyriaus A dalies 11 taisyklė papildoma .1 punkto .1.3 dalimi ir .1a punktu:

„.1.3 Iki 2019 m. liepos 1 d. užtikrinama, kad gaisrininkų įrangos autonominiai suspausto oro kvėpavimo aparatai atitiktų Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso 3 skyriaus 2.1.2.2 dalies nuostatas.

.1a Laivuose, pastatytuose 2019 m. liepos 1 d. arba vėliau, gaisrininko įranga turi atitikti Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas.“;

e) II-2 skyriaus A dalies 11 taisyklė papildoma .4a punktu:

„.4a Gaisrininkų ryšio įranga:

Laivuose, kuriuose reikalaujama turėti bent vieną gaisrininko įrangos rinkinį ir kurie pastatyti 2018 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti ne mažiau kaip du nešiojamieji dvipusio ryšio radijo telefono aparatai kiekvienai gaisrininkų ryšio porai. SGD varomuose laivuose ir ro-ro keleiviniuose laivuose su uždariais ro-ro skyriais arba specialiosios kategorijos skyriais tie dvipusio ryšio radijo telefono aparatai turi būti nesprogieji arba saugieji. Iki 2018 m. sausio 1 d. pastatytų laivų atitikties šios taisyklės reikalavimams užtikrinama ne vėliau kaip iki pirmos laivo apžiūros po 2019 m. liepos 1 d.“;

f) II-2 skyriaus A dalies 15 taisyklė papildoma .2 punkto .6 papunkčiu:

„.6 Laivuose, kuriems taikoma II-2 skyriaus A dalies 11 taisyklė, per mokymus naudoti kvėpavimo aparatų balionai prieš išplaukiant papildomi arba pakeičiami.“;

g) II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės .1 punktą pakeičiamas taip:

„.1 Pertvarų ir denių atsparumas ugniai turi atitikti ne tik konkrečias kitur šioje dalyje nurodytas nuostatas, bet ir taikomus būtinuosius pertvarų ir denių atsparumo ugniai reikalavimus, nurodytus 5.1 arba 5.1a ir 5.2 arba 5.2a lentelėse.

Patvirtinant su apsauga nuo gaisro susijusias konstrukcines atsargumo priemones naujuose laivuose atsižvelgiama į šilumos perdavimo iš vieno šilumos tiltelio į kitą jų susikirtimo taškuose riziką ir riziką, kad nustos veikti šilumos perdavimo stabdymo įrenginiai.“;

h) II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės .4 punkte po 5.1 lentelės įterpiama 5.1a lentelė:

„Toliau pateikta lentelė taikoma VISIEMS B, C IR D KLASĖS LAIVAMS, PASTATYTIEMS 2018 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU.

5.1a lentelė

Gretimus skyrius skiriančių pertvarų atsparumas ugniai

Skyriai		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Valdymo postai	(1)	A-0 ^e	A-0	60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Koridoriai	(2)		C ^e	B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-15	A-60	A-15 A-0 ^d	*	A-30
Gyvenamosios patalpos	(3)			C ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30 A-0 ^d
Trapai	(4)				A-0 ^e B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30
Tarnybinės patalpos (mažos rizikos)	(5)					C ^e	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A kategorijos mašinų skyriai	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60

Skyriai		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kiti mašinių skyriai	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	*	A-0
Krovinių skyriai	(8)								*	A-0	*	A-0
Tarnybinės patalpos (didelės rizikos)	(9)									A-0 ^b	*	A-30
Atvirieji deniai	(10)											A-0
Specialiosios kategorijos ir ro-ro skyriai	(11)											A-30 ^c

i) II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės .4 punkte po 5.2 lentelės įterpiama 5.2a lentelė:

„Toliau pateikta lentelė taikoma VISIEMS B, C IR D KLASĖS LAIVAMS, PASTATYTIEMS 2018 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĒLIAU.

5.2a lentelė

Gretimus skyrius skiriančių denių atsparumas ugniai

Skyriai žemiau ↓	Skyriai → Aukščiau	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Valdymo postai	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Koridoriai	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Gyvenamosios patalpos	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 ^d
Trapai	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Tarnybinės patalpos (mažos rizikos)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A kategorijos mašinių skyriai	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ^f	A-30	A-60	*	A-60
Kiti mašinių skyriai	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Krovinių skyriai	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Tarnybinės patalpos (didelės rizikos)	(9)	A-60	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Atvirieji deniai	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Specialiosios kategorijos ir ro-ro skyriai	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0 ^d	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

5.1, 5.1a, 5.2 ir 5.2a lentelėms taikomos pastabos, į kurias atsižvelgiama, jeigu reikia:

- (a) Paaiškinimą, kam taikoma, žr. II-2 skyriaus B dalies 3 ir 8 taisyklėse.
- (b) Jeigu skyriai priskiriami prie tos pačios skaitinės kategorijos ir įrašytas indeksas „b“, lentelėse nurodyto tipo pertvarą arba denį būtina įrengti tik tada, kai gretimi skyriai yra kitos paskirties, pvz., 9 kategorijos. Tarp gretimų laivo virtuvės patalpų pertvaros įrengti nebūtina, tačiau tarp virtuvės ir greta jos esančio dažų sandėlio reikia statyti A-0 pertvarą.
- (c) Vairinę ir šturmano kabiną skirianti pertvara gali būti B-0 tipo.
- (d) Žr. šios taisyklės .2.3 ir.2.4 punktus.
- (e) Taikant 2 taisyklės .1.2 punktą vietoj 5.1 ir 5.1a lentelėse nurodytų „B-0“ ir „C“ skaityti „A-0“.
- (f) Ugniai atsparios izoliacijos nebūtina įrengti, jeigu 7 kategorijos mašinų skyriuje gaisro grėsmė menka arba jos išvis nėra.
- (*) Jeigu lentelėse įrašyta žvaigždutė, reikalaujama, kad pertvara būtų iš plieno arba kitos lygiavertės medžiagos, tačiau nereikalaujama, kad ji atitiktų A klasės standartą. Tačiau kai laivų, pastatytų 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, deniuose, išskyrus denius 10 kategorijos skyriuose, daroma anga elektros laidams, ventiliacijos ir kitiems vamzdžiams išvesti, ji turi būti užtaisoma sandariai, kad pro ją neplistų liepsna ir dūmai. Valdymo punktų (avarinių generatorių skyrių) pertvarose ir atviruose deniuose gali būti įrengtos oro įleidimo angos be uždarymo mechanizmų, išskyrus atvejį, kai laive įrengta stacionarioji dujinė gaisro gesinimo sistema. Taikant II-2 skyriaus B dalies 2 taisyklės .1.2 punktą, jei 5.2 arba 5.2a lentelėje (išskyrus 8 ir 10 kategorijas) įrašyta žvaigždutė, ji reiškia „A-0“.

j) II-2 skyriaus B dalies 6 taisyklė papildoma .3.4 punktu:

„B, C ir D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2018 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.3.4 Numatomos dvi evakavimo iš mašinų skyriaus pagrindinių dirbtuvių priemonės. Bent vienas iš tų evakavimo kelių turi užtikrinti ištisinę apsaugą nuo ugnies tol, kol patenkama į saugią vietą už mašinų skyriaus ribų.“;

k) II-2 skyriaus B dalies 9 taisyklė pakeičiama taip:

„9. Laivų, pastatytų iki 2018 m. sausio 1 d. (R 32), ventiliacijos sistemos“;

l) II-2 skyriaus B dalis papildoma 9a taisykle:

„9a Ventiliacijos sistemos laivuose

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2018 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.1 Bendrosios nuostatos

- .1 Ventiliacijos ortakiai, įskaitant vienasienius ir dvigubos sienelės ortakius, turi būti pagaminti iš plieno ar lygiavertės medžiagos, išskyrus lanksčias ne ilgesnes kaip 600 mm dumplės, naudojamas ventiliatoriams prie ortakių prijungti kondicionuojamo oro patalpose. Jei.1.6 dalyje aiškiai nenurodyta kitaip, bet kurios kitos medžiagos, naudojamos ortakiams, įskaitant izoliaciją, įrengti, taip pat turi būti nedegios. Tačiau trumpi (ne ilgesni kaip 2 m) ortakiai, kurių laisvasis skerspjūvio plotas (terminas *laisvasis skerspjūvio plotas* net ir tuo atveju, kai ortakis yra iš anksto izoliuotas, reiškia plotą, apskaičiuotą pagal ortakio vidinius matmenis, o ne pagal izoliacijos matmenis) neviršija 0,02 m², nebūtinai turi būti iš plieno ar lygiavertės medžiagos, jei laikomasi šių sąlygų:

- .1 ortakis yra pagamintas iš nedegios medžiagos, o jo vidinis ir išorinis paviršiai gali būti padengti lėto liepsnos plitimo plėvele, tačiau bet kuriuo atveju naudojamo storio medžiagos šilumingumas

turi neviršyti 45 MJ/m² jos paviršiaus ploto. Šilumingumas apskaičiuojamas pagal Tarptautinės standartizacijos organizacijos paskelbtas rekomendacijas, visų pirma standartą ISO 1716:2002 „Stybinų gaminių degumo bandymai. Degimo šilumos nustatymas“;

- .2 ortakis naudojamas tik ventilacijos įtaiso gale ir
- .3 ortakis nuo vietos, kurioje kertama A arba B klasės pertvara, įskaitant išisinius B klasės vidinius klojinius, yra ne arčiau kaip 600 mm atstumu matuojant išilgai ortakio.
- .2 Priemonės, išbandomos laikantis Išliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo tvarkos kodekso nuostatų:
 - .1 gaisrinės sklendės, įskaitant atitinkamas jų valdymo priemones, tačiau nereikalaujama atlikti sklendžių, esančių apatiniame laivo virtuvės ištraukiamosios ventilacijos kanalo gale, bandymų – šios sklendės turi būti plieninės ir gebėti sustabdyti trauką ortakyje ir
 - .2 vietos, kuriose ventilacijos ortakis kerta A klasės pertvarą, tačiau bandyti nebūtina, jeigu plieninė mova su ventilacijos ortakiu yra tiesiogiai sujungta kniedėmis, sraigtinėmis jungėmis arba suvirinta.
 - .3 Gaisrinės sklendės turi būti lengvai prieinamos. Jei sklendė įrengta už vidinio klojinio arba apkalos, tame klojinyje arba toje apkaloje turi būti įrengtas patikrinimo liukas, o ant jo pažymėtas gaisrinės sklendės identifikacinis numeris. Gaisrinės sklendės identifikacinis numeris turi būti nurodytas ir ant visų nuotolinio valdymo pultų.
 - .4 Ventilacijos ortakiuose įrengiami liukai, kad būtų galima ortakius apžiūrėti ir išvalyti. Liukai įrengiami arti gaisrinių sklendžių.
 - .5 Ventilacijos sistemų pagrindinius oro imtuvus ir oro išleidimo angas turi būti galima uždaryti nesant vėdinamuose skyriuose. Uždarymo priemonės turi būti lengvai prieinamos, aiškiai ir nenutrūnusiai paženklintos ir nurodyti uždarymo įtaiso veikimo padėtį.
 - .6 Junginėse ventilacijos ortakių jungtyse, esančiose arčiau kaip 600 mm atstumu nuo A arba B klasės pertvarų, taip pat ortakių, kurie turi būti A konstrukcijos klasės, junginėse jungtyse draudžiama naudoti degiuosius sandariklius.
 - .7 Draudžiama įrengti ventilacijos angas ar pusiausvyros ortakius tarp dviejų uždarytų patalpų, išskyrus atvejus, kai tai leidžiama pagal II-2 skyriaus B dalies 7 taisyklės .7 punktą.

.2 Ortakių išdėstymo tvarka

- .1 A kategorijos mašinų skyrių, automobilių denių, ro-ro skyrių, laivo virtuvių, specialiosios kategorijos skyrių ir krovinių skyrių ventilacijos sistemos turi būti atskirtos viena nuo kitos ir nuo kitų skyrių ventilacijos sistemų. Tačiau nereikalaujama, kad keleiviniuose laivuose, vežančiuose ne daugiau kaip 36 keleivius, laivo virtuvės ventilacijos sistemos būtų visiškai atskiros – joms gali būti naudojami atskiri kitų skyrių ventilacijos įrenginio ortakiai. Tokiu atveju automatinė gaisrinė sklendė įrengiama laivo virtuvės ventilacijos ortakyje arti ventilacijos įrenginio.
- .2 Jei ortakiai, skirti A kategorijos mašinų skyriams, laivo virtuvėms, automobilių deniams, ro-ro skyriams arba specialiosios kategorijos skyriams vėdinti, neatitinka 2.4 dalies nuostatų, jie nevedami per gyvenamąsias ar tarnybines patalpas ir valdymo postus.
- .3 Jei ortakiai, skirti gyvenamosioms ar tarnybinėms patalpoms ir valdymo postams vėdinti, neatitinka 2.4 dalies nuostatų, jie nevedami per A kategorijos mašinų skyrius, laivo virtuves, automobilių denius, ro-ro skyrius ir specialiosios kategorijos skyrius.
- .4 Kaip leidžiama pagal .2.2 ir .2.3 dalis, ortakiai turi būti:
 - .1.1 pagaminti iš bent 3 mm storio plieno, jei jų laisvasis skerspjūvio plotas mažesnis kaip 0,075 m², bent 4 mm storio plieno, jei jų laisvasis skerspjūvio plotas yra 0,075–0,45 m², ir bent 5 mm storio plieno, jei jų laisvasis skerspjūvio plotas didesnis nei 0,45 m²;

- .1.2 tinkamai pritvirtinti ir užtikrintas jų standumas;
- .1.3 prie pertvarų, kurias jie kerta, juose turi būti įrengtos automatinės gaisrinės sklendės; ir
- .1.4 nuo skyrių, kurie pro juos vėdinami, ribos iki taško, esančio bent 5 m atstumu už kiekvienos gaisrinės sklendės, turi būti izoliuoti pagal A-60 klasės standartą;

arba

- .2.1 pagaminti iš plieno pagal .2 punkto .4 papunkčio .1.1 ir .1.2 dalių reikalavimus ir
 - .2.2 izoliuoti pagal A-60 klasės standartą visame skyriuje, kurią jie kerta, išskyrus ortakius, kurie kerta 9 arba 10 kategorijos skyrius, nustatytus pagal II-2 skyriaus B dalies 4 taisyklės .2 punkto .2 papunktį.
- .5 Taikant .2 punkto .4 papunkčio .1.4 ir .2.2 dalis, ortakiai turi būti izoliuoti per visą jų skerspjūvio išorinį paviršių. Jei ortakiai yra už nurodyto skyriaus ribų, bet nutiesti greta jo ir turi vieną ar daugiau bendrų su tuo skyriumi paviršių, jie laikomi kertančiais nurodytą skyrių ir turi būti izoliuotas ne tik visas bendras su skyriumi paviršius, bet ir plotas 450 mm atstumu nuo ortakio ribų (tokios izoliacijos išdėstymo eskizai pateikti SOLAS Vienodo aiškinimo II-2 skyriuje (MSC.1/Circ.1276)).
- .6 Jeigu būtina, kad ventiliacijos ortakis kirstų pagrindinę vertikaliosios zonos pertvarą, arti šios pertvaros turi būti įrengta automatinė gaisrinė sklendė. Šią sklendę abiejose pertvaros pusėse turi būti galima uždaryti ir rankomis. Valdymo priemonės vieta turi būti lengvai prieinama ir aiškiai ir gerai matomai pažymėta. Ortakis tarp pertvaros ir gaisrinės sklendės turi būti pagamintas iš plieno, kaip reikalaujama .2 punkto .4 papunkčio .1.1 ir .1.2 dalyse, ir izoliuotas užtikrinant bent tokį patį kaip pertvaros atsparumą ugniai. Sklendė su regimuoju veikimo padėties rodytuvu turi būti įrengta bent iš vienos pertvaros pusės.

.3 Išsamūs gaisrinių sklendžių ir pertvarų kirtimo ortakiais reikalavimai

.1 Ortakiams, kertantiems A klasės pertvaras, keliami reikalavimai:

- .1 kai plonai apkaltas ortakis, kurio laisvasis skerspjūvio plotas yra ne didesnis kaip 0,02 m², vedamas per A klasės pertvaras, jam skirta anga turi būti išklota plienine mova, kurios sienelės turi būti ne plonesnės kaip 3 mm, o ilgis ne mažesnis kaip 200 mm, pageidautina, padalytas po 100 mm abiemis pertvaros pusėms arba, jei ortakis vedamas per denį, visa mova įrengiama apatinėje kertamo denio pusėje;
- .2 kai ventiliacijos ortakis, kurio laisvasis skerspjūvio plotas viršija 0,02 m², bet yra ne didesnis kaip 0,075 m², vedamas per A klasės pertvaras, jam skirta anga turi būti išklota plienine mova. Ortakių ir movų sienelės turi būti ne plonesnės kaip 3 mm ir jie turi būti ne trumpesni kaip 900 mm. Kai ortakis kerta pertvarą, šis ilgis, pageidautina, padalijamas po 450 mm abiemis pertvaros pusėms. Šie ortakiai arba jiems skirtos movos izoliuojami ugniai atsparia izoliacija. Izoliacijos atsparumas ugniai turi būti bent toks pats kaip pertvaros, kurią kerta ortakis; ir
- .3 visuose ortakiuose, kurių laisvasis skerspjūvio plotas didesnis kaip 0,075 m² ir kurie kerta A klasės pertvaras, įrengiamos automatinės gaisrinės sklendės. Kiekviena sklendė turi būti įrengta arti kertamos pertvaros, o ortakis tarp sklendės ir kertamos pertvaros turi būti pagamintas iš plieno, laikantis .2 punkto .4 papunkčio .2.1 ir .2.2 dalių nuostatų. Gaisrinė sklendė turi veikti automatiškai, tačiau ją turi būti įmanoma uždaryti ir rankomis iš abiejų pertvaros pusių. Sklendė turi turėti regimąjį veikimo padėties rodytuvą. Tačiau gaisrinių sklendžių įrengti nebūtina, kai ortakiai kerta skyrius, kurių sienos yra A klasės pertvaros, ir nenaudojami tiems skyriams vėdinti, su sąlyga, kad tų ortakių atsparumas ugniai yra toks pats, kaip ir pertvarų, kurias jie kerta. Ortakių, kurio skerspjūvio plotas viršija 0,075 m², negalima dalyti į mažesnius A klasės pertvarą kertančius ortakius ir po to sujungti ir taip bandyti išvengti šios nuostatos reikalavimo įrengti sklendę.

- .2 Kai ventiliacijos ortakiai, kurių laisvasis skerspjūvio plotas didesnis kaip 0,02 m², kerta B klasės pertvaras, jiems skirtose angose įklojamos 900 mm ilgio plieninės movos, jei ta ortakio dalis pagaminta ne iš plieno, o movos ilgis, pageidautina, padalijamas po 450 mm abiemis pertvaros pusėms.
 - .3 Visas gaisrines sklendes turi būti įmanoma valdyti rankomis. Sklendės turi turėti tiesiogines mechanines paleidimo priemones arba jos turi būti uždaromos naudojant elektrines, hidraulines arba pneumatines valdymo priemones. Visas sklendes turi būti įmanoma uždaryti rankomis iš abiejų pertvaros pusių. Automatinės gaisrinės sklendės, įskaitant tas, kurias galima valdyti nuotoliniu būdu, turi turėti patikimą saugos mechanizmą, kuris uždarytų sklendę kilus gaisrui net jei nutrūktų elektros energijos tiekimas ar būtų prarastas slėgis hidraulinėje arba pneumatinėje sistemoje. Nuotoliniu būdu valdomas gaisrines sklendes turi būti įmanoma tiesiogiai atidaryti rankomis.
- .4 *Ventiliacijos sistemos keleiviniuose laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius*
- .1 Be .1., 2 ir .3 punktuose nustatytų reikalavimų, ventiliacijos sistemos laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, turi atitikti šiuos reikalavimus:
 - .1 Apskritai ventiliatoriai turi būti išdėstyti taip, kad įvairius skyrius siekiantys ortakiai išliktų pagrindinėje vertikalojoje zonoje.
 - .2 Trapų šachtos turi būti vėdinamos atskiru ventiliatoriumi ir ortakių (ištraukiamojo ir tiekiamojo) sistema, kuri nenaudojama jokiems kitiems su ventiliacijos sistemomis sujungtiems skyriams vėdinti.
 - .3 Nepriklausomai nuo ortakio skerspjūvio, jei juo vėdinama daugiau kaip viena tarpdenio (angl. *tween-deck*) gyvenamoji patalpa, tarnybinė patalpa ar valdymo postas, jame, arti kiekvieno tokiose patalpose kertamo denio įrengiama automatinė dūmų sklendė, kurią turi būti įmanoma uždaryti ir rankomis nuo apsaugoto denio, esančio virš sklendės. Jei ventiliatoriumi vėdinamas daugiau kaip vienas tarpdenio skyrius pro atskirus pagrindinėje vertikalojoje zonoje įrengtus ortakius, kurių kiekvienas skirtas vienam tarpdenio skyriui, kiekviename ortakyje arti ventiliatoriaus turi būti įrengta rankinė dūmų sklendė.
 - .4 Vertikalieji ortakiai prireikus izoliuojami, kaip reikalaujama 4.1 ir 4.2 lentelėse. Kai taikoma, ortakiai izoliuojami pagal deniams, esantiems tarp ortakiu vėdinamo skyriaus ir aptariamą patalpą, taikomus reikalavimus.
- .5 *Laivo virtuvės viryklių ištraukiamosios ventiliacijos ortakiai*
- .1 Reikalavimai, taikomi keleiviniuose laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius
 - .1 Be .1., .2 ir .3 punktuose nustatytų reikalavimų, laivo virtuvės viryklių ištraukiamosios ventiliacijos ortakiai turi būti įrengti laikantis .2 punkto .4 papunkčio .2.1 ir .2.2 dalių reikalavimų ir izoliuoti pagal A-60 klasės standartą visose gyvenamosiose ir tarnybinėse patalpose ar valdymo postuose, kuriuos jie kerta. Be to, juose turi būti įrengta:
 - .1 riebalų gaudyklė, kurią turi būti galima lengvai išimti ir išvalyti, jeigu neįrengta kita patvirtinta riebalų šalinimo sistema;
 - .2 apatiniame ortakio gale ties ortakio ir viryklės gartraukio jungtimi – automatinė gaisrinė sklendė, kurią galima valdyti ir nuotoliniu būdu, ir, papildomai, nuotolinio valdymo gaisrinė sklendė viršutiniame ortakio gale arti ortakio ventiliacijos angos;
 - .3 stacionariosios gaisro ortakyje gesinimo priemonės. Gaisro gesinimo sistemos turi atitikti Tarptautinės standartizacijos organizacijos paskelbtas rekomendacijas, visų pirma standartą ISO 15371:2009 „Laivai ir jūrų technologija. Gaisrų gesinimo sistemos laivo virtuvės virimo ir kepimo įrangai apsaugoti“;
 - .4 nuotolinio valdymo priemonės ištraukiamajam ir tiekiamajam ventiliatoriams išjungti ir .5 punkto .1 papunkčio .1 dalies .2 punkte nurodytoms sklendėms ir gaisro gesinimo sistemai valdyti; šias priemones galima įrengti už laivo virtuvės ribų, prie įėjimo į laivo virtuvę. Jeigu įrengiama daugiašakė sistema, turi būti numatytos nuotolinio valdymo priemonės, kuriomis

būtų galima uždaryti visas ištraukiamosios ventiliacijos atšakas, sujungtas su tuo pačiu pagrindiniu ortakiu, kad paskui į sistemą būtų galima įleisti gesinimo medžiagos; ir

.5 tinkamai išdėstyti liukai, kad ortakį būtų galima apžiūrėti ir išvalyti, įskaitant vieną liuką prie ištraukiamojo ventiliatoriaus ir vieną apatiniame gale, kur kaupiasi riebalai.

.2 Atvirose deniuose įrengtos virimo ir kepimo įrangos ištraukiamosios ventiliacijos ortakiai, išvesti per gyvenamąsias patalpas ar skyrius, kuriuose yra degių medžiagų, kai taikoma, turi atitikti .5 punkto .1 papunkčio .1 dalies reikalavimus.

.2 Reikalavimai, taikomi keleiviniuose laivuose, vežančiuose ne daugiau 36 keleivių

Laivo virtuvės viryklių ištraukiamosios ventiliacijos ortakiai, išvesti per gyvenamąsias patalpas ar skyrius, kuriuose yra degių medžiagų, turi būti pagaminti laikantis .2 punkto .4 papunkčio .1.1 ir .1.2 dalių reikalavimų. Kiekviename ištraukiamajame ortakyje turi būti įrengta:

.1 riebalų gaudyklė, kurią būtų galima lengvai išimti ir išvalyti;

.2 apatiniame ortakio gale ties ortakio ir viryklės gartraukio jungtimi – automatinė gaisrinė sklendė, kurią galima valdyti ir nuotoliniu būdu, ir, papildomai, nuotolinio valdymo gaisrinė sklendė viršutiniame ortakio gale arti ortakio ventiliacijos angos;

.3 iš laivo virtuvės valdomi įtaisai ištraukiamajam ir tiekiamajam ventiliatoriams išjungti; ir

.4 stacionariosios gaisro ortakyje gesinimo priemonės.

.6 *A kategorijos mašinų skyrių, kuriuose yra vidaus degimo mašinų, ventiliatorių patalpos*

.1 Kai ventiliatorių patalpa skirta tik tokiam greta esančiam mašinų skyriui vėdinti ir tarp ventiliatorių patalpos ir mašinų skyriaus nėra ugniai atsparios pertvaros, mašinų skyriaus ventiliacijos ortakio uždarymo priemonės turi būti įrengtos už ventiliatorių patalpos ir mašinų skyriaus ribų.

.2 Kai ventiliatorių patalpa yra skirta ne tik tokiam mašinų skyriui, bet ir kitiems skyriams vėdinti ir nuo mašinų skyriaus yra atskirta A-0 klasės pertvara, per kurią išvesti ortakiai, mašinų skyriaus ventiliacijos ortakio ar ortakių uždarymo priemonės gali būti įrengtos ventiliatorių patalpoje.

.7 *Skalbyklų ventiliacijos sistemos keleiviniuose laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius*

Skalbyklų ir džiovyklų, kurios yra 13 kategorijos patalpos, apibrėžtos II-2 skyriaus B dalies .2 taisyklės .2 punkte, ištraukiamosios ventiliacijos ortakiuose turi būti įrengta:

.1 filtrai, kuriuos būtų galima lengvai išimti ir išvalyti;

.2 apatiniame ortakio gale – automatinė gaisrinė sklendė, kurią galima valdyti ir nuotoliniu būdu;

.3 nuotolinio valdymo priemonės, kuriomis naudojantis esant patalpoje būtų galima išjungti ištraukiamąjį ir tiekiamąjį ventiliatorius ir valdyti .7 punkto .2 papunktyje nurodytą gaisrinę sklendę; ir

.4 tinkamai išdėstyti liukai, kad ortakį būtų galima apžiūrėti ir išvalyti.“;

m) II-2 skyriaus B dalies 13 taisyklė papildoma .4, .5 ir .6 punktais:

„B, C ir D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2018 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.4 Laikantis atitinkamų II-2 skyriaus A dalies 9 taisyklės nuostatų, mašinų skyriuose turi būti įrengta patvirtinto tipo stacionarioji gaisro aptikimo ir gaisrinės signalizacijos sistema, jei:

.4.1 užuot skyrių nuolat stebėjus darbuotojams, buvo patvirtintas automatinių ir nuotolinio valdymo sistemų ir įrangos įrengimas; ir

- .4.2 pagrindiniai varikliai ir su jais susijusios mašinos, įskaitant pagrindinį elektros energijos šaltinį, turi įvairių laipsnių automatinio arba nuotolinio valdymo priemones ir iš valdymo posto jų veikimą nuolat stebi darbuotojai.
- .5 Laikantis atitinkamų II-2 skyriaus A dalies 9 taisyklės nuostatų, patvirtinto tipo stacionarioji gaisro aptikimo ir gaisrinės signalizacijos sistema turi būti įrengta uždaroje patalpose, kuriose yra deginimo įrenginių.
- .6 Stacionariosioms gaisro aptikimo ir gaisrinės signalizacijos sistemoms, kurių reikalaujama pagal II-2 skyriaus B dalies 13 taisyklės .4 ir .5 punktus, taikomos toliau pateiktos nuostatos.

Gaisro aptikimo sistema turi būti suprojektuota ir detektoriai išdėstyti taip, kad mašinoms veikiant įprastomis veikimo sąlygomis ir kaitaliojant vėdinimo režimą pagal aplinkos temperatūrų intervalą, nedelsiant būtų aptiktas bet kurioje tokio skyriaus dalyje kilęs gaisras. Aptikimo sistemų, kuriose naudojami tik šilumos detektoriai, įrengti neleidžiama, išskyrus riboto aukščio skyriuose ir ten, kur tokias sistemas įrengti ypač tinkama. Aptikimo sistema girdimąjį ir regimąjį pavojaus signalą, abiem atžvilgiais skirtingą nuo bet kurios kitos sistemos signalų, duodamų ne dėl gaisro, duoda atitinkamose vietose, kad signalai būtų išgirsti ir pastebėti navigaciniame tiltelyje ir kad juos išgirstų ir pastebėtų atsakingas laivo mechanikas.

Kai žmonės nebudi navigaciniame tiltelyje, pavojaus signalas turi skambėti ten, kur budi atsakingas įgulos narys.

Įrengta sistema išbandoma įvairiomis variklio veikimo ir vėdinimo sąlygomis.“;

- n) II-2 skyriaus B dalies 14 taisyklės .1 punkto .1 papunkčio .2 dalis pakeičiama taip:

„.2 II-2 skyriaus A dalies 12 ir II-2 skyriaus B dalies 7, 9 ir 9a taisyklių reikalavimai dėl vertikalųjų zonų vientisumo išlaikymo taip pat taikomi deniams ir pertvaroms, skiriantiems horizontaliąsias zonas vieną nuo kitos ir nuo likusios laivo dalies.“;

- o) II-2 skyriaus B dalies 14 taisyklės .1 punkto .2 papunkčio .2 dalis pakeičiama taip:

„.2 Iki 2018 m. sausio 1 d. pastatytuose laivuose, vežančiuose ne daugiau 36 keleivių, taip pat eksploatuojamuose B klasės laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, specialiosios kategorijos skyrių perimetro pertvaros izoliuojamos laikantis II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės 5.1 lentelėje 11 kategorijos skyriams nustatytų reikalavimų, o horizontalios pertvaros – laikantis II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės 5.2 lentelėje 11 kategorijos skyriams nustatytų reikalavimų. Laivuose, pastatytuose 2018 m. sausio 1 d. arba vėliau ir vežančiuose ne daugiau 36 keleivių, taip pat eksploatuojamuose B klasės laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, specialiosios kategorijos skyrių perimetro pertvaros izoliuojamos laikantis II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės 5.1a lentelėje 11 kategorijos skyriams nustatytų reikalavimų, o horizontalios pertvaros – laikantis II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės 5.2a lentelėje 11 kategorijos skyriams nustatytų reikalavimų.“;

- 3) III skyriuje:

- a) III skyriaus 2 taisyklės .6 punkto lentelė pakeičiama taip:

„Skyriai	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Žmonių skaičius (N) Keleivių skaičius (P)						
Plūdriųjų gelbėjimo priemonių talpa ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :						
— eksploatuojamuose laivuose	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— naujuose laivuose	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Gelbėjimo kateriai ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1

Skyriai	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Žmonių skaičius (N) Keleivių skaičius (P)						
Gelbėjimo plūdurai ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Gelbėjimosi liemenės ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Vaikiškos gelbėjimosi liemenės ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Kūdiškių gelbėjimosi liemenės ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Signalinės raketos ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Lyno sviedžiamieji įtaisai ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	—	—
Radiolokaciniai atsakikliai	1	1	1	1	1	1
Dvipusio ryšio labai aukšto dažnio (VHF) radijo telefonas	3	3	3	3	3	2

(¹) Plūdrūsios gelbėjimo priemonės gali būti gelbėjimosi valtys arba gelbėjimo plauštai arba abiejų šių priemonių derinys, atitinkantys III skyriaus 2 taisyklės .2 punkto nuostatas. Tuo atveju, kai tai pateisinama atsižvelgiant į saugų plaukiojimo pobūdį ir (arba) palankias plaukiojimo zonos klimato sąlygas, atsižvelgdama į TJO MSC/Circ.1046 rekomendacijas, vėliavos valstybės administracija gali leisti naudoti, jeigu priimančioji valstybė narė tam neprieštarauja:

- atvirus dvipusius pripučiamuosius gelbėjimo plauštus, neatitinkančius Gelbėjimo priemonių kodekso 4.2 arba 4.3 dalies reikalavimų, su sąlyga, kad tokie gelbėjimo plauštai visiškai atitinka 1994 m. Greitaeigių plaukiojimo priemonių kodekso 10 priedo reikalavimus, o laivuose, pastatytuose 2012 m. sausio 1 d. arba vėliau – 2000 m. Greitaeigių plaukiojimo priemonių kodekso 11 priedo reikalavimus;
- gelbėjimo plauštus, neatitinkančius Gelbėjimo priemonių kodekso 4.2.2.2.1 ir 4.2.2.2.2 dalių reikalavimų dėl gelbėjimo plaušto pagrindo izoliacijos nuo šalčio.

Plūdrūsios gelbėjimo priemonės eksploatuojamuose B, C ir D klasės laivuose turi atitikti eksploatuojamiems laivams taikomas 1974 m. SOLAS konvencijos taisykles su 1998 m. kovo 17 d. pakeitimais. Ro-ro keleiviniai laivai turi atitikti taikomus III skyriaus 5–1 taisyklės reikalavimus.

Vietoje lentelėje nurodytų gelbėjimo plauštų gali būti naudojama Gelbėjimo priemonių kodekso 6.2 dalies nuostatas atitinkanti lygiavertės talpos evakuacijos jūroje sistema ar sistemos, kai taikoma – su atitinkamais nuleidimo įrenginiais.

(²) Abiejuose laivo šonuose pagal galimybes išdėstomas vienodas plūdrųjų gelbėjimo priemonių skaičius.

(³) Bendra plūdrųjų gelbėjimo priemonių, įskaitant papildomus gelbėjimo plauštus, talpa turi atitikti pirmiau pateiktos lentelės reikalavimus, t. y. 1,10N = 110 % ir 1,25N = 125 % bendro leidžiamo vežti žmonių skaičiaus (N). Laive turi būti laikoma pakankamai plūdrųjų gelbėjimo priemonių, siekiant užtikrinti, kad, praradus arba sugadinus kurią nors plūdrąją gelbėjimo priemonę, į likusias galėtų tilpti visi keleiviai, kuriuos leidžiama vežti laivu. Jei nesilaikoma III skyriaus 7 taisyklės .5 punkto reikalavimo dėl gelbėjimo plauštų laikymo, gali būti reikalaujama turėti papildomų gelbėjimo plauštų.

(⁴) Gelbėjimosi valčių ir (arba) gelbėjimo katerių turi būti tiek, kad jų pakaktų užtikrinti, jog iš laivo evakuojant tiek keleivių, kiek leidžiama vežti laivu, kiekvienai gelbėjimosi valčiai arba gelbėjimo kateriui tektų ne daugiau kaip devyni gelbėjimo plauštai.

(⁵) Gelbėjimo katerių nuleidimo įrenginiai turi atitikti III skyriaus 10 taisyklės reikalavimus.

Jei gelbėjimo kateris atitinka Gelbėjimo priemonių kodekso 4.5 arba 4.6 skyriaus reikalavimus, jį galima įtraukti į pirmiau pateiktoje lentelėje nurodytą plūdrųjų gelbėjimo priemonių talpą.

Gelbėjimosi valtys gali būti laikoma gelbėjimo kateriu su sąlyga, kad jos nuleidimo į vandenį ir iškėlimo priemonės taip pat atitinka gelbėjimo kateriams taikomus reikalavimus.

Ro-ro keleiviniuose laivuose bent vienas iš gelbėjimo katerių, jei tokį katerį reikalaujama turėti, turi būti greitaeigis gelbėjimo kateris, atitinkantis III skyriaus 5–1 taisyklės .3 punkto reikalavimus.

Kai vėliavos valstybės administracija mano, kad gelbėjimosi valtys arba greitaeigio gelbėjimo katerio įrengti laive fiziškai neįmanoma, tokia laive gali būti nereikalaujama turėti gelbėjimo katerio, su sąlyga, kad laivas atitinka visus šiuos reikalavimus:

- laivas pritaikytas tam, kad bejėgi žmogų būtų galima ištraukti iš vandens ir iškelti į laivą;
- bejėgio žmogaus gelbėjimą būtų galima stebėti nuo navigacinio tiltelio; ir
- laivas pakankamai manevringas, kad blogiausiomis oro sąlygomis, kuriomis jį numatyta eksploatuoti, laivas galėtų priplaukti prie žmonių ir iškelti juos į laivą.

- (6) Bent prie vieno gelbėjimo plūduru abiejuose laivo šonuose turi būti pritvirtintas plūdrusis gelbėjimo lynas, kurio ilgis bent dvigubai didesnis už atstumą nuo gelbėjimo plūduru laikymo vietos iki vaterlinijos tada, kai parengtas plaukti laivas yra lengviausias, arba 30 metrų (taikoma didesnioji vertė).
Dviejuose plūduruose turi būti įrengtas automatiškai įsijungiantis signalinis dūmų įtaisai ir automatiškai įsijungiantis žibintas; plūdurus turi būti galima greitai nuleisti iš navigacinio tiltelio. Kituose plūduruose, laikantis Gelbėjimo priemonių kodekso 2.1.2 punkto nuostatų, turi būti įrengti savaimė išsižiebiantys žibintai.
- (7) Signalinės raketos, atitinkančios Gelbėjimo priemonių kodekso 3.1 dalies reikalavimus, laikomos ant navigacinio tiltelio arba vairavietėje.
- (8) Pripučiamoji gelbėjimosi liemenė numatoma kiekvienam asmeniui, kuris turi atlikti darbą atvirose laivo vietose. Šių pripučiamųjų gelbėjimosi liemenių skaičių galima įtraukti į bendrąjį gelbėjimosi liemenių skaičių, būtiną pagal šios direktyvos nuostatas.
- (9) Vaikams tinkamų gelbėjimosi liemenių skaičius turi būti lygus bent 10 % laivo keleivių skaičiaus arba toks didesnis skaičius, kurio gali reikėti, kad gelbėjimosi liemenė būtų numatyta kiekvienam vaikui.
- (10) Kūdikiams tinkamų gelbėjimosi liemenių skaičius turi būti lygus bent 2,5 % laivo keleivių skaičiaus arba toks didesnis skaičius, kurio gali reikėti, kad gelbėjimosi liemenė būtų numatyta kiekvienam kūdikiui.
- (11) Kiekviename laive turi būti pakankamai gelbėjimosi liemenių budintiems asmenims ir liemenių, skirtų naudoti toliau esančiose plūdrųjų gelbėjimo priemonių laikymo vietose. Gelbėjimosi liemenės budintiems asmenims turėtų būti laikomos ant tiltelio, variklio valdymo poste ir visuose kituose budėjimo postuose, kuriuose dirba žmonės.
Ne vėliau kaip iki pirmos periodinės apžiūros, atliekamos po 2012 m. sausio 1 d., turi būti užtikrinta visų keleivinių laivų atitiktis 12 ir 13 išnašų nuostatomis.
- (12) Jei suaugusiesiems skirtos gelbėjimosi liemenės nepritaikytos asmenims, kurie sveria iki 140 kg ir kurių krūtinės apimtis iki 1 750 mm, laive turi būti pakankamai tinkamų priedų, kad tokiems asmenims jas būtų galima užsegti.
- (13) Visuose keleiviniuose laivuose kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje turi būti įtaisytas žibintas, atitinkantis Gelbėjimo priemonių kodekso 2.2.3 punkto reikalavimus. Visi ro-ro keleiviniai laivai turi atitikti III skyriaus 5 taisyklės .5 punkto .2 papunkčio reikalavimus.
- (14) Laivuose, kurių ilgis mažesnis kaip 24 m, nereikalaujama turėti lyno sviedžiamųjų įtaisų.“;

b) III skyriaus 9 taisyklė papildoma .2a punktu:

„2a Ne vėliau kaip per pirmą pagal tvarkaraštį numatytą statymą į sausąjį doką po 2018 m. sausio 1 d., bet ne vėliau kaip 2019 m. liepos 1 d., gelbėjimo katerių nuleidimo apkrautojo atidarymo mechanizmai, kurie neatitinka Gelbėjimo priemonių kodekso 4.4.7.6.4–4.4.7.6.6 punktų reikalavimų, turi būti pakeisti įranga, kuri atitinka kodekso reikalavimus (*).

(*) Žr. gelbėjimo katerių nuleidimo ir iškėlimo sistemų vertinimo ir pakeitimo gaires (MSC.1/Circ.1392).“;

c) III skyriuje įterpiama.10a taisyklė:

„10a Žmonių gelbėjimas iš vandens

B, C ir D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2018 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.1 Visi laivai turi turėti konkrečius žmonių gelbėjimo iš vandens planus ir procedūras, parengtus atsižvelgiant į TJO parengtas gaires (*). Planuose ir procedūrų aprašuose nustatoma žmonėms gelbėti skirta įranga ir priemonės, kurių būtina imtis siekiant kuo labiau sumažinti pavojų gelbėjimo operacijose dalyvaujantiems laivo įgulos darbuotojams. Iki 2018 m. sausio 1 d. pastatytų laivų atitiktis šiam reikalavimui turi būti užtikrinta iki pirmos periodinės arba atnaujinamosios saugos įrangos apžiūros.

.2 Laikoma, kad ro-ro keleiviniai laivai, atitinkantys III skyriaus 5–1 taisyklės .4 punkto reikalavimus, atitinka šią taisyklę.

(*) Žmonių gelbėjimo iš vandens planų ir procedūrų rengimo gairės (MSC.1/Circ.1447).“;

d) III skyriaus 13 taisyklė papildoma .9 punktu:

„9 Įgulos nariai, kuriems nustatyti patekimo į uždaras erdves ir gelbėjimo įpareigojimai, dalyvauja patekimo į uždaras erdves ir gelbėjimo pratybose, kurios vykdomos laive administracijos nustatytais intervalais, bet ne rečiau kaip kartą per metus:

.1 Patekimo į uždaras erdves ir gelbėjimo pratybos

.1 Patekimo į uždaras erdves ir gelbėjimo pratybos turi būti suplanuotos ir vykdomos saugiai, prirėkus atsižvelgiant į TJO parengtose rekomendacijose (*) pateiktas gaires.

.2 Kiekvienos patekimo į uždaras erdves ir gelbėjimo pratybos apima:

.1 asmeninių apsaugos priemonių, būtinų patenkant į uždaras erdves, patikrinimą ir naudojimą;

- .2 ryšio įrangos patikrinimą ir naudojimą ir ryšio procedūras;
- .3 prietaisų, skirtų uždarų erdvių atmosferai matuoti, patikrinimą ir naudojimą;
- .4 gelbėjimo įrangos patikrinimą ir naudojimą ir gelbėjimo procedūras; ir
- .5 pirmosios pagalbos teikimo ir reanimacijos būdų nurodymus.

(*) Žr. Persvarstytas patekimo į uždaras erdves laivuose rekomendacijas, priimtas TJO A.1050(27) rezoliucija.“;

e) III skyrius papildomas 14 taisykle:

„14. Registravimas (R 19.5)

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

- .1 Patikrinimų pagal sąrašą data ir išsami informacija apie mokymus palikti skęstantį laivą, gaisro gesinimo pratybas, patekimo į uždaras erdves ir gelbėjimo pratybas, kitų gelbėjimo priemonių naudojimo pratybas ir mokymus laive registruojama žurnale administracijos nustatyta tvarka. Jeigu paskirtu laiku atliekamas ne visas patikrinimas pagal sąrašą, pratybos ar mokymas, registracijos žurnale daromas įrašas, kuriame nurodomos aplinkybės ir faktinė patikrinimo pagal sąrašą, pratybų ar mokymo apimtis.“