

Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības “Oficiālajā Vēstnesī” un ir pieejamas datubāzē “Eur-Lex”. Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm

► B **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2009/45/EK**
(2009. gada 6. maijs)
par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem
(Pārstrādāta versija)
(Dokuments attiecas uz EEZ)
(OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
► <u>M1</u>	Komisijas Direktīva 2010/36/ES (2010. gada 1. jūnijs)	L 162	1	29.6.2010.
► <u>M2</u>	Komisijas Direktīva (ES) 2016/844 (2016. gada 27. maijs)	L 141	51	28.5.2016.
► <u>M3</u>	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2108 (2017. gada 15. novembris)	L 315	40	30.11.2017.
► <u>M4</u>	Komisijas Delegētā regula (ES) 2020/411 (2019. gada 19. novembris)	L 83	1	19.3.2020.

Labota ar:

► C1 Kļūdu labojums, OV L 193, 19.7.2016., 117. lpp. (2016/844)

▼B**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA
2009/45/EK****(2009. gada 6. maijs)****par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem****(Pārstrādāta versija)****(Dokuments attiecas uz EEZ)***1. pants***Mērķis**

Šīs direktīvas mērķis ir ieviest dzīvības un īpašuma drošības vienādu līmeni uz jauniem un esošiem pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kad abu kategoriju kuģi veic vietējos reisus, un noteikt starptautiska līmeņa sarunu procedūru, lai saskaņotu noteikumus attiecībā uz pasažieru kuģiem, kas veic starptautiskus reisus.

*2. pants***Definīcijas**

Šajā direktīvā:

▼M3

- a) “starptautiskās konvencijas” ir šādas konvencijas, tostarp to protokoli un grozījumi, to jaunākajā redakcijā:
- i) 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (1974. gada *SOLAS* konvencija); un
 - ii) 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas zīmi;
- b) “Kodekss par nebojāta kuģa noturību” ir “Kodekss par nebojāta kuģa noturību visu veidu kuģiem, uz kuriem attiecas SJO tiesību instrumenti”, kas ietverts SJO Asamblejas 1993. gada 4. novembra Rezolūcijā A.749(18), vai “2008. gada Starptautiskais kodekss par nebojāta kuģa noturību”, kas ietverts SJO 2008. gada 4. decembra Rezolūcijā MSC.267(85), to jaunākajā redakcijā;

▼M1

- c) “Kodekss par ātrgaitas kuģiem” ir “Starptautiskais kodekss par ātrgaitas kuģu drošību”, kas ietilpst SJO 1994. gada 20. maija Rezolūcijā MSC 36 (63), vai Starptautiskais kodekss par ātrgaitas kuģu drošību 2000 (2000 HSC kodekss), kas ietilpst SJO 2000. gada decembra Rezolūcijā MSC.97(73), to jaunākajās redakcijās;

▼B

- d) “GMDSS” ir Vispasaules Jūras avāriju un drošības sistēma, kas noteikta 1974. gada *SOLAS* konvencijas IV nodaļā, ņemot vērā grozījumus;
- e) “pasažieru kuģis” ir kuģis, kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;
- f) “ro-ro pasažieru kuģis” ir kuģis, kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus, kuram ir ro-ro kravas telpas vai īpašas kategorijas telpas, kā paredzēts noteikuma II-2/A/2 I pielikumā;

▼B

g) “ātrgaitas pasažieru kuģis” ir ātrgaitas kuģis, kas definēts 1974. gada SOLAS konvencijas X nodaļas 1. noteikumā, ņemot vērā grozījumus, un kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus, izņemot pasažieru kuģus, kuri veic vietējos reisus B, C vai D klases jūras rajonos, ja:

i) to ūdensizspāids atbilstoši konstruktīvai ūdenslīnijai ir mazāks par 500 m³; un

▼M3

ii) to maksimālais ātrums saskaņā ar 1.4.30. punktu 1994. gada Kodeksā par ātrgaitas kuģiem un 1.4.38. punktu 2000. gada Kodeksā par ātrgaitas kuģiem ir mazāks par 20 mezgliem;

▼B

h) “jauns kuģis” ir kuģis, kuram ķīlis bija ielikts vai kurš bija līdzīgā būvniecības posmā 1998. gada 1. jūlijā vai pēc minētās dienas; līdzīgs būvniecības posms ir posms, kurā:

i) sākas ar konkrētu kuģi saistīti būvniecības darbi; un

ii) ir uzsākta kuģa montāža, kurā izmantotas vai nu vismaz 50 tonnas, vai arī 1 % no visu korpusa konstrukciju aprēķinātās masas, atkarībā no tā, kurš lielums ir mazāks;

i) “esošais kuģis” ir kuģis, kas nav jauns kuģis;

j) “vecums” ir kuģa vecums, izteikts gados pēc tā nodošanas dienas;

k) “pasažieris” ir ikviena persona, kas nav:

i) kapteinis un apkalpes locekļi vai citas personas, kas nodarbinātas vai jebkādā veidā aizņemtas uz kuģa tā darbībā; un

ii) bērns, kas nav sasniedzis viena gada vecumu;

l) “kuģa garums”, ja vien skaidri nav noteikts citādi, ir 96 % no kuģa pilna garuma pa ūdenslīniju ar iegrimi, kas ir 85 % no teorētiskā borta augstuma, kurš mērīts no ķīļa augšmalas, vai kuģa garums no kuģa priekšvadņa priekšējās malas līdz stūres vārpstas asij uz šīs ūdenslīnijas, ja šis garums ir lielāks. Kuģiem, kas projektēti ar galsveri, ūdenslīnijai, pēc kuras mēra garumu, jābūt paralēlai konstruktīvajai ūdenslīnijai;

▼M3

m) “priekšgala augstums” ir 1966. gada Starptautiskās Konvencijas par kravas zīmi 39. punktā definētais priekšgala augstums;

▼ B

- n) “kuģis ar pilnu klāju” ir kuģis, kam ir nepārtraukts klājs, kurš pakļauts laika apstākļu un jūras iedarbībai, kura atklātajā daļā ir pastāvīgas visu atveru aizverošās ierīces un zem kura visas atveres kuģa bortos ir aprīkotas ar pastāvīgām ūdensnecaurlaidīgām aizverošām ierīcēm.

Nepārtrauktais klājs var būt ūdensnecaurlaidīgs klājs vai līdzvērtīga konstrukcija, kas ietver ūdenscaurlaidīgu klāju, kuru pilnībā sedz necaurlaidīga jūras ietekmē konstrukcija, kuras izturība ir pietiekama, lai saglabātu ūdensnecaurlaidību, un kura ir aprīkota ar necaurlaidīgām jūras ietekmē aizverošām ierīcēm;

- o) “starptautisks reiss” ir jūras reiss no kādas dalībvalsts ostas uz ostu, kas atrodas ārpus šīs dalībvalsts, vai pretēji;
- p) “vietējais reiss” ir reiss jūras rajonos no kādas dalībvalsts ostas uz to pašu vai citu ostu šajā dalībvalstī;

▼ M3

- q) “jūras rajons” ir jebkāds jūras rajons vai jūras maršruts, kas noteikts saskaņā ar 4. pantu;

▼ B

Tomēr, piemērojot noteikumus par radiosakariem, jūras rajonu definīcijas ir tādas, kādas fiksētas 1974. gada *SOLAS* konvencijas IV nodaļas 2. noteikumā, ņemot vērā grozījumus;

▼ M3

- r) “ostas teritorija” ir teritorija, kas nav saskaņā ar 4. pantu izveidots jūras rajons, ko noteikusi dalībvalsts, kurai ir jurisdikcija pār to, un kas plešas līdz pastāvīgo ostas darbu veikšanas tālākajai vietai, veidojot ostas sistēmas neatņemamu daļu, vai līdz dabas ģeogrāfisko pazīmju, kas aizsargā upes grīvu vai līdzīgu aizsargātu teritoriju, noteiktajām robežām;

▼ B

- t) “karoga valsts administrācija” ir tās valsts kompetentās iestādes, ar kuras karogu kuģim ir atļauts kuģot;

▼ M3

- u) “ostas valsts” ir dalībvalsts, uz kuras ostu vai ostām vai no kuras ostas vai ostām vietējos reisos veic kuģis, kas kuģo ar karogu, kas nav šīs dalībvalsts karogs;

- v) “atzīta organizācija” ir organizācija, kas atzīta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 391/2009 ⁽¹⁾;

▼ B

- w) “jūdze” ir 1 852 metri;

- x) “zīmīgais viļņu augstums” ir noteiktā laikposmā novēroto viļņu augstumu augstākās trešdaļas vidējais augstums;

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (OV L 131, 28.5.2009., 11. lpp.).

▼ **M3**

- y) “cilvēki ar kustību traucējumiem” ir personas, kam ir īpašas grūtības izmantot sabiedrisko transportu, tostarp vecāki cilvēki, cilvēki ar invaliditāti, cilvēki ar maņu orgānu traucējumiem un cilvēki, kuri izmanto ratiņkrēslus, kā arī grūtnieces un personas ar maziem bērniem;
- z) “burukuģis” ir kuģis, kura kustību nodrošina ar burām, pat tad ja tam ir uzstādīts mehānisks dzinējs izmantošanai par palīgiekārtu un ārkārtas situācijām;
- za) “līdzvērtīgs materiāls” ir alumīnija sakausējums vai jebkurš cits ugunsdrošs materiāls, kas vai nu saskaņā pats ar savām īpašībām, vai nu nodrošinātās izolācijas dēļ pēc tam, kad bijis attiecīgi pakļauts standarta uzliesmošanas testam, saglabā tēraudam līdzvērtīgas strukturālās un integritātes īpašības;
- zb) “standarta uzliesmošanas tests” ir tests, kura laikā attiecīgo starpsienu vai klāju paraugus testēšanas krāsnī pakļauj temperatūrām, kas aptuveni atbilst standarta laika–temperatūras līknei, saskaņā ar testēšanas metodi, kura izklāstīta 2010. gada Starptautiskajā kodeksā par uzliesmošanas testu procedūru piemērošanu, kas ietverts SJO 2010. gada 3. decembra Rezolūcijā MSC.307(88), tā jaunākajā redakcijā;
- zc) “tradicionālais kuģis” ir jebkura veida vēsturisks pasažieru kuģis, kas konstruēts pirms 1965. gada, un šādu kuģu kopijas, kas būvētas galvenokārt no oriģinālajiem materiāliem, ieskaitot tradicionālo amatu un kuģošanas veicināšanai un popularizēšanai paredzētos, kas kopā kalpo kā dzīvi kultūras pieminekļi, kurus ekspluatē saskaņā ar tradicionālajiem kuģošanas principiem un paņēmieniem;
- zd) “atpūtas jahta vai atpūtas kuģis” ir kuģis, kas nav iesaistīts tirdzniecībā, neatkarīgi no piedziņas veida;
- ze) “transporta kuteris” ir kuģa pārvadāta laiva, ko izmanto, lai vairāk nekā 12 pasažierus pārvadātu no stāvoša pasažieru kuģa uz krastu un atpakaļ;
- zf) “atkrastes iekārtu apkalpošanas kuģis” ir kuģis, ko izmanto, lai pārvadātu un uzņemtu rūpniecības nozares darbiniekus, kuri uz kuģa neveic darbu, kam ir būtiska nozīme saistībā ar kuģa darbību;
- zg) “atkrastes iekārtu apkalpošanas peldlīdzeklis” ir peldlīdzeklis, ko izmanto, lai pārvadātu un uzņemtu rūpniecības nozares darbiniekus, kuri uz peldlīdzekļa neveic darbu, kam ir būtiska nozīme saistībā ar peldlīdzekļa darbību;
- zh) “būtiski remontdarbi, pārveidojumi un modifikācijas” ir jebkas no turpmāk norādītā:

— visas izmaiņas, kuru rezultātā būtiski mainās kuģa izmēri, piemēram, kuģa pagarināšana, pievienojot jaunu viduskorpusu,

▼ **M3**

- visas izmaiņas, kuru rezultātā būtiski mainās kuģa pasažierietilpība, piemēram, transportlīdzekļu klāja pārbūve par pasažieru telpām,
- visas izmaiņas, kuru rezultātā būtiski pagarinās kuģa ekspluatācijas laiks, piemēram, pasažieru telpu atjaunināšana visā klājā,
- jebkura veida kuģa pārbūve par pasažieru kuģi.

*3. pants***Darbības joma**

1. Šī direktīva attiecas uz turpmāk norādītajiem pasažieru kuģiem, neatkarīgi no to karoga, kad tie veic vietējos reisus:

- a) jauniem un esošiem pasažieru kuģiem, kuru garums ir 24 metri vai lielāks;
- b) ātrgaitas pasažieru kuģiem.

Ikviens dalībvalsts kā ostas valsts nodrošina to, ka pasažieru kuģi un ātrgaitas pasažieru kuģi, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura nav dalībvalsts, pilnībā atbilst šīs direktīvas prasībām, pirms tie var sākt veikt vietējos reisus šajā dalībvalstī.

2. Šī direktīva neattiecas uz:

- a) pasažieru kuģiem, kas ir:
 - i) karakuģi vai karaspēka transportkuģi;
 - ii) burukuģi;
 - iii) kuģi, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi;
 - iv) kuģi, kuri nav būvēti no tērauda vai līdzvērtīga materiāla un uz kuriem neattiecas standarti ātrgaitas kuģiem (Rezolūcija MSC36(63) vai MSC.97(73), vai standarti kuģiem ar dinamisko cēlējspēku (Rezolūcija A.373(X));
 - v) primitīvas konstrukcijas koka kuģi;
 - vi) tradicionālie kuģi;
 - vii) atpūtas jahtas;
 - viii) kuģi, kuri darbojas vienīgi ostu teritorijās;
 - ix) atkrastes iekārtu apkalpošanas kuģi; vai
 - x) transporta kuteri;
- b) ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas ir:
 - i) karakuģi un karaspēka transportkuģi;
 - ii) atpūtas kuģi;
 - iii) kuģi, kuri darbojas vienīgi ostu teritorijās; vai
 - iv) atkrastes iekārtu apkalpošanas peldlīdzekļi.

▼ **M3**

3. Dalībvalstis, kurām nav jūras ostu un kurām nav pasažieru kuģu, kas kuģo ar to karogu un kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā, var atkāpties no šīs direktīvas prasībām, izņemot otrajā daļā izklāstīto pienākumu.

Tās dalībvalstis, kuras plāno izmantot šādu atkāpi, vēlākais 2019. gada 21. decembrī par to paziņo Komisijai, ja ir izpildīti nosacījumi, un pēc tam katru gadu informē Komisiju par jebkādām vēlākajām izmaiņām. Šādas dalībvalstis nedrīkst ļaut pasažieru kuģiem, kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā, kuģot ar to karogu, kamēr tās nav transponējušas un īstenojušas šo direktīvu.

4. pants

Jūras rajonu kategorijas un pasažieru kuģu klases

1. Jūras rajonus iedala šādās kategorijās:

“A rajons”	ir jūras rajons ārpus B, C un D rajoniem.
“B rajons”	ir jūras rajons, kura ģeogrāfiskās koordinātes nevienā punktā nav tālāk kā 20 jūdzes no krasta līnijas, atbilstoši vidējam paisuma-bēguma augstumam, bet kas ir ārpus C un D rajona.
“C rajons”	ir jūras rajons, kura ģeogrāfiskās koordinātes jebkurā punktā ir ne tālāk kā piecas jūdzes no krasta līnijas, atbilstoši vidējam paisuma-bēguma augstumam, bet ārpus D jūras rajona, ja tāds ir. Turklāt varbūtība, ka viļņi var pārsniegt zīmīgo viļņu augstumu 2,5 metri, ir mazāka nekā 10 % vienā gadā attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo visu gadu, vai konkrētā laikposmā attiecībā uz sezonālu kuģošanu, piemēram, kuģošanu vasarā.
“D rajons”	ir jūras rajons, kura ģeogrāfiskās koordinātes jebkurā punktā ir ne tālāk kā trīs jūdzes no krasta līnijas, atbilstoši vidējam paisuma-bēguma augstumam. Turklāt varbūtība, ka viļņi var pārsniegt zīmīgo viļņu augstumu 1,5 metri, ir mazāka nekā 10 % vienā gadā attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo visu gadu, vai konkrētā laikposmā attiecībā uz sezonālu kuģošanu, piemēram, kuģošanu vasarā.

2. Katra dalībvalsts:

- a) izveido un vajadzības gadījumā atjaunina tās jurisdikcijā esošo jūras rajonu sarakstu;
- b) nosaka vistuvāk tās krasta līnijai esošā jūras rajona iekšējo robežu;
- c) publicē sarakstu publiskā datubāzē, kas pieejama kompetentās jūrniecības iestādes tīmekļa vietnē;
- d) Komisijai dara zināmu šādas informācijas atrašanās vietu un to, kad sarakstā ir veiktas izmaiņas.

▼ **M3**

3. Atkāpjoties no pienākuma izveidot jūras rajonu sarakstu, Grieķija var izveidot un vajadzības gadījumā atjaunināt jūras maršrutu sarakstu, kas aptver jūras maršrutus Grieķijā, izmantojot atbilstošos kritērijus, kas noteikti 1. punktā izklāstītajām kategorijām.

4. Saskaņā ar jūras rajonu, kurā tie var darboties, pasažieru kuģus iedala šādās klasēs:

“A klase”	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reusus A, B, C un D rajonos.
“B klase”	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reusus B, C un D rajonos.
“C klase”	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reusus C un D rajonos.
“D klase”	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reusus D rajonā.

5. Ātrgaitas pasažieru kuģiem piemēro 1994. gada Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 1. nodaļas 1.4.10. un 1.4.11. punktā vai 2000. gada Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 1. nodaļas 1.4.12. un 1.4.13. punktā definētās kategorijas.

▼ **B***5. pants***Piemērošana**

1. Gan jauni, gan esošie pasažieru kuģi un ātrgaitas pasažieru kuģi, kas veic vietējos reusus, atbilst attiecīgiem šajā direktīvā paredzētiem drošības noteikumiem un standartiem.

2. Dalībvalstis tādu iemeslu dēļ, ko rada šī direktīva, vietējo reisu veikšanas laikā neaptur tādu pasažieru kuģu vai ātrgaitas pasažieru kuģu darbību, kuri atbilst šīs direktīvas prasībām, tostarp visām papildu prasībām, ko uzliek dalībvalsts saskaņā ar 9. panta 1. punktu.

▼ **M3**

Ikvienu dalībvalsts, rīkojoties ostas valsts statusā, atzīst ātrgaitas kuģa drošības sertifikātu un darbības atļaujas dokumentu, ko cita dalībvalsts izsniegusi ātrgaitas pasažieru kuģiem, kuri veic vietējos reusus, vai 13. pantā minēto pasažieru kuģa drošības sertifikātu, ko cita dalībvalsts izsniegusi pasažieru kuģiem, kuri veic vietējos reusus.

4. Kuģu aprīkojumu, kas atbilst saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/90/ES ⁽¹⁾ noteiktajām prasībām, uzskata par atbilstīgu saskaņā ar šīs direktīvas prasībām.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/90/ES (2014. gada 23. jūlijs) par kuģu aprīkojumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 96/98/EK (OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp.).

▼ B

6. pants

Drošības prasības

1. Attiecībā uz jauniem un esošiem A, B, C un D klases pasažieru kuģiem:

▼ M3

a) korpusa, galveno un palīgmehānismu, elektrisko un automātisko iekārtu konstrukcija un tehniskā apkope atbilst klasifikācijas standartiem, kas norādīti atzītas organizācijas noteikumos vai līdzvērtīgos noteikumos, ko administrācija izmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/15/EK ⁽¹⁾ 11. panta 2. punktu;

▼ B

b) piemēro 1974. gada *SOLAS* konvencijas IV nodaļas, tostarp 1988. gada *GMDSS* grozījumus, V un VI nodaļas noteikumus, ņemot vērā grozījumus.

▼ M3

▼ B

2. Attiecībā uz jauniem pasažieru kuģiem:

a) vispārīgās prasības ir šādas:

i) jauni A klases pasažieru kuģi pilnībā atbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijas prasībām, ņemot vērā grozījumus, un attiecīgām īpašām prasībām, kas paredzētas šajā direktīvā; attiecībā uz noteikumiem, kuru interpretāciju 1974. gada *SOLAS* konvencija, ņemot vērā grozījumus, atstāj administrācijas ziņā, karoga valsts administrācija piemēro šīs direktīvas I pielikumā iekļautās interpretācijas;

ii) jauni B, C un D klases pasažieru kuģi atbilst attiecīgām īpašām prasībām, kas paredzētas šajā direktīvā;

b) prasības kravas zīmei ir šādas:

i) visi jauni pasažieru kuģi, kuru garums ir 24 metri vai lielāks, atbilst 1966. gada Starptautiskajai Konvencijai par kravas zīmi;

▼ M3

iii) neatkarīgi no i) punkta jaunus D klases pasažieru kuģus atbrīvo no obligātās kuģa priekšgala augstuma prasības, kas noteikta 1966. gada Starptautiskajā Konvencijā par kravas zīmi;

▼ B

iv) jauniem A, B, C un D klases pasažieru kuģiem ir pilns klājs.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/15/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā (OV L 131, 28.5.2009., 47. lpp.).

▼B

3. Attiecībā uz esošiem pasažieru kuģiem:
- a) esošie A klases pasažieru kuģi atbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijā minētajiem esošo pasažieru kuģu noteikumiem, ņemot vērā grozījumus, un šajā direktīvā paredzētajām attiecīgajām īpašajām prasībām; attiecībā uz noteikumiem, kuru interpretāciju 1974. gada *SOLAS* konvencija, ņemot vērā grozījumus, atstāj administrācijas ziņā, karoga valsts administrācija piemēro šīs direktīvas I pielikumā iekļautās interpretācijas;
 - b) esošie B klases pasažieru kuģi atbilst šajā direktīvā paredzētajām attiecīgajām īpašajām prasībām;

▼M3

- c) esošie C un D klases pasažieru kuģi atbilst šajā direktīvā paredzētajām attiecīgajām īpašajām prasībām un – attiecībā uz jautājumiem, uz ko šādas prasības neattiecas, – karoga valsts administrācijas paredzētiem noteikumiem; šādi noteikumi paredz drošības līmeni, kas ir līdzvērtīgs I pielikuma II-1. un II-2. nodaļā minētajam drošības līmenim, ņemot vērā vietējās darbības īpašos apstākļus, kas attiecas uz jūras rajoniem, kuros šādu klašu kuģiem ir ļauts darboties; pirms esošie C un D klases pasažieru kuģi var uzsākt veikt regulārus vietējos reisos ostas valstī, karoga valsts administrācija panāk vienošanos ar ostas valsti par šādiem noteikumiem;
- d) ja dalībvalsts uzskata, ka noteikumi, ko ostas valsts administrācija paredz saskaņā ar šā punkta c) apakšpunktu, ir nepamatoti, tā nekavējoties dara to zināmu Komisijai. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros izklāsta savu lēmumu par to, vai minētie noteikumi ir pamatoti. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 11. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

▼B

4. Attiecībā uz ātrgaitas pasažieru kuģiem:

▼M1

- a) ātrgaitas pasažieru kuģi, kas būvēti vai kuros veikti būtiski remontdarbi, pārveidojumi vai modifikācijas 1996. gada 1. janvārī vai pēc tam, atbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijas X nodaļas 2. un 3. noteikuma prasībām, izņemot tad, ja:

— to ķīlis tika ielikts vai tie ir bijuši līdzīgā būvniecības posmā ne vēlāk kā 1998. gada jūnijā un

— to piegāde un nodošana ekspluatācijā tika uzsākta ne vēlāk kā 1998. gada decembrī, un

▼M3

— tie pilnībā atbilst prasībām, kas noteiktas Kodeksā par drošību uz kuģiem ar dinamisko cēlējspēku (DSC kodeksā), SJO Rezolūcijā A.373(10) tās jaunākajā redakcijā;

▼B

- b) ātrgaitas pasažieru kuģi, kas būvēti pirms 1996. gada 1. janvāra un atbilst Kodeksa par ātrgaitas kuģiem prasībām, turpina darbību, kura apstiprināta saskaņā ar minēto kodeksu.

▼ B

Ātrgaitas pasažieru kuģi, kas būvēti pirms 1996. gada 1. janvāra un neatbilst Kodeksa par ātrgaitas kuģiem prasībām, nevar veikt vietējos reisus, ja vien tie jau nenodarbojās ar vietējo reisu veikšanu dalībvalstī 1998. gada 4. jūnijā, jo tādā gadījumā tiem var atļaut turpināt vietējo darbību šajā dalībvalstī; šādi kuģi atbilst *DSC* kodeksa prasībām;

▼ M3

c) ātrgaitas pasažieru kuģu un to aprīkojuma konstrukcija un tehniskā apkope atbilst atzītas organizācijas noteikumiem par ātrgaitas kuģu klasifikāciju vai līdzvērtīgiem noteikumiem, ko administrācija izmanto saskaņā ar Direktīvas 2009/15/EK 11. panta 2. punktu.

5. Jaunu un esošu kuģu būtiski remontdarbi, pārveidojumi un modifikācijas un ar tiem saistītā aprīkojuma uzstādīšana atbilst 2. punkta a) apakšpunktā izklāstītajām prasībām jauniem kuģiem; kuģa pārveidojumus, kas paredzēti vienīgi, lai sasniegtu augstāku ilgzināšanas standartu, neuzskata par būtiskiem pārveidojumiem.

6. Kuģu, kuri pirms 2017. gada 20. decembra būvēti no līdzvērtīga materiāla, atbilstību šīs direktīvas prasībām nodrošina līdz 2025. gada 22. decembrim.

7. Atkāpjoties no šīs direktīvas, dalībvalsts, kurai 2017. gada 20. decembrī ir vairāk nekā 60 pasažieru kuģu, kas būvēti no alumīnija sakausējuma un kas kuģo ar tās karogu, var atbrīvot no šīs direktīvas noteikumiem šādus pasažieru kuģus uz šādiem laikposmiem:

a) B, C un D klases pasažieru kuģus, kas būvēti no alumīnija sakausējuma pēc 2017. gada 20. decembra – uz 10 gadu laikposmu pēc minētā datuma; un

b) B, C un D klases pasažieru kuģus, kas būvēti no alumīnija sakausējuma pirms 2017. gada 20. decembra – uz 12 gadu laikposmu pēc minētā datuma,

ar noteikumu, ka minētos kuģus ekspluatē tikai starp minētās dalībvalsts ostām.

Jebkura dalībvalsts, kas vēlas šo atkāpi izmantot, paziņo Komisijai par savu nodomu izmantot šo atkāpi līdz 2019. gada 21. decembrim, kā arī informē Komisiju par saturu. Tās Komisijai dara zināmas arī jebkādas turpmākās izmaiņas. Komisija informē pārējās dalībvalstis saskaņā ar 9. panta 4. punktu.

▼ B*7. pants***Ro-ro pasažieru kuģu stabilitātes prasības un pakāpeniska izņemšana no aprītes****▼ M3**

1. C klases *ro-ro* pasažieru kuģi, kuriem bija ielikti ķīļi vai kuri bija līdzīgā būvniecības posmā 2004. gada 1. oktobrī vai pēc tam, un visi A un B klases *ro-ro* pasažieru kuģi atbilst Direktīvas 2003/25/EK 6., 8. un 9. pantam.

▼ B*8. pants***Drošības prasības attiecībā uz cilvēkiem ar kustību traucējumiem**

1. Dalībvalsts nodrošina tādu atbilstošu pasākumu piemērošanu, kas pēc iespējas pamatojas uz III pielikumā noteiktajām pamatnostādņēm, lai sekmētu cilvēku ar kustību traucējumiem drošu piekļūšanu visiem A, B un C klases pasažieru kuģiem un visiem ātrgaitas pasažieru kuģiem, kurus izmanto kā sabiedrisko transportu un kuriem ķīļi bija ielikti vai kuri bija līdzīgā būvniecības posmā 2004. gada 1. oktobrī vai pēc tam.

2. Par III pielikumā minēto pamatnostādņu īstenošanu dalībvalstis sadarbojas un apspriežas ar organizācijām, kuras pārstāv cilvēkus ar kustību traucējumiem.

3. Tādu A, B, C un D klases pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu, kurus izmanto kā sabiedrisko transportu un kuriem ķīļi bija ielikti vai kuri bija līdzīgā būvniecības posmā līdz 2004. gada 1. oktobrim, pārveidošanas nolūkā dalībvalstis piemēro III pielikumā minētās pamatnostādnes, ciktāl tas ir saprātīgi un pieņemami no ekonomiskā viedokļa.

▼ M3**▼ B***9. pants***Papildu drošības prasības, ekvivalenti, atvieglojumi un drošības pasākumi**

1. Ja dalībvalsts vai dalībvalstu grupa uzskata, ka dažos gadījumos īpašu vietēju apstākļu dēļ būtu jāuzlabo piemērojamās drošības prasības, un ja pierāda vajadzību pēc šādiem uzlabojumiem, dalībvalstis saskaņā ar 4. punktā paredzēto procedūru var paredzēt pasākumus, lai uzlabotu drošības prasības.

▼ M3

2. Ievērojot 4. punktā paredzēto procedūru, dalībvalsts var pieņemt pasākumus, kas pieļauj ekvivalentus dažām konkrētām šīs direktīvas prasībām, ar noteikumu, ka šādi ekvivalenti ir vismaz tikpat iedarbīgi kā minētās prasības.

▼B

3. Ar nosacījumu, ka drošības līmeni nepazemina, un ievērojot 4. punktā paredzēto procedūru, dalībvalsts var paredzēt pasākumus, lai atbrīvotu kuģus no dažām šīs direktīvas īpašajām prasībām, kas izvirzītas vietējiem reisiem, kurus paredzēts veikt šajā dalībvalstī, tostarp tās arhipelāgu jūras rajonos, kas ir pasargāti no atklātās jūras iedarbības, dažos darba apstākļos, piemēram, ja ir mazāks zīmīgais viļņu augstums, reisu veic gada noteiktā laikā, reisu veic tikai diennakts gaišajā laikā vai piemērotos klimatiskos vai laika apstākļos, ir ierobežots ceļojuma ilgums vai glābšanas dienesti atrodas tuvumā.

▼M3

4. Dalībvalsts, kas izmanto 1., 2. vai 3. punktā noteiktās tiesības, rīkojas saskaņā ar šā punkta otro līdz septīto daļu.

Dalībvalsts paziņo Komisijai par pasākumiem, ko tā plāno pieņemt, un iekļauj šādā paziņojumā pietiekami daudz datu, lai apliecinātu atbilstoša drošības līmeņa uzturēšanu.

Ja sešu mēnešu laikā no paziņojuma sniegšanas dienas Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros izklāsta savu lēmumu par to, ka ierosinātie pasākumi nav pamatoti, minētajai dalībvalstij prasa grozīt vai nepieņemt ierosinātos pasākumus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 11. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Pieņemtos pasākumus precizē attiecīgajos valsts tiesību aktos un paziņo Komisijai un citām dalībvalstīm.

Jebkurus šādus pasākumus piemēro visiem tās pašas klases pasažieru kuģiem, ja tie darbojas tādos pašos noteiktos apstākļos, nediskriminējot atkarībā no to karoga, valstspiederības vai operatora darbūmdarbības vietas.

Pasākumus, kas minēti 3. punktā, piemēro tikai tik ilgi, kamēr kuģis darbojas noteiktajos apstākļos.

Dalībvalstis paziņo Komisijai otrajā un ceturtajā daļā minētos pasākumus, izmantojot datubāzi, ko Komisija izveido un uztur šādā nolūkā un kura ir pieejama dalībvalstīm un Komisijai. Komisija pieņemtos pasākumus dara pieejamus publiski pieejamā tīmekļa vietnē.

▼B

5. Ja dalībvalsts uzskata, ka pasažieru kuģis, kas veic vietējos reisu šajā valstī, neatkarīgi no fakta, ka tas atbilst šīs direktīvas prasībām, var nopietni apdraudēt dzīvības, īpašuma vai vides drošību, šāda kuģa darbību var apturēt vai paredzēt papildu drošības pasākumus līdz laikam, kad draudi ir novērsti.

Iepriekšminētajos apstākļos piemēro šādu procedūru:

- a) dalībvalsts nekavējoties informē Komisiju un citas dalībvalstis par savu lēmumu, sniedzot pamatotus tā iemeslus;
- b) Komisija apsver, vai darbības apturēšana vai papildu pasākumi ir pamatoti sakarā ar nopietniem draudiem drošībai un videi;

▼M3

- c) Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros iekļauj savu lēmumu par to, vai dalībvalsts lēmums apturēt šāda kuģa darbību vai paredzēt papildu drošības pasākumus ir pamatots ar nopietnu dzīvības vai īpašuma drošības, vai vides apdraudējumu, un, ja apturēšana vai papildu pasākumu noteikšana nav pamatota, Komisija iekļauj savu lēmumu, ar ko attiecīgajai dalībvalstij prasa atsaukt darbības apturēšanu vai pasākumus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 11. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

▼B*10. pants***Pielāgojumi**

1. Turpmāk norādīto var pielāgot, lai ņemtu vērā attīstību starptautiskā līmenī un jo īpaši SJO:

- a) definīcijas 2. panta a), b), c) d) un v) punktā;
- b) noteikumus attiecībā uz 12. pantā minēto apsekojumu procedūrām un pamatnostādņēm;
- c) 4. panta 3. punktā, 6. panta 4. punktā, 12. panta 3. punktā un 13. panta 3. punktā paredzētos noteikumus attiecībā uz 1974. gada *SOLAS* konvenciju, ņemot vērā grozījumus, un Kodeksu par ātrgaitas kuģiem, tostarp tā vēlākos grozījumus;

▼M3

- d) konkrētās atsauces uz starptautiskajām konvencijām un SJO rezolūcijām, kas minētas 2. panta g), m), q) un zb) apakšpunktā, 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā, 6. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 6. panta 2. punkta b) apakšpunktā.

▼B

2. Pielikumus var grozīt, lai:

- a) šajā direktīvā piemērotu grozījumus, kas izdarīti starptautiskajās konvencijās;

▼M3

- b) ņemot vērā gūto pieredzi, pielāgotu tehniskās specifikācijas, kas ietvertas grozījumos, kuri starptautiskajās konvencijās veikti attiecībā uz B, C un D klases kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem;
- c) vienkāršotu un precizētu tehniskos elementus, ņemot vērā to īstenošanas pieredzi;
- d) atjauninātu atsauces uz citiem Savienības instrumentiem, kas piemērojami vietējo reisu pasažieru kuģiem.

3. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 10.a pantu pieņemt deleģētos aktus, lai pieņemtu šā panta 1. un 2. punktā minētos grozījumus šajā direktīvā.

4. Izņēmuma apstākļos, ja tas ir pienācīgi pamatots ar attiecīgu Komisijas veiktu analīzi un lai izvairītos no nopietniem un nepieņemamiem draudiem kuģošanas drošībai, veselībai, sadzīves vai darba apstākļiem uz kuģiem vai jūras videi vai lai izvairītos no nesaderības ar Savienības jūrlietu tiesību aktiem, Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 10.a pantu pieņemt deleģētos aktus, ar ko groza šo direktīvu, lai šīs direktīvas nolūkā nepiemērotu kādu grozījumu starptautiskajos instrumentos, kas minēti 2. pantā.

▼M3

Minētos deleģētos aktus pieņem vismaz trīs mēnešus pirms starptautiski noteiktā laikposma beigām attiecīgā grozījuma pieņemšanai klusējot vai pirms minētā grozījuma paredzētā spēkā stāšanās datuma. Laikposmā pirms šāda deleģētā akta stāšanās spēkā dalībvalstis atturas no jebkādām iniciatīvām, kuru nolūks ir iestrādāt grozījumu valsts tiesību aktos vai piemērot attiecīgo starptautiskā tiesību instrumenta grozījumu.

*10.a pants***Deleģēšanas īstenošana**

1. Pilnvaras pieņemt 10. panta 3. un 4. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 10. panta 3. un 4. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz septiņu gadu laikposmu no 2017. gada 20. decembra. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms septiņu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 10. panta 3. un 4. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 10. panta 3. un 4. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

▼B*11. pants***Komiteja**

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 3. pantu.

▼M3

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁾ 5. pantu.

▼B*12. pants***Apsekojumi****▼M3**

1. Visiem pasažieru kuģiem karoga valsts administrācija veic a), b) un c) apakšpunktā minētos apsekojumus:

- a) sākotnējais apsekojums pirms kuģa nodošanas ekspluatācijā;
- b) periodisks apsekojums reizi 12 mēnešos; un
- c) papildu apsekojumi attiecīgā gadījumā.

▼B

3. Visiem ātrgaitas pasažieru kuģiem, kam saskaņā ar šīs direktīvas 6. panta 4. punktu jāatbilst Kodeksam par ātrgaitas kuģiem (*HSC kodeksam*), karoga valsts administrācija paredz veikt apsekojumus, ko nosaka minētais Kodekss.

Ātrgaitas pasažieru kuģiem, kam saskaņā ar šīs direktīvas 6. panta 4. punktu jāatbilst *DSC* kodeksam ar grozījumiem, karoga valsts administrācija paredz veikt apsekojumus, ko nosaka *DSC* kodekss.

▼M1

4. Jāievēro attiecīgas apsekojumu veikšanas procedūras un pamatnostādnes pasažieru kuģu drošības sertifikāta sakarā, kas minētas grozītajā SJO Rezolūcijā A.997(25) "Apsekojumu pamatnostādnes, ko paredz apsekošanas un sertifikācijas saskaņotā sistēma 2007", vai procedūras, kas izstrādātas tā paša mērķa sasniegšanai.

▼B

5. Šā panta 1., 2. un 3. punktā minētos apsekojumus veic vienīgi vai nu pašas karoga valsts administrācijas inspektori, vai arī atzītas organizācijas vai dalībvalsts inspektori, kuru karoga valsts pilnvarojusi veikt apsekojumus, lai nodrošinātu to, ka ir izpildītas šīs direktīvas visas piemērojamās prasības.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

▼B*13. pants***Sertifikāti****▼M3**

1. Visiem jauniem un esošiem pasažieru kuģiem, kas atbilst šīs direktīvas prasībām, tiek izsniegts pasažieru kuģa drošības sertifikāts saskaņā ar šo direktīvu. Sertifikāts ir tādā formātā, kā noteikts II pielikumā. Šo sertifikātu izdod karoga valsts administrācija pēc tam, kad ir veikts sākotnējais apsekojums, kā paredzēts 12. panta 1. punkta a) apakšpunktā.

▼B

2. Pasažieru kuģa drošības sertifikātu izdod uz laiku, kas nepārsniedz 12 mēnešus. Karoga valsts administrācija var pagarināt sertifikāta derīguma termiņu uz papildu termiņu līdz vienam mēnesim no dienas, kad beidzas sertifikātā norādītais derīguma termiņš. Ja ir piešķirts pagarinājums, sertifikāta jaunais derīguma termiņš sākas dienā, kas sertifikātā norādīta kā derīguma termiņa beigu diena pirms pagarinājuma piešķiršanas.

Atjaunotu pasažieru kuģa drošības sertifikātu izdod pēc tam, kad veikts periodiskais apsekojums, kā paredzēts 12. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 12. panta 2. punkta b) apakšpunktā.

3. Ātrgaitas pasažieru kuģim, kas atbilst HSC Kodeksa prasībām, karoga valsts administrācija saskaņā ar HSC Kodeksā paredzētajiem noteikumiem izdod ātrgaitas kuģa drošības sertifikātu un ātrgaitas kuģa darbības atļaujas dokumentu.

Ātrgaitas pasažieru kuģim, kas atbilst *DSC* kodeksa prasībām, karoga valsts administrācija saskaņā ar *DSC* kodeksa noteikumiem izdod *DSC* konstrukcijas un aprīkojuma sertifikātu un *DSC* darbības atļaujas dokumentu.

▼M3

Pirms karoga valsts administrācija izdod darbības atļaujas dokumentu ātrgaitas pasažieru kuģim, kas veic vietējos reisos ostas valstī, tā vienojas ar ostas valsti par visiem darbības nosacījumiem, kas saistīti ar kuģa darbību minētajā valstī. Jebkuru šādu nosacījumu karoga valsts administrācija norāda darbības atļaujas dokumentā.

4. Papildu drošības pasākumus, ekvivalentus un atvieglojumus, kas kuģiem noteikti saskaņā ar 9. panta 1., 2. un 3. punktu, norāda kuģa sertifikātā.

▼B*15. pants***Sankcijas**

Dalībvalstis pieņem noteikumus par sankcijām, ko piemēro par to attiecīgās valsts noteikumu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām.

▼ B*16. pants***Paziņojumi**

Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva. Komisija par to informē pārējās dalībvalstis.

▼ M3*16.a pants***Pārskatīšana**

Komisija izvērtē šīs direktīvas īstenošanu un izvērtēšanas rezultātus iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei līdz 2026. gada 22. decembrim.

▼ B*17. pants***Atcelšana**

Ar šo atceļ Direktīvu 98/18/EK, kā tā grozīta ar IV pielikuma A daļā norādītajām direktīvām, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz IV pielikuma B daļā izklāstītajiem termiņiem, kad tām attiecīgās direktīvas jātransponē savos tiesību aktos un piemēro.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu V pielikumā.

*18. pants***Stāšanās spēkā**

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

*19. pants***Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

▼ **M4***SATURS*

I PIELIKUMS

1. IEDAĻA Drošības prasības jauniem un esošiem pasažieru kuģiem, kas veic vietējus reisus un kuru ķīlis tika ielikts vai kuri atradās līdzīgā būvniecības posmā pirms 2021. gada 19. septembra

I NODAĻA VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

II-1 NODAĻA UZBŪVE – SADALĪJUMS UN NOTURĪBA, MAŠĪNTELPA UN ELEKTROINSTALĀCIJAS

A DAĻA VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. Noteikums II-1/A/1. Definīcijas, kas attiecas uz B daļu (R 2)
2. Noteikums II-1/A/2. Definīcijas, kas attiecas uz C, D un E daļu (R 3)

A-1 DAĻA KUĢU UZBŪVE

1. Noteikums II-1/A-1/1. Azbestu saturošu materiālu jauna uzstādīšana (R 3-5)
2. Noteikums II-1/A-1/2. Konstruktiju rasējumi, ko uztur uz kuģa un krastā (R 3-7)
3. Noteikums II-1/A-1/3. Vilkšanas un pietauvošanās aprīkojums (R 3-8)
4. Noteikums II-1/A-1/4. Aizsardzība pret trokšņiem (R 3-12)
5. Noteikums II-1/A-1/5. Avārijas vilkšanas procedūras (R 3-4)

B DAĻA NEBOJĀTA KUĢA NOTURĪBA, SADALĪJUMS UN AVĀRIJAS NOTURĪBA

B-1. daļa Kuģi, kas uzbūvēti 2009. gada 1. janvārī vai vēlāk – iespēja piemērot Rezolūciju MSC.216(82)

B-2. daļa Kuģi, kas uzbūvēti pirms 2009. gada 1. janvāra

1. Noteikums II-1/B-2/1. Nebojāta kuģa noturība, Rezolūcija A.749(18), kura grozīta ar Rezolūciju MSC.75(69)
2. Noteikums II-1/B-2/2. Ūdensnecaurlaidīgi nodalījumi
3. Noteikums II-1/B-2/3. Applūdināmais robežgarums (R 4)
4. Noteikums II-1/B-2/4. Pieļaujama nodalījumu garums (R 6)
5. Noteikums II-1/B-2/5. Caurlaidība (R 5)
6. Noteikums II-1/B-2/6. Sadalījuma faktors
7. Noteikums II-1/B-2/7. Īpašas prasības attiecībā uz kuģa sadalījumu (R 7)
8. Noteikums II-1/B-2/8. Noturība bojātā stāvoklī (R 8)
- 8-1 Noteikums II-1/B-2/8-1. Ro-ro pasažieru kuģu noturība bojātā stāvoklī (R 8-1)
- 8-2 Noteikums II-1/B-2/8-2. Īpašas prasības attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem, kas pārvadā 400 vai vairāk cilvēku (R 8-2)
- 8-3 Noteikums II-1/B-2/8-3. Īpašas prasības attiecībā uz pasažieru kuģiem, izņemot ro-ro pasažieru kuģus, kas pārvadā 400 vai vairāk cilvēku

▼ **M4**

9. Noteikums II-1/B-2/9. Pīķa un mašīntelpas starpsienas (R 10)
10. Noteikums II-1/B-2/10. Dubultdibeni (R 12)
11. Noteikums II-1/B-2/11. Sadalījuma kravas līniju noteikšana, marķēšana un reģistrēšana (R 13)
12. Noteikums II-1/B-2/12. Ūdensnecaurlaidīgu starpsienu u. c. būve un sākotnējā testēšana (R 14)
13. Noteikums II-1/B-2/13. Ūdensnecaurlaidīgu starpsienu atveres (R 15)
14. Noteikums II-1/B-2/14. Kuģi, kas pārvadā kravas automobiļus un pava-došo personālu (R 16)
15. Noteikums II-1/B-2/15. Atveres kuģa korpusa apšuvumā zem iegrimis robežlīnijas (R 17)
16. Noteikums II-1/B-2/16. Pasažieru kuģu ūdensnecaurlaidība virs iegrimis robežlīnijas (R 20)
17. Noteikums II-1/B-2/17. Kravas nodalījuma iekraušanas durvju noslēgšana (R 20-1)
- 17-1 Noteikums II-1/B-2/17-1. Ūdensnecaurlaidība no ro-ro kuģu klāja (starp-sienu klāja) līdz telpām zem tā (R 20-2)
- 17-2 Noteikums II-1/B-2/17-2. Pieklūšana ro-ro kuģu klājiem (R 20-3)
- 17-3 Noteikums II-1/B-2/17-3. Ro-ro kuģu klāja starpsienu noslēgšana (R 20-4)
18. Noteikums II-1/B-2/18. Informācija par noturību (R 22)
19. Noteikums II-1/B-2/19. Bojājuma vadības plāni (R 23)
20. Noteikums II-1/B-2/20. Korpusa un virsbūves viengabalainība, bojājumu novēršana un kontrole (R 23-2)
21. Noteikums II-1/B-2/21. Ūdensnecaurlaidīgu durvju u. c. marķēšana, regu-lāra izmantošana un pārbaude (R 24)
22. Noteikums II-1/B-2/22. Ieraksti kuģa žurnālā (R 25)
23. Noteikums II-1/B-2/23. Paceļamas platformas un rampas automašīnām
24. Noteikums II-1/B-2/24. Margas

C DAĻA MAŠĪNTEĻPA

1. Noteikums II-1/C/1. Vispārīgi noteikumi (R 26)
2. Noteikums II-1/C/2. Iekšdedzes dzinēji (R 27)
3. Noteikums II-1/C/3. Sateces atsūkņēšanas sistēma (R 21)
4. Noteikums II-1/C/4. Sateces sūkņu skaits un veids (R 21)
5. Noteikums II-1/C/5. Līdzekļi braukšanai atpakaļgaitā (R 28)
6. Noteikums II-1/C/6. Stūres mehānisms (R 29)
7. Noteikums II-1/C/7. Papildu prasības attiecībā uz elektrisko un elektro-hidraulisko stūres mehānismu (R 30)
8. Noteikums II-1/C/8. Ventilācijas sistēmas mašīntelpā (R 35)
9. Noteikums II-1/C/9. Sakaru sistēma starp komandtilpņu un mašīntelpu (R 37)

▼M4

10. Noteikums II-1/C/10. Mehāniķa izsaukšanas signalizācija (R 38)
11. Noteikums II-1/C/11. Avārijas aprīkojuma atrašanās vieta (R 39)
12. Noteikums II-1/C/12. Mehānismu vadības ierīces (R 31)
13. Noteikums II-1/C/13. Tvaika cauruļvadu sistēmas (R 33)
14. Noteikums II-1/C/14. Saspiesta gaisa sistēmas (R 34)
15. Noteikums II-1/C/15. Aizsardzība pret trokšņiem (R 36)
16. Noteikums II-1/C/16. Lifti

D DAĻA ELEKTROINSTALĀCIJAS

1. Noteikums II-1/D/1. Vispārīgi noteikumi (R 40)
2. Noteikums II-1/D/2. Galvenais elektroenerģijas un apgaismojuma avots (R 41)
3. Noteikums II-1/D/3. Avārijas elektroenerģijas avots (R 42)
4. Noteikums II-1/D/4. Avārijas papildu apgaismojums ro-ro kuģiem (R 42-1)
5. Noteikums II-1/D/5. Piesardzības pasākumi pret elektriskās strāvas triecienu, ugunsgrēku un citiem elektriskās izcelsmes apdraudējumiem (R 45)

E DAĻA PAPILDU PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ KUĢIEM, KAS UZBŪVĒTI AR MAŠĪNELPĀM, KO PERIODISKI ATSTĀJ BEZ UZRAUDZĪBAS

Īpaši apsvērumi (R 54)

1. Noteikums II-1/E/1. Vispārīgi noteikumi (R 46)
2. Noteikums II-1/E/2. Piesardzības pasākumi attiecībā uz ugunsgrēku (R 47)
3. Noteikums II-1/E/3. Aizsardzība pret applūšanu (R 48)
4. Noteikums II-1/E/4. Dzinēju vadība no komandtiltiņa (R 49)
5. Noteikums II-1/E/5. Sakari (R 50)
6. Noteikums II-1/E/6. Signalizācijas sistēma (R 51)
7. Noteikums II-1/E/7. Drošības sistēmas (R 52)
8. Noteikums II-1/E/8. Īpašas prasības attiecībā uz mašīntelpas un katlu ierīcēm un elektroierīcēm (R 53)
9. Noteikums II-1/E/9. Automātiskā vadības un signalizācijas sistēma (R 53.4)

G DAĻA Kuģi, kuri izmanto degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru

1. Noteikums II-1/G/1. Prasības kuģiem, kuri izmanto degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (R 57)

II-2 NODAĻA UGUNSDROŠĪBA, UGUNSGRĒKA ATKLĀŠANA UN UGUNSDZĒŠANA**A DAĻA VISPĀRĪGI NOTEIKUMI**

1. Noteikums II-2/A/1. Pamatprincipi (R 2)
2. Noteikums II-2/A/2. Definīcijas (R 3)

▼ **M4**

3. Noteikums II-2/A/3. Ugunsdzēsības sūkņi, ugunsdzēsības maģistrāles, hidranti, šļūtenes un sprauslas (R 4)
4. Noteikums II-2/A/4. Stacionāras ugunsdzēsības sistēmas (R 5 + 8 + 9 + 10)
5. Noteikums II-2/A/5. Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti (R 6)
6. Noteikums II-2/A/6. Ugunsdzēsības sistēmas mašīntelpā (R 7)
7. Noteikums II-2/A/7. Īpašas sistēmas mašīntelpā (R 11)
8. Noteikums II-2/A/8. Automātiskas sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas (R 12)
9. Noteikums II-2/A/9. Stacionārās ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas (R 13)
10. Noteikums II-2/A/10. Risinājumi attiecībā uz šķidro degvielu, smēreļļu un citām uzliesmojošām eļļām (R 15)
11. Noteikums II-2/A/11. Ugunsdzēsēja ietērps un piederumi (R 17)
12. Noteikums II-2/A/12. Dažādi (R 18)
13. Noteikums II-2/A/13. Ugunsvadības plāni (R 20)
14. Noteikums II-2/A/14. Gatavība ekspluatācijai un apkope
15. Noteikums II-2/A/15. Instrukcijas, mācības uz kuģiem un mācību trauksmes
16. Noteikums II-2/A/16. Darbības

B DAĻA UGUNSDROŠĪBAS PASĀKUMI

1. Noteikums II-2/B/1. Uzbūve (R 23)
2. Noteikums II-2/B/2. Galvenās vertikālās un horizontālās zonas (R 24)
3. Noteikums II-2/B/3. Starpsienas galvenajā vertikālajā zonā (R 25)
4. Noteikums II-2/B/4. Starpsienu un klāju ugunsizturība uz jauniem kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus (R 26)
5. Noteikums II-2/B/5. Starpsienu un klāju ugunsizturība uz jauniem kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, un esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus (R 27)
6. Noteikums II-2/B/6. Evakuācijas līdzekļi (R 28)
- 6-1 Noteikums II-2/B/6-1. Evakuācijas ceļi uz ro-ro pasažieru kuģiem (R 28-1)
7. Noteikums II-2/B/7. Šķērsojumi un atvērumi A un B klases pārsegumos (R 30, 31)
8. Noteikums II-2/B/8. Kāpņu un liftu aizsardzība dzīvojamajās un dienesta telpās (R 29)
9. Noteikums II-2/B/9. Ventilācijas sistēmas kuģos, kas uzbūvēti pirms 2018. gada 1. janvāra (R 32)
- 9.a Noteikums II-2/B/9a. Ventilācijas sistēmas kuģos
10. Noteikums II-2/B/10. Logi un borta iluminatori (R 33)

▼ **M4**

11. Noteikums II-2/B/11. Degošu materiālu izmantošanas ierobežošana (R 34)
12. Noteikums II-2/B/12. Konstruktīvas detaļas (R 35)
13. Noteikums II-2/B/13. Stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas un automātiska sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēma (R 14) (R 36)
14. Noteikums II-2/B/14. Īpašas kategorijas telpu aizsardzība (R 37)
15. Noteikums II-2/B/15. Ugunsdrošības uzraudzības patruļas, ugunsgrēka atklāšana, signalizācija un skaļruņu sakaru sistēma (R 40)
16. Noteikums II-2/B/16. Esošo B klases kuģu, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, modernizācija (R 41-1)
17. Noteikums II-2/B/17. Īpašas prasības attiecībā uz kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas (R 41)
18. Noteikums II-2/B/18. Īpašas prasības attiecībā uz helikopteru pacelšanās un nolaišanās iekārtām

III NODAĻA GLĀBŠANAS LĪDZEKĻI

1. Noteikums III/1. Definīcijas (R 3)
2. Noteikums III/2. Sakari, glābšanas laivas un plosti, dežūrlaivas, individuālie glābšanas līdzekļi (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)
3. Noteikums III/3. Avārijas signalizācijas sistēma, skaļruņu sakaru sistēma, pulcēšanās saraksts un instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā, radiosakaru personāls, ekspluatācijas instrukcijas, apmācību rokasgrāmata un apkopes instrukcijas (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)
4. Noteikums III/4. Glābšanas laivu un plostu apkalpes komplektēšana un uzraudzība (R 10)
5. Noteikums III/5. Kārtība, kādā pulcēties un sakāpt glābšanas laivās un plostos (R 11 + 23 + 25)
- 5-1 Noteikums III/5-1. Prasības attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem (R 26)
- 5-2 Noteikums III/5-2. Helikopteru nolaišanās un pacelšanās vietas (R 28)
- 5-3 Noteikums III/5-3. Lēmumu pieņemšanas atbalsta sistēma kapteiņiem (R 29)
6. Noteikums III/6. Glābšanas līdzekļu nolaišanas vietas (R 12)
7. Noteikums III/7. Glābšanas laivu un plostu nostiprināšana (R 13 + 24)
8. Noteikums III/8. Dežūrlaivu nostiprināšana (R 14)
- 8.a Noteikums III/8a. Jūras evakuācijas sistēmu nostiprināšana (R 15)
9. Noteikums III/9. Glābšanas laivu un plostu nolaišanas un pacelšanas kārtība (R 16)
10. Noteikums III/10. Kārtība, kādā notiek sakāpšana dežūrlaivās, dežūrlaivu nolaišana un pacelšana (R 17)
- 10.a Noteikums III/10a. Cilvēku izcelšana no ūdens
11. Noteikums III/11. Instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā (R 19)
12. Noteikums III/12. Gatavība ekspluatācijai, apkope un pārbaudes (R 20)
13. Noteikums III/13. Apmācība par to, kā pamest kuģi, un mācību trauksmes vingrinājumi (R 19 + R 30)

▼ M4

14. Noteikums III/14. Pieraksti (R 19.5)

IV NODAĻA RADIOSAKARI

1. Noteikums IV/1. Radiosakaru aprīkojums

2. IEDAĻA. Drošības prasības jauniem pasažieru kuģiem, kas veic vietējus reusus un kuru ķīlis tika ielikts vai kuri atradās līdzīgā būvniecības posmā 2021. gada 19. septembrī vai pēc šā datuma

I NODAĻA VISPĀRĪGI NOTEIKUMI**II-1 NODAĻA UZBŪVE – KONSTRUKCIJA, SADALĪJUMS UN NOTURĪBA, MAŠĪNTELPA UN ELEKTROINSTALĀCIJAS****A DAĻA VISPĀRĪGI NOTEIKUMI**

Not. II-1/A/3. Definīcijas, kas attiecas uz A-1, C, D un E daļu

A-1 DAĻA KUĢU UZBŪVE

Noteikums II-1/A-1/3-2. Jūras ūdenim paredzētu balasta tvertņu aizsargpārklājums

Noteikums II-1/A-1/3-4. Avārijas vilkšanas procedūras

Noteikums II-1/A-1/3-5. Azbestu saturošu materiālu jauna uzstādīšana

Noteikums II-1/A-1/3-7. Konstruktīvu rasējumi, ko uztur uz kuģa un krastā

Noteikums II-1/A-1/3-8. Vilkšanas un pietauvošanās aprīkojums

Noteikums II-1/A-1/3-9. Līdzekļi iekāpšanai kuģī un izkāpšanai no kuģa

Noteikums II-1/A-1/3-12. Aizsardzība pret trokšņiem

B DAĻA NEBOJĀTA KUĢA NOTURĪBA, SADALĪJUMS UN AVĀRIJAS NOTURĪBA**C DAĻA MAŠĪNTELPA**

Noteikums II-1/C/26. Vispārīgi noteikumi

Noteikums II-1/C/27. Iekšdedzes dzinēji

Noteikums II-1/C/28. Līdzekļi braukšanai atpakaļgaitā

Noteikums II-1/C/29. Stūres mehānisms

Noteikums II-1/C/30. Papildu prasības attiecībā uz elektrisko un elektrohidraulisko stūres mehānismu

Noteikums II-1/C/31. Mehānismu vadības ierīces

Noteikums II-1/C/33. Tvaika cauruļvadu sistēmas

Noteikums II-1/C/34. Saspiesta gaisa sistēmas

Noteikums II-1/C/35. Ventilācijas sistēmas mašīntelpā

Noteikums II-1/C/35-1. Sateces atsūkņēšanas sistēma

Noteikums II-1/C/37. Sakaru sistēma starp komandtiltiņu un mašīntelpu

Noteikums II-1/C/38. Mehāniķa izsaukšanas signalizācija

Noteikums II-1/C/39. Avārijas aprīkojuma atrašanās vieta

▼ **M4****D DAĻA ELEKTROINSTALĀCIJAS**

Noteikums II-1/D/40. Vispārīgi noteikumi

Noteikums II-1/D/41. Galvenais elektroenerģijas un apgaismojuma avots

Noteikums II-1/D/42. Avārijas elektroenerģijas avots

Noteikums II-1/D/42-1. Avārijas papildu apgaismojums ro-ro kuģiem

Noteikums II-1/D/44. Palaišanas sistēma avārijas ģeneratoriekārtām

Noteikums II-1/D/45. Piesardzības pasākumi pret elektriskās strāvas triecieni, ugunsgrēku un citiem elektriskas izcelsmes apdraudējumiem

E DAĻA PAPILDU PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ KUĢIEM, KAS UZBŪVĒTI AR MAŠĪNĒLĪBĀM, KO PERIODISKI ATSTĀJ BEŽ UZRAUDZĪBAS

Noteikums II-1/E/46. Vispārīgi noteikumi

Noteikums II-1/E/47. Piesardzības pasākumi attiecībā uz ugunsgrēku

Noteikums II-1/E/48. Aizsardzība pret applūšanu

Noteikums II-1/E/49. Dzinēju vadība no komandtiltiņa

Noteikums II-1/E/50. Sakari

Noteikums II-1/E/51. Signalizācijas sistēma

Noteikums II-1/E/52. Drošības sistēmas

Noteikums II-1/E/53. Īpašas prasības attiecībā uz mašīntelpas un katlu ierīcēm un elektroierīcēm

Noteikums II-1/E/54. Īpaši apsvērumi

G DAĻA Kuģi, kuri izmanto degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru

Noteikums II-1/G/57. Prasības kuģiem, kuri izmanto degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru

Z DAĻA DIREKTĪVAS 2009/45/EK ĪPAŠAS PRASĪBAS

Noteikums II-1/Z/100. Paceļamas platformas un rampas automašīnām

Noteikums II-1/Z/101. Margas

Noteikums II-1/Z/102. Lifti

II-2 NODAĻA UGUNSDROŠĪBA, UGUNSGRĒKA ATKLĀŠANA UN UGUNSDZĒŠANA**A DAĻA VISPĀRĪGI NOTEIKUMI**

Noteikums II-2/A/1. Piemērošana

Noteikums II-2/A/2. Ugunsdrošības mērķi un funkcionālās prasības

Noteikums II-2/A/3. Definīcijas

B DAĻA UGUNSGRĒKA UN SPRĀDZIENA NOVĒRŠANA

Noteikums II-2/B/4. Aizdeģšanās varbūtība

Noteikums II-2/B/5. Uguns izplatīšanās iespēja

▼ M4

Noteikums II-2/B/6. Dūmu veidošanās iespēja un toksiskums

C DAĻA UGUNSGRĒKA APSLĀPĒŠANA

Noteikums II-2/C/7. Signalizācija un detektori

Noteikums II-2/C/8. Dūmu izplatīšanās kontrole

Noteikums II-2/C/9. Ugunsgrēka ierobežošana

Noteikums II-2/C/10. Ugunsdzēsība

Noteikums II-2/C/11. Strukturālā viengabalainība

D DAĻA EVAKUĀCIJA

Noteikums II-2/D/12. Apkalpes un pasažieru informēšana

Noteikums II-2/D/13. Evakuācijas līdzekļi

E DAĻA EKSPLUATĀCIJAS PRASĪBAS

Noteikums II-2/E/14. Gatavība ekspluatācijai un apkope

Noteikums II-2/E/15. Instrukcijas, mācības uz kuģiem un mācību trauksmes

Noteikums II-2/E/16. Darbības

G DAĻA ĪPAŠAS PRASĪBAS

Noteikums II-2/G/18. Īpašas prasības attiecībā uz helikopteru pacelšanās un nolaišanās iekārtām

Noteikums II-2/G/19. Īpašas prasības attiecībā uz kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas

Noteikums II-2/G/20. Īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpu aizsardzība

III NODAĻA GLĀBŠANAS LĪDZEKĻI

Noteikums III/1. Definīcijas (R 3)

Noteikums III/2. Sakari, glābšanas laivas un plosti, dežūrlaivas, individuālie glābšanas līdzekļi (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)

Noteikums III/3. Avārijas signalizācijas sistēma, skaļruņu sakaru sistēma, pulcēšanās saraksts un instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā, radiosakaru personāls, ekspluatācijas instrukcijas, apmācību rokasgrāmata un apkopes instrukcijas (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)

Noteikums III/4. Glābšanas laivu un plostu apkalpes komplektēšana un uzraudzība (R 10)

Noteikums III/5. Kārtība, kādā pulcēties un sakāpt glābšanas laivās un plostos (R 11 + 23 + 25)

Noteikums III/5-1. Prasības attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem (R 26)

Noteikums III/5-2. Helikopteru nolaišanās un pacelšanās vietas (R 28)

Noteikums III/5-3. Lēmumu pieņemšanas atbalsta sistēma kapteiņiem (R 29)

Noteikums III/6. Glābšanas līdzekļu nolaišanas vietas (R 12)

Noteikums III/7. Glābšanas laivu un plostu nostiprināšana (R 13 + 24)

Noteikums III/8. Dežūrlaivu nostiprināšana (R 14)

Noteikums III/8a. Jūras evakuācijas sistēmu nostiprināšana (R 15)

▼ **M4**

Noteikums III/9. Glābšanas laivu un plostu nolaišanas un pacelšanas kārtība (R 16)

Noteikums III/10. Kārtība, kādā notiek sakāpšana dežūrlaivās, dežūrlaivu nolaišana un pacelšana (R 17)

Noteikums III/10a. Cilvēku izcelšana no ūdens

Noteikums III/11. Instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā (R 19)

Noteikums III/12. Gatavība ekspluatācijai, apkope un pārbaudes (R 20)

Noteikums III/13. Apmācība par to, kā pamest kuģi, un mācību trauksmes vingrinājumi (R 19 + R 30)

Noteikums III/14. Pieraksti (R 19.5)

IV NODAĻA RADIOSAKARI

Noteikums IV/1. Radiosakaru aprīkojums

II PIELIKUMS PASAŽIERU KUĢA DROŠĪBAS SERTIFIKĀTA VEIDLAPA

III PIELIKUMSI PASAŽIERU KUĢU UN ĀTRGAITAS PASAŽIERU KUĢU DROŠĪBAS PRASĪBU PAMATNOŠTĀDNES ATTIECĪBĀ UZ PERSONĀM AR KUSTĪBU TRAUCĒJUMIEM

IV PIELIKUMS

A DAĻA ATCELTĀ DIREKTĪVA AR TĀS SEKOJOŠIEM GROZĪJUMIEM

B DAĻA TERMIŅU UZSKAITĪJUMS TRANSPONĒŠANAI VALSTS TIESĪBU AKTOS UN PIEMĒROŠANAI

V PIELIKUMS ATBILSTĪBAS TABULA

▼ **M4***I PIELIKUMS*

1. IEDAĻA

**DROŠĪBAS PRASĪBAS JAUNIEM UN ESOŠIEM PASAŽIERU KUĢIEM,
KAS VEIC VIETĒJUS REISUS UN KURU KĻĪS TIKA IELIKTS VAI
KURI ATRADĀS LĪDZĪGĀ BŪVNICĪBAS POSMĀ PIRMS 2021. GADA
19. SEPTEMBRA**

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. 1. iedaļa attiecas uz jauniem un esošiem pasažieru kuģiem, kuru kļīs tika ielikts vai kuri atradās līdzīgā būvniecības posmā pirms 2021. gada 19. septembra.
4. Esošajiem C un D klases kuģiem nav jāatbilst šīs iedaļas II-1 un II-2. nodaļas noteikumiem, ja tās karoga valsts administrācija, ar kuras karogu šiem kuģiem ir tiesības kuģot, nodrošina to atbilstību karoga valsts noteikumiem un ja šie noteikumi garantē līdzvērtīgu drošības līmeni kā tie noteikumi, kas piemērojami jauniem C un D klases kuģiem, kā arī esošajiem B klases kuģiem.
6. Neatkarīgi no 6. panta 1. punkta b) apakšpunktā noteiktā D klases kuģiem, kuru reisi netiek veikti ārpus A 1 jūras rajona, kas definēts 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumā IV/2.12, nav jāatbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijas IV nodaļā paredzētajiem pārvadāšanas noteikumiem, bet jāizpilda vismaz šā pielikuma IV nodaļā ietvertie noteikumi.
7. Noteikumi par redzamību uz komandtiltiņa, kas iestrādāti 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumā V/22, ciktāl tas ir praktiski iespējams un pamatoti, ir piemērojami arī tiem kuģiem, kuru garums ir mazāks nekā 55 metri, kur "garums" atbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikuma V/2 definīcijai.
8. Ja šī iedaļa paredz SJO rezolūcijas piemērošanu esošajiem kuģiem, šī rezolūcija neattiecas uz kuģiem, kas uzbūvēti divu gadu laikā pēc attiecīgās SJO rezolūcijas pieņemšanas, ja šie kuģi atbilst iepriekšējai(-ām) piemērojamajai(-ām) rezolūcijai(-ām), ja tāda(-s) ir.
10. Šajā sadaļā burts "(R...)", kas norādīts aiz vairākiem noteikumu nosaukumiem, attiecas uz tiem 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumiem, uz kuru pamata ir sagatavots iepriekšminētais, proti:
 - .1. II-1. nodaļa: A-1. daļa, kurā iekļautas atsauces uz *SOLAS* konvenciju, tostarp tās 2006. gada grozījumiem.
 - .2. II-1. nodaļa: A un B daļa, kurā iekļautas atsauces uz *SOLAS* konvenciju, tostarp 1996./1998. gada grozījumiem.
 - .3. II-2. nodaļa: A daļa, noteikumi II-2/A/1 un II-2/A/2, kuros iekļautas atsauces uz *SOLAS* konvenciju, tostarp 1999./2000. gada grozījumiem. Noteikums II-2/A/1, 3. punkts, kurā iekļauta atsauce uz 1974. gada *SOLAS* konvencijas pārskatītās II-2. nodaļas (2000. gada grozījumi) F daļu (alternatīva konstrukcija un sistēmas), kas attiecas uz jauniem kuģiem, kuri uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk. II-2. nodaļa: A daļa, noteikumi II-2/A/3 līdz II-2/A/16, kā arī B daļa, noteikumi II-2/B/1 līdz II-2/B/18, kuros iekļautas atsauces uz *SOLAS* konvenciju, tostarp tās 1996./1998. gada grozījumiem.
 - .4. III nodaļa. Atsauces uz *SOLAS* konvencijas 1996./1998. gada grozījumiem un 2001.–2003. gada grozījumiem.

▼ **M4**

11. Noteikumi, kas piemērojami A KLASĒS KUĢIEM, ir pieejami šādos dokumentos:
- II-1/A-1. nodaļa, noteikums II-1/A-1/1,
- II-1/B-2. nodaļa, noteikumi II-1/B-2/1, II-1/B-2/23 un II-1/B-2/24,
- II-1/C nodaļa, noteikumi II-1/C/1, II-1/C/3 un II-1/C/16,
- II-2/A nodaļa, noteikumi II-2/A/4, II-2/A/9 un II-2/A/12, kā arī
- II-2/B nodaļa, noteikums II-2/B/6.
12. Noteikumi, kas piemērojami A KLASĒS RO-RO PASAŽIERU KUĢIEM:
- II-1/B-2. nodaļa, noteikumi II-1/B-2/17-2 un II-1/B-2/20.

II-1 NODAĻA

UZBŪVE – SADALĪJUMS UN NOTURĪBA, MAŠĪNTELPA UN ELEKTROINSTALĀCIJAS*A DAĻA***VISPĀRĪGI NOTEIKUMI**

1. **Noteikums II-1/A/1. Definīcijas, kas attiecas uz B daļu (R 2)**
- JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI
- .1. .1. *Sadalījuma kravas līnija* ir ūdenslīnija, ko izmanto, lai noteiktu kuģa sadalījumu.
- .2. *Sadalījuma augšējā kravas līnija* ir ūdenslīnija, kas atbilst dziļākajai iegrimēi, ko pieļauj piemērojamās prasības attiecībā uz sadalījumu.
- .2. *Kuģa garums* ir garums starp perpendikuliem, kas novilkti sadalījuma augšējās kravas līnijas abos galos.
- .3. *Kuģa platums* ir maksimālais platums no vienas sānu brangas ārpuses līdz otrai sānu brangai vai arī platums zem sadalījuma augšējās kravas līnijas.
- .4. *Iegrimē* ir attālums pa vertikāli no teorētiskās pamatplaknes kuģa vidusdaļā līdz attiecīgajai sadalījuma kravas līnijai.
- .5. *Pilnā kravnesība* ir tonnās izteikta starpība starp tukša kuģa svaru un kuģa ūdensizspaidu ūdenī ar blīvumu 1,025 iegrimē līnijas līmenī, kas atbilst noteiktajam vasaras brīvsānam.
- .6. *Tukša kuģa svārs* ir kuģa ūdensizspāids, izteikts tonnās, bez kravas, degvielas, smēreļļām, balasta ūdens, saldūdens un dzeramā ūdens rezervuāros, bez patēriņa krājumiem, pasažieriem un apkalpes un viņu personīgajām mantām.
- .7. *Starpsienu klājs* ir augšējais klājs, līdz kuram sniedzas ūdensnecaurlaidīgas šķērssienas.
- .8. *Iegrimē robežlīnija* ir līnija, kas novilkta uz apšuvuma vismaz 76 mm zem starpsienu klāja virsmas.
- .9. *Telpas pieļaujamā ūdenscaurlaidība* ir šīs telpas tilpums, izteikts procentos, ko var aizņemt ūdens. Tādas telpas tilpumu, kas sniedzas virs iegrimē robežlīnijas, mēra tikai līdz šai līnijai.

▼ **M4**

- .10. *Mašīntelpa* atrodas starp teorētisko pamatplakni un iegrimes robežlīniju un starp galējām galvenajām ūdensnecaurlaidīgajām šķērssienām, un šajā telpā atrodas galvenie dzinēji un palīgdzinēji, kā arī katli, ko izmanto dzinēju vajadzībām.
- .11. *Pasažieru telpas* ir telpas, kas paredzētas pasažieru izvietošanai un lietošanai, izņemot bagāžas, noliktavas, provīzijas un pasta sūtījumu telpas.
- .12. *Ūdensnecaurlaidība* attiecībā uz konstrukciju nozīmē, ka konstrukcija ne no vienas, ne otras puses nelaiž cauri ūdeni, ko rada ūdens spiediens nebojātā vai avārijas stāvoklī.
- .13. *Izturīgums* jūras apstākļos nozīmē, ka ūdens neiekļūst kuģī neatkarīgi no laika apstākļiem jūrā.
- .14. *Ro-ro pasažieru kuģis* ir pasažieru kuģis ar ro-ro kravas telpām vai īpašas kategorijas telpām, kas definētas noteikumā II-2/A/2.

2. **Noteikums II-1/A/2. Definīcijas, kas attiecas uz C, D un E daļu (R 3)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. .1. *Stūres mehānisma vadības sistēma* ir ierīce, ar ko pārraida rīkojumus no komandtiltiņa uz stūres mehānisma energoapgādes agregātiem. Stūres mehānisma vadības sistēmā ietilpst raidītāji, uztvērēji, hidrauliskie kontrolsūkņi un ar tiem savienotie motori, motora vadības ierīces, cauruļu sistēma un kabeļi.
- .2. *Galvenais stūres mehānisms* ir ierīces, stūres spēka pievadi, stūres mehānisma energoapgādes agregāti, ja tādi ir, palīgiekārtas un līdzekļi, ar ko pielikt griezes momentu stūres vārpstai (piemēram, stūres grozīklis vai sektors), lai iekustinātu stūri un vadītu kuģi normālas ekspluatācijas apstākļos.
- .2. *Stūres mehānisma spēka pievads* ir:
 - .1. elektriskā stūres mehānisma gadījumā – elektromotors un ar to savienotās elektroiekārtas;
 - .2. elektrohidrauliskā stūres mehānisma gadījumā – elektromotors un ar to savienotās elektroiekārtas un pieslēgtais sūknis;
 - .3. pārējo hidraulisko stūres mehānismu gadījumā – dzinējs un ar to savienotais sūknis.
- .3. *Stūres palīgmehānisms* ir iekārta, izņemot visas galvenā stūres mehānisma daļas, kas vajadzīga kuģa stūrēšanai, ja notiek galvenā stūres mehānisma atteice, bet tā neietver stūres grozīkli, kvadrantu un citus šim nolūkam paredzētus elementus.
- .4. Normāli ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļi ir apstākļi, kādos kuģis kopumā, mehānismi, funkcijas, piedziņas, stūrēšanas iespējas, drošas kuģošanas, ugunsdrošības un nenogremdējamības nodrošināšanas līdzekļi un palīg līdzekļi, iekšējie un ārējie sakari un signāli, evakuācijas līdzekļi un avārijas laivu vinčas, kā arī paredzētie ērtie apdzīvojamības apstākļi ir darba kārtībā un darbojas normāli.

▼ **M4**

- .5. *Avārijas stāvoklis* ir stāvoklis, kurā galvenā elektroenerģijas avota atteices dēļ nedarbojas neviena funkcija, kas vajadzīga normālu ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļu nodrošināšanai.
- .6. *Galvenais elektroenerģijas avots*, no kura elektroenerģiju piegādā galvenajam sadales skapim, kur to sadala visām funkcijām, kas vajadzīgas, lai uz kuģa uzturētu normālus ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļus.
- .7. *Kuģis bez gaitas* ir tad, kad barošanas trūkuma dēļ nedarbojas galvenie dzinēji, katli un palīgdzinēji.
- .8. *Galvenā elektrostacija* ir telpa, kurā atrodas galvenais elektroenerģijas avots.
- .9. *Galvenais sadales skapis* ir sadales skapis, kam elektroenerģiju piegādā tieši no galvenā elektroenerģijas avota un kurā elektroenerģiju sadala kuģa funkciju veikšanai.
- .10. *Avārijas sadales panelis* ir sadales panelis, kam galvenā elektroenerģijas avota atteices gadījumā elektroenerģiju piegādā elektroenerģijas avārijas avots vai elektroenerģijas pagaidu avots, un kurā sadala elektroenerģiju ārkārtas funkciju veikšanai.
- .11. *Elektroenerģijas avārijas avots* ir elektroenerģijas avots, no kura piegādā elektroenerģiju avārijas sadales panelim, ja netiek veikta elektroenerģijas piegāde no galvenā elektroenerģijas avota.
- .12. *Maksimālais kuģa ekspluatācijas ātrums* priekšgaitā ir kuģim vislielākais paredzētais ātrums, kuģojot jūrā ar visdziļāko iegrimi.
- .13. *Maksimālais kuģa ātrums atpakaļgaitā* ir ātrums, ko kuģis var sasniegt ar maksimālo paredzēto jaudu atpakaļgaitā, kuģojot jūrā ar visdziļāko iegrimi.
- .14.a) *Mašīntelpas* ir visas A kategorijas mašīntelpas un visas pārējās telpas, kurās ir mašīntelpas galvenie mehānismi, katli, šķidrās degvielas sagatavošanas agregāti, tvaika un iekšdedzes dzinēji, ģeneratori un svarīgākie elektriskie mehānismi, degvielas uzpildes vietas, saldēšanas, stabilizācijas, ventilācijas un kondicionēšanas iekārtas, un tamlīdzīgas telpas un šahtas, kas ved uz šīm telpām.
- .14.b) *A kategorijas mašīntelpas* ir telpas un ar tām savienotās šahtas, kurās ir:
 - .1. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto galvenajos dzinējos; vai
 - .2. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto citiem nolūkiem, nevis galvenajos dzinējos, ja šo mehānismu kopējā jauda nav mazāka par 375 kW; vai
 - .3. jebkurš šķidrā kurināmā katls vai šķidrās degvielas sagatavošanas agregāts.
- .15. *Piedziņas sistēma* ir hidrauliska iekārta, ar ko piegādā enerģiju stūres vārpstas griešanai un kurā ietilpst stūres mehānisma spēka pievads vai pievadi, kā arī attiecīgās caurules un piederumi, un stūres spēka pievads. Piedziņas sistēmām var būt kopīgi mehāniski elementi, piemēram, stūres grozīklis, kvadrants un stūres vārpsta vai elementi, ko izmanto tādām pašām nolūkam.

▼ **M4**

- .16. *Kontrolpunkti* ir telpas, kurās atrodas kuģa radioiekārta vai galvenās navigācijas iekārtas, vai ārkārtas enerģijas avots, vai kur ir izvietots ugunsgrēka reģistrēšanas vai ugunsvadības aprīkojums.

*A-1 DAĻA***KUĢU UZBŪVE**1. **Noteikums II-1/A-1/1. Azbestu saturošu materiālu jauna uzstādīšana (R 3-5)**

VISI KUĢI

- .1. Šis noteikums II-1/A-1/1 attiecas uz materiāliem, ko izmanto kuģu konstrukcijās, mehānismos, elektroinstalācijās un aprīkojumā, kam piemēro šajā pielikumā ietvertos noteikumus.

- .2. Visos kuģos ir aizliegta tādu materiālu jauna uzstādīšana, kas satur azbestu.

2. **Noteikums II-1/A-1/2. Konstrukciju rasējumi, ko uztur uz kuģa un krastā (R 3-7)**

B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI 2012. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .1. Esošo konstrukciju rasējumu un citu plānu kopums, kur norādītas jebkādas vēlākas konstrukciju izmaiņas, glabā uz kuģiem, kuri uzbūvēti 2012. gada 1. janvārī vai vēlāk.

- .2. Sabiedrībai, kā definēts 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumā IX/1.2, krastā jāglabā šādu rasējumu papildu eksemplārs.

- .3. Ievēro SJO MSC/Circ.1135 “Uz kuģa un krastā uzglabājamie esošo konstrukciju rasējumi”.

3. **Noteikums II-1/A-1/3. Vilkšanas un pietauvošanās aprīkojums (R 3-8)**

B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI 2012. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .1. Kuģiem ierīko pietiekami drošas darba slodzes sistēmas, aprīkojumu un piederumus, lai drošā veidā veiktu visas vilkšanas un pietauvošanās darbības, kas saistītas ar parastu kuģa ekspluatāciju.

- .2. Sistēmas, aprīkojums un piederumi, ko nodrošina saskaņā ar 1. punktu, atbilst klases standartiem, kas norādīti atzītas organizācijas noteikumos vai līdzvērtīgos noteikumos, ko administrācija izmanto saskaņā ar Direktīvas 2009/15/EK 11. panta 2. punktu.

- .3. Ievēro SJO MSC/Circ.1175 “Norādījumi par vilkšanas un pietauvošanās aprīkojumu uz kuģa”.

- .4. Ikvienu aprīkojuma piederumu vai daļu, ko nodrošina saskaņā ar šo noteikumu II-1/A-1/3, skaidri marķē ar norādēm par drošu ekspluatāciju, ņemot vērā to, cik stipri piederumi vai daļas ir piestiprinātas pie kuģa konstrukcijas.

▼ **M4**

4. **Noteikums II-1/A-1/4. Aizsardzība pret trokšņiem (R 3-12)**
 B, C un D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK
- .1. Kuģus, kuru bruto tonnāža ir 1600 tonnas vai vairāk, būvē tā, lai uz kuģa samazinātu troksni un aizsargātu personālu no trokšņa saskaņā ar SJO kodeksu par trokšņa līmeni uz kuģiem, kuru Kuģošanas drošības komiteja pieņēmusi ar Rezolūciju MSC.337(91) un kurā var būt SJO izdarīti grozījumi.
5. **Noteikums II-1/A-1/5. Avārijas vilkšanas procedūras (R 3-4)**
 B KLASES KUĢI
- .1. Kuģiem nodrošina tiem īpaši paredzētu avārijas vilkšanas procedūru. Šādu procedūru veic kuģī avārijas situācijās, tai jāpamatojas uz esošajām sistēmām un aprīkojumu, kas pieejams kuģī.
 - .2. Procedūrai (sk. "Vadlīnijas īpašniekiem/operatoriem par avārijas vilkšanas procedūru sagatavošanu" (MSC.1/Circ.1255)) jāietver:
 - .1. priekšējā un aizmugurējā klāja rasējumi, norādot iespējamo avārijas vilkšanas kārtību;
 - .2. uz klāja esošā tā aprīkojuma saraksts, ko var izmantot avārijas vilkšanai;
 - .3. sakaru līdzekļi un metodes; un
 - .4. paraugprocedūras, lai sekmētu sagatavošanos avārijas vilkšanas darbībām un veiktu tās.

*B DAĻA***NEBOJĀTA KUĢA NOTURĪBA, SADALĪJUMS UN AVĀRIJAS NOTURĪBA***B-1. daļa*

Kuģi, kas uzbūvēti 2009. gada 1. janvārī vai vēlāk – iespēja piemērot Rezolūciju MSC.216(82)

B, C un D klases kuģiem, kuriem ķilis ielikts 2009. gada 1. janvārī vai vēlāk vai kuri šajā datumā atradās līdzīgā būvniecības posmā, piemēro B-2. daļā noteiktās prasības vai arī attiecīgos SOLAS konvencijas II-I nodaļas B daļas noteikumus, kā paredzēts Rezolūcijas MSC.216(82) 2. pielikumā.

B-2. daļa

Kuģi, kas uzbūvēti pirms 2009. gada 1. janvāra

1. **Noteikums II-1/B-2/1. Nebojāta kuģa noturība, Rezolūcija A.749(18), kura grozīta ar Rezolūciju MSC.75(69)**

JAUNI A, B, C UN D KLASES KUĢI

Visu klašu jaunajiem kuģiem piemēro attiecīgos noteikumus, kas pasažieru kuģiem paredzēti Kodeksā par nebojātu kuģu noturību, ko SJO pieņēma ar grozīto Rezolūciju A.749(18).

▼ **M4**

Ja dalībvalstis uzskata grozītās SJO Rezolūcijas A.749(18) laika apstākļu kritērija piemērošanu par nepiemērotu, var piemērot alternatīvu pieeju, kas nodrošina labu noturību. Šajā nolūkā ir jāiesniedz pierādījumi Komisijai, kas apliecina, ka ir panākts līdzvērtīgs drošības līmenis.

ESOŠIE A un B KLASES KUĢI

Visiem esošajiem A un B klases kuģiem jebkuros iekraušanas apstākļos jāatbilst turpmāk minētajiem noturības kritērijiem (pēc attiecīgām korekcijām), ņemot vērā šķidruma atklāto virsmu tvertnēs saskaņā ar SJO Rezolūcijas A.749(18) 3.3. punkta pieņēmumiem vai līdzvērtīgiem kritērijiem.

- a) Laukums zem noturības pleca (GZ) līknes nav mazāks par:
- i) 0,055 metrradiāniem pie sānsveres leņķa līdz 30°;
 - ii) 0,09 metrradiāniem pie sānsveres leņķa līdz 40° vai pie kuģa piesmelšanās leņķa, t. i., sānsveres leņķa, pie kura iegrimst apakšējās malas visām korpusa, virsbūves vai darba klāju atverēm, ko nevar noslēgt jūras apstākļos – ja šis leņķis ir mazāks par 40°;
 - iii) 0,03 metrradiāniem pie sānsveres leņķa starp 30° un 40° vai starp 30° un kuģa piesmelšanās leņķi, ja šis leņķis ir mazāks par 40°.
- b) Noturības plecs (GZ) ir vismaz 0,20 metri pie sānsveres leņķa, kas ir vienāds ar 30° vai lielāks par to.
- c) Maksimālais noturības plecs (GZ) veidojas pie sānsveres leņķa, kas pārsniedz 30°, bet nav mazāks par 25°.
- d) Sākotnējais šķērseniskais metacentriskais augstums nav mazāks par 0,15 metriem.

Iekraušanas nosacījumi, kas jāņem vērā, pārbaudot atbilstību iepriekšminētajiem noturības kritērijiem, ietver vismaz grozītās SJO Rezolūcijas A.749(18) 3.5.1.1. punktā uzskaitītos nosacījumus.

Visiem esošajiem A un B klases kuģiem jāatbilst arī papildu kritērijiem, kas sniegti grozītās SJO Rezolūcijas A.749(18) 3.1.2.6. pantā (papildu kritēriji pasažieru kuģiem) un 3.2. pantā (laika apstākļu kritērijs).

Ja dalībvalstis uzskata par nepiemērotu grozītās SJO Rezolūcijas A.749(18) laika apstākļu kritērija piemērošanu, var piemērot alternatīvu pieeju, kas nodrošina labu noturību. Šajā nolūkā ir jāiesniedz pierādījumi Komisijai, kas apliecina, ka ir panākts līdzvērtīgs drošības līmenis.

2. **Noteikums II-1/B-2/2. Ūdensnecaurļaidīgi nodalījumi****JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI**

Ar starpsienām, kas ir ūdensnecaurļaidīgas līdz starpsienu klājam, katru kuģi sadala ūdensnecaurļaidīgos nodalījumos, kuru maksimālo garumu aprēķina saskaņā ar turpmāk izklāstītajām īpašajām prasībām.

▼ **M4**

Minēto prasību vietā var izmantot pasažieru kuģu sadalījuma un noturības noteikumus, piemēram, 1960. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras II nodaļas B daļas ekvivalentu, kā norādīts SJO Rezolūcijā A.265(VIII), ja šos noteikumus piemēro pilnībā.

Visām pārējām iekšējās konstrukcijas daļām, kas ietekmē sadalījuma efektivitāti, jābūt ūdensnecaurlaidīgām.

3. **Noteikums II-1/B-2/3. Applūdināmais robežgarums (R 4)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.1. Applūdināmais robežgarums konkrētā punktā ir maksimālā kuģa garuma daļa, kuras centrs ir attiecīgajā punktā un kuru var applūdināt, kuģim neiegrimstot zem ieegrimes robežlīnijas, pieņemot, ka caurlaidība atbilst turpmāk norādītajai.

.2. Ja kuģim nav vienlaidu starpsienu klāja, applūdināmo robežgarumu jebkurā punktā var noteikt pie izvēlētas ieegrimes robežlīnijas, kas nevienā punktā neatrodas augstāk par 76 mm no klāja virsmas tajā pusē, ar kuru ūdensnecaurlaidīgā veidā ir savienotas attiecīgās starpsienas un korpusi.

.3. Ja izvēlētas ieegrimes robežlīnijas daļa atrodas ievērojami zemāk par klāju, ar ko savienotas starpsienas, karoga valsts administrācija var atļaut ierobežotā apmērā samazināt to starpsienu daļu ūdensnecaurlaidību, kas atrodas virs ieegrimes robežlīnijas un tieši zem augstākā klāja.

4. **Noteikums II-1/B-2/4. Pieļaujamo nodalījumu garums (R 6)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

Tāda nodalījuma maksimālo pieļaujamo garumu, kura centrs atrodas jebkurā kuģa garuma punktā, iegūst no applūdināmā robežgaruma, reizinot to ar atbilstīgu faktoru, ko dēvē par sadalījuma faktoru.

5. **Noteikums II-1/B-2/5. Caurlaidība (R 5)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

Šīs daļas noteikumā II-1/B-2/3 minētie noteiktie pieņēmumi attiecas uz to telpu caurlaidību, kas atrodas zem ieegrimes robežlīnijas.

Nosakot applūdināmo robežgarumu, to telpu izvēlētajā vidējā caurlaidība, kas atrodas zem ieegrimes robežlīnijas, ir norādīta noteikuma II-1/B-2/8.3 tabulā.

6. **Noteikums II-1/B-2/6. Sadalījuma faktors**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES RO-RO PASAŽIERU KUĢI
Sadalījuma faktors ir šāds:

1,0, ja kuģis drīkst pārvadāt mazāk nekā 400 pasažierus, un

1,0, ja kuģis drīkst pārvadāt 400 pasažierus vai vairāk un ja tā garums ir $L < 55$, un

0,5, ja kuģis drīkst pārvadāt 400 pasažierus vai vairāk.

Esošajiem B klases ro-ro kuģiem šo prasību piemēro ne vēlāk kā atbilstības dienā, kas noteikta noteikuma II-1/B-2/8-2 2. punktā.

▼ **M4**

ESOŠIE B KLASES PASAŽIERU KUĢI, KAS NAV RO-RO KUĢI

Sadalījuma faktors ir šāds: 1,0.

7. **Noteikums II-1/B-2/7. Īpašas prasības attiecībā uz kuģa sadalījumu (R 7)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.1. Ja kādā kuģa daļā vai daļās ūdensnecaurlaidīgās starpsienas sniežas līdz augstākam klājam nekā pārējā kuģī un ja ir vēlme izmantot šādu starpsienu pagarinājumu applūdināmā robežgaruma aprēķināšanā, katrai šādai kuģa daļai var izmantot atsevišķas iegrimes robežlīnijas, ja:

- .1. kuģa sānus pagarina visā kuģa garumā līdz klājam, kas atbilst augšējai iegrimes robežlīnijai, un uzskata, ka visas atveres korpusa apšuvumā zem šā klāja visā kuģa garumā atrodas zem iegrimes robežlīnijas atbilstoši noteikumam II-1/B-2/15; un
 - .2. abi nodalījumi blakus “pakāpienam” starpsienā klājā ir pieļaujama garumā, kas atbilst to attiecīgajām iegrimes robežlīnijām, un to kopējais garums nepārsniedz divkāršu pieļaujamo garumu, pamatojoties uz apakšējo iegrimes robežlīniju.
- .2. Nodalījuma garums var pārsniegt pieļaujamo garumu, ko nosaka noteikuma II-1/B-2/4 normas – ja katra tāda blakus esošo nodalījumu pāra kopējais garums, kam ir kopīgs attiecīgais nodalījums, nepārsniedz applūdināmo robežgarumu vai divkāršu pieļaujamo garumu atkarībā no tā, kurš ir mazāks.
- .3. Galvenajā šķērseniskajā starpsienā var būt padziļinājums, ja visas padziļinājuma daļas atrodas kuģa abu sānu vertikālo virsmu iekšpusē tādā attālumā no korpusa apšuvuma, kas vienāds ar vienu piektdaļu no kuģa platuma, un ja tās atrodas taisnā leņķī pret viduslīniju augšējās kravas līnijas līmenī. Visas padziļinājuma daļas, kas atrodas ārpus šīm noteiktajām robežām, ir jāuzskata par “pakāpienu” saskaņā ar 6. punktu.
 - .4. Ja galvenajā šķērseniskajā starpsienā ir padziļinājums vai “pakāpiens”, sadalījuma noteikšanai izmanto ekvivalentu plakānu starpsienā.
 - .5. Ja galvenajā šķērseniskajā ūdensnecaurlaidīgajā nodalījumā ir nodalījumi un karoga valsts administrācija pieņem, ka pēc iespējamām bojājumiem, kas pārsniedz 3,0 m garumā plus 3 % no kuģa garuma vai 11,0 metrus, vai 10 % no kuģa garuma atkarībā no tā, kas ir mazāk, viss galvenais nodalījums netiks applūdināts, var proporcionāli palielināt pieļaujamo garumu, kas citos gadījumos ir obligāts šādam nodalījumam. Šādā gadījumā pieņemtās efektīvās peldspējas apjoms nebojātajā sālā nav lielāks par pieņemto peldspēju bojātajā sālā.

Pielaidi saskaņā ar šo punktu izdara tikai tad, ja šāda pielaiide netraucē panākt atbilstību noteikumam II-1/B-2/8.

▼ **M4****JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI**

- .6. Galvenajā šķērseniskajā starpsienā var ierīkot “pakāpienu”, ja tas atbilst vienam no šādiem nosacījumiem:
- .1. abu to nodalījumu kopējais garums, ko nodala attiecīgā starpsiena, nepārsniedz 90 % no applūdināmā garuma vai divkāršu pieļaujamo garumu, izņemot kuģus, kuru sadalījuma faktors ir 1, jo tiem abu attiecīgo nodalījumu kopējais garums nepārsniedz pieļaujamo garumu;
 - .2. lai panāktu tādu pašu drošības līmeni kā plakanas starpsienas gadījumā, nodrošina papildu sadalījumu “pakāpiena” veidā;
 - .3. nodalījums, virs kura plešas “pakāpiens”, nepārsniedz pieļaujamo garumu, kas atbilst iegrimes robežlīnijai, kuru mēra 76 mm zem “pakāpiena”.
- .7. Kuģos, kuru garums ir 100 m un vairāk, vienu no galvenajām šķērseniskajām starpsienām priekšpīķa aizmugurē ierīko tādā attālumā no priekšējā perpendikula, kas nepārsniedz pieļaujamo garumu.
- .8. Ja attālums starp divām blakus esošām šķērseniskām starpsienām vai tām ekvivalentām plakanām starpsienām, vai attālums starp šķērseniskām plaknēm, kas šķērso starpsieni tuvākās “pakāpiena” daļas, ir mazāks par 3,0 m plus 3 % no kuģa garuma vai 11,0 m, vai 10 % no kuģa garuma atkarībā no tā, kas ir mazāk, tikai vienu no šīm starpsienām var uzskatīt par kuģa sadalījuma daļu.
- .9. Ja prasītais sadalījuma faktors ir 0,50, jebkuru divu blakus esošu nodalījumu kopējais garums nepārsniedz applūdināšanas robežgarumu.

8. Noteikums II-1/B-2/8. Noturība bojātā stāvoklī (R 8)**JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI**

- .1.1. Pietiekamu noturību nebojātā stāvoklī nodrošina visos darba apstākļos, lai kuģis varētu izturēt jebkura tāda galvenā nodalījuma galīgu applūdināšanu, kam jābūt iekļautam applūdināmajā robežgarumā.
- .1.2. Ja divus blakus esošus nodalījumus atdala starpsiena, kam ir “pakāpiens” saskaņā ar noteikuma II-1/B-2/7 6.1. apakšpunkta nosacījumiem, nebojāta kuģa noturībai jābūt pietiekamai, ja applūst šie divi blakus esošie nodalījumi.
- .1.3. Ja vajadzīgais sadalījuma faktors ir 0,50, nebojāta kuģa noturībai jābūt pietiekamai, ja applūst jebkuri divi blakus esoši nodalījumi.
- .2.1. Prasības 1. apakšpunktā nosaka ar aprēķiniem, ko veic saskaņā ar 3., 4. un 6. punktu un kuros ņem vērā kuģa izmērus un tehniskās īpašības, kā arī bojāto nodalījumu izkārtojumu un konfigurāciju. Veicot šos aprēķinus, pieņem, ka noturības ziņā kuģis ir vissliktākajos iespējamajos ekspluatācijas apstākļos.
- .2.2. Ja ir paredzēts ierīkot klājus, iekšējo apšuvumu vai gareniskās starpsienas, kas ir pietiekami cieši noslēgtas, lai ievērojami ierobežotu ūdens plūsmu, aprēķinos pienācīgi ņem vērā šādus ierobežojumus.

▼ **M4**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, ESOŠIE B KLASES RO-RO PASAŽIERU KUĢI UN ESOŠIE B KLASES PASAŽIERU KUĢI, KAS NAV RO-RO KUĢI, KURI UZBŪVĒTI 1990. GADA 29. APRĪLĪ VAI VĒLĀK

.2.3. Vajadzīgo noturību pēc avārijas un izlīdzināšanas, ja tā ir paredzēta, nosaka, kā norādīts turpmāk.

.2.3.1. Pozitīvās atlikušās noturības pleca līknes minimālais loks ir 15° virs līdzsvara leņķa. Šo loku var samazināt līdz ne vairāk kā 10°, ja laukums zem noturības pleca līknes ir 2.3.2. apakšpunktā norādītais laukums, ko reizina ar attiecību 15/loks, kur loku izsaka grādos.

.2.3.2. Laukums zem noturības pleca līknes ir vismaz 0,015 metrradiāni, ko mēra no līdzsvara leņķa līdz mazākajam no turpmāk minētajiem leņķiem:

1. leņķis, pie kura notiek pakāpeniska applūšana,
2. 22° (mēra no vertikāla stāvokļa) viena nodalījuma applūšanas gadījumā vai 27° (mēra no vertikāla stāvokļa) divu blakus esošu nodalījumu vienlaicīgas applūšanas gadījumā.

.2.3.3. Atlikušais noturības plecs ir atrodams pozitīvās noturības lokā, ņemot vērā vislielāko no turpmāk minētajiem sānsveres momentiem:

1. visu pasažieru sadrūzmēšanās vienā kuģa pusē,
2. visu ar laivceltni nolaižamu un pilnībā piekrautu glābšanas laivu un plostu nolaišana vienā pusē,
3. vēja spiediena dēļ,

ko aprēķina, izmantojot šādu formulu:

$$GZ \text{ (Meter)} = \frac{\text{Krängungsmoment}}{\text{Verdrängung}} + 0,04$$

Tomēr noturības plecs nedrīkst būt mazāks par 0,10 metriem.

.2.3.4. Lai aprēķinātu 2.3.3. punktā minētos sānsveres momentus, izdara šādus pieņēmumus:

1. sānsveres moments, ko izraisa pasažieru drūzmēšanās:
 - 1.1. četras personas uz vienu kvadrātmētru;
 - 1.2. viena pasažiera masa ir 75 kg;
 - 1.3. pasažierus sadala pieejamajās klāju zonās kuģa vienā pusē uz klājiem, kur atrodas pulcēšanās vietas, radot visnegatīvāko sānsveres momentu.
2. Sānsveres moments, ko izraisa visu ar laivceltni nolaižamu un pilnībā piekrautu glābšanas laivu un plostu nolaišana vienā pusē:

▼ **M4**

- 2.1. pieņem, ka visas glābšanas laivas un dežūr-laivas, kas nostiprinātas tajā pusē, uz kuru sasvēries kuģis pēc avārijas, ir izbīdītas, pilnībā piekrautas un gatavas nolaišanai;
 - 2.2. ja pilnībā piekrautas glābšanas laivas ir paredzēts nolaist no nostiprināta stāvokļa, maksimālo sānsveres momentu nosaka nolaišanas laikā;
 - 2.3. pieņem, ka pilnībā piekrauts ar laivceltni nolaižams glābšanas plosts, kas piestiprināts katram laivceltnim tajā pusē, uz kuru sasvēries kuģis pēc avārijas, ir izbīdīts nolaišanai;
 - 2.4. cilvēki, kas neatrodas nolaišanai izbīdītajos glābšanas līdzekļos, nerada papildu sānsveres vai noturības momentu;
 - 2.5. pieņem, ka glābšanas līdzekļi, kas atrodas pretējā kuģa pusē, ir nostiprinātā stāvoklī.
3. Sānsveres momenti, ko izraisa vēja spiediens:
- 3.1. B klase: piemēro vēja spiedienu 120 N/m^2 ;

C un D klases: piemēro vēja spiedienu 80 N/m^2 ;
 - 3.2. piemērojamais laukums ir kuģa projicētais sānu virsmas laukums virs ūdenslīnijas nebojātā stāvoklī;
 - 3.3. momenta plecs ir vertikālais attālums no punkta, kas atrodas uz puses no kuģa vidējās ieegrimes nebojātā stāvoklī, līdz sānu virsmas laukuma smaguma centram.
- 2.4. Ja notiek liela pakāpeniska applūšana, proti, kad tā izraisa strauju noturības pleca samazināšanos par 0,04 metriem vai vairāk, jāuzskata, ka noturības pleca līkne beidzas pie leņķa, kādā sākas pakāpeniska applūšana, un 2.3.1. un 2.3.2. punktā minētais loks un laukums ir jāmēra pie šā leņķa.
 - 2.5. Ja pakāpeniskā applūšana ir neliela, neturpina netraucēti palielināties un izraisa samērā lēnu noturības pleca samazināšanos par mazāk nekā 0,04 metriem, atlikušo līkni daļēji nošķel, pieņemot, ka pakāpeniski applūdinātā telpa ir applūdusi jau sākumā.
 - 2.6. Applūšanas starpstadijās maksimālais noturības plecs ir vismaz 0,05 metri un pozitīvo noturības plecu loks ir vismaz 7. Visos gadījumos jāpieņem, ka ir tikai viens bojājums korpusā un tikai viena brīva virsma.

▼ **M4**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.3. Lai aprēķinātu bojāta kuģa noturību, izmanto šādu tilpuma un virsmas caurlaidību:

Telpas	Caurlaidība (%)
Kravas vai preču uzglabāšanas telpas	60.
Dzīvošanai paredzētas telpas	95.
Mašīntelpas	85.
Šķīdrumiem paredzētas telpas	0 vai 95 (1)

(1) Atkarībā no tā, kuras prasības ir stingrākas.

Pieņem, ka virsmas caurlaidība ir augstāka tajās telpās, kurās bojātas peldvirsmas tuvumā neatrodas ievērojams daudzums dzīvošanai vai mehānismiem paredzētu telpu, un telpās, kurās parasti neatrodas ievērojams daudzums kravas vai preču.

.4. Pieņem, ka bojājumu apjoms ir šāds:

1. gareniski: 3,0 metri plus 3 % no kuģa garuma vai 11,0 metri, vai 10 % no kuģa garuma atkarībā no tā, kas ir mazāk;
 2. šķērseniski (mēra no kuģa sāna iekšpuses taisnā leņķī līdz viduslīnijai sadalījuma augšējās kravas līnijas līmenī): viena piektdaļa no kuģa platuma; un
 3. vertikāli: no pamatnes augšup pa vertikāli bez ierobežojumiem;
 4. ja bojājums, kas ir mazāks, nekā norādīts 4.1., 4.2. un 4.3. apakšpunktā, izraisītu nopietnākas sekas attiecībā uz sānsveri vai metacentriskā augstuma zudumu, šis bojājums ir jāparedz aprēķinos.
- .5. Nesimetriska applūšana ir pēc iespējas jāsamazina, veicot efektīvus pasākumus. Ja ir jākorrigē lieli sānsveres leņķi, izvēlētajiem līdzekļiem, ja tas praktiski iespējams, jādarbojas automātiski, taču jebkurā gadījumā, ja ir pārteces ierīces kontrole, tiem jābūt vadāmiem, atrodoties virs starpsienu klāja. Jauniem B, C un D klases kuģiem maksimālais sānsveres leņķis pēc applūšanas, bet pirms izlīdzināšanas nepārsniedz 15°. Ja ir pārteces ierīces, izlīdzināšanas laiks nepārsniedz 15 minūtes. Kuģa kapteinim sniedz pietiekamu informāciju par pārteces ierīču izmantošanu.
- .6. Kuģa galīgais stāvoklis pēc avārijas un – nesimetriskas applūšanas gadījumā – pēc izlīdzināšanas pasākumu veikšanas, ir šāds:
1. simetriskas applūšanas gadījumā pozitīvais atlikušais metacentriskais augstums ir vismaz 50 mm, kas aprēķināts ar pastāvīgā ūdensizspaida metodi;
 - 2.a ja 6.2.b punktā nav paredzēts citādi, nesimetriskas applūšanas gadījumā sānsveres leņķis, applūstot vienam nodalījumam, nepārsniedz 7° B klases kuģiem (jauni un esošie kuģi) un 12 °C un D klases kuģiem (jauni kuģi).

▼ M4

Ja vienlaikus applūst divi blakus esoši nodalījumi, esošajiem un jaunajiem B klases kuģiem var pieļaut 12° sānsveri, ja sadalījuma faktors applūdinātajā kuģa daļā nekur nav lielāks par 0,50;

- .2.b esošajiem B klases pasažieru kuģiem, kas nav ro-ro tipa kuģi un ir būvēti pirms 1990. gada 29. aprīļa, nesimetriskas applūšanas gadījumā leņķis nepārsniedz 7° , izņemot ārkārtas gadījumus, kad karoga valsts administrācija var atļaut papildu sānsveri nesimetriskas applūšanas dēļ, bet galīgā sānsvere nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt 15° ;
- .3. iegrimes robežlīnija applūšanas pēdējā stadijā nedrīkst iegrimt. Ja uzskata, ka iegrimes robežlīnija var iegrimt applūšanas starpstadijā, karoga valsts administrācija var pieprasīt tādas izpētes un pasākumu veikšanu, ko tā atzīst par vajadzīgiem kuģa drošībai.
- .7. Kuģa kapteinim iesniedz datus, kas vajadzīgi, lai saglabātu pietiekamu noturību, ekspluatējot kuģi nebojātā stāvoklī, lai kuģis varētu izturēt nopietnus bojājumus. Ja kuģiem ir vajadzīga pārteces ierīce, kuģa kapteini informē par noturības nosacījumiem, uz kuru pamata ir veikti sānsveres aprēķini, un brīdina viņu, ka var rasties pārlieku liela sānsvere, ja kuģis gūst bojājumus, atrodoties mazāk labvēlīgos apstākļos.
- .8. Iepriekšējā 7. punktā minētie dati, kas ļauj kapteinim saglabāt pietiekamu kuģa noturību nebojātā stāvoklī, ietver informāciju par maksimālo pieļaujamo kuģa smaguma centra augstumu virs ķīļa (KG) vai arī par minimālo pieļaujamo metacentrisko augstumu (GM) pie dažādām iegrīmēm vai ūdensizspaidiem, kas atspoguļo visus ekspluatācijas apstākļus. Informācijā ietver datus par dažādu galsveru ietekmi, ņemot vērā ekspluatācijas ierobežojumus.
- .9. Katra kuģa priekšgalā un pakaļgalā ir skaidri atzīmēta iegrimes marka. Ja iegrimes markas nav atzīmētas tur, kur tās ir viegli salasāmas, vai arī ekspluatācijas ierobežojumi konkrētā darbības veidā apgrūtina iegrimes marku nolasīšanu, kuģi aprīko arī ar drošu iegrimes nolasīšanas sistēmu, ar kuras palīdzību var noteikt kuģa priekšgala un pakaļgala iegrimi.
- .10. Kad ir pabeigta kuģa iekraušana, pirms kuģa atiešanas kapteinis nosaka kuģa galsveri un noturību, kā arī pārbauda un reģistrē to, ka kuģis atbilst attiecīgajos noteikumos paredzētajiem noturības kritērijiem. Kuģa noturību vienmēr nosaka, izmantojot aprēķinus. Šim nolūkam var izmantot elektronisku kravas novietojuma un noturības datoru vai līdzvērtīgu ierīci.
- .11. Karoga valsts administrācija nedrīkst noteikt atvieglotas prasības attiecībā uz noturību avārijas stāvoklī, ja vien netiek aplicināts, ka šo prasību izpildei vajadzīgais nebojāta kuģa metacentriskais augstums jebkuros ekspluatācijas apstākļos ir pārlieku liels paredzētajai ekspluatācijai.
- .12. Atvieglotas prasības attiecībā uz avārijas noturību pieļauj tikai ārkārtas gadījumos ar nosacījumu, ka karoga valsts administrācija atzīst, ka kuģa izmēri, uzbūve un citas īpašības, ko var praktiski un pamatoti pieņemt konkrētos ekspluatācijas apstākļos, vislabāk nodrošina noturību avārijas gadījumā.

▼ M4

8-1. **Noteikums II-1/B-2/8-1. Ro-ro pasažieru kuģu noturība bojātā stāvoklī (R 8-1)**

ESOŠIE B KLASES RO-RO PASAŽIERU KUĢI

- .1. Esošajiem B klases ro-ro pasažieru kuģiem piemēro noteikumu II-1/B-2/8 ne vēlāk kā pirmās regulārās pārbaudes dienā pēc turpmāk noteiktās atbilstības dienas saskaņā ar A/Amax vērtību, kura definēta MSC/Circ.574 pielikumā “Aprēķina procedūru, ar ko novērtē esošo ro-ro pasažieru kuģu derīgās lietošanas ilgumu, izmantojot vienkāršotu metodi, kuras pamatā ir Rezolūcija A.265(VIII)”.

A/Amax vērtība:	Atbilstības diena:
mazāk par 85 %	1998. gada 1. oktobris
85 % vai vairāk, bet mazāk par 90 %	2000. gada 1. oktobris
90 % vai vairāk, bet mazāk par 95 %	2002. gada 1. oktobris
95 % vai vairāk, bet mazāk par 97,5 %	2004. gada 1. oktobris
97,5 % vai vairāk	2005. gada 1. oktobris

8-2. **Noteikums II-1/B-2/8-2. Īpašas prasības attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem, kas pārvadā 400 vai vairāk cilvēku (R 8-2)**

JAUNI B, C UN D KLASES UN ESOŠIE B KLASES RO-RO PASAŽIERU KUĢI

Neatkarīgi no noteikumiem II-1/B-2/8 un II-1/B-2/8-1:

- .1. jaunajiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas drīkst pārvadāt 400 cilvēkus vai vairāk, piemēro noteikuma II-1/B-2/8 2.3. punktu, pieņemot, ka bojājums ir skāris kādu vietu kuģa garumā L; un
- .2. esošajiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas drīkst pārvadāt 400 cilvēkus un vairāk, piemēro 1. punkta prasības ne vēlāk kā pirmās regulārās pārbaudes dienā pēc 2.1., 2.2. vai 2.3. apakšpunktā paredzētās atbilstības dienas – atkarībā no tā, kura no dienām ir vēlāk:

.2.1.

A/Amax vērtība:	Atbilstības diena:
mazāk par 85 %	1998. gada 1. oktobris
85 % vai vairāk, bet mazāk par 90 %	2000. gada 1. oktobris
90 % vai vairāk, bet mazāk par 95 %	2002. gada 1. oktobris
95 % vai vairāk, bet mazāk par 97,5 %	2004. gada 1. oktobris
97,5 % vai vairāk	2010. gada 1. oktobris

▼ **M4**

.2.2. Atļautais pārvadājamo pasažieru skaits:

1500 vai vairāk	2002. gada 1. oktobris
1000 vai vairāk, bet mazāk par 1500	2006. gada 1. oktobris
600 vai vairāk, bet mazāk par 1000	2008. gada 1. oktobris
400 vai vairāk, bet mazāk par 600	2010. gada 1. oktobris

.2.3. Kuģa vecums ir 20 gadi vai vairāk:

kur kuģa vecums ir laikposms no kīļa ielikšanas dienas vai līdzīga būvniecības posma dienas, vai no dienas, kurā kuģi pārbūvē par ro-ro pasažieru kuģi.

8-3. **Noteikums II-1/B-2/8-3. Īpašas prasības attiecībā uz pasažieru kuģiem, izņemot ro-ro pasažieru kuģus, kas pārvadā 400 vai vairāk cilvēku**

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK UN KAS NAV RO-RO PASAŽIERU KUĢI

Neatkarīgi no noteikuma II-1/B-2/8 pasažieru kuģiem, izņemot ro-ro pasažieru kuģus, kas drīkst pārvadāt 400 vai vairāk cilvēku, piemēro noteikuma II-1/B-2/8 2.3. un 2.6. punktu, pieņemot, ka bojājums ir skāris kādu vietu kuģa garumā L.

9. **Noteikums II-1/B-2/9. Pīķa un mašīntelpas starpsienas (R 10)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.1. Ierīko priekšpīķi vai triecienstarpsieni, kas ir ūdensnecaurlaidīga līdz pat starpsienai klājam. Attālums starp šo starpsieni un kuģa priekšgala perpendikulu ir vismaz 5 % no kuģa garuma un ne vairāk kā 3 metri plus 5 % no kuģa garuma.

.2. Ja kāda no kuģa daļām, piemēram, izliekts priekšgals, zem ūdenslīnijas atrodas pirms kuģa priekšgala perpendikula, 1. punktā noteiktos attālumus mēra:

.1. no minētā izvīzījuma vidus; vai

.2. 1,5 % attālumā no kuģa garuma, kas ir priekšā priekšgala perpendikulam; vai

.3. 3 metrus priekšā no priekšgala perpendikula, atkarībā no tā, kurš garums ir vismazākais.

.3. Ja priekšā ir ierīkota gara virsbūve, priekšpīķi vai triecienstarpsieni jūras apstākļiem izturīgā veidā pagarina līdz nākamajam pilnajam klājam virs starpsienas klāja. Pagarinājumu veido tā, lai izslēgtu iespēju, ka to var sabojāt kuģa priekšgala durvis, ja tās sabojājas vai atdalās.

.4. Iepriekšējā 3. punktā paredzētais pagarinājums nav jāierīko tieši virs starpsienas, kas atrodas apakšā, ja visas pagarinājuma daļas nav izvīzītas aiz 1. vai 2. punktā noteiktās priekšējās robežas.

▼ **M4**

Taču esošajos B klases kuģos:

- .1. ja slīpā iekraušanas rampa ietilpst triecienstarpsienas pagarinājumā virs starpsienu klāja, tā rampas daļa, kas ir vairāk nekā 2,3 metrus virs starpsienu klāja, var būt izvirzīta ne vairāk kā 1,0 metru aiz priekšējās robežas, kā noteikts 1. un 2. punktā;
- .2. ja esošā rampa kā triecienstarpsienas izvirzījums neatbilst attiecīgajām prasībām un rampas atrašanās vieta neļauj šo pagarinājumu ietilpināt 1. vai 2. punktā noteiktajās robežās, izvirzījumu var ietilpināt ierobežotā attālumā aiz kuģa aizmugurējās robežas, kas noteikta 1. vai 2. punktā. Ierobežotajam attālumam pakalgalā nav jābūt lielākam par to, kas vajadzīgs, lai netraucētu rampas darbību. Triecienstarpsienas izvirzījums atveras uz priekšu, atbilst 3. punkta prasībām un ir ierīkots tā, lai rampa to nevarētu sabojāt, ja rampa tiek bojāta vai atdalās.
- .5. Rampas, kas neatbilst iepriekšminētajām prasībām, neuzskata par triecienstarpsienas izvirzījumu.
- .6. Jāierīko arī pakalpiņa starpsiena un starpsienas, kas atdala mašīntelpu no kravas un pasažieru telpām kuģa priekšgalā un pakalgalā, un tām jābūt ugunsnecaurlaidīgām līdz starpsienu klājam. Pakalpiņa starpsiena tomēr var veidot "pakāpienu" zem starpsienu klāja, ja šāda risinājuma dēļ nemazinās kuģa drošība attiecībā uz sadalījumu.
- .7. Visos gadījumos pakaljala caurules ievieto ugunsnecaurlaidīgās telpās. Pakaljala blīvslēgs atrodas tādā ugunsnecaurlaidīgā dzenvārpstas tunelī vai citā ugunsnecaurlaidīgā vietā atsevišķi no pakaljala caurules nodalījuma, kura tilpums ir tāds, ka, to appludinot ar noplūdi no pakaljala blīvslēga, neiegrimst iegrimis robežlīnija.

10. **Noteikums II-1/B-2/10. Dubultdibeni (R 12)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Kuģiem, kuru garums nepārsniedz 50 metrus, ir dubultdibens, kas sniedzas no priekšpiņa starpsienas līdz pakalpiņa starpsienai, ciktāl tas ir iespējams un savietojams ar kuģa konstrukciju un pareizu ekspluatāciju.
- .2. Kuģiem, kuru garums ir 50 metri un vairāk, bet nepārsniedz 61 metru, dubultdibens sniedzas vismaz no mašīntelpas līdz priekšpiņa starpsienai vai pēc iespējas tuvāk tai.
- .3. Kuģiem, kuru garums ir 61 metrs un vairāk, bet nepārsniedz 76 metrus, dubultdibens sniedzas vismaz no mašīntelpas ārpuses līdz priekšpiņa un pakalpiņa starpsienām vai pēc iespējas tuvāk tām.
- .4. Kuģiem, kuru garums ir 76 metri un vairāk, dubultdibens ir kuģa vidusdaļā un sniedzas līdz priekšpiņa un pakalpiņa starpsienām vai pēc iespējas tuvāk tām.

▼ **M4**

- .5. Ja ir vajadzīgs dubultdibens, tā augstumam jāatbilst atzītas organizācijas noteiktajiem standartiem, un iekšējam dibenam jāsniedzas līdz kuģa sāniem, lai aizsargātu kuģa dibenu līdz nosēdētīlnēm. Šo aizsardzību uzskata par pietiekamu, ja ķimeņu kalsiņa ārējās malas un ķimeņu ārējā apšuvuma krustojšanās līnija neatrodas zem horizontālas plaknes, kas iet caur vidusbrangas un 25° leņķī pret pamatlīniju novietotas šķērseniskas diagonāles krustpunktu un pāršķēļ to punktā, kas atbilst pusei no kuģa teorētiskā borta augstuma, mērot no viduslīnijas.
- .6. Mazās sateču akas, kas ierīkotas dubultdibenā saistībā ar kravas telpu atsūkņēšanas ierīcēm, nesniedzas leļup, vairāk nekā vajadzīgs. Akas dziļums nedrīkst pārsniegt dubultdibena dziļumu viduslīnijā mīnus 460 mm, un aka nedrīkst stiepties zem 5. punktā minētās horizontālas plaknes. Tomēr aka, kas sniedzas līdz ārējam dibenam, ir atļauta dzenvārpstas tuneļa pakaļējā galā. Karoga valsts administrācija var atļaut citu aku ierīkošanu (piemēram, smēreļļām zem galvenajiem dzinējiem), ja tā atzīst, ka šādas sistēmas panāktā aizsardzība ir līdzvērtīga noteikumam II-1/B-2/10 atbilstīga dubultdibena panāktajai aizsardzībai.
- .7. Dubultdibens nav vajadzīgs neliela izmēra ūdensnecaurļaidīgiem nodalījumiem, ko izmanto vienīgi šķidrumu pārvadāšanai, ja karoga valsts administrācijas ieskatā kuģa dibena vai sānu bojājuma gadījumā šā iemesla dēļ nemazinās šā kuģa drošība.
- .8. Neatkarīgi no noteikuma II-1/B-2/10 1. punkta karoga valsts administrācija var atļaut neierīkot dubultdibenu tajā kuģa daļā, kuras sadalījuma faktors nepārsniedz 0,5, ja tā atzīst, ka dubultdibena ierīkošana attiecīgajā kuģa daļā nav savietojama ar kuģa konstrukciju un pareizu ekspluatāciju.

11. Noteikums II-1/B-2/11. Sadalījuma kravas līniju noteikšana, marķēšana un reģistrēšana (R 13)

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .1. Lai saglabātu vajadzīgo sadalījuma pakāpi, uz kuģa sāniem kuģa vidusdaļā nosaka un marķē kravas līniju saskaņā ar apstiprināto sadalījuma iegrīmi. Kuģim, uz kura ir telpas, kas īpaši pielāgotas pasažieru izmitināšanai un kravas pārvadāšanai, pēc īpašnieku vēlēšanās var noteikt un marķēt vienu vai vairākas papildu kravas līnijas, kas atbilst sadalījuma iegrīmēm, ko karoga valsts administrācija var apstiprināt dažādiem ekspluatācijas apstākļiem.
- .2. Noteiktās un marķētās sadalījuma kravas līnijas ieraksta pasažieru kuģa drošības sertifikātā un identificē ar atzīmi C.1, ja ir tikai viena sadalījuma kravas ūdenslīnija.

Ja ir vairāk nekā viena sadalījuma kravas līnija, atšķirīgos apstākļus identificē ar atzīmēm C.2, C.3, C.4 utt. ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Arābu ciparus aiz burta "C" sadalījuma kravas līnijas piezīmē var aizstāt ar romiešu cipariem vai burtiem, ja karoga valsts administrācija uzskata, ka vajadzīga atšķirība no starptautiskajām sadalījuma kravas zīmes piezīmēm.

▼ **M4**

- .3. Katrai no šīm kravas līnijām atbilstīgo brīvsānu mēra tādā pašā stāvoklī un no tās pašas klāja līnijas, kā brīvsānus, kas noteikti saskaņā ar spēkā esošo Starptautisko konvenciju par kravas zīmi.
- .4. Pasažieru kuģa drošības sertifikātā ir skaidri jānorāda brīvsāns, kas atbilst katrai apstiprinātajai sadalījuma kravas līnijai un ekspluatācijas apstākļiem, kādiem šī līnija ir apstiprināta.
- .5. Sadalījuma kravas līnijas marķējums nedrīkst atrasties sālsūdenī virs augšējās kravas līnijas, ko nosaka kuģa izturība vai spēkā esošā Starptautiskā konvencija par kravas zīmi.
- .6. Neatkarīgi no sadalījuma kravas līnijas marķējuma atrašanās vietas kuģi nedrīkst piekraut tiktāl, ka iegrimst gadalaikam un vietai atbilstošais kravas līnijas marķējums, kā noteikts saskaņā ar spēkā esošo Starptautisko konvenciju par kravas zīmi.
- .7. Kuģi nedrīkst piekraut tiktāl, ka iegrimst sadalījuma kravas līnijas marķējums, kas atbilst konkrētam reisam un ekspluatācijas apstākļiem.

12. **Noteikums II-1/B-2/12. Ūdensnecauraidīgu starpsienu u. c. būve un sākotnējā testēšana (R 14)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .1. Visas šķērseniskās vai gareniskās ūdensnecauraidīgo nodalījumu starpsienas būvē tā, lai tās ar atbilstīgu pretestību varētu izturēt maksimālo spiedienu, ko rada ūdens masa kuģa avārijas gadījumā, un vismaz tādas ūdens masas spiedienu, kas sasniedz iegrimmes robežlīniju. Šo starpsienu būve jāveic saskaņā ar atzītas organizācijas noteiktajiem standartiem.
 - .2.1. Starpsienu “pakāpieni” un padziļinājumi ir ūdensnecauraidīgi un tikpat izturīgi kā pārējā starpsienu.
 - .2.2. Ja ūdensnecauraidīgu klāju vai starpsienu šķērso brangas vai šķērssiņas, šo klāju vai starpsienu konstrukcijas padara ūdensnecauraidīgas, neizmantojot koku vai cementu.
- .3. Galveno nodalījumu testēšana, piepildot tos ar ūdeni, nav obligāta. Ja neveic testēšanu, piepildot ar ūdeni, ja iespējams, veic pārbaudi ar ūdens strūklu no šļūtenes. Šo testu veic kuģa būvēšanas pēdējā posmā. Ja pārbaude ar ūdens strūklu no šļūtenes nav iespējama, jo var sabojāt mehānismus, elektroiekārtu izolāciju vai iekārtojumu, tās vietā var veikt metināto savienojumu rūpīgu vizuālu pārbaudi, vajadzības gadījumā izmantojot, piemēram, hermētiskuma pārbaudes krāsvielas metodi vai hermētiskuma pārbaudes ultraskaņas metodi, vai līdzvērtīgu pārbaudi. Jebkurā gadījumā veic ūdensnecauraidīgo starpsienu rūpīgu pārbaudi.
- .4. Priekšpīķi, dubultdibenus (tajā skaitā tuneļķīļus) un iekšējo apšuvumu pārbauda ar ūdens spiedienu atbilstīgi 1. punkta prasībām.

▼ **M4**

- .5. To tilpņu necaurlaidīgumu, kas paredzētas šķidrums uzglabāšanai un kas veido kuģa sadalījumu, pārbauda ar ūdens masu, kas sniedzas līdz sadalījuma augšējai kravas līnijai vai līdz divām trešdaļām no kuģa augstuma, ko mēra no kīļa augšpusē gar tilpnēm – atkarībā no tā, kas ir vairāk, un ar noteikumu, ka ūdens masa nedrīkst būt zemāk par 0,9 m virs tilpnēm; ja pārbaude ar ūdeni nav iespējama, var izmantot gaisa noplūdes pārbaudi, pakļaujot tilpnes gaisa spiedienam, kas nepārsniedz 0,14 bārus.
- .6. Pārbaudes, kas minētas 4. un 5. punktā, rīko, lai pārliecinātos par sadalījuma konstrukcijas elementu ūdensnecaurlaidību, un tās nav jāuzskata par pārbaudēm, ar ko nosaka nodalījuma piemērotību šķidrās degvielas uzglabāšanai vai citiem nolūkiem, jo tam var būt vajadzīga stingrākas pārbaudes atkarībā no šķidruma līmeņa tilpnē vai caurulēs, kas ar to savienotas.

13. **Noteikums II-1/B-2/13. Ūdensnecaurlaidīgu starpsienu atveres (R 15)**
JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Atveru skaits ūdensnecaurlaidīgajās starpsienās ir jāsamazina līdz minimumam, kas atbilst kuģa konstrukcijai un pareizai ekspluatācijai; jāparedz piemēroti līdzekļi šo atveru noslēgšanai.
 - .2.1. Ja ūdensnecaurlaidīgo nodalījumu starpsienās ir ierīkotas caurules, notekas, elektriskie kabeli u. c., jāveic pasākumi, lai nodrošinātu starpsienu ūdensnecaurlaidību.
 - .2.2. Ūdensnecaurlaidīgo nodalījumu starpsienās nedrīkst ierīkot vārstus, kas nav daļa no cauruļvadu sistēmas.
 - .2.3. Sistēmās, kas šķērso ūdensnecaurlaidīgo nodalījumu starpsienas, neizmanto svinu vai citus termiski jutīgus materiālus, ja šo sistēmu bojājumi ugunsgrēka gadījumā ietekmētu starpsienu ūdensnecaurlaidību.
- .3.1. Durvis, lidlūkas vai piekļuves atveres nedrīkst ierīkot:
 - .1. trieciensstarpsienā zem iegrimes robežlīnijas;
 - .2. šķērseniskajās ūdensnecaurlaidīgajās starpsienās, kas atdala kravas telpu no blakus esošās kravas telpas, izņemot gadījumus, kas paredzēti 10.1. punktā un noteikumā II-1/B-2/14.
- .3.2. Izņemot 3.3. punktā paredzētos gadījumus, trieciensstarpsienā zem iegrimes robežlīnijas drīkst šķērsot ne vairāk kā viena caurule, kas paredzēta priekšpīķa tilpnes šķidrumam, ja šī caurule ir aprīkota ar aizskrūvējamu vārstu, kuru var darbināt, atrodoties virs starpsienu klāja, un vārsta kaste ir piestiprināta pie trieciensstarpsienas priekšpīķa iekšpusē. Šo vārstu tomēr var ierīkot trieciensstarpsienas aizmugurē ar noteikumu, ka vārsts ir viegli pieejams jebkuros kuģa ekspluatācijas apstākļos un telpa, kurā tas atrodas, nav kravas telpa.

▼ **M4**

.3.3. Ja priekšpīķī ir paredzēts uzglabāt divu dažādu veidu šķidrumus, triecienspārsienu zem iegrimes robežlīnijas var šķērsot divas caurules, kas iebūvētas atbilstīgi 3.1. punkta prasībām, ja praktiski nav iespējams iztikt bez otras caurules iebūvēšanas un ja kuģis joprojām ir drošs, ņemot vērā papildu nodalījumu priekšpīķī.

.4. Attiecībā uz telpām, kurās atrodas galvenie dzinēji un palīgdzinēji, tajā skaitā dzinējiem paredzētie katli, katrā galvenajā šķērseniskajā starpsienā nedrīkst ierīkot vairāk par vienām durvīm, izņemot durvis, kas ved uz dzenvārpstas tuneļiem. Ja kuģim ir divas dzenvārpstas vai vairāk, dzenvārpstu tuneļus savieno ar savstarpēji savienotu eju. Ja kuģim ir divas dzenvārpstas, starp mašīntelpu un tuneļiem ir tikai vienas durvis, un, ja dzenvārpstas ir vairāk nekā divas – durvis ir tikai divas. Visas šīs durvis ir bīdāmas un ierīkotas tā, lai to sliekšņi būtu pēc iespējas augstāki. Rokas pievads šo durvju darbināšanai, atrodies virs starpsienu klāja, atrodas ārpus mašīntelpām.

.5.1. ESOŠIE B KLASES KUĢI UN JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

Ūdensnecaurļaidīgas durvis ir bīdāmas durvis vai eņģu durvis, vai līdzīga veida durvis. Noņemamas plātņu durvis, kas ir noslēdzamas vienīgi ar aizslēgiem, un durvis, kas aizveramas ar kritiena spēku, nav atļautas.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

Ūdensnecaurļaidīgas durvis, izņemot 10.1. punktā vai noteikumā II-1/B-2/14 paredzētos gadījumus, ir mehāniski darbināmas bīdāmas durvis, kas atbilst 7. punkta prasībām un ko var vienlaikus aizvērt no centrālās vadības pults uz komandtiltiņa ne vairāk kā 60 sekundēs, kuģim atrodies vertikāli.

.5.2. ESOŠIE B KLASES KUĢI

Bīdāmas durvis var būt:

- tikai ar rokas piedziņu, vai
- ar mehānisku piedziņu, kā arī ar rokas piedziņu.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

Kuģiem, kam ūdensnecaurļaidīgo durvju kopskaits nav lielāks par divi, un šīs durvis atrodas mašīntelpā vai mašīntelpu ietverošajās starpsienās, karoga valsts administrācija var atļaut šīs divas durvis darbināt vienīgi ar rokas piedziņu. Ja ir ierīkotas bīdāmas durvis ar rokas piedziņu, šīs durvis ir jānoslēdz, pirms kuģis atstāj piestātni, lai dotos reisā ar pasažieriem, un kuģošanas laikā šīm durvīm jāpaliek noslēgtām.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.5.3. Neatkarīgi no tā, vai bīdāmās ūdensnecaurļaidīgas durvis darbina ar mehānisko piedziņu vai nē, visām šīm durvīm jābūt aizveramām, izmantojot mehānisko piedziņu vai rokas piedziņu, ja kuģis ir sasvēries 15° leņķī uz vienu vai otru pusi. Jāņem vērā arī spēks, kas var iedarboties uz durvīm no vienas vai otras puses, kā tas notiek, kad pa atveri ieplūst ūdens, radot statisku spiedienu, kas vienāds ar ūdens līmeni vismaz 1 metra augstumā virs sliekšņa iepretī durvju viduslīnijai.

▼ **M4**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .5.4. Ūdensnecaurlaidīgo durvju vadības sistēmas, tajā skaitā hidrauliskās cauruļu sistēmas un elektroenerģijas kabeļi, jāierīko pēc iespējas tuvāk starpsienai, kurā ir ierīkotas durvis, lai samazinātu to bojājuma iespēju kuģa avārijas gadījumā. Ūdensnecaurlaidīgās durvis un to vadības sistēmas ierīko tā, lai tad, ja kuģis gūst bojājumus, kuru apjoms nepārsniedz vienu piektdaļu no kuģa platuma (šo attālumu mēra taisnā leņķī līdz viduslīnijai sadalījuma augšējās kravas līnijas līmenī), netiek skarta to ūdensnecaurlaidīgo durvju darbība, kas neatrodas bojātajā kuģa daļā.
- .5.5. Visas bīdāmās durvis ar mehānisko vai rokas piedziņu aprīko ar indikatoru, kas visos tālvadības posteņos rāda, vai durvis ir atvērtas vai aizvērtas. Tālvadības posteņi atrodas tikai uz komandtiltiņa, kā to nosaka 7.1.5. punkts, un virs starpsienu klāja, no kurienes atbilstoši 7.1.4. punktam jānodrošina mehāniskā vadība.

ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .5.6. Ūdensnecaurlaidīgās durvis, kas neatbilst 5.1. līdz 5.5. punkta noteikumiem, pirms reisa sākuma aizver un kuģošanas laikā patur aizvērtas; kuģa žurnālā ieraksta, cikos šīs durvis atver pēc kuģa ienākšanas ostā un cikos tās aizver pirms kuģa izbraukšanas no ostas.

ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .6.1. Bīdāmās durvis ar rokas piedziņu var būt bīdāmas horizontāli vai vertikāli. Jābūt iespējai darbināt durvju mehānismu no abām durvju pusēm un no viegli pieejamas vietas virs starpsienu klāja, pagriežot rokturi ar rotējošu vai citu kustību, kas garantē tādu pašu drošību un kas ir apstiprināta. Ja izmanto rokas pievadu, durvju pilnīgai aizvēršanai vajadzīgais laiks, kuģim esot vertikālā stāvoklī, nedrīkst pārsniegt 90 sekundes.

ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .6.2. Bīdāmās durvis ar mehānisku piedziņu var būt bīdāmas horizontāli vai vertikāli. Ja durvis darbina ar mehānisko piedziņu, izmantojot centrālās vadības sistēmu, mehānisms jāierīko tā, lai durvis ar to pašu mehānisko piedziņu var darbināt arī no abām durvju pusēm. Vietējās vadības sistēmas rokturus, kas savienoti ar spēka pievadu, ierīko abās starpsienas pusēs tādā veidā, lai cilvēki, kuri izmanto durvis, varētu turēt abus rokturus atvērtā stāvoklī un nevarētu nejauši iedarbināt durvju aizvēršanas mehānismu. Bīdāmās durvis ar mehānisku piedziņu aprīko ar rokas pievadu, ko var darbināt no abām durvju pusēm un no viegli pieejamas vietas virs starpsienu klāja, pagriežot rokturi ar rotējošu vai citu kustību, kas garantē tādu pašu drošību un kas ir apstiprināta. Jāparedz skaņas brīdinājuma signāls, ka ir sākusies durvju aizvēršana, un šim signālam jāskan tik ilgi, kamēr durvis ir pilnībā aizvērtas. Turklāt telpās ar skaļu fona troksni ir vajadzīgs skaņas signāls, ko papildina mirgojošs gaismas signāls pie durvīm.

▼ M4

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

.7.1. Visas bīdāmās ūdensnecaurlaidīgās durvis ar mehānisko piedziņu ir:

- .1. bīdāmas vertikāli vai horizontāli;
- .2. ievērojot 11. punktu, parasti nepārsniedz 1,2 metrus platumā. Karoga valsts administrācija var atļaut platāku durvju ierīkošanu tikai tad, ja to uzskata par vajadzīgu kuģa efektīvai ekspluatācijai, ja tiek ņemti vērā pārējie drošības pasākumi, tajā skaitā:
 - .2.1. īpaši jāņem vērā durvju un to aizvēršanas ierīču izturība, lai nepieļautu sūces;
 - .2.2. durvīm jāatrodas ārpus bojājumu zonas B/5;
 - .2.3. kad kuģis ir jūrā, durvīm jābūt aizvērtām, izņemot ierobežotus laikposmus, kad to atvēršana ir pilnīgi nepieciešama, kā nosaka karoga valsts administrācija;
- .3. aprīkojamas ar ierīcēm, kas vajadzīgas, lai durvis varētu atvērt, izmantojot elektroenerģiju, hidraulisko enerģiju vai citu enerģijas veidu, kas ir pieņemams karoga valsts administrācijai;
- .4. aprīkotas ar atsevišķu mehānismu ar rokas piedziņu. Jābūt iespējai atvērt un aizvērt durvis ar roku no abām durvju pusēm un turklāt aizvērt durvis no viegli pieejamas vietas virs starpsienu klāja, pagriežot rokturi ar rotējošu vai citu kustību, kas garantē tādu pašu drošību un ir pieņemama karoga valsts administrācijai. Visās ekspluatācijas zonās ir skaidri jānorāda rotācijas kustības vai citas kustības virziens. Laiks, kas vajadzīgs, lai pilnīgi aizvērtu durvis ar rokas pievadu, nepārsniedz 90 sekundes, kuģim esot vertikālā stāvoklī;
- .5. aprīkojamas ar vadības sistēmu durvju mehāniskai atvēršanai un aizvēršanai no abām durvju pusēm, kā arī durvju mehāniskai aizvēršanai no centrālās vadības pults uz komandtiltiņa;
- .6. aprīkojamas ar skaņas signālu, kas atšķiras no citiem attiecīgajā zonā dzirdamajiem signāliem un kas atskan katru reizi, kad notiek durvju mehāniska aizvēršana ar tālvadību, un kas pirms durvju aizvēršanās sākuma skan vismaz 5 sekundes, bet ne ilgāk kā 10 sekundes, un turpina skanēt līdz durvju pilnīgai aizvēršanai. Ja durvis darbina ar tālvadību, izmantojot rokas piedziņu, pietiek, ja skaņas signāls skan tikai durvju kustības laikā. Turklāt karoga valsts administrācija var pieprasīt, lai pasažieru telpās un telpās ar skaļu fona troksni skaņas signālu papildinātu ar mirgojošu gaismas signālu pie durvīm; un
- .7. ar aptuveni vienādu aizvēršanās ātrumu mehāniskās piedziņas gadījumā. Aizvēršanās laiks, sākot no durvju iekustināšanas līdz durvju pilnīgai aizvēršanai, nedrīkst būt mazāks par 20 sekundēm un nedrīkst pārsniegt 40 sekundes, kuģim atrodoties vertikālā stāvoklī.

▼ M4

.7.2. Elektroenerģiju, kas vajadzīga bīdāmajām ūdensnecaurlaidīgajām durvīm ar mehānisko piedziņu, piegādā no avārijas sadales paneļa tieši vai izmantojot šim nolūkam paredzētu sadales pultī, kas atrodas virs starpsienu klāja; attiecīgos vadības, norāžu un signalizācijas slēgumus nodrošina tieši no avārijas sadales paneļa vai no šim nolūkam paredzētas sadales pults, kas atrodas virs starpsienu klāja, un tos automātiski baro elektroapgādes pagaidu avārijas avots, ja rodas galvenā vai avārijas enerģijas avota atteice.

.7.3. Bīdāmajām ūdensnecaurlaidīgajām durvīm ar mehānisko piedziņu ir:

.1. centralizēta hidrauliska sistēma ar diviem neatkarīgiem enerģijas avotiem, sastāvošiem no dzinēja un sūkņa, kas var vienlaikus aizvērt visas durvis. Turklāt visai sistēmai kopumā ir paredzēti hidrauliski akumulatori, kuru jauda ir pietiekama, lai visas durvis varētu iedarbināt vismaz trīs reizes, t. i., aizvērt–atvērt–aizvērt, ja kuģis ir sasvēries pretējā 15° grādu leņķī. Šim ciklam jābūt izpildāmam, ja uz akumulatoru iedarbojas spiediens, pie kura notiek sūkņa ieslēgšanās. Izmantojamo šķidrumu izvēlas, ņemot vērā temperatūru, kādā notiks sistēmas ekspluatācija. Mehāniskās piedziņas sistēmu veido tā, lai samazinātu iespēju, ka viens hidraulisko cauruļu sistēmas bojājums varētu ietekmēt vairāk nekā vienu durvju darbību. Hidraulisko sistēmu aprīko ar signalizāciju, kas brīdina par zemu līmeni hidrauliskā šķidruma rezervuāros, no kuriem piegādā šķidrumu mehāniskās piedziņas sistēmai, un ar signalizāciju vai citu efektīvu līdzekli, kas brīdina par zemu gāzes spiedienu, lai kontrolētu uzkrātās enerģijas zudumus hidrauliskajos akumulatoros. Tai jābūt skaņas un gaismas signalizācijai un jāatrodas centrālās vadības pultī uz komandtiltiņa; vai

.2. neatkarīga hidrauliska sistēma katrām durvīm, un katru enerģijas avotu veido dzinējs un sūknis, ar ko var atvērt un aizvērt durvis. Turklāt jābūt arī hidrauliskam akumulatoram, kura jauda ir pietiekama, lai durvis varētu iedarbināt vismaz trīs reizes, t. i., aizvērt–atvērt–aizvērt, ja kuģis ir sasvēries pretējā 15° grādu leņķī. Šim ciklam jābūt izpildāmam, ja uz akumulatoru iedarbojas spiediens, pie kura notiek sūkņa ieslēgšanās. Izmantojamo šķidrumu izvēlas, ņemot vērā temperatūru, kādā notiks sistēmas ekspluatācija. Centrālajā vadības pultī uz komandtiltiņa ierīko kopēju signalizāciju vai citu efektīvu līdzekli, kas brīdina par zemu spiediena līmeni, lai kontrolētu uzkrātās enerģijas zudumus hidrauliskajos akumulatoros. Visas lokālās ekspluatācijas vietas arī aprīko ar uzkrātās enerģijas zudumu indikatoru; vai

.3. neatkarīga elektriska sistēma un dzinējs katrām durvīm, un katru enerģijas avotu veido dzinējs un sūknis, ar ko var atvērt un aizvērt durvis. Elektroenerģijas avotu var automātiski apgādāt ar enerģiju no elektroenerģijas pagaidu avārijas avota, ja rodas galvenā vai avārijas elektroenerģijas avota atteice, un tā jauda ir pietiekama, lai durvis varētu iedarbināt vismaz trīs reizes, t. i., aizvērt–atvērt–aizvērt, ja kuģis ir sasvēries pretējā 15° grādu leņķī.

Sistēmām, kas aprakstītas .7.3.1., .7.3.2. un .7.3.3. punktā, nodrošina turpmāk minēto.

▼ **M4**

Mehāniskās piedziņas ūdensnecaurlaidīgo bīdāmo durvju enerģijas ieguves sistēmas ir nodalītas no pārējās enerģijas ieguves sistēmas. Viens bojājums elektriskajās vai hidrauliskajās mehāniskās piedziņas sistēmās, izņemot hidraulisko izpildmehānismu, netraucē durvju darbināšanu ar rokas piedziņu.

- .7.4. Vadības sistēmas rokturus ierīko abās starpsienas pusēs vismaz 1,6 metrus virs grīdas tādā veidā, lai cilvēki, kuri izmanto durvis, varētu turēt abus rokturus atvērtā stāvoklī un nevarētu nejauši iedarbināt durvju aizvēršanas mehānismu. Atverot un aizverot durvis, rokturu kustības virziens ir tāds pats, kā durvju kustības virziens, un tas ir skaidri jānorāda. Ja jāveic tikai viena kustība, lai notiktu durvju aizvēršanās, dzīvošanai paredzētajās telpās ūdensnecaurlaidīgo durvju hidrauliskās vadības sistēmas novieto tā, lai tās nevarētu darbināt bērni, piemēram, aiz paneļdurvīm ar aizbīdni, kas atrodas vismaz 170 cm virs klāja.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

Abās durvju pusēs novieto plāksnīti ar norādi, kā darbināt durvju sistēmu. Abās durvju pusēs novieto arī plāksnīti ar tekstu vai attēliem, kas brīdina par to, cik bīstami ir atrasties durvju ailē, kad ir sākusies durvju aizvēršana. Šīs plāksnītes izgatavo no izturīga materiāla un cieši piestiprina. Tekstā uz norāžu vai brīdinājuma plāksnītes informē par attiecīgo durvju aizvēršanas laiku.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .7.5. Ciktāl iespējams, ūdensnecaurlaidīgo durvju elektriskās iekārtas un sastāvdaļas izvieto virs starpsienu klāja ārpus bīstamām zonām un telpām.
- .7.6. To elektrisko sastāvdaļu kastes, kas noteikti jānovieto zem starpsienu klāja, pietiekami aizsargā no saskares ar ūdeni.
- .7.7. Elektroenerģijas, vadības, indikatoru un signalizācijas slēgumus aizsargā no bojājuma tādā veidā, lai vienu durvju slēguma bojājums neizraisītu bojājumu citu durvju slēgumā. Isslēgums vai cits durvju signalizācijas vai indikatoru slēguma bojājums neizraisa durvju mehāniskās piedziņas zudumu. Sistēmu ierīko tā, lai ūdens iekļūšana elektroiekārtās, kas atrodas zem starpsienu klāja, neizraisītu durvju atvēršanos.
- .7.8. Viens energoapgādes traucējums, kas radies bīdāmo ūdensnecaurlaidīgo mehāniskās piedziņas durvju vadības vai mehāniskās piedziņas sistēmā, neizraisa aizvērtu durvju atvēršanos. Energoapgādi pastāvīgi uzrauga tādā elektriskās ķēdes vietā, kas atrodas pēc iespējas tuvāk visiem dzinējiem, kā noteikts 7.3. punktā. Energoapgādes pārtraukšanas gadījumā jāiedarbojas skaņas un gaismas signālam, kas atrodas centrālās vadības pultī uz komandtiltiņa.
- .8.1. Centrālajai vadības pultij uz komandtiltiņa ir "priviliģētā režīma slēdzis" ar diviem vadības režīmiem: "vietējās vadības" režīms, kas ļauj lokāli atvērt un lokāli aizvērt visas durvis pēc to izmantošanas, nepaļaujoties uz automātisko aizvēršanu, un "aizvērtu durvju" režīms, kurā automātiski aizveras visas atvērtās durvis. "Aizvērtu durvju" režīms ļauj atvērt durvis lokāli un automātiski atkal aizver durvis, atbrīvojot lokālo vadības mehānismu. "Priviliģētā režīma" slēdzis parasti ir ieslēgts "vietējās vadības" režīmā. "Aizvērtu durvju" režīmu izmanto tikai ārkārtas situācijā vai pārbaudes nolūkā.

▼ **M4**

- .8.2. Komandtiltiņa centrālajai vadības pultij nodrošina diagrammu ar visu durvju atrašanās vietām un gaismas indikatoriem, kas rāda, vai durvis ir aizvērtas vai atvērtas. Sarkana gaisma nozīmē, ka durvis ir pilnībā atvērtas, un zaļa gaisma nozīmē, ka durvis ir pilnībā aizvērtas. Ja durvis aizver ar tālvadību, mirgo sarkanā gaisma, norādot, ka notiek durvju aizvēršanās. Indikatoru slēgumu nesavieno ar durvju vadības sistēmas slēgumu.
- .8.3. Ar tālvadību no centrālās vadības pults nevienas durvis nav iespējams atvērt.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .9.1. Visas ūdensnecaurlaidīgās durvis kuģošanas laikā ir aizvērtas, izņemot gadījumus, kad tās var atvērt kuģošanas laikā, kā norādīts 9.2. un 9.3. punktā. Ūdensnecaurlaidīgas durvis, kuru platums 11. punktā atļautajos gadījumos pārsniedz 1,2 metrus, drīkst atvērt tikai minētajā punktā aprakstītajos apstākļos. Visas durvis, ko atver saskaņā ar šo punktu, ir gatavas tūlītējai aizvēršanai.
- .9.2. Ūdensnecaurlaidīgas durvis kuģošanas laikā var atvērt, lai pa tām izietu pasažieri vai apkalpe vai arī tad, ja durvis nepieciešams atvērt to tiešā tuvumā veicama darba dēļ. Kad iziešana pa durvīm ir notikusi vai ir pabeigts darbs, kura dēļ durvis bija jāatver, durvis tūlīt aizver.
- .9.3. Dažas ūdensnecaurlaidīgas durvis var palikt atvērtas kuģošanas laikā vienīgi tad, ja tas ir absolūti nepieciešams; proti, atvērtām durvīm ir būtiska nozīme, lai kuģa iekārtas varētu darboties droši un efektīvi vai arī lai pasažieriem nodrošinātu parasti neierobežotu piekļuvi pasažieru telpām. To nosaka karoga valsts administrācija tikai pēc tam, kad ir rūpīgi apskatīta durvju atvēršanas ietekme uz kuģa ekspluatāciju un derīgās lietošanas ilgumu. Ūdensnecaurlaidīgās durvis, kas drīkst palikt atvērtas, skaidri norāda informācijā par kuģa noturību, un tām pastāvīgi jābūt gatavām aizvēršanai.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .10.1. Ja karoga valsts administrācija uzskata, ka šādas durvis ir būtiskas, atbilstīgas konstrukcijas ūdensnecaurlaidīgas durvis var ierīkot ūdensnecaurlaidīgajās starpsienās, kas atdala kravas un klāja telpas. Tās var būt eņģu durvis, durvis uz veltnīšiem vai bīdāmas durvis, taču šādas durvis nav vadāmas ar tālvadību. Tās ierīko visaugstākajā līmenī un pēc iespējas tālāk no korpusa apšuvuma, un to ārējo vertikālo malu attālums no korpusa apšuvuma nedrīkst būt mazāks par vienu piektdaļu no kuģa platuma, un šo attālumu mēra taisnā leņķī līdz viduslīnijai sadalījuma augšējās kravas līnijas līmenī.
- .10.2. Šīs durvis aizver pirms reisa sākuma, un kuģošanas laikā tās tur aizvērtas; kuģa žurnālā ieraksta, cikos šīs durvis atver pēc kuģa ienākšanas ostā un cikos tās aizver pirms kuģa izbraukšanas no ostas. Ja kādām durvīm ir jābūt pieejamām reisa laikā, tās aprīko ar ierīci, kas nepieļauj durvju neatļautu atvēršanu. Ja saņem priekšlikumu ierīkot šādas durvis, karoga valsts administrācija īpaši izskata šo durvju skaitu un izkārtojumu.

▼ **M4**

- .11. Starpsienās, izņemot mašīntelpu, nedrīkst ierīkot noņemamas plāksnes. Pirms kuģa iziešanas no ostas minētās plāksnes vienmēr novieto tām paredzētajā vietā un kuģošanas laikā tās nenovēl, izņemot neatliekamās vajadzības gadījumus, kad to dara pēc kapteiņa ieskatiem. Karoga valsts administrācija katrā galvenajā šķērseniskajā starpsienā drīkst atļaut aizstāt ne vairāk kā vienas bīdāmas ūdensnecaurlaidīgas durvis ar mehānisku piedziņu, kas ir lielākas par 7.1.2. punktā minētajām durvīm, ar minētajām noņemamajām plātnēm, ja šīs durvis aizver pirms kuģa iziešanas no ostas un tās paliek aizvērtas kuģošanas laikā, izņemot neatliekamās vajadzības gadījumus, kad to dara pēc kapteiņa ieskatiem. Šīm durvīm nav jāatbilst 7.1.4. punkta prasībām attiecībā uz pilnīgu aizvēršanu 90 sekunžu laikā, izmantojot rokas piedziņas pievadu. Neatkarīgi no tā, vai kuģis ir jūrā vai ostā, šo durvju atvēršanas un aizvēršanas laiku ieraksta kuģa žurnālā.

14. **Noteikums II-1/B-2/14. Kuģi, kas pārvadā kravas automobiļus un pavadāmo personālu (R 16)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .1. Šis noteikums II-1/B-2/14 attiecas uz pasažieru kuģiem, kas paredzēti vai pielāgoti kravas automobiļu un pavadāmo personāla pārvadāšanai.
- .2. Ja uz šāda kuģa kopējais pasažieru skaits, tajā skaitā to personu skaits, kas pāvada transportlīdzekļus, nepārsniedz $N = 12 + A/25$, kur A = kopējais klāja virsmas laukums (kvadrātmetros) telpās, kas pieejamas kravas automobiļu novietošanai, un kur novietnes un ieejas lietderīgais augstums nav mazāks par 4 metriem, piemēro noteikuma II-1/B-2/13 10. punktu attiecībā uz ūdensnecaurlaidīgām durvīm, izņemot to, ka durvis var ierīkot jebkurā to ūdensnecaurlaidīgo starpsienu līmenī, kas atdala kravas telpas. Turklāt uz komandtiltiņa jābūt indikatoriem, kas automātiski parāda, ka visas durvis ir aizvērtas un nostiprinātas.
- .3. Piemērojot šīs nodaļas noteikumus šādam kuģim, uzskata, ka N ir maksimālais pasažieru skaits, kādu kuģis drīkst pārvadāt saskaņā ar šo noteikumu II-1/B-2/14.

15. **Noteikums II-1/B-2/15. Atveres kuģa korpusa apšuvumā zem iegrimes robežlīnijas (R 17)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .1. Atveru skaits korpusa apšuvumā ir jāsamazina līdz minimumam, kas atbilst kuģa konstrukcijai un pareizai ekspluatācijai.
- .2.1. Korpusa apšuvuma atveru aizvēršanas līdzekļu sistēma un efektivitāte atbilst šo atveru nolūkam un vietai, kurā tās ierīkotas.
- .2.2. Ievērojot spēkā esošās Starptautiskās konvencijas par kravas zīmi prasības, nevienu borta iluminatoru neierīko tā, ka tā apakšējā mala atrodas zem līnijas, kas kuģa sānos novilkta paralēli starpsienas klājam, un zemākā punkta augstums virs sadalījuma augšējās kravas ūdenslīnijas ir 2,5 % no kuģa platuma vai 500 mm – atkarībā no tā, kurš attālums ir lielāks.

▼ **M4**

- .2.3. Visi borta iluminatori, kuru apakšējās malas ir zem iegrimes robežlīnijas, ir konstruēti tā, lai neviens tos nevarētu atvērt bez kuģa kapteiņa piekrišanas.
- .2.4. Ja pirms kuģa iziešanas no ostas starpklājā jebkura.2.3. punktā minētā borta iluminatora apakšējā mala atrodas zem līnijas, kas kuģa sānos novilkta paralēli starpsienas klājam, un zemākā punkta augstums virs ūdens ir 1,4 metri plus 2,5 % no kuģa platuma, visus borta iluminatorus minētajā starpklājā aizver, lai tie būtu ūdensnecaurlaidīgi, un aizslēdz pirms kuģa iziešanas no ostas, un tos neatver, iekams kuģis nav ieradies nākamajā ostā. Attiecīgā gadījumā, piemērojot šo punktu, var ņemt vērā kuģa atrašanos saldūdenī.
- .2.5. Borta iluminatorus un to vētras vākus, kas kuģošanas laikā nav atverami, aizver un nostiprina pirms kuģa iziešanas no ostas.
- .3. Noteku, sanitāro izplūdes cauruļu un citu tamlīdzīgu atveru skaitu korpusa apšuvumā samazina līdz minimumam, katru izplūdes cauruli savienojot ar pēc iespējas lielāku skaitu kanalizācijas un citu atveru vai citā pieņemamā veidā.
- .4. Visas ieplūdes atveres un izplūdes caurules korpusa apšuvumā aprīko ar efektīvu un viegli pieejamu sistēmu, lai nepieļautu nejaušu ūdens ieplūšanu kuģī.
- .4.1. Ievērojot spēkā esošās Starptautiskās konvencijas par kravas zīmi prasības un izņemot.5. punktā paredzētos gadījumus, katru atsevišķo izplūdes cauruli, kas šķērso korpusa apšuvumu no telpām, kas atrodas zem iegrimes robežlīnijas, aprīko ar vienu automātisku vienvirziena vārstu, ko iespējams tieši aizvērt no vietas virs starpsienas klāja, vai ar diviem automātiskiem vienvirziena vārstiem bez tiešas aizvēršanas iespējas, ja iekšējais vārsts atrodas virs sadalījuma augšējās kravas ūdenslīnijas un kuģa ekspluatācijas laikā to vienmēr var pārbaudīt.

Ja ir ierīkots vārsts, ko iespējams tieši aizvērt, ekspluatācijas zonai virs starpsienas klāja vienmēr jābūt viegli pieejamai, un tajā jābūt indikatoram, kas rāda, vai vārsts ir atvērts vai aizvērts.

- .4.2. Spēkā esošās Starptautiskās konvencijas par kravas zīmi prasības piemēro izplūdes caurulēm, kas šķērso korpusa apšuvumu no telpām virs iegrimes robežlīnijas.
- .5. Mašīntelpas ieplūdes un izplūdes galvenās caurules un palīgcaurules, kas saistītas ar mašīntelpas iekārtu ekspluatāciju, aprīko ar viegli pieejamiem vārstiem starp caurulēm un korpusa apšuvumu vai starp caurulēm un īpašām kārbām, kas piestiprinātas pie kuģa apšuvuma. Vārstus var kontrolēt lokāli, un ir ierīkoti indikatori, kas rāda, vai vārsti ir atvērti vai aizvērti.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .1. Kingstonu sviras un rokturi ir viegli pieejami darbināšanai. Visus vārstus, ko izmanto kā kingstonus, aizver, pagriežot to sviras pulksteņa rādītāja kustības virzienā.

▼ **M4**

- .2. Katlu caurpūtes ūdens izplūdes krānus vai vārstus kuģa sānos ierīko viegli pieejamās vietās, kas neatrodas zem klāja apšuvuma. Krānu vai vārstu konstrukcija ļauj tūlīt redzēt, vai tie atvērti vai aizvērti. Krāni ir aprīkojami ar drošības vairogiem, kuru konstrukcija neļauj noņemt atslēgu, ja krāns ir vaļā.
 - .3. Visus cauruļu sistēmu, piemēram, atsūkņēšanas un balasta sistēmu, mazuta un smēreļļu sistēmu, ugunsdzēsšanas un slūžu sistēmu, ūdens dzesēšanas un sanitāro sistēmu u. c. vārstus un krānus skaidri marķē, norādot to funkciju.
 - .4. Citas izplūdes caurules, ja to atveres atrodas zem sadalījuma augšējās kravas līnijas, aprīko ar līdzvērtīgām aizvēršanas ierīcēm kuģa sānos; ja to atveres atrodas virs sadalījuma augšējās kravas līnijas, tās aprīko ar parastu vētras vārstu. Abos gadījumos vārstus var neierīkot, ja izmantoto cauruļu sienu biezums ir tāds pats, kā tualešu un izlietņu tiešo izeju un vannas istabu grīdas izeju u. c. apšuvumam, un tās ir aprīkotas ar vētras vākiem vai cita veida aizsardzību pret ūdens ieplūdi. Minēto cauruļu sienīņu biezumam tomēr nav jāpārsniedz 14 mm.
 - .5. Ja ierīko vārstu ar tiešu aizvēršanas mehānismu, vietai, no kurienes to var darbināt, jābūt viegli pieejamai, kā arī jāierīko indikators, kas rāda, vai vārsts ir atvērts vai aizvērts.
 - .6. Ja mašīntelpās ievieto vārstus ar tiešu aizvēršanas mehānismu, pietiek, ja tos var darbināt no to atrašanās vietas, ja šī vieta ir viegli pieejama visos apstākļos.
 - .6. Visa armatūra un vārsti, ko pieprasa šis noteikums II-1/B-2/15, ir izgatavoti no tērauda, bronzas vai cita apstiprināta elastīga materiāla. Vārsti no parastā čuguna vai līdzīga materiāla nav pieņemami. Visas caurules, uz ko attiecas šis noteikums II-1/B-2/15, ir izgatavotas no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla, ko atzīst karoga valsts administrācija.
 - .7. Ejas un kravas lūkas, kas atrodas zem iegrimes robežlīnijas, ir pietiekami izturīgas. Pirms kuģa iziešanas no ostas lūkas cieši aizver un nostiprina, lai tās būtu ūdensnecaurļaidīgas, un kuģošanas laikā saglabā aizvērtas.
 - .8. Šīs lūkas nedrīkst ierīkot tā, ka to zemākais punkts atrodas zem sadalījuma augšējās kravas līnijas.
16. **Noteikums II-1/B-2/16. Pasažieru kuģu ūdensnecaurļaidība virs iegrimes robežlīnijas (R 20)**
- JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI
- .1. Veic visus pamatotos un iespējamus pasākumus, lai ierobežotu ūdens iekļūšanu un izplatīšanos virs starpsienu klāja. Šie pasākumi var ietvert daļējas starpsienas vai rāmbrangas. Ja uz starpsienu klāja galveno sadalījuma starpsienu tiešā tuvumā vai virs tām ierīko daļējas ūdensnecaurļaidīgas starpsienas, tās ar ūdensnecaurļaidīgiem savienojumiem savieno ar korpusu un starpsienu klāju, lai ierobežotu ūdens plūšanu pa klāju, ja kuģis ir bojāts un sasvēries. Ja daļējās ūdensnecaurļaidīgās starpsienas atrašanās vieta

▼ **M4**

neatbilst apakšējai starpsienai, to starpā esošo starpsienu klāju padara ūdensnecaurlaidīgu.

- .2. Starpsienu klājs vai klājs virs tā ir ūdensnecaurlaidīgs. Visām atverēm uz atklātā klāja ir ļoti augstas un izturīgas apmales, un tās ir aprīkotas ar efektīvu mehānismu ātrai un jūras apstākļos izturīgai aizvēršanai. Pēc vajadzības nodrošina jūras vārtus, vaļējus reliņus un notekas, lai jebkuros laika apstākļos atklāto klāju varētu ātri atbrīvot no ūdens.
- .3. Esošo B klases kuģu gaisa vadu atvērtais gals, kas beidzas virsbūvē, ir vismaz 1 metru virs ūdenslīnijas, ja kuģa sānsveres leņķis ir 15° vai maksimālais sānsveres leņķis applūšanas laikā, ko nosaka ar tiešiem aprēķiniem – atkarībā no tā, kas ir lielāks. Izplūde no tilpņu gaisa vadiem, izņemot naftas tilpnes, var notikt virsbūves sānos. Šā punkta noteikumi neskar spēkā esošās Starptautiskās konvencijas par kravas zīmi noteikumus.
- .4. Borta iluminatoru, eju, kravas lūku un citu tādu korpusa apšuvuma atveru, kas atrodas virs ieņemšanas robežlīnijas, aizvēršanas ierīču konstrukcija ir efektīva un pietiekami izturīga, ņemot vērā vietu, kur tās ir ierīkotas, un izvietojumu attiecībā pret sadalījuma augšējo kravas līniju.
- .5. Visiem borta iluminatoriem, kas atrodas zem pirmā klāja virs starpsienu klāja, ierīko vētras vākus, ko var viegli un efektīvi aizvērt un nostiprināt, lai tie būtu ūdensnecaurlaidīgi.

17. **Noteikums II-1/B-2/17. Kravas nodalījuma iekraušanas durvju noslēgšana (R 20-1)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Turpmāk minētās durvis, kas atrodas virs ieņemšanas līnijas, aizver un aizslēdz pirms kuģa došanās reisā, un tās paliek aizvērtas un aizslēgtas, līdz kuģis ierodas nākamajā piestātnē:
 - .1. kravas iekraušanas durvis korpusā vai norobežotas virsbūves sienās;
 - .2. priekšgala vizieri, kas ierīkoti 1.1.1. punktā norādītajās vietās;
 - .3. kravas iekraušanas durvis triecienstarpsienā;
 - .4. jūras apstākļos izturīgas rampas, kas nodrošina alternatīvu 1.1.1. līdz 1.3. punktā (to ieskaitot) definētajai aizvēršanai. Ja ir ierīkotas durvis, ko nevar atvērt vai aizvērt, kamēr kuģis atrodas piestātnē, tās var atvērt vai atstāt vaļā, kamēr kuģis tuvojās piestātnei vai dodas prom no tās, bet tikai tiktāl, cik tas vajadzīgs, lai durvis varētu tūlīt darbināt. Iekšējām priekšgala durvīm jebkurā gadījumā jābūt aizvērtām.

▼ **M4**

- .2. Neatkarīgi no 1.1. un 1.4. punkta prasībām karoga valsts administrācija var atļaut konkrēto durvju atvēršanu pēc kapteiņa ieskatiem, ja tas vajadzīgs kuģa ekspluatācijai vai pasažieru uzņemšanai un izsēdināšanai, kamēr kuģis ir droši noenkurots, un ar noteikumu, ka kuģa drošība nemazinās.
- .3. Kapteinis nodrošina to, ka tiek īstenota efektīva uzraudzības un atskaites sistēma attiecībā uz 1.1. punktā minēto durvju aizvēršanu un atvēršanu.
- .4. Pirms kuģa došanās reisā kapteinis nodrošina to, ka kuģa žurnālā atbilstīgi noteikuma II-1/B-2/22 prasībām tiek ierakstīts laiks, cikos ir notikusi 1.1. punktā minēto durvju pēdējā aizvēršana, un laiks, cikos konkrētās durvis ir tikušas atvērtas saskaņā ar 2. punktu.

17-1 **Noteikums II-1/B-2/17-1. Ūdensnecaurlaidība no ro-ro kuģu klāja (starpiesnu klāja) līdz telpām zem tā (R 20-2)**

JAUNI B, C UN D KLASES RO-RO PASAŽIERU KUĢI

- .1.1. Ievērojot 1.2. un 1.3. punkta noteikumus, visu to telpu ieeju, kas atrodas zem starpsienu klāja, zemākais punkts ir vismaz 2,5 metri virs starpsienu klāja.
- .1.2. Ja ir ierīkotas transportlīdzekļu rampas, lai nodrošinātu piekļūšanu telpām zem starpsienu klāja, šo rampu atverēm jābūt izturīgi noslēdzamām jūras apstākļos, lai nepieļautu ūdens iekļūšanu, un jābūt aprīkotām ar signālierīci un indikatoru, kas uz komandtiltiņa ļauj noteikt atveru stāvokli.
- .1.3. Karoga valsts administrācija var atļaut ierīkot īpašas pieejas telpām zem starpsienu klāja ar noteikumu, ka tās ir vajadzīgas kuģa pamatekspluatācijai, proti, mehānismu un krājumu pārvietošanai, un tām ir jābūt ūdensnecaurlaidīgām, aprīkotām ar signālierīci un indikatoru, kas uz komandtiltiņa ļauj noteikt šo pieeju stāvokli.
- .1.4. Pieejas, kas ir minētas 1.2. un 1.3. punktā, aizver pirms kuģa došanās reisā un neatver, iekams kuģis nav sasniedzis nākamo piestātņi.
- .1.5. Kapteinis nodrošina, ka tiek īstenota efektīva uzraudzības un atskaites sistēma attiecībā uz 1.2. un 1.3. punktā minēto pieeju aizvēršanu un atvēršanu, un
- .1.6. Kapteinis nodrošina, ka pirms kuģa došanās reisā saskaņā ar noteikumu II-1/B-2/22 kuģa žurnālā ieraksta 1.2. un 1.3. punktā minēto pieeju pēdējās aizvēršanas laiku.
- .1.7. Tā vietā, lai ievērotu 1.1. līdz 1.6. punkta noteikumus, jauni C klases ro-ro pasažieru kuģi, kuru garums ir mazāks par 40 metriem, un jauni D klases ro-ro pasažieru kuģi var atbilst 2.1. līdz 2.3. punktam, ja atveru apmales un sliekšņi ir vismaz 600 mm augsti uz atklāta ro-ro kuģu kravas klāja un vismaz 380 mm augsti uz slēgta ro-ro kuģu kravas klāja.

▼ **M4****ESOŠIE B KLASĒS RO-RO PASAŽIERU KUĢI**

- .2.1. Visas pieejas, pa kurām no ro-ro kuģa klāja nokļūst telpās zem starpsienu klāja, padara izturīgas jūras apstākļos, un uz komandtiltiņa ierīko indikatoru, kas ļauj noteikt, vai pieeja ir atvērta vai slēgta.
- .2.2. Visas šīs pieejas aizver pirms kuģa došanās reisā un neatver, iekams kuģis nav sasniedzis nākamo piestātni.
- .2.3. Neatkarīgi no.2.2. punkta prasībām karoga valsts administrācija var dot atļauju dažu pieeju atvēršanai reisa laikā, taču tikai tik ilgi, cik vajadzīgs, lai tām izietu cauri, un vajadzības gadījumā – kuģa pamatekspluatācijas nolūkā.

17-2 Noteikums II-1/B-2/17-2. Piekļūšana ro-ro kuģu klājiem (R 20-3)**VISI RO-RO PASAŽIERU KUĢI**

Kapteinis vai atbildīgais kuģa virsnieks nodrošina to, ka bez kapteiņa vai atbildīgā kuģa virsnieka skaidras piekrišanas pasažieriem nav atļauts iekļūt slēgtajā ro-ro kuģa klājā, kamēr kuģis ir ceļā.

17-3 Noteikums II-1/B-2/17-3. Ro-ro kuģu klāja starpsienu noslēgšana (R 20-4)**JAUNI B, C UN D KLASĒS UN ESOŠIE B KLASĒS RO-RO PASAŽIERU KUĢI**

- .1. Visas šķērseniskās un garenvirziena starpsienas, kas efektīvi aiztur uz ro-ro klāja sakrājušos jūras ūdeni, atrodas tām paredzētajā vietā un ir noslēgtas pirms kuģa atiešanas no piestātnes, un paliek savā vietā noslēgtā stāvoklī, iekams kuģis nesasniedz nākamo piestātni.
- .2. Neatkarīgi no.1. punkta prasībām karoga valsts administrācija var dot atļauju reisa laikā atvērt dažas pieejas šajās starpsienās, taču tikai tik ilgi, cik vajadzīgs, lai tām izietu cauri, un vajadzības gadījumā – kuģa pamatekspluatācijas nolūkā.

18. Noteikums II-1/B-2/18. Informācija par noturību (R 22)**JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI**

- .1. Visiem pasažieru kuģiem pēc to uzbūvēšanas veic noturības pārbaudi un nosaka to noturības elementus. Kapteinim iesniedz karoga valsts administrācijas apstiprinātu informāciju, kas vajadzīga, lai kapteinis varētu ātri un vienkārši iegūt precīzas ziņas par kuģa noturību dažādos ekspluatācijas apstākļos.
- .2. Ja kuģa pārbūves dēļ būtiski mainās kapteinim iesniegtā informācija par noturību, viņam iesniedz šīs informācijas labojumus. Vajadzības gadījumā veic atkārtotu kuģa noturības pārbaudi.
- .3. Regulāros intervālos, kas nepārsniedz piecus gadus, veic tukša kuģa apsekojumu, lai noteiktu tukša kuģa ūdensizspaida un garenvirziena smaguma centra stāvokļa izmaiņas. Kuģa noturību pārbauda atkārtoti katru reizi, kad konstatē vai paredz tukša kuģa ūdensizspaida novirzi par vairāk nekā 2 % vai garenvirziena smaguma centra stāvokļa novirzi par vairāk nekā 1 % no kuģa garuma, salīdzinot ar apstiprinātajā noturības informācijā minētajiem datiem.

▼ **M4**

- .4. Karoga valsts administrācija var dot atļauju neveikt atsevišķa kuģa noturības testu, ja pamatdati par noturību ir pieejami pēc cita tāda paša kuģa noturības testa, un karoga valsts administrācija atzīst, ka no šiem pamatdatiem var iegūt drošu informāciju par noturību attiecībā uz kuģi, kas atbrīvots no noturības testa. Ievēro MSC/Circ.1158.
- .5. Ja precīza sasvēršana nav iespējama, tukša kuģa ūdensizspaidu un smaguma centru nosaka, veicot tukša kuģa apsekojumu un precīzus aprēķinus. Ievēro Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 2000 2.7. noteikumā ietverto informāciju.

19. **Noteikums II-1/B-2/19. Bojājuma vadības plāni (R 23)****JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI**

Par kuģi atbildīgā kuģa virsnieka informēšanai pastāvīgi ir izlikti plāni, kuros katram klājam un kravas telpai ir skaidri norādīti ūdensnecaurlaidīgo nodalījumu norobežojumi, to atveres ar noslēgšanas ierīcēm un vadības sistēmu atrašanās vietu, kā arī pasākumi kuģa sānsveres iztaisnošanai, ko izraisījusi applūšana. Turklāt kuģa virsnieku rīcībā ir brošūras, kurās ir iepriekšminētā informācija.

20. **Noteikums II-1/B-2/20. Korpusa un virsbūves viengabalainība, bojājumu novēršana un kontrole (R 23-2)**

- .1. Uz komandtiltiņa uzstāda visu to korpusa durvju, iekraušanas durvju un citu aizvēršanas ierīču indikatorus, kuru neaizvēršanas vai pienācīgas nenoslēgšanas dēļ var applūst īpašas kategorijas telpas vai ro-ro kravas telpas. Indikatoru sistēmas pamatā ir bezatceices princips, un ar gaismas signālu tā norāda, ka durvis nav pilnībā aizvērtas vai nav nostiprinātas un pilnībā noslēgtas, bet ar skaņas signālu tā norāda, ka attiecīgās durvis vai aizvēršanas ierīces ir atvērušās vai vairs nav nostiprinātas. Komandtiltiņa indikatoru paneli aprīko ar režīma izvēles funkciju "osta/reiss jūrā", lai uz komandtiltiņa atskanētu skaņas signāls, ja kuģis atstāj ostu ar neaizvērtām priekšgala durvīm, iekšējām durvīm, pakaļgala rampu vai citām korpusa durvīm vai arī tad, ja noslēgšanas ierīces nav pareizā stāvoklī. Indikatoru sistēmas elektroapgāde nav saistīta ar durvju atvēršanas un nostiprināšanas elektroapgādi. Nav jāmaina karoga valsts administrācijas apstiprinātās indikatoru sistēmas, kas ir uzstādītas esošajos kuģos.
- .2. Ierīko novērošanas kameras un ūdens sūces noteikšanas sistēmu, lai brīdinātu komandtiltiņu un dzinēja kontrolpunktu par sūci kuģa priekšgala iekšējās un ārējās durvīs, pakaļgala durvīs vai citās korpusa durvīs, kā dēļ varētu applūst īpašas kategorijas telpas vai ro-ro kravas telpas.
- .3. Īpašas kategorijas telpas un ro-ro kravas telpas pastāvīgi patrolē vai efektīvi uzrauga, piemēram, ar novērošanas kameru sistēmu, lai pamanītu jebkādu transportlīdzekļu kustību sliktos laika apstākļos un pasažieru neatļautu atrašanos šajās telpās, kamēr kuģis ir ceļā.

▼ **M4**

- .4. Atbilstīgā vietā uz kuģa glabā dokumentus par darba procedūrām, kas apraksta, kā aizvērt un nostiprināt visas korpusa durvis, iekraušanas durvis un citas aizvēršanas ierīces, kuru vaļā atstāšanas vai pienācīgas nenostiprināšanas gadījumā var applūst īpašas kategorijas telpas vai ro-ro kravas telpas.

21. **Noteikums II-1/B-2/21. Ūdensnecaurlaidīgu durvju u. c. marķēšana, regulāra izmantošana un pārbaude (R 24)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Katru nedēļu rīko ūdensnecaurlaidīgo durvju, borta iluminatoru, vārstu un noteku aizvēršanas mehānismu darbināšanas mācības.
- .2. Katru dienu darbina visas ūdensnecaurlaidīgās durvis galvenajās šķērseniskajās starpsienās, ko izmanto, kuģim esot jūrā.
- .3. Jūrā vismaz reizi nedēļā regulāri pārbauda ūdensnecaurlaidīgās durvis un visus ar tām saistītos mehānismus un indikatorus, visus vārstus, kuri jāaizver, lai nodalījums būtu ūdensnecaurlaidīgs, un visus vārstus, ar kuriem darbina līdzsvarošanas šķērssavienojumus avārijas gadījumā.
- .4. Minētie vārsti, durvis un mehānismi ir atbilstīgi marķēti, lai nodrošinātu to pareizu izmantošanu maksimālas drošības panākšanai.

22. **Noteikums II-1/B-2/22. Ieraksti kuģa žurnālā (R 25)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Durvis ar virām, noņemamas plātnes, borta iluminatorus, eju un kravas lūkas un citas atveres, kas saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem ir jātur aizvērtas kuģošanas laikā, aizver pirms kuģa izbraukšanas no ostas. Kuģa žurnālā ieraksta aizvēršanas laiku un atvēršanas laiku (ja tas ir atļauts saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem).
- .2. Kuģa žurnālā ieraksta visas mācības un pārbaudes, kas paredzētas noteikumā II-1/B-2/21, sīki aprakstot visus defektus, kādi var tikt konstatēti.

23. **Noteikums II-1/B-2/23. Paceļamas platformas un rampas automašīnām**

JAUNI A, B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

Uz kuģiem, kas aprīkoti ar piekaramiem klājiem pasažieru transportlīdzekļu pārvadāšanai, būvēšanas, instalācijas un ekspluatācijas darbus veic saskaņā ar karoga valsts administrācijas noteiktajiem pasākumiem. Būvdarbiem piemēro atbilstīgus atzītas organizācijas noteikumus.

24. **Noteikums II-1/B-2/24. Margas**

JAUNI A, B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

1. Uz ārējiem klājiem, uz kuriem var atrasties pasažieri un kuriem nav atbilstīga augstuma drošības reliņu, ierīko margas, kuru augstums virs klāja ir vismaz 1100 mm un kuru konstrukcija neļauj pasažieriem kāpt uz šīm margām un nejauši nokrist no minētā klāja.
2. Kāpnes un kāpņu laukumus uz ārējiem klājiem aprīko ar līdzīgas konstrukcijas margām.

▼ **M4**

C DAĻA
MEHĀNISMI

1. Noteikums II-1/C/1. Vispārīgi noteikumi (R 26)**JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI**

- .1. Mehānismus, katlus un citus spiediena traukus, ar tiem saistītās cauruļu sistēmas un cauruļu piederumus uzstāda un aizsargā tā, lai uz kuģa esošo cilvēku apdraudējumu samazinātu līdz minimumam, pievēršot pienācīgu uzmanību kustīgajām daļām, karstām virsmām un citiem apdraudējumiem.
- .2. Nodrošina iespēju uzturēt vai atjaunot dzinēju normālu darbību arī tad, ja pārstāj darboties kāds no būtiskiem palīgmehānismiem.
- .3. Nodrošina to, ka mehānismus bez ārējas palīdzības var iedarbināt arī tad, ja kuģis ir bez gaitas.

JAUNI B UN C KLASES KUĢI

- .4. Paredzēts, ka galvenie dzinēji un visi palīgdzinēji, kam ir būtiska nozīme kuģa piedziņas un drošības panākšanā, uzstādītajā stāvoklī darbojas, ja kuģis atrodas vertikāli vai saskrējis uz vienu vai uz otru pusi leņķī, kas ir mazāks vai vienāds ar 15° statiskā stāvoklī vai 22,5° dinamiskā stāvoklī, šūpojoties no viena sāna uz otru (sānsvere) un vienlaikus dinamiski sasveroties 7,5° uz priekšu vai atpakaļ (garensvere).

JAUNI A, B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .5. Paredz dzinēju un dzenskrūves apturēšanu ārkārtas gadījumos no atbilstīgām vietām, kas atrodas ārpus mašīntelpas/dzinēju vadības telpas, piemēram, no atklātā klāja vai stūres mājas.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .6. Šķidrā kurināmā, nostādināšanas un smērēļu tilpņu ventilācijas cauruļu atrašanās vieta un stāvoklis ventilācijas caurules bojājumu gadījumā nerada tiešu jūras ūdens vai lietus ūdens iekļūšanas risku. Katram šķidrā kurināmā veidam, ko izmanto kuģa dzinējos un būtiskās sistēmās vai līdzīgās sistēmās, uz katra kuģa paredz divas šķidrā kurināmā tilpnes, kuras B klases kuģiem nodrošina jaudu vismaz 8 stundas un C un D klases kuģiem – vismaz 4 stundas pie dzinēju maksimāla pastāvīga izejas sprieguma un normāla ģeneratora ekspluatācijas režīma jūrā.

2. Noteikums II-1/C/2. Iekšdedzes dzinēji (R 27)**JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI**

- .1. Iekšdedzes dzinējus, kuru cilindra diametrs ir 200 mm vai kartera tilpums ir 0,6 m³ un vairāk, aprīko ar piemērota tipa kartera eksplozijas pārplūdes vārstiem, kam ir pietiekama caurplūdes atvere. Pārplūdes vārstus ierīko vai attiecīgi aprīko, nodrošinot tādu izplūdes virzienu, lai samazinātu iespēju, ka personāls gūst traumas.

▼ **M4**

3. **Noteikums II-1/C/3. Sateces atsūkņēšanas sistēma (R 21)**
 JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1.1. Ierīko efektīvu sateces atsūkņēšanas sistēmu, ar ko praktiskas lietošanas apstākļos var atsūknēt un novadīt ūdeni no visiem ūdensnecaurlaidīgajiem nodalījumiem, izņemot telpas, kas aprīkotas pastāvīgai saldūdens, ūdens balasta, šķidrās degvielas vai šķidro kravu pārvadāšanai un kam ir paredzēti citi sūkņi. Paredz iespēju efektīvi novadīt ūdeni no izolētām tilpnēm.
- .1.2. Sanitāro, balasta un vispārējas lietošanas sūkņus var uzskatīt par neatkarīgiem kravas telpu motorsūkņiem, ja tiem ir vajadzīgie savienojumi ar atsūkņēšanas sistēmu.
- .1.3. Visas sateces caurules, ko izmanto kurināmā uzglabāšanas tilpnēs vai zem tām, vai katlu telpās, vai mašīntelpās, kurās atrodas nostādīšanas tilpnes vai šķidrās degvielas atsūkņēšanas tilpnes, ir izgatavotas no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla.
- .1.4. Sateces un balasta sūkņu sistēmas izkārtojums neļauj ūdenim no jūras un no ūdens balasta telpām iekļūt kravas telpās un mašīntelpās, ne arī no viena nodalījuma otrā. Nepieļauj diptanku, kas savienoti ar sateces atsūkņēšanas un balasta cauruļu sistēmu, nejaušu applūdināšanu ar jūras ūdeni, ja diptankos ir krava, ne arī izsūkņēšanu ar sateces sūkni, ja tajos ir ūdens balasts.
- .1.5. Visas sadales kastes un manuāli darbināmie vārsti, kas saistīti ar sateces atsūkņēšanas sistēmu, atrodas vietās, kas parastos apstākļos ir viegli pieejamas.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .1.6. Nodrošina starpsienu klāja slēgtajās kravas telpās esošā ūdens novadīšanu.
 - .1.6.1. Ja starpsienu klājam ir tādi brīvsāni, ka klāja mala applūst, kuģim sasveroties par vairāk nekā 5°, drenāžu veic, izmantojot pietiekamu skaitu piemērota lieluma noteku, pa kurām ūdens notek tieši aiz borta un kas ierīkotas saskaņā ar noteikuma II-1/B-2/15 prasībām.
 - .1.6.2. Ja ir tādi brīvsāni, ka starpsienu klāja mala applūst, kuģim sasveroties par 5° vai mazāk, ūdeni no slēgtām starpsienu klāja kravas telpām novada citā atbilstīga tilpuma telpā vai telpās, kas aprīkotas ar augsta ūdens līmeņa signalizācijas sistēmu un piemērotu sistēmu ūdens novadīšanai aiz borta. Turklāt jānodrošina, ka:
 - .1. noteku skaits, izmēri un atrašanās vieta nepieļauj nepamatotu brīva ūdens uzkrāšanos;
 - .2. šajā noteikumā II-1/C/3 pieprasītā atsūkņēšanas sistēma atbilst prasībām attiecībā uz stacionārām ūdens izsmidzināšanas ugunsdzēsības spiedsistēmām;

▼ M4

- .3. ūdeni, kas piesārņots ar degvielu vai citām bīstamām vielām, nenovada uz mašīntelpām vai citām telpām, kurās var atrasties aizdegšanās avoti; un
- .4. klāja notekas ir aprīkotas tā, lai nepieļautu smacējošu gāzu noplūdi, ja slēgtās kravas telpas aizsargā ugunsdzēsības sistēmas, kas darbojas ar oglekļa dioksīdu.

JAUNI A, B, C UN D KLASES KUĢI

- .1.6.3. Ro-ro klāju un automobiļu klāju ūdens novadīšanas sistēmai ir pietiekama jauda, lai labā un kreisā borta notekas, ūdensvārti u. c. var novadīt ūdens daudzumu, kas izplūst no drenčeru un ugunsdzēsības sūkņiem, ņemot vērā kuģa garensveri un sānsveri.
- .1.6.4. Ja ir uzstādītas sprinkleru sistēmas un hidranti, pasažieru un apkalpes telpās jābūt atbilstīgam noteku skaitam, ar ko pietiek, lai novadītu ūdens daudzumu, kas ugunsdzēsības laikā izplūst no sprinklervalņiņām un divām ugunsdzēsības šļūtenēm ar strūklu. Notekas atrodas visiedarbīgākajās vietās, piemēram, katrā stūrī.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .2.1. Sateces atsūkņēšanas sistēma, kas paredzēta 1.1. punktā, var darboties visos praktiski iespējamajos apstākļos pēc avārijas neatkarīgi no tā, vai kuģis ir vertikālā vai sānsveres stāvoklī. Šim nolūkam parasti ierīko sānu iesūkņēšanas cauruļvadus, izņemot šaurus nodalījumus kuģa pakaļgalā, kur var pietikt ar vienu iesūkņēšanas cauruļvadu. Īpašas formas nodalījumiem var būt vajadzīgi papildu iesūkņēšanas cauruļvadi. Nodrošina, lai ūdens no nodalījuma nokļūtu iesūkņēšanas cauruļvados.
- .2.2. Ja iespējams, kravas telpu motorsūkņus ierīko atsevišķos ūdensnecaurlaidīgos nodalījumos, pieslēdzot vai izvietojot tā, lai šie nodalījumi neaplūstu viena un tā paša bojājuma dēļ. Ja galvenie dzinēji, palīgdzinēji un katli atrodas divos vai vairāk ūdensnecaurlaidīgos nodalījumos, pēc iespējas vairāk atsūkņēšanai paredzēto sūkņu izvieto šajos nodalījumos.
- .2.3. Izņemot papildu sūkņus, ko var ierīkot vienīgi pīķa nodalījumos, katru vajadzīgo sateces sūkni uzstāda tā, lai varētu atsūkņēt ūdeni no visām telpām, kurās ūdens atsūkņēšanu paredz 1.1. punkts.
- .2.4. Katrs kravas telpu motorsūknis var sūkņēt ūdeni pa vajadzīgo galveno sateces cauruli ar ātrumu, kas nav mazāks par 2 m/s. Neatkarīgiem sateces motorsūkņiem, kas atrodas mašīntelpās, ir tieši pieslēgti iesūkņēšanas cauruļvadi no šīm telpām, tomēr katrā no šādām telpām ir vajadzīgi ne vairāk kā divi iesūkņēšanas cauruļvadi. Ja ierīko divus iesūkņēšanas cauruļvadus vai vairāk, vismaz vienu uzstāda katrā kuģa sālā. Ierīko piemērotus tiešos iesūkņēšanas cauruļvadus, un mašīntelpas iesūkņēšanas cauruļvadu diametrs nav mazāks par sateces atsūkņēšanas maģistrālēm vajadzīgo diametru.

▼ **M4**

- .2.5. Papildus.2.4. punktā paredzētajam tiešajam kravas telpu iesūkņēšanas cauruļvadam vai cauruļvadiem no lielākā pieejamā neatkarīgā motorsūkņa līdz mašīntelpas ūdens novadišanas līmenim ierīko tiešu avārijas sateces iesūkņēšanas cauruļvadu ar vienvirziena vārstu; iesūkņēšanas cauruļvada diametrs ir tāds pats kā izmantoto sūkņu galvenās ieplūdes atveres diametrs.
- .2.6. Izplūdes un tiešo iesūkņēšanas cauruļvadu vārstu vārpstas sniedz krietni virs mašīntelpas platformas.
- .2.7. Visai sateces iesūkņēšanas cauruļvadu sistēmai līdz pat savienojumam ar sūkņiem ir jābūt neatkarīgai no citām cauruļvadu sistēmām.
- .2.8. Sateces atsūkņēšanas maģistrāļu un cauruļu diametru “d” aprēķina saskaņā ar turpmāk norādīto formulu. Faktisko iekšējo diametru tomēr var noapaļot līdz tuvākajam standartizmēram, kas ir pieņemams karoga valsts administrācijai:

sateces atsūkņēšanas maģistrāle:

$$d = 25 + 1.68 \sqrt{(L(B + D))}$$

sateces atsūkņēšanas caurules, kas savieno kolektorus un iesūkņēšanas cauruļvadu sistēmu:

$$d = 25 + 2.15 \sqrt{(L_1(B + D))}$$

kur:

d ir sateces atsūkņēšanas maģistrāles iekšējais diametrs (milimetros),

L un B ir kuģa garums un platums (metros),

L₁ ir nodalījuma garums un

D ir teorētiskais borta augstums līdz starpsienu klājam (metros), ja kuģim ar slēgtu kravas telpu uz starpsienu klāja, ko atsūknē no iekšpuses saskaņā ar 1.6.2. punkta prasībām un kas stiepjas visā kuģa garumā, “D” nosaka uz nākamā klāja virs starpsienu klāja. Ja slēgto kravas telpu garums ir mazāks, “D” ir teorētiskais borta augstums līdz starpsienu klājam plus lh/L, kur “l” un “h” attiecīgi ir slēgto kravas telpu kopējais garums un augstums.

- .2.9. Paredz pasākumus, lai nepieļautu, ka applūst nodalījums, kas aprīkots ar sateces atsūkņēšanas cauruli, ja sadursmes vai uzskriešanas uz sēkļa dēļ tiek pārrauta vai citādi bojāta attiecīgā caurule citā nodalījumā. Šajā nolūkā, ja kādā kuģa daļā caurules attālums no kuģa sāniem ir mazāks par vienu piektdaļu no kuģa platumā (mēra taisnā leņķī līdz viduslīnijai sadalījuma augšējās kravas līnijas līmenī) vai caurule atrodas tuneļķīlī, nodalījumā, kurā atrodas caurules gals, cauruli aprīko ar vienvirziena vārstu.

▼ **M4**

.2.10. Ar sateces atsūkņēšanas sistēmu saistītās sadales kārbas, vārstus un krānus ierīko tā, lai applūšanas gadījumā vienu no sateces sūkņiem varētu izmantot jebkurā nodalījumā; turklāt sateces atsūkņēšanas sistēma nepārstāj darboties, ja tiek bojāts sūknis vai caurule, kas to savieno ar galveno kolektoru, kura attālums no kuģa borta ir mazāks par vienu piektdaļu no kuģa platuma. Ja visiem sūkņiem ir viena kopīga cauruļu sistēma, sateces atsūkņēšanas cauruļu kontrolei vajadzīgie vārsti ir darbināmi no vietas, kas atrodas virs starpsienu klāja. Ja papildus galvenajai sateces atsūkņēšanas sistēmai ir ierīkota arī avārijas atsūkņēšanas sistēma, tā ir neatkarīga no galvenās sistēmas un iekārtota tā, ka 2.1. punktā norādītajos applūšanas apstākļos sūkni var izmantot visos nodalījumos; šādā gadījumā no vietas, kas atrodas virs starpsienu klāja, jābūt darbināmiem tikai tiem vārstiem, kas vajadzīgi avārijas sistēmas ekspluatācijai.

.2.11. Visiem krāniem un vārstiem, kas minēti 2.10. punktā un ko var darbināt no vietas, kura atrodas virs starpsienu klāja, to ekspluatācijas vietā ir ierīkotas skaidri marķētas vadības ierīces un indikatori, pēc kuriem nosaka, vai tie ir atvērti vai aizvērti.

4. **Noteikums II-1/C/4. Sateces sūkņu skaits un veids (R 21)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

līdz 250 pasažieriem: viens galvenais dzinēja sūknis un viens neatkarīgs motorsūknis, kurš atrodas ārpus mašīntelpas un kura barošana neatrodas mašīntelpā.

vairāk nekā 250 pasažieri: viens galvenais dzinēja sūknis un divi neatkarīgi motorsūkņi, no kuriem viens atrodas ārpus mašīntelpas un kura barošana neatrodas mašīntelpā.

Galveno dzinēja sūkni var aizstāt ar vienu neatkarīgu motorsūkni.

Ūdeni no ļoti maziem nodalījumiem var atsūknēt ar pārnēsājamiem rokas sūkņiem.

5. **Noteikums II-1/C/5. Līdzekļi braukšanai atpakaļgaitā (R 28)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.1. Nodrošina pietiekamu jaudu braukšanai atpakaļgaitā, lai varētu pareizi vadīt kuģi jebkuros normālos apstākļos.

.2. Ir uzskatāmi jāparāda un jāreģistrē mehānismu spējas mainīt dzenskrūves vārpstas griešanās virzienu uz pretējo pusi, kad kuģis virzās ar maksimālu kuģa ekspluatācijas ātrumu priekšgaitā, lai tas apstātos pēc pieņemama attāluma nobraukšanas.

.3. Kapteiņa vai atbildīgā personāla lietošanai uz kuģa ir pieejami izmēģinājumos reģistrētie dati par kuģa apstādināšanai vajadzīgo laiku, kuģa kursu un attālumiem, kā arī to izmēģinājumu rezultāti, kuros nosaka, kā kuģi ar vairākām dzenskrūvēm var kuģot un izdarīt manevrus, vienai vai vairākām dzenskrūvēm nedarbojoties.

▼ **M4**6. **Noteikums II-1/C/6. Stūres mehānisms (R 29)****JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI**

.1. Visiem kuģiem ir efektīva galvenā stūres iekārta un palīgiekārta. Galveno stūres iekārtu un stūres palīgiekārtu ierīko tā, lai vienas vai otras iekārtas atteice neizraisītu otras iekārtas darbības apstāšanos.

.2. Galvenais stūres mehānisms un stūres vārpsta, ja uzstādīta:

.2.1. ir pietiekami izturīgi, un ar tiem var stūrēt kuģi ar maksimālu kuģa ekspluatācijas ātrumu priekšgaitā, un to konstrukcija nepieļauj šo mehānismu sabojāšanos, ja kuģis ar maksimālu ātrumu virzās atpakaļgaitā;

.2.2. ja kuģis kuģo jūrā ar visdziļāko iegrimi un maksimālu kuģa ekspluatācijas ātrumu priekšgaitā, var sagriezt stūri, kas pagriezta 35° leņķī uz vienu pusi, 35° leņķī uz otru pusi, un tādos pašos apstākļos stūri, kas pagriezta 35° leņķī uz vienu vai otru pusi, var sagriezt 30° leņķī uz pretējo pusi ne ilgāk kā 28 sekundēs. Ja ar izmēģinājumiem jūrā, kuģim kuģojot ar visdziļāko iegrimi un tādu ātrumu priekšgaitā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, nav iespējams pierādīt atbilstību šai prasībai, kuģi, neatkarīgi no to uzbūvēšanas datuma, var pierādīt atbilstību šai prasībai, izmantojot vienu no šīm metodēm:

.1. ar izmēģinājumiem jūrā, kad, vienmērīgi kuģojot priekšgaitā ar ātrumu, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, kuģa stūre ir pilnībā iegremdēta, vai

.2. ja, veicot izmēģinājumus jūrā, stūri nav iespējams pilnībā iegremdēt, atbilstošo priekšgaitas ātrumu aprēķina, izmantojot iegremdēto stūres lāpstiņas laukumu ierosinātajā jūras izmēģinājuma slodzes stāvoklī. Ar aprēķināto priekšgaitas ātrumu nosaka galvenajam stūres mehānismam pielikto spēku un griezes momentu, kas ir vismaz tikpat liels kā tad, ja to testētu ar kuģi, kurš kuģo ar visdziļāko iegrimi un tādu ātrumu priekšgaitā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai

.3. stūres spēks un griezes moments jūras izmēģinājuma slodzes stāvoklī ir ticami prognozēti un ekstrapolēti pilnas slodzes stāvoklim. Kuģa ātrums atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam dzenskrūves solim;

.2.3. darbina ar mehānisko piedziņu, ja to vajag, lai izpildītu 2.2.2. punkta prasības, kā arī visos gadījumos, kad, ievērojot 2.2.1. punkta prasības, vajadzīga stūres vārpsta, kuras diametrs pie stūres grozīkļa pārsniedz 120 mm, neņemot vērā nostiprinājumu kuģošanai aizsalušos ūdeņos.

.3. Ja ir ierīkota stūres palīgiekārta:

.1. tā ir pietiekami izturīga un ar to var stūrēt kuģi kuģošanai piemērotā ātrumā, un ārkārtas situācijā to var ātri iedarbināt;

▼ **M4**

- .2. ar to var pagriezt stūri, kas sagriezta 15° leņķī uz vienu pusi, 15° leņķī uz otru pusi ne ilgāk kā 60 sekundēs, ja kuģis kuģo jūrā ar visdziļāko iegrimi un pusi no kuģa maksimālā ekspluatācijas ātruma priekšgaitā vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks. Ja ar izmēģinājumiem jūrā, kuģim kuģojot ar visdziļāko iegrimi un pusi no tāda ātruma priekšgaitā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezīgu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks, nav iespējams pierādīt atbilstību šai prasībai, kuģi, neatkarīgi no kuģu uzbūvēšanas datuma, atbilstību šai prasībai var pierādīt, izmantojot vienu no šīm metodēm:
- .1. ar izmēģinājumiem jūrā, kad, vienmērīgi kuģojot priekšgaitā ar pusi no ātruma, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezīgu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks, kuģa stūre ir pilnībā iegremdēta; vai
 - .2. ja, veicot izmēģinājumus jūrā, stūri nav iespējams pilnībā iegremdēt, atbilstošo priekšgaitas ātrumu aprēķina, izmantojot iegremdēto stūres lāpstiņas laukumu ierosinātajā jūras izmēģinājuma slodzes stāvoklī. Ar aprēķināto priekšgaitas ātrumu nosaka stūres palīgmehānismam pielikto spēku un griezes momentu, kas ir vismaz tikpat liels kā tad, ja to testētu ar kuģi, kurš kuģo ar visdziļāko iegrimi un pusi no tāda ātruma priekšgaitā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezīgu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks; vai
 - .3. stūres spēks un griezes moments jūras izmēģinājuma slodzes stāvoklī ir ticami prognozēti un ekstrapolēti pilnas slodzes stāvoklim.
- .3. to darbina ar mehānisko piedziņu, ja tas vajadzīgs.3.2. punkta prasību izpildīšanai, kā arī visos gadījumos, kad stūres vārpstas diametrs pie stūres grozīkļa pārsniedz 230 mm, neņemot vērā nostiprinājumu kuģošanai aizsalušos ūdeņos.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .4. Stūres mehānisma spēka pievadi:
- .1. automātiski atsāk darbu, kad ir atjaunota elektroenerģijas padeve pēc tās pārrāvuma; un
 - .2. ir iedarbināmi no komandtiltiņa. Ja tiek pārtraukta elektroenerģijas padeve kādam no stūres mehānisma spēka pievadiem, uz komandtiltiņa atskan skaņas un gaismas signāls.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .5. Ja galvenajam stūres mehānismam ir divi identiski spēka pievadi vai vairāk, stūres palīgmehānisms nav jāierīko, ja:
- .1. ar galveno stūres mehānismu var darbināt stūri atbilstīgi.2.2.2. punkta prasībām, kamēr nedarbojas kāds no spēka pievadiem;

▼ M4

- .2. galvenais stūres mehānisms ir ierīkots tā, lai pēc viena bojājuma šā mehānisma cauruļu sistēmā vai vienā no spēka pievadiem šo defektu varētu izolēt, saglabājot vai ātri atjaunojot stūrēšanas iespējas.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .6. Stūres mehānisma vadības sistēmu nodrošina:
 - .1. galvenajam stūres mehānismam uz komandtiltiņa un stūres telpā;
 - .2. ja galvenais stūres mehānisms ir ierīkots saskaņā ar 5. punktu – ar divām neatkarīgām vadības sistēmām, kuras abas var darbināt no komandtiltiņa. Šim nolūkam nav vajadzīgi divi stūres rati vai stūres vadības rokturi. Ja vadības sistēma sastāv no hidrauliska tālvadības motora, nav jāierīko otra neatkarīga sistēma;
 - .3. stūres palīgmehānismam stūres mehānisma nodalījumā un – ja tam ir mehāniskā piedziņa, – šai sistēmai jābūt darbināmai arī no komandtiltiņa un nav jābūt saistītai ar galvenā stūres mehānisma kontroles sistēmu.
- .7. Visas galvenā stūres mehānisma un stūres palīgmehānisma vadības sistēmas, ko darbina no komandtiltiņa, atbilst šādām prasībām:
 - .1. ja tās ir elektriskas vadības sistēmas, tām ir savs atsevišķs slēgums, kas tiek barots no stūres mehānisma elektriskās ķēdes stūres mehānisma nodalījumā vai tieši no sadales skapja kopnes, no kurienes elektroenerģiju piegādā stūres mehānisma elektriskajai ķēdei – no tāda punkta sadales skapī, kas atrodas blakus punktam, no kura tiek barota stūres mehānisma elektriskā ķēde;
 - .2. stūres mehānisma nodalījumā no stūres mehānisma ir iespējams atvienot šā mehānisma vadības sistēmu, kas ir darbināma no komandtiltiņa;
 - .3. sistēmu var iedarbināt no komandtiltiņa;
 - .4. ja tiek pārtraukta elektroenerģijas padeve vadības sistēmai, uz komandtiltiņa atskan skaņas signāls un parādās gaismas signāls; un
 - .5. aizsardzību pret īsslēgumu nodrošina vienīgi stūres mehānisma vadības sistēmas elektroenerģijas piegādes ķēdēm.
- .8. Elektriskās ķēdes un stūres mehānisma vadības sistēmas, kā arī to komponentus, kabeļus un caurules, kas paredzētas šajā noteikumā II-1/C/6, kā arī noteikumā II-1/C/7, visā to garumā izvietojiet pēc iespējas lielākā attālumā vienu no otras.
- .9. Starp komandtiltiņu un stūres mehānisma nodalījumu vai alternatīvu stūres vietu ierīko sakaru sistēmu.

▼ **M4**

- .10. Stūres (stūru) leņķiskais stāvoklis:
- .1. ir norādīts uz komandtiltiņa, ja galvenajam stūres mehānismam ir mehāniskā piedziņa. Stūres leņķa indikators nav atkarīgs no stūres mehānisma vadības sistēmas;
 - .2. ir nolasāms stūres mehānisma nodalījumā.
- .11. Hidraulisko stūres mehānismu ar mehānisko piedziņu nodrošina ar:
- .1. iekārtu hidrauliskā šķidruma tīrības uzturēšanai, ņemot vērā hidrauliskās sistēmas tipu un konstrukciju;
 - .2. signalizāciju, kas brīdina par zemu šķidruma līmeni katrā hidrauliskā šķidruma rezervuārā, lai pēc iespējas ātrāk saņemtu signālu par hidrauliskā šķidruma noplūdi. Skaņas un gaismas signālus saņem uz komandtiltiņa un mašīntelpā, kur tos var viegli pamanīt; un
 - .3. pastāvīgi uzstādītu glabāšanas tvertni, kuras tilpums ir pietiekams, lai uzpildītu vismaz vienu piedziņas sistēmu, tajā skaitā rezervuāru, ja galvenajam stūres mehānismam ir vajadzīga mehāniska piedziņa. Glabāšanas tvertne ar cauruļu sistēmu ir pastāvīgi savienota ar hidrauliskajām sistēmām, lai tās varētu viegli uzpildīt no stūres mehānisma nodalījuma, un tā ir aprīkota ar mēraparātu satura daudzuma noteikšanai.
- .12. Stūres mehānisma nodalījumi ir:
- .1. viegli pieejami un atrodas pēc iespējas tālāk no mašīntelpām; un
 - .2. ir atbilstīgi aprīkoti, lai nodrošinātu pieeju stūres mehānisma iekārtām un vadības sistēmai ekspluatācijas nolūkā. Atbilstīgs aprīkojums ietver margas un režģus vai citas neslidenas virsmas, lai nodrošinātu piemērotus darba apstākļus hidrauliskā šķidruma noplūdes gadījumā.

7. **Noteikums II-1/C/7. Papildu prasības attiecībā uz elektrisko un elektrohidraulisko stūres mehānismu (R 30)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .1. Uz komandtiltiņa un piemērotā galveno mehānismu vadības telpā uzstāda elektrisko un elektrohidraulisko stūres mehānismu dzinēju darbības indikatorus.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .2. Katrai elektriskajai vai elektrohidrauliskajai stūres sistēmai, kam ir viens vai vairāki spēka pievadi, ir vismaz divi īpaši šīm nolūkam paredzēti slēgumi, kam tiešu energoapgādi nodrošina galvenais sadales skapis; tomēr viens no slēgumiem var saņemt elektroenerģiju no avārijas sadales paneļa. Ar galveno elektrisko vai elektrohidraulisko stūres sistēmu saistītu elektrisku vai elektrohidraulisku stūres palīgsistēmu var savienot ar vienu no slēgumiem, no kura elektroenerģiju saņem galvenā stūres sistēma. Slēgumiem, no kuriem tiek barota elektriskā vai elektrohidrauliskā stūres sistēma, ir pietiekama jauda, lai tie varētu nodrošināt energoapgādi visiem dzinējiem, ko tiem var vienlaikus pieslēgt un vienlaikus darbināt.

▼ **M4****JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI**

3. Aizsardzību pret īsslēgumu un pārslodzes signalizāciju ierīko stūres mehānisma elektriskajiem un elektrohidrauliskajiem slēgumiem un dzinējiem. Aizsardzībai pret strāvu, kas pārsniedz pieļaujamo lielumu, tostarp palaišanas strāvu, ja tāda ir, jāedarbojas, ja strāvas stiprums vismaz divas reizes pārsniedz aizsargājamā dzinēja vai slēguma pilnas slodzes strāvas stiprumu, un tai nav jākavē atbilstīga palaišanas strāva.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

Saskaņā ar šo punktu, kā arī ievērojot noteikuma II-1/E/6 prasības, jābūt gan skaņas, gan gaismas signalizācijai, kas uzstādīta labi redzamā vietā galvenajā mašīntelpā vai vadības telpā, no kurienes parasti vada galvenos mehānismus.

4. Ja stūres palīgmechānismu, kam saskaņā ar noteikuma II-1/C/6.3.3. apakšpunktu ir vajadzīga mehāniskā piedziņa, nedarbina ar elektroenerģiju vai darbina ar elektromotoru, kas galvenokārt paredzēts citām vajadzībām, galvenā stūres sistēma var saņemt elektroenerģiju ar viena slēguma palīdzību no galvenā sadales skapja. Ja elektromotoru, kas galvenokārt paredzēts citām vajadzībām, izmanto minētās stūres palīgsistēmas darbināšanai, karoga valsts administrācija var nepiemērot 3. punkta prasības, ja to apmierina aizsardzības sistēma, kā arī stūres palīgsistēmām piemērojamā noteikuma II-1/C/6.4. punkta izpilde.

8. Noteikums II-1/C/8. Ventilācijas sistēmas mašīntelpā (R 35)**JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI**

A kategorijas mašīntelpas atbilstīgi vēdina, lai jebkuros laika apstākļos, tostarp sliktos laika apstākļos, kad iekārtas un katli darbojas ar pilnu jaudu, nodrošinātu pietiekamu gaisa padevi mašīntelpā personāla drošības un labsajūtas un mehānismu darbības nolūkā.

9. Noteikums II-1/C/9. Sakaru sistēma starp komandtiltiņu un mašīntelpu (R 37)**JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI**

Rīkojumu nodošanai no komandtiltiņa uz mašīntelpu vai vadības telpu, no kurienes parasti vada dzenskrūves ātrumu un vilces virzienu, ierīko vismaz divas neatkarīgas sakaru sistēmas: viena no tām ir mašīntelpas telegrāfs, kas vizuāli pārraida rīkojumus un atbildes gan uz mašīntelpu, gan uz komandtiltiņu. Ierīko atbilstīgas sakaru sistēmas no komandtiltiņa un mašīntelpas uz visām pārējām ekspluatācijas vietām, no kurām var vadīt dzenskrūves vilces ātrumu vai virzienu.

10. Noteikums II-1/C/10. Mehāniķa izsaukšanas signalizācija (R 38)**JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI**

Mehāniķa izsaukšanas signalizāciju ierīko, lai to varētu vadīt no dzinēju vadības telpas vai attiecīgā gadījumā no manevrēšanas platformas, un tā ir skaidri dzirdama mehāniķa kajītē un/vai attiecīgā gadījumā uz komandtiltiņa.

▼ **M4**11. **Noteikums II-1/C/11. Avārijas aprīkojuma atrašanās vieta (R 39)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

Triecienstarpstienas priekšā neuzstāda elektroenerģijas avārijas avotus, ugunsdzēsšanas sūkņus, sateces sūkņus, izņemot tos, kas īpaši paredzēti telpām pirms triecienstarpstienas, un II-2. nodaļā paredzētās nostiprinātās ugunsdzēsības iekārtas, kā arī citas avārijas iekārtas, kas ir būtiskas kuģa drošībai, izņemot enkurspilves.

12. **Noteikums II-1/C/12. Mehānismu vadības ierīces (R 31)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

.1. Galvenos mehānismus un palīgmehānismus, kas ir būtiski kuģa piedziņai un drošībai, aprīko ar efektīvām ekspluatācijas un vadības ierīcēm.

.2. Ja uz komandtiltiņa ierīko dzinēju tālvadības sistēmu un ir paredzēts, ka mašīntelpā strādās apkalpes locekļi, piemēro šādas prasības:

.1. visos kuģošanas apstākļos, tajā skaitā manevru laikā, dzenskrūves ātrumam, virzošā spēka virzienam un attiecīgā gadījumā dzenskrūves solim jābūt pilnībā vadāmam no komandtiltiņa;

.2. katras neatkarīgās dzenskrūves tālvadību veic ar vadības ierīci, kas konstruēta tā, lai tās izmantošanā īpaša uzmanība nav jāpievērš mehānismu darbības detaļām. Ja paredzēts, ka vairākas dzenskrūves darbojas vienlaikus, tās var vadīt ar vienu vadības ierīci;

.3. uz komandtiltiņa ierīko galveno dzinēju avārijas apturēšanas ierīci, kas nav saistīta ar komandtiltiņa vadības sistēmu;

.4. rīkojumi, ko no komandtiltiņa dod attiecībā uz dzinējiem, ir redzami galvenajā mehānismu vadības telpā vai attiecīgā gadījumā uz manevrēšanas platformas;

.5. dzinēju tālvadība vienlaikus ir iespējama tikai no vienas vietas; šādās vietās var uzstādīt saistītus kontroles posteņus. Katra minētā vieta ir aprīkota ar indikatoru, kas rāda, no kuras vietas tiek vadīti dzinēji. Vadības nodošana komandtiltiņa un mašīntelpas starpā ir iespējama vienīgi galvenajā mašīntelpā vai galvenajā mehānismu vadības telpā. Šī sistēma ietver iespēju nepieļaut dzenskrūves virzošā spēka būtiskas izmaiņas laikā, kad viena vieta nodod vadību otrai;

.6. jābūt lokālai dzinēju vadīšanas iespējai arī tad, ja notiek kāda tālvadības sistēmas posma atteice;

.7. tālvadības sistēmas konstrukcija ir tāda, ka atteices gadījumā atskan trauksmes signāls. Līdz lokālās vadības pārņemšanai jā saglabā priekšiestatītais dzenskrūves virzošā spēka ātrums un virziens.

.8. uz komandtiltiņa ierīko indikatorus, kas rāda:

.1. dzenskrūves ātrumu un griešanās virzienu fiksēta soļa dzenskrūves gadījumā;

▼ M4

- .2. dzenskrūves ātrumu un soļa stāvokli regulējama soļa dzenskrūves gadījumā;
- .9. uz komandtiltiņa un mašīntelpā ierīko signalizāciju, kas brīdina par zemu palaišanas gaisa spiedienu un kas jānoregulē tā, lai ir iespējams veikt turpmākas dzinēju palaišanas darbības. Ja dzinēju tālvadības sistēmas paredzēts palaist automātiski, nosaka nesekmīgo automātisko secīgo palaišanas mēģinājumu skaitu, kas nav pārsniedzams, lai saglabātu pietiekamu palaišanas gaisa spiedienu dzinēju lokālai iedarbināšanai.
- .3. Ja galvenie dzinēji un palīgdzinēji, tajā skaitā galvenie energoapgādes avoti, ir aprīkoti ar dažādas pakāpes automātiskām un tālvadības sistēmām un tos pastāvīgi uzrauga vadības telpas personāls, šīm sistēmām un vadības sistēmām jābūt attiecīgi konstruētām, aprīkotām un uzstādītām, lai mehānismu darbība būtu tikpat droša un efektīva kā tiešas uzraudzības gadījumā; šim nolūkam attiecīgā gadījumā piemēro noteikumus II-1/E/1 līdz II-1/E/5. Īpašu uzmanību pievērš šādu telpu aizsardzībai pret ugunsgrēku un applūšanu.
- .4. Kopumā automātiskās palaišanas, ekspluatācijas un vadības sistēmām jāietver iespēja manuāli ignorēt automātisko vadību. Minēto sistēmu daļu atteice nekavē manuālas ignorēšanas izmantošanu.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .5. Galvenos mehānismus un palīgmehānismus, kas ir būtiski kuģa piedziņai, vadībai un drošībai, aprīko ar efektīvām ekspluatācijas un vadības ierīcēm. Visas vadības sistēmas, kas ir būtiskas kuģa piedziņai, vadībai un drošībai, ir neatkarīgas vai konstruētas tā, ka vienas sistēmas atteice neietekmē citas sistēmas darbību.
- .6. Ja uz komandtiltiņa ierīko dzinēju tālvadības sistēmu, piemēro šādas prasības:
 - .1. visos kuģošanas apstākļos, tajā skaitā manevru laikā, dzenskrūves ātrumam, virzošā spēka virzienam un attiecīgā gadījumā dzenskrūves solim jābūt pilnībā vadāmam no komandtiltiņa;
 - .2. katru neatkarīgo dzenskrūvi vada ar vienu vadības ierīci, un visas saistītās darbības tiek veiktas automātiski, tajā skaitā pēc vajadzības – dzinēju pārslodzes nepieļaušana. Ja paredzēts, ka vairākas dzenskrūves darbojas vienlaikus, tās var vadīt ar vienu vadības ierīci;
 - .3. uz komandtiltiņa ierīko galveno dzinēju avārijas apturēšanas ierīci, kas nav saistīta ar komandtiltiņa vadības sistēmu;
 - .4. rīkojumi, ko no komandtiltiņa dod attiecībā uz dzinējiem, ir redzami galvenajā mehānismu vadības telpā un uz manevrēšanas platformas;
 - .5. dzinēju tālvadība vienlaikus ir iespējama tikai no vienas vietas; šādās vietās var uzstādīt saistītus kontroles posteņus. Katra minētā vieta ir aprīkota ar indikatoru, kas rāda, no kuras vietas tiek vadīti dzinēji. Vadības nodošana komandtiltiņa un mašīntelpas starpā ir iespējama vienīgi galvenajā mašīntelpā vai galvenajā mehānismu vadības telpā. Šī sistēma ietver iespēju nepieļaut dzenskrūves virzošā spēka būtiskas izmaiņas laikā, kad viena vieta nodod vadību otrai;

▼ **M4**

- .6. jābūt lokālai dzinēju vadīšanas iespējai arī tad, ja notiek kāda tālvadības sistēmas posma atteice. Jābūt iespējai kontrolēt palīgmehānismus, kas ir būtiski kuģa piedziņai un drošībai, pie attiecīgā mehānisma vai tā tuvumā;
 - .7. tālvadības sistēmas konstrukcija ir tāda, ka atteices gadījumā atskan trauksmes signāls. Līdz lokālās vadības pārņemšanai jā saglabā priekšiestatītais dzenskrūves virzošā spēka ātrums un virziens.
 - .8. uz komandtiltiņa, galvenajā mehānismu vadības telpā un uz manevrēšanas platformas uzstāda indikatorus, kas rāda:
 - .8.1. dzenskrūves ātrumu un griešanās virzienu fiksēta soļa dzenskrūves gadījumā; un
 - .8.2. dzenskrūves ātrumu un soļa stāvokli regulējama soļa dzenskrūves gadījumā;
 - .9. uz komandtiltiņa un mašīntelpā ierīko signalizāciju, kas brīdina par zemu palaišanas gaisa spiedienu un kas jānoregulē tā, lai ir iespējams veikt turpmākas dzinēju palaišanas darbības. Ja dzinēju tālvadības sistēmas paredzēts palaist automātiski, nosaka nesekmīgo automātisko secīgo palaišanas mēģinājumu skaitu, kas nav pārsniedzams, lai saglabātu pietiekamu palaišanas gaisa spiedienu dzinēju lokālai iedarbināšanai.
 - .7. Ja galvenie dzinēji un palīgdzinēji, tajā skaitā galvenie energoapgādes avoti, ir aprīkoti ar dažādas pakāpes automātiskām un tālvadības sistēmām un tos pastāvīgi uzrauga vadības telpas personāls, šīm sistēmām un vadības sistēmām jābūt attiecīgi konstruētām, aprīkotām un uzstādītām, lai mehānismu darbība būtu tikpat droša un efektīva kā tiešas uzraudzības gadījumā; šim nolūkam attiecīgā gadījumā piemēro noteikumus II-1/E/1 līdz II-1/E/5. Īpašu uzmanību pievērš šādu telpu aizsardzībai pret ugunsgrēku un applūšanu.
 - .8. Kopumā automātiskās palaišanas, ekspluatācijas un vadības sistēmām jāietver iespēja manuāli ignorēt automātisko vadību. Minēto sistēmu daļu atteice nekavē manuālas ignorēšanas izmantošanu.
- B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI 2012. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK
- .9. Jaunos B, C un D klases kuģos, kuri uzbūvēti 2012. gada 1. janvārī vai vēlāk, automatizētās sistēmas izveido tādā veidā, lai virsniekam, kurš atbild par navigācijas sardzi, sākotnējais brīdinājums par gaidāmo vai draudošo dzinēju sistēmas darbības palēnināšanos vai izslēgšanos tiktu nodots savlaicīgi, lai ārkārtas situācijā varētu novērtēt navigācijas apstākļus. Jo īpaši sistēmas kontrolē, uzrauga, ziņo, brīdina un veic drošības pasākumus, lai palēninātu vai apstādinātu dzinējus, lai virsniekam, kurš atbild par navigācijas sardzi, nodrošinātu iespēju iejaukties manuāli, izņemot tos gadījumus, kad manuāla iejaukšanās īsā laika posmā izraisītu motora un/vai dzinēja iekārtu pilnīgu atteici, piemēram, pārlietu augsta dzinēju apgriezienu skaita gadījumā.

▼ **M4**

13. **Noteikums II-1/C/13. Tvaika cauruļvadu sistēmas (R 33)**
 JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI
- .1. Visas tvaika caurules un ar tām savienotās detaļas, caur kurām var plūst tvaiks, konstruē un uzstāda tā, lai tās var izturēt maksimālo darba slodzi, kam tās var tikt pakļautas.
 - .2. Jābūt iespējai iztukšot visas tvaika caurules, kurās citādi var veidoties bīstams hidraulisks trieciens.
 - .3. Ja tvaika caurulē vai tās detaļās var ieplūst tvaiks no cita avota, kura spiediens ir augstāks par paredzēto, ierīko piemērotu spiediena pazemināšanas vārstu, pārplūdes vārstu un manometru.
14. **Noteikums II-1/C/14. Saspiesta gaisa sistēmas (R 34)**
 JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI
- .1. Jābūt iespējai nepieļaut pārspiediena veidošanos saspiesta gaisa sistēmās, kā arī tad, ja gaisa kompresoru un gaisdzeszes iekārtu ūdens apvalki vai ietvari var tikt pakļauti bīstamam pārspiedienam dēļ noplūdes no tām iekārtu daļām, kur atrodas saspiests gaiss. Visām sistēmām paredz piemērotu spiediena pazemināšana iespēju.
 - .2. Galveno piedziņas iekšdedzes dzinēju galvenās palaišanas gaisa ierīces ir atbilstīgi jāaizsargā no sekām, ko var izraisīt atpakaļizdedze un iekšēja eksplozija palaišanas gaisa caurulēs.
 - .3. Visas palaišanas gaisa kompresoru izplūdes caurules ir tieši savienotas ar palaišanas gaisa savācējiem, un visas gaisa savācēju palaišanas gaisa caurules, kas savienotas ar galvenajiem dzinējiem un palīgdzinējiem, ir pilnīgi nodalītas no kompresora izplūdes cauruļu sistēmas.
 - .4. Paredz iespēju līdz minimumam samazināt eļļas ieplūdi saspiesta gaisa sistēmās, kā arī iespēju iztukšot šīs sistēmas.
15. **Noteikums II-1/C/15. Aizsardzība pret trokšņiem (R 36) ⁽¹⁾**
 JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, UZ KURIEM NEATTIECAS NOTEIKUMS II-1/A-1/4
- Veic pasākumus, lai mašīntelpās līdz pieņemamam līmenim samazinātu mehānismu radīto troksni. Ja minēto troksni nevar samazināt pietiekamā apmērā, pārmērīga trokšņa avotu piemērotā veidā izolē vai arī nodrošina patvērumu no trokšņa, ja attiecīgajā telpā jāstrādā cilvēkiem. Personālam, kam jāatrodas šādās telpās, izsniedz ausu aizsargus.
16. **Noteikums II-1/C/16. Lifti**
 JAUNI A, B, C UN D KLASĒS KUĢI
- .1. Pasažieru un preču lifti attiecībā uz izmēriem, izvietojumu, pasažieru skaitu un/vai preču daudzumu atbilst karoga valsts administrācijas paredzētajiem noteikumiem katrā konkrētajā gadījumā vai katram konkrētajam ietaises veidam.

⁽¹⁾ Atsauce uz Kodeksu par trokšņu līmeni uz kuģiem, kas pieņemts ar SJO Rezolūciju A.468(XII).

▼ **M4**

- .2. Karoga valsts administrācija apstiprina ietaises rasējumus un uzturēšanas instrukcijas, tajā skaitā noteikumus, kas reglamentē periodiskās pārbaudes, un pārbauda un apstiprina ietaisi pirms ekspluatācijas uzsākšanas.
- .3. Pēc apstiprināšanas karoga valsts administrācija izdod sertifikātu, ko glabā uz kuģa.
- .4. Karoga valsts administrācija var atļaut veikt periodiskās pārbaudes administrācijas pilnvarotam ekspertam vai atzītai organizācijai.

*D DAĻA***ELEKTROINSTALĀCIJAS****1. Noteikums II-1/D/1. Vispārīgi noteikumi (R 40)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Elektroinstalācijas ir tādas, ka:
 - .1. visus elektroenerģijas palīgpakalpojumus, kas vajadzīgi, lai uz kuģa uzturētu normālus ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļus, nodrošina, neizmantojot elektroenerģijas avārijas avotu;
 - .2. drošībai būtiskus elektropakalpojumus nodrošina dažādos avārijas apstākļos; un
 - .3. pasargā pasažierus, apkalpi un kuģi no elektroenerģijas radīta apdraudējuma.
- .2. Karoga valsts administrācija veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu šīs daļas noteikumu vienotu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz elektroiekārtām ⁽¹⁾.

2. Noteikums II-1/D/2. Galvenais elektroenerģijas un apgaismojuma avots (R 41)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Uz jauniem C un D klases kuģiem, kam elektroenerģija ir vienīgais enerģijas veids, lai uzturētu kuģa drošībai būtiskus palīg līdzekļus, un uz jauniem un esošajiem B klases kuģiem, kam elektroenerģija ir vienīgais enerģijas veids, lai uzturētu kuģa drošībai un piedziņai būtiskus palīg līdzekļus, uzstāda divas vai vairākas galvenās ģeneratoriekārtas, kuru jauda ļauj ekspluatēt iepriekšminētos līdzekļus arī tad, ja viena no ģeneratoriekārtām nedarbojas.
 - .2.1. Elektroenerģijas padevi galvenajai elektriskā apgaismojuma sistēmai, kas apgaismo tās kuģa daļas, kurās parasti var iekļūt vai kurās uzturas pasažieri vai apkalpe, nodrošina galvenais elektroenerģijas avots.
 - .2.2. Galvenā elektriskā apgaismojuma sistēma ir ierīkota tā, lai ugunsgrēks vai cits nelaimes gadījums telpās, kurās ir galvenais elektroenerģijas avots, ar to saistītās transformatoriekārtas, ja tādas ir, galvenais sadales skapis un galvenais apgaismojuma sadales skapis, nesabojātu noteikumā II-1/D/3 paredzēto avārijas apgaismojuma sistēmu.

⁽¹⁾ Atsauce uz ieteikumiem, ko publicējusi Starptautiskā elektrotehnikas komisija, un jo īpaši 60092. sēriju – Kuģu elektroinstalācija.

▼ **M4**

- .2.3. Avārijas elektriskā apgaismojuma sistēma ir ierīkota tā, lai ugunsgrēks vai cits nelaimes gadījums telpās, kurās ir avārijas elektroenerģijas avots, ar to saistītās transformatoriekārtas, ja tādas ir, avārijas sadales panelis un avārijas apgaismojuma sadales skapis, nesabojātu šajā noteikumā II-1/D/2 paredzēto galveno elektriskā apgaismojuma sistēmu.
- .3. Galvenais sadales skapis attiecībā pret ģeneratoriekārtu ir novietots tā, ka, ciktāl iespējams, parastās elektroapgādes nepārtraukšanu var ietekmēt tikai ugunsgrēks vai cits nelaimes gadījums telpā, kurā ir uzstādīta ģeneratoriekārta un sadales skapis.

B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI 2012. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .4. Visās tādu B, C un D klases kuģu kajītēs, kuri uzbūvēti 2012. gada 1. janvārī vai vēlāk, ierīko papildu apgaismojumu, lai skaidri norādītu uz izeju, lai to iemītnieki varētu atrast izejas durvis. Šāds apgaismojums, kas var būt pievienots avārijas elektroapgādes avotam vai kam katrā kajītē var būt autonomas elektroapgādes avots, ieslēdzas automātiski, ja tiek pārtraukta elektroenerģijas padeve kabīnes parastajam apgaismojumam; papildu apgaismojumam jāpaliek ieslēgtam vismaz 30 minūtes.

3. Noteikums II-1/D/3. Avārijas elektroenerģijas avots (R 42)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Uz katra kuģa virs starpsienu klāja viegli pieejamā vietā ierīko autonomu avārijas elektroenerģijas avotu un avārijas sadales paneli, lai tas neatrastos blakus A kategorijas mašīntelpu norobežojumam vai to telpu norobežojumam, kurās ir galvenais elektroenerģijas avots vai galvenais sadales skapis.
- .1. Pirmajā punktā iestrādātā prasība nav jāpiemēro, ja kuģi ir konstruēti ar divām pilnībā dublējošām mašīntelpām, kas nodalītas vismaz ar vienu ūdensnecaurlaidīgu un ugunsdrošu nodalījumu un divām starpsienām vai alternatīvām konstrukcijām, kas nodrošina tādu pašu drošības līmeni, un ja katrā mašīntelpā ir vismaz viens ģenerators ar saistītiem sadales skapiem u. c.
- .2. Avārijas elektroenerģijas avots var būt akumulatora baterija, kas atbilst 5. punkta prasībām, ko neuzlādē un kam nerodas būtisks sprieguma kritums, vai ģenerators, kas atbilst 5. punkta prasībām, ko darbina iekšdedzes tipa mehānisms ar neatkarīgu tādas degvielas padevi, kuras uzliesmošanas temperatūra ir vismaz 43 °C, ar automātisku palaišanas sistēmu uz jauniem kuģiem un ar apstiprinātu palaišanas sistēmu uz esošajiem kuģiem, un kas saskaņā ar 6. punktu ir aprīkots ar avārijas elektroenerģijas pagaidu avotu.
- .3. Elektroenerģijas avārijas avotu ierīko tā, lai tas efektīvi darbotos, ja kuģa sānsvere ir 22,5° un kuģa galsvere ir 10°, rēķinot no ķīļa rāmā ūdenī. Avārijas ģeneratoriekārtas var nekadējoties iedarbināt visos iespējamajos auksta laika apstākļos, un uz jauniem kuģiem to iedarbināšana var notikt automātiski.

▼M4

- .4. Avārijas sadales panelis atrodas pēc iespējas tuvāk avārijas elektroenerģijas avotam.
- .5. Avārijas elektroenerģijas avots, kas paredzēts 1. punktā:
 - .1. parasti var darboties:
 - 12 stundas uz B klases kuģiem (jaunajiem un esošajiem),
 - 6 stundas uz C klases kuģiem (jaunajiem),
 - 3 stundas uz D klases kuģiem (jaunajiem);
 - .2. jo īpaši var vienlaikus darbināt turpmāk uzskaitītās patērētājierrīces iepriekšminētajā laikposmā, kas norādīts atbilstīgi kuģa klasei:
 - a) viens autonomas sateces motorsūknis un viens no ugunsdzēsības sūkņiem;
 - b) avārijas apgaismojums:
 1. katrā pulcēšanās vai iekāpšanas vietā un pāri sāniem saskaņā ar noteikuma III/5.3. punktu;
 2. visos gaitēnos, kāpnēs un izejās, no kurienes var nokļūt pulcēšanās vai iekāpšanas vietās;
 3. mašīntelpās un telpā, kur uzstādīts avārijas ģenerators;
 4. kontrolpunktos, kur atrodas radio un galvenās navigācijas iekārtas;
 5. kā paredzēts noteikuma II-2/B/16.1.3.7. apakšpunktā un noteikuma II-2/B/6.1.7. apakšpunktā;
 6. visās vietās, kur glabājas ugunsdzēsēja ietērps un piederumi;
 7. pie autonoma sateces motorsūkņa un viena no ugunsdzēsības sūkņiem, kas minēti a) apakšpunktā, un pie šo sūkņu motoru palaišanas vietas;
 - c) kuģa navigācijas ugunis;
 - d)
 1. visas sakaru iekārtas;
 2. vispārējā signalizācijas sistēma;
 3. ugunsgrēka detektoru sistēma; un
 4. visi signāli, kas var būt vajadzīgi avārijas laikā, ja tos darbina ar elektroenerģiju no kuģa galvenajām ģeneratoriekārtām;
 - e) kuģa sprinkleru sūknis, ja tāds ir un ja to darbina ar elektroenerģiju; un
 - f) kuģa dienasgaismas signāllampa, ja to darbina kuģa galvenais elektroenerģijas avots;
 - .3. pusstundu var darbināt mehāniskās piedziņas ūdensnecaurlaidīgās durvis, kā arī ar tām saistītos vadības, indikatoru un signalizācijas slēgumus.

▼ **M4**

.6. .2. punktā paredzētais avārijas elektroenerģijas pagaidu avots sastāv no piemērotā vietā uzstādītas akumulatora baterijas, ko izmanto avārijas apstākļos un kas bez uzlādēšanas vai pārmērīga sprieguma samazināšanās pusstundu darbina:

- a) šā noteikuma II-1/D/3.2. punkta b) apakšpunkta 1. daļā paredzēto apgaismojumu;
- b) noteikuma II-1/B-2/13.7.2. un 7.3. punktos paredzētās ūdensnecaurlaidīgās durvis, lai gan visas durvis nav obligāti darbināt vienlaikus, ja vien nav nodrošināts neatkarīgs pagaidu uzkrātās enerģijas avots; un
- c) noteikuma II-1/B-2/13.7.2. punktā paredzētos vadības, indikatoru un signalizācijas slēgumus.

.7. B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Ja piedziņas atjaunošanai ir vajadzīga elektroenerģija, jaudai jābūt pietiekamai, lai 30 minūšu laikā pēc elektriskās strāvas atslēgšanas kuģim bez gaitas atjaunotu piedziņu – attiecīgā gadījumā kopā ar citiem mehānismiem.

4. **Noteikums II-1/D/4. Avārijas papildu apgaismojums ro-ro kuģiem (R 42-1)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

Papildus noteikuma II-1/D/3.5. panta 2. punkta b) apakšpunktā paredzētajam avārijas apgaismojumam uz katra kuģa ar ro-ro kravas telpām vai īpašas kategorijas telpām:

- .1. visas pasažieru sabiedriskās telpas un gaitenīšus aprīko ar papildu elektrisko apgaismojumu, kas var darboties vismaz trīs stundas pēc tam, kad visi pārējie elektroenerģijas avoti ir sabojājušies, kā arī pie jebkuras sānsveres. Nodrošina tādu apgaismojumu, lai var viegli saskatīt pieeju evakuācijas līdzekļiem. Papildu apgaismojuma elektroenerģijas avotu veido akumulatora baterijas, kas atrodas apgaismojuma elementā, kuru pastāvīgi uzlādē no avārijas sadales paneļa, ja tas iespējams. Karoga valsts administrācija var atļaut citus apgaismes līdzekļus, kas ir vismaz tikpat efektīvi. Papildu apgaismojums ir tāds, lai tūlīt varētu pamanīt nedegošu lampu. Visas uzstādītās akumulatora baterijas regulāri nomaina, ņemot vērā konkrēto derīgās lietošanas ilgumu tajos apstākļos, kādos tās izmanto; un
- .2. visās apkalpes telpās, atpūtas telpās un darba telpās, kurās parasti ir cilvēki, ierīko pārnēsājamu un ar uzlādējamu bateriju darbināmu lampu, ja vien nav ierīkots.1. punktā paredzētais papildu avārijas apgaismojums.

5. **Noteikums II-1/D/5. Piesardzības pasākumi pret elektriskās strāvas triecieni, ugunsgrēku un citiem elektriskas izcelsmes apdraudējumiem (R 45)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Elektroiekārtu vai aprīkojuma atklātās metāla daļas, kam nav jābūt spriegumaktīvām, bet kas tādas var kļūt bojājuma dēļ, iezemē, ja vien nav tā, ka iekārtas vai aprīkojumu:

▼ **M4**

- .1. baro pie sprieguma, kas nepārsniedz 50 V līdzstrāvas, vai pie 50 V (vidējā ģeometriskā vērtība) starp elektriskajiem vadītājiem; lai sasniegtu minēto spriegumu, neizmanto autotransformatorus; vai
 - .2. baro pie sprieguma, kas nepārsniedz 250 V, droši izolējot transformatorus, kas apgādā tikai vienu patērētājierīci; vai
 - .3. konstruēti saskaņā ar divkāršās izolācijas principu.
- .2. Visas elektroierīces konstruē un uzstāda tā, lai tās neradītu traumu, kad ar tām rīkojas vai tām pieskaras parastā veidā.
 - .3. Piemērotā veidā aizsargā sadales skapju sānus, aizmuguri un vajadzīgas gadījumā – priekšpusi. Minēto sadales skapju priekšpusē neierīko atklātas spriegumaktīvās daļas, kuru iezemētais spriegums pārsniedz 1.1. punktā norādīto spriegumu. Vajadzības gadījumā sadales skapja priekšā un aizmugurē uzklāj elektroenerģiju nevadodus paklājus vai režģus.
 - .4. Sadales sistēmās, kam nav savienojuma ar zemi, ierīko ietaisi, ar kuru var uzraudzīt izolācijas līmeni attiecībā uz iezemējumu un kurš brīdina par ārkārtīgi zemu izolācijas pakāpi, raidot skaņas vai gaismas signālu.
- .5.1. Visi kabeļu metāla apvalki un bruņu appinums ir nepārtraukti un iezemēti.
 - .5.2. Visi elektriskie kabeļi un elektroinstalācijas, kas atrodas ārpus iekārtām, ir vismaz liesmas aizkavējoši, un tos ierīko, nebojājot to sākotnējās liesmas aizkavējošās īpašības. Ja vajadzīgs, konkrētā gadījumā karoga valsts administrācija var atļaut izmantot īpaša tipa kabeļus, piemēram, radio frekvences kabeļus, kas neatbilst iepriekšminētam.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .5.3. Kabeļus un elektroinstalāciju, kas paredzēti avārijas elektroenerģijas padevei, apgaismojumam, iekšējiem sakariem vai signāliem, ierīko, pēc iespējas apejot kambīzes, veļas mazgātavas, A kategorijas mašīntelpas un to korpusu, kā arī cita veida augsta apdraudējuma zonas. Uz jaunajiem un esošajiem ro-ro pasažieru kuģiem avārijas trauksmes un skaļruņu sakaru sistēmu kabeļus, kas ierīkoti 1998. gada 1. jūlijā vai vēlāk, apstiprina karoga valsts administrācija, ņemot vērā SJO izstrādātos ieteikumus. Kabeļi, kas savieno ugunsdzēsības sūkņus ar avārijas sadales paneli, ir ugunsizturīgi vietās, kur tie šķērso augsta ugunsgrēka riska zonas. Ja iespējams, visus šos kabeļus ievieļ tā, lai tie nevarētu kļūt lietošanai nederīgi starpsienu sakaršanas dēļ, ko var izraisīt ugunsgrēks blakus telpā.
- .6. Kabeļus un elektroinstalācijas ierīko un atbalsta tādā veidā, lai izvairītos no sasilšanas berzes dēļ un citiem bojājumiem. Visos elektriskajos vadītājos izvadus un savienojumus ierīko tā, lai saglabātu to sākotnējās elektriskās un mehāniskās uguns aizsargīpašības un vajadzības gadījumā – ugunsizturību.

▼ **M4**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .7.1. Katru atsevišķo slēgumu aizsargā pret īsslēgumu un pārslodzi, izņemot noteikumus II-1/C/6 un II-1/C/7 minētos gadījumus.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .7.2. Apgaismes piederumus ierīko tā, lai nepieļautu temperatūras celšanos, kas varētu sabojāt kabeļus un elektroinstalācijas, un apkārtējo materiālu pārmērīgu sakaršanu.

- .8.1. Akumulatora baterijas tur piemērotās vietās, un nodalījumi, ko izmanto galvenokārt dzīvošanai, ir pareizi uzbūvēti un tiek efektīvi vēdināti.

- .8.2. Šajos nodalījumos nedrīkst uzstādīt elektroiekārtas un citas iekārtas, kas var būt uzliesmojošu tvaiku aizdegšanās avots.

- .9. Sadales sistēmas ierīko tā, lai vertikālajā zonā izcēlies ugunsgrēks, kā definēts noteikuma II-2/A/2.9. punktā, netraucētu drošības pasākumu veikšanu citā šādā zonā. Šī prasība ir izpildīta, ja galvenās un ārkārtas barotājlinijas šajās zonās tiek izvietotas pēc iespējas tālāk viena no otras gan vertikāli, gan horizontāli.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2012.GADA 1.JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .10. Elektroiekārtas nedrīkst uzstādīt telpā, kurā var uzkrāties uzliesmojoši maisījumi, piemēram, nodalījumos, kas galvenokārt paredzēti akumulatoru baterijām, krāsu skapju telpās, acetilēna noliktavās vai līdzīgās telpās, izņemot tad, ja administrācija piekrīt, ka šādas iekārtas ir:

- .1. būtiskas ekspluatācijas vajadzībām;
- .2. tāda veida, ka tās neizraisa attiecīgā maisījuma aizdegšanos;
- .3. piemērotas attiecīgajai telpai; un
- .4. atbilstīgi sertificētas drošai lietošanai putekļos, tvaikos vai gāzēs, kas var rasties.

*E DAĻA***PAPILDU PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ KUĢIEM, KAS UZBŪVĒTI AR MAŠĪNTELPĀM, KO PERIODISKI ATSTĀJ BEZ UZRAUDZĪBAS****Īpaši apsvērumi (R 54)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

Karoga valsts administrācija īpaši apsver visus jaunus B, C un D klases kuģus, lai nolemtu, vai šo kuģu mašīntelpas var periodiski atstāt bez uzraudzības, un ja jā – vai ir vajadzīgas prasības, kas papildina šo noteikumu prasības, lai panāktu drošību, kas ir līdzvērtīga parastā kārtībā uzraudzītu mašīntelpu drošībai.

▼M4

1. **Noteikums II-1/E/1. Vispārīgi noteikumi (R 46)**
JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI
 - .1. Paredz pasākumus, lai nodrošinātu to, ka kuģa drošība visos kuģošanas apstākļos, tajā skaitā manevrēšanas laikā, ir līdzvērtīga tāda kuģa drošībai, kura mašīntelpās visu laiku uzturas personāls.
 - .2. Veic pasākumus, lai nodrošinātu to, ka iekārtas darbojas droši un ka ir paredzētas periodiskās pārbaudes un testi, lai nodrošinātu nepārtrauktu un drošu ekspluatāciju.
 - .3. Visiem kuģiem ir dokumentāli pierādījumi par to piemērotību ekspluatācijai ar periodiski bez uzraudzības atstātām mašīntelpām.

2. **Noteikums II-1/E/2. Piesardzības pasākumi attiecībā uz ugunsgrēku (R 47)**
JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI
 - .1. Paredz iespēju atklāt ugunsgrēku un sacelt trauksmi ugunsgrēka sākumā:
 - .1. katlu gaisa padeves šaftās un izplūdes ierīcēs; un
 - .2. dzinēju caurpūtes kamerās, ja vien konkrētā gadījumā to neuzskata par nevajadzīgu.
 - .2. Iekšdedzes dzinējus, kuru jauda ir 2250 kW vai lielāka, vai kuru cilindra diametrs pārsniedz 300 mm, aprīko ar kartera eļļas migļiņas koncentrācijas detektoriem vai dzinēja gultņu temperatūras kontrolierīcēm, vai līdzīgām ierīcēm.

3. **Noteikums II-1/E/3. Aizsardzība pret applūšanu (R 48)**
JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI
 - .1. Sateču akas periodiski bez uzraudzības atstātās mašīntelpās izvieto un uzrauga tā, lai konstatētu šķidruma uzkrāšanos pie parastiem galsveres un sānsveres leņķiem, un tās ir pietiekami lielas, lai tajās varētu satīpt šķidrums, kas parasti sakrājas mašīntelpas neuzraudzīšanas laikā.
 - .2. Ja sateces sūkņus var iedarbināt automātiski, uzstāda ierīci, kas rāda, ka šķidruma ieplūde pārsniedz sūkņa jaudu vai ka sūknis darbojas biežāk, nekā parasti varētu gaidīt. Šādos gadījumos pamatotā laikposmā var atļaut izmantot mazākas sateču akas. Ja ierīko automātiskus sateces sūkņus, īpašu uzmanību pievērš prasībām attiecībā uz naftas piesārņojuma novēršanu.
 - .3. Jūras ūdens ieplūdes, izplūdes zem ūdenslīnijas vai sateces atsūkšanas ežektoru sistēmu vārstu vadības ierīces ir izvietotas tā, lai pietiktu laika šo vārstu darbināšanai, ja telpā ieplūst ūdens, ņemot vērā iespējami vajadzīgo laiku, lai sasniegtu un izmantotu minētās vadības ierīces. Atkarībā no telpas iespējamā applūšanas līmeņa, ja kuģis ir pilnībā piekrauts, paredz iespēju darbināt minētās vadības ierīces no vietas, kas atrodas virs šā līmeņa.

▼ **M4****4. Noteikums II-1/E/4. Dzinēju vadība no komandtiltiņa (R 49)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .1. Visos kuģošanas apstākļos, tajā skaitā manevru laikā, dzenskrūves ātrumam, virzošā spēka virzienam un attiecīgā gadījumā dzenskrūves solim jābūt pilnībā vadāmam no komandtiltiņa.
 - .1. Šo katras neatkarīgās dzenskrūves tālvadību nodrošina ar atsevišķu vadības ierīci, un visas saistītās darbības tiek veiktas automātiski, tajā skaitā pēc vajadzības – dzinēju pārslodzes nepieļaušana.
 - .2. Uz komandtiltiņa ierīko galveno dzinēju avārijas apturēšanas ierīci, kas nav saistīta ar komandtiltiņa vadības sistēmu.
- .2. Rīkojumi, ko no komandtiltiņa dod attiecībā uz dzinējiem, ir redzami galvenajā mehānismu vadības telpā vai attiecīgā gadījumā dzinēju kontroles postenī.
- .3. Dzinēju tālvadība vienlaikus ir iespējama tikai no vienas vietas; šādās vietās var uzstādīt saistītus kontroles posteņus. Katra minētā vieta ir aprīkota ar indikatoru, kas rāda, no kuras vietas tiek vadīti dzinēji. Vadības nodošana komandtiltiņa un mašīntelpas starpā ir iespējama vienīgi galvenajā mašīntelpā vai galvenajā mehānismu vadības telpā. Šī sistēma ietver iespēju nepieļaut dzenskrūves virzošā spēka būtiskas izmaiņas laikā, kad vadību nodod no vienas vietas otrai.
- .4. Jābūt iespējai visus kuģa drošai ekspluatācijai būtiskus mehānismus vadīt no lokāla posteņa arī tad, ja daļēji sabojājas automātiskās vai tālvadības sistēmas.
- .5. Automātiskās tālvadības sistēmas konstrukcija ir tāda, ka sabojāšanās gadījumā atskan signāls. Ja tas netiek uzskatīts par praktiski neiespējamu, līdz lokālās vadības pārņemšanai jāsauglabā priekšiestatītais dzenskrūves virzošā spēka ātrums un virziens.
- .6. Uz komandtiltiņa ierīko indikatorus, kas rāda:
 - .1. dzenskrūves ātrumu un griešanās virzienu fiksēta soļa dzenskrūves gadījumā; vai
 - .2. dzenskrūves ātrumu un soļa stāvokli regulējama soļa dzenskrūves gadījumā.
- .7. Nosaka nesekmīgo automātisko secīgo palaišanas mēģinājumu skaitu, kas nav pārsniedzams, lai nodrošinātu pietiekamu palaišanas gaisa spiedienu. Ierīko signalizāciju, kas brīdina par zemu palaišanas gaisa spiedienu, kas noregulēts tā, lai ir iespējams veikt dzinēju palaišanas darbības.

5. Noteikums II-1/E/5. Sakari (R 50)

JAUNI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI UN JAUNI C UN D KLASES KUĢI

Galveno mehānismu vadības telpu vai attiecīgā gadījumā dzinēju kontroles posteni, komandtiltiņu un mehāniķa kajīti savieno ar uztīcamu balss sakaru sistēmu.

▼ **M4****6. Noteikums II-1/E/6. Signalizācijas sistēma (R 51)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.1. Ierīko signalizācijas sistēmu, kas brīdina par kļūmi, kam jāpievērš uzmanība, un kas:

.1. spēj dot skaņas signālu galvenajā mehānismu vadības telpā vai dzinēju kontroles postenī un attiecīgajā postenī ar gaismas signālu norāda, ka ir atskanējis skaņas signāls;

.2. izmantojot selektora slēdzi, ir savienota ar mehāniku koptelpām un katra mehānika kajīti, lai nodrošinātu savienojumu vismaz ar vienu no minētajām telpām. Var atļaut alternatīvu sistēmu ierīkošanu, ja tās uzskata par ekvivalentām;

.3. iedarbina skaņas un gaismas signālu uz komandtiltiņa visās situācijās, kad vajadzīga sardzes virsnieka rīcība vai uzmanība;

.4. ciktāl iespējams, ir ierīkota, pamatojoties uz bezatzeices principu; un

.5. iedarbina mehānika izsaukšanas signalizāciju, kas paredzēta noteikumā II-1/C/10, ja noteiktā laikposmā skaņas signālam lokāli nav pievērsta uzmanība.

.2.1. Signalizācijas sistēmu nodrošina ar pastāvīgu elektroapgādi, un tā automātiski pārslēdzas uz rezerves enerģijas apgādes režīmu, ja tiek pārtraukta parastā energoapgāde.

.2.2. Par signalizācijas sistēmas parastās energoapgādes pārrāvumu brīdina trauksmes signāls.

.3.1. Signalizācijas sistēma vienlaikus var brīdināt par vairāk nekā vienu kļūmi, un viena trauksmes signāla pieņemšana netraucē skanēt citam trauksmes signālam.

.3.2. Ja viens no 1. punktā minētajiem posteņiem ir pieņēmis trauksmes signālu, to norāda pārējos posteņos, kuros bija atskanējis trauksmes signāls. Trauksmes signālam jāskan tik ilgi, kamēr to pieņem, un atsevišķo trauksmes signālu gaismas signāli turpina degt, kamēr kļūme nav novērsta, kad signalizācijas sistēma automātiski pārslēdzas uz parasto darba režīmu.

7. Noteikums II-1/E/7. Drošības sistēmas (R 52)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

Ierīko drošības sistēmu, lai nodrošinātu, ka nopietnu mehānismu vai katlu darbības traucējumu gadījumā, kas rada tiešas briesmas, attiecīgā mehānisma daļa automātiski izslēdzas un atskan trauksmes signāls. Dzinēju sistēma automātiski neizslēdzas, izņemot gadījumus, kad var rasties nopietni bojājumi, pilnīga avārija vai sprādziens. Ja paredzēta sistēma galveno dzinēju izslēgšanas ignorēšanai, nedrīkst pieļaut šīs sistēmas nejaūšu izmantošanu. Par ignorēšanas sistēmas iedarbināšanu brīdina gaismas signāls. Vadības ierīces mehānismu automātiskai izslēgšanai un darbības palēnināšanai, kas tiek veikta drošības nolūkā, ierīko atsevišķi no signalizācijas sistēmas.

▼ **M4****8. Noteikums II-1/E/8. Īpašas prasības attiecībā uz mašīntelpas un katlu ierīcēm un elektroierīcēm (R 53)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Elektroenerģijas galvenais avots atbilst šādām prasībām:
- .1. ja elektroenerģiju parasti piegādā viens ģenerators, paredz piemērotu slodzes nomešanas ierīci, lai nodrošinātu integrētu apgādi kuģa piedziņas un vadības, kā arī drošības vajadzībām. Ja notiek ģenerators atteice, jāparedz pietiekamas jaudas ģenerators automātiska palaišana un pieslēgšana galvenajam sadales skapim, lai nodrošinātu piedziņu, vadību un kuģa drošību, automātiski no jauna palaižot būtiskus palīgmehānismus, tajā skaitā pēc vajadzības secīgas darbības;
 - .2. ja elektroenerģiju parasti piegādā vairāki ģeneratori, kas darbojas paralēli, jāpanāk, piemēram, izmantojot slodzes nomešanu, lai vienas ģeneratoriekārtas atteices gadījumā pārējās ģeneratoriekārtas turpinātu darboties bez pārslodzes, nodrošinot kuģa piedziņu, vadību un drošību.
- .2. Ja rezerves mehānismi ir vajadzīgi citiem palīgmehānismiem, kas ir būtiski piedziņas nodrošināšanai, uzstāda automātiskas pārslēgšanas ierīces.

9. Noteikums II-1/E/9. Automātiskā vadības un signalizācijas sistēma (R 53.4)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Vadības sistēma nodrošina galveno dzinēju un palīgmehānismu ekspluatāciju, izmantojot vajadzīgās automātiskās sistēmas.
- .2. Automātiskas pārslēgšanās gadījumā atskan trauksmes signāls.
- .3. Signalizācijas sistēmu atbilstīgi noteikumam II-1/E/6 paredz visiem svarīgajiem spiediena līmeņiem, temperatūrām un šķidrums līmeņiem, kā arī citiem būtiskiem parametriem.
- .4. Centrālo kontroles posteni aprīko ar vajadzīgajiem signalizācijas paneļiem un instrumentiem, kas pārraida visus trauksmes signālus.
- .5. Paredz līdzekļus palaišanas gaisa spiediena uzturēšanai vajadzīgajā līmenī, ja iekšdedzes dzinējus, kas ir būtiski galvenajai piedziņai, palaiž ar saspiestu gaisu.

*G DAĻA***KUĢI, KURI IZMANTO DEGVIELAS AR ZEMU UZLIESMOŠANAS TEMPERATŪRU****1. Noteikums II-1/G/1. Prasības kuģiem, kuri izmanto degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (R 57)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

Neatkarīgi no uzbūvēšanas datuma kuģiem, kuri ir pārveidoti, lai lietotu, vai kuros sāk lietot gāzveida vai šķidru degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir zemāka, nekā atļauts atbilstīgi noteikuma II-2/A/10.1.1. apakšpunktam, ir jāatbilst *IGF* kodeksa prasībām, kā definēts *SOLAS* konvencijas noteikumā II-1/2.28.

▼ **M4**

II-2 NODAĻA

UGUNSDROŠĪBA, UGUNSGRĒKA ATKLĀŠANA UN UGUNSDZĒŠANA

A DAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. **Noteikums II-2/A/1. Pamatprincipi (R 2)**
 JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI
 - .1. Šajā nodaļā aprakstītie ugunsdrošības mērķi ir:
 - .1. nepieļaut ugunsgrēku un eksploziju;
 - .2. samazināt uguns radīto dzīvības apdraudējumu;
 - .3. samazināt ugunsgrēka radīto kuģa, kravas un apkārtējās vides bojājumu risku;
 - .4. ierobežot, kontrolēt un apslāpēt ugunsgrēku un sprādzienu nodalījumā, kurā tas izcēlies; un
 - .5. nodrošināt atbilstīgus un viegli pieejamus pasažieru un apkalpes evakuācijas līdzekļus.
 - .2. Lai sasniegtu.1. punktā izklāstītos ugunsdrošības mērķus, šīs nodaļas noteikumu pamatā ir turpmāk norādītie pamatprincipi, kas attiecīgā gadījumā ir ietverti noteikumos, ņemot vērā kuģa tipu un saistīto iespējamo ugunsbīstamību:
 - .1. kuģa iedalījums galvenajās vertikālajās zonās ar termiskiem un strukturāliem norobežojumiem;
 - .2. dzīvojamo telpu atdalīšana no pārējām kuģa daļām ar termiskiem un strukturāliem norobežojumiem;
 - .3. degošu materiālu ierobežota izmantošana;
 - .4. ugunsgrēka atklāšana zonā, kurā tas izcēlies;
 - .5. ugunsgrēka ierobežošana un nodzēšana telpā, kurā tas izcēlies;
 - .6. evakuācijas līdzekļu un ugunsdzēsības ekipējuma pieejas aizsardzība;
 - .7. ugunsdzēsības iekārtu ērta pieejamība;
 - .8. uzliesmojošas kravas tvaiku aizdegšanās iespējas samazināšana līdz minimumam.
 - .3. Ugunsdrošības mērķus, kas izklāstīti.1. punktā, sasniedz, nodrošinot atbilstību šajā nodaļā paredzētajām prasībām vai ar alternatīvu konstrukciju un sistēmu, kas atbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijas pārskatītās II-2. nodaļas F daļai, kas attiecas uz kuģiem, kuri uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk. Uzskata, ka kuģis atbilst.2. punktā minētajām funkcionālajām prasībām un ka.1. punktā minētie ugunsdrošības mērķi ir sasniegti, ja:
 - .1. kuģa konstrukcijas un sistēmas kopumā atbilst attiecīgajām šīs nodaļas prasībām;

▼ **M4**

- .2. vai arī kuģa konstrukcijas un sistēmas kopumā ir pārskatītas un apstiprinātas saskaņā ar 1974. gada SOLAS konvencijas pārskatītās II-2. nodaļas F daļu, kas attiecas uz kuģiem, kuri būvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk;
- .3. vai arī kuģa konstrukcijas un sistēmu daļa(-s) ir pārskatīta(-s) un apstiprināta(s) saskaņā ar iepriekšminēto 1974. gada SOLAS konvencijas pārskatītās II-2. nodaļas F daļu, un pārējās kuģa daļas atbilst šīs nodaļas attiecīgajām prasībām.
- .4. Visiem kuģiem, kuru remonts, izmaiņas, pārveidošana un ar minēto saistīta iekārtošana nav būtiska saskaņā ar Direktīvas 2009/45/EK 2. panta zh) apakšpunktu, arī turpmāk jāatbilst vismaz tām prasībām, ko šiem kuģiem piemēroja iepriekš.

ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .5. Neatkarīgi no 4. punkta noteikumiem esošiem B klases kuģiem, kuri pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus un kurus remontē, izmaina, pārveido vai iekārto saistībā ar iepriekšminēto, piemēro šādas prasības:
 - .1. visiem materiāliem, ko izmanto šajos kuģos, jāatbilst prasībām attiecībā uz materiāliem, ko piemēro jauniem B klases kuģiem; un
 - .2. visi remontu, izmaiņu, pārveides un ar iepriekšminēto saistītas iekārtošanas, kas ietver materiālu nomaiņu 50 tonnu apmērā un vairāk, izņemot noteikumā II-2/B/16 paredzēto, atbilst prasībām, kuras piemēro jauniem B klases kuģiem.

2. **Noteikums II-2/A/2. Definīcijas (R 3)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. *Nedegošs materiāls* ir materiāls, kas nedeg un neizdala uzliesmojošus tvaikus tādā daudzumā, lai tad, ja tie uzkarst līdz aptuveni 750 °C, notiktu pašaiizdegšanās; to nosaka, veicot uguns pārbaudi saskaņā ar SJO Rezolūciju A.799(19) "Pārskatīti ieteikumi attiecībā uz testu metodēm kuģubūves materiālu klasificēšanai nedegošu materiālu kategorijā". Jebkurš cits materiāls ir degošs materiāls.

- .1.a B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Nedegošs materiāls ir materiāls, kas nedeg un neizdala ugunsnedrošus tvaikus tādā daudzumā, lai tad, ja tie uzkarst līdz aptuveni 750 °C, notiktu pašaiizdegšanās; to nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu. Jebkurš cits materiāls ir degošs materiāls.

- .2. *Uzliesmošanas standarttestā* testēšanas krāsnīs attiecīgo starpsienu vai klāju paraugus pakļauj temperatūrām, kas aptuveni atbilst standarta laika-temperatūras līknei. Paraugu virsma, kas pakļauta temperatūrai, ir vismaz 4,65 m² liela, un tās augstums (vai klāja garums) ir 2,44 metri, un šī virsma ir pēc iespējas līdzīga paredzētajai konstrukcijai, un attiecīgā gadījumā tai ir vismaz viens savienojums. Laika-temperatūras standarta līkni nosaka, velkot vienmērīgu līkni caur šādiem krāsnis iekšējās temperatūras punktiem:

▼ **M4**

sākotnējā iekšējās krāsns temperatūra:	20 °C
pēc pirmajām 5 minūtēm:	576 °C
pēc 10 minūtēm:	679 °C
pēc 15 minūtēm:	738 °C
pēc 30 minūtēm:	841 °C
pēc 60 minūtēm:	945 °C

.2.a B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Uzliesmošanas standarttestā testēšanas krāsni attiecīgo starpsieni vai klāju paraugus pakļauj temperatūrām, kas aptuveni atbilst standarta temperatūras līknei. Pārbaudes metodes atbilst Uzliesmošanas testu metožu kodeksam.

.3. *A klases pārsegumus* veido starpsienas un klāji, un tie atbilst šādām prasībām:

- .1. būvēti no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla;
- .2. pienācīgi nostiprināti;
- .3. būvēti tā, lai nepieļautu dūmu un liesmu izlaušanos līdz vienu stundu ilgā uzliesmošanas standarttesta beigām;
- .4. tos izolē ar apstiprinātiem nedegošiem materiāliem, lai testā neizmantotās puses vidējā temperatūra nepārsniegtu 140 °C virs sākotnējās temperatūras un lai nevienā punktā, tajā skaitā nevienā savienojumā, temperatūra nepārsniegtu 180 °C virs sākotnējās temperatūras turpmāk norādītajos laikposmos:

A-60 klase	60 minūtes
A-30 klase	30 minūtes
A-15 klase	15 minūtes
A-0 klase	0 minūtes

- .5. Karoga valsts administrācija pieprasa starpsienas vai klāja modeļa testēšanu, lai nodrošinātu tā atbilstību minētajām prasībām attiecībā uz viengabalainību un temperatūras paaugstināšanos saskaņā ar SJO Rezolūciju A.754(18).

B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, tekstu "SJO Rezolūcija A.754 (18)" aizstāj ar tekstu "Uzliesmošanas testu metožu kodekss".

.4. *B klases pārsegumus* veido starpsienas, klāji, griesti vai apšuvums, kas atbilst šādām prasībām:

- .1. būvēti tā, lai nepieļautu dūmu un liesmu izlaušanos līdz vienu stundu ilgā uzliesmošanas standarttesta beigām;

▼ **M4**

2. tos izolē tā, lai testā neizmantotās puses vidējā temperatūra nepārsniegtu 140 °C virs sākotnējās temperatūras un lai nevienā punktā, tajā skaitā nevienā savienojumā, temperatūra nepārsniegtu 225 °C virs sākotnējās temperatūras turpmāk norādītajos laikposmos:

B-15 klase	15 minūtes
B-0 klase	0 minūtes

3. tie ir būvēti no apstiprinātiem nedegošiem materiāliem, un visiem materiāliem, ko izmanto B klases pārsegumu izbūvē, jābūt nedegošiem, izņemot degošu finieri, kura izmantošanu var atļaut, ja tas atbilst citām šīs nodaļas prasībām;
4. karoga valsts administrācija pieprasa pārseguma modeļa pārbaudi, lai nodrošinātu tā atbilstību minētajām prasībām attiecībā uz viengabalainību un temperatūras paaugstināšanos saskaņā ar SJO Rezolūciju A.754(18).

B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, tekstu "SJO Rezolūcija A.754 (18)" aizstāj ar tekstu "Uzliesmošanas testu metožu kodekss".

5. *C klases pārsegumi* ir būvēti no apstiprinātiem nedegošiem materiāliem. Tiem nav jāatbilst prasībām, kas attiecas uz dūmu izlaušanos, ne arī temperatūras paaugstināšanās ierobežojumiem. Degoša finiera izmantošanu atļauj ar noteikumu, ka tas atbilst citām šīs nodaļas prasībām.
6. *Nepārtraukti B klases griesti vai apšuvums* ir tādi B klases griesti vai apšuvums, kas beidzas tikai pie A vai B klases pārseguma.
8. *Zema liesmas izplatība* nozīmē, ka šādi raksturota virsma pietiekami ierobežo liesmas izplatību, ko nosaka ar uguns testu saskaņā ar SJO Rezolūciju A.653(16) attiecībā uz starpsieni, griestu un klāja apdares materiāliem.
- 8.a B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK
- Zema liesmas izplatība* nozīmē, ka šādi raksturota virsma pietiekami ierobežo liesmas izplatību, ko nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.
9. *Galvenās vertikālās zonas* ir sekcijas, kurās korpusu, virsbūvi un kabīnes sadala A klases pārsegumi un kuru vidējais garums un platums uz jebkura klāja parasti nepārsniedz 40 metrus.
10. *Dzīvojamās telpas* ir telpas, ko izmanto sabiedriskajām telpām, gaiteņiem, tualetēm, kajītēm, birojiem, slimnīcām, kinozālēm, spēļu un atpūtas telpām, frizētavām, pieliekamajiem, kuros nav virtuves iekārtu, un tamlīdzīgām telpām.
11. *Sabiedriskas telpas* ir tā dzīvojamo telpu daļa, kurā ir zāles, ēdamistabas, saloni un līdzīgas pastāvīgi norobežotas vietas.

▼ M4

- .12. *Dienesta telpas* ir telpas, kurās ir kambīzes, pieliekamie, virtuves iekārtas, slēdzami skapīši, pasta telpa un naudas glabātuve, noliktavas, darbnīcas, izņemot tās, kas ietilpst mašīntelpā, un līdzīgas telpas un gaiteni, kas ved uz šīm telpām.
- .13. *Kravas telpas* ir visas telpas, ko izmanto kravai (tajā skaitā naftas kravas tilpnes), un gaiteni, kas ved uz šīm telpām.
- .13.-1. *Transportlīdzekļu telpas* ir kravas telpas, ko paredzēts izmantot, lai pārvadātu mehāniskos transportlīdzekļus, kam degvielas tvertnēs ir degviela piedziņas nodrošināšanai.
- .14. *Ro-ro kravas telpas* ir telpas, ko parasti nesadala un kas stiepjas visa kuģa garumā vai aizņem lielu daļu no tā, un kurās parasti horizontālā virzienā var iekraut un no kurām var izkraut mehāniskos transportlīdzekļus, kam degvielas tvertnēs ir degviela piedziņas nodrošināšanai, un/vai preces (iesaiņotas vai neiesaiņotas, vagonos vai piekabēs, transportlīdzekļos (tajā skaitā autocisternās un dzelzceļa cisternās), piekabēs, konteineros, paliktņos, nomontējamās rezervuāros vai līdzīgās nostiprināmās konstrukcijās vai tvertnēs).
- .15. *Atvērtas ro-ro telpas* ir ro-ro kravas telpas, kas ir atvērtas abos galos vai vienā galā un kas nodrošinātas ar atbilstīgu dabisku ventilāciju visā garumā, izmantojot pastāvīgas atveres sānu apšuvumā vai klāja segumā, vai no augšas, un uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, šo kravas telpu kopējais virsmas laukums ir vismaz 10 % no sienu kopējā virsmas laukuma.
- .15-1. *Atvērtas transportlīdzekļu telpas* ir transportlīdzekļu telpas, kas ir atvērtas abos galos vai vienā galā un kas nodrošinātas ar atbilstīgu dabisku ventilāciju visā garumā, izmantojot pastāvīgas atveres sānu apšuvumā vai klāja segumā, vai no augšas, un uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, šo kravas telpu kopējais virsmas laukums ir vismaz 10 % no sienu kopējā virsmas laukuma.
- .16. *Slēgtas ro-ro kravas telpas* ir ro-ro kravas telpas, kas nav ne atvērtas ro-ro kravas telpas, ne arī atklātais klājs.
- .16-1. *Slēgtas transportlīdzekļu telpas* ir transportlīdzekļu telpas, kas nav ne atvērtas transportlīdzekļu telpas, ne arī atklātais klājs.
- .17. *Atklātais klājs* ir klājs, kas pilnībā pakļauts laika apstākļu iedarbībai no augšas un vismaz no diviem sāniem.
- .18. *Īpašas kategorijas telpas* ir tās slēgtās transportlīdzekļu telpas virs starpsienu klāja vai zem tā, kurās var iebraukt un kurām var izbraukt transportlīdzekļus, un kurās var uzturēties pasažieri. Īpašas kategorijas telpas var ierīkot uz vairākiem klājiem, ja kopējais lietderīgais augstums transportlīdzekļiem nepārsniedz 10 metrus.
- .19.1. A kategorijas *mašīntelpas* ir telpas un gaiteni, kas ved uz tām, kurās ir:
- .1. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto galvenajos dzinējos; vai

▼ **M4**

2. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto citiem nolūkiem, nevis galvenajos dzinējos, ja šo mehānismu kopējā jauda nav mazāka par 375 kW; vai
 3. jebkurš šķidrā kurināmā katls vai šķidrās degvielas sagatavošanas agregāts.
- .19.2. *Mašīntelpas* ir visas A kategorijas mašīntelpas un visas pārējās telpas, kurās ir mašīntelpas galvenie mehānismi, katli, šķidrās degvielas sagatavošanas agregāti, tvaika un iekšdedzes dzinēji, ģeneratori un svarīgākie elektriskie mehānismi, degvielas uzpildes vietas, saldēšanas, stabilizācijas, ventilācijas un kondicionēšanas iekārtas, un tamlīdzīgas telpas un šahtas, kas ved uz šīm telpām.
- .20. *Šķidrās degvielas sagatavošanas agregāts* ir iekārta, ko izmanto, lai sagatavotu šķidro degvielu padevei uz šķidrā kurināmā katlu, vai iekārta, ko izmanto, lai sagatavotu sakarsētas degvielas padevi iekšdedzes dzinējam, un tas sastāv no saspīestas degvielas sūkņiem, filtriem un sildītājiem, kas sagatavo degvielu pie spiediena, kas pārsniedz 0,18 N/mm².
- .21. *Kontrolpunkti* ir telpas, kurās atrodas kuģa radioiekārta vai galvenās navigācijas iekārtas, vai ārkārtas enerģijas avots, vai kur ir izvietots ugunsgrēka reģistrēšanas vai ugunsvadības aprīkojums.
- .21.1. *Centrālais kontrolpunkts* ir kontrolpunkts, kurā ir koncentrētas šādas vadības un indikatoru funkcijas:
1. stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas;
 2. automātiskas sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas;
 3. ugunsdrošo durvju indikatoru paneļi;
 4. ugunsdrošo durvju noslēgšana;
 5. ūdensnecaurlaidīgo durvju indikatoru paneļi;
 6. ūdensnecaurlaidīgo durvju noslēgšana;
 7. ventilatori;
 8. vispārējā/ugunsgrēka signalizācija;
 9. sakaru sistēmas, tajā skaitā telefoni; un
 10. skaļruņu sistēmu mikrofonu.
- .21.2. *Pastāvīgi uzraudzīts centrālais kontrolpunkts* ir centrālais kontrolpunkts, kurā pastāvīgi uzturas atbildīgais apkalpes loceklis.
- .22. *Telpas, kurās ir mēbeles un aprīkojums ar ierobežotu aizdegšanās risku*, atbilstīgi noteikumam II-2/B/4 ir telpas, kurās ir mēbeles un aprīkojums ar ierobežotu aizdegšanās risku (kajītes, sabiedriskās telpas, dienesta telpas vai citas dzīvošanai paredzētas telpas), kurās:
1. visas iebūvētās mēbeles, piemēram, rakstāmgaldi, skapji, tualetes galdiņi, pultis, skapīši ir izgatavoti vienīgi no apstiprinātiem nedegošiem materiāliem, izņemot degošu finieri, kura biezums nepārsniedz 2 mm un ko var izmantot minēto mēbeļu daba virsmām;

▼ **M4**

2. visām neiebūvētajām mēbelēm, piemēram, krēsliem, dīvāniem, galdiem, karkass ir izgatavots no nedegošiem materiāliem;
3. visu drapējumu, aizkaru un citu piekārtu tekstilizstrādājumu materiāli ir izturīgi pret liesmu izplatīšanos, un šī izturība nav mazāka par vilnas ar masu $0,8 \text{ kg/m}^2$ izturību saskaņā ar grozīto SJO Rezolūciju A.471(XII).

B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, tekstu “grozīto SJO Rezolūciju A.471(XII)” aizstāj ar tekstu “Uzliesmošanas testu metožu kodeksu”;

4. visi grīdas segumi ir izturīgi pret liesmu izplatīšanos, un šī izturība nav mazāka par šim pašam nolūkam izmantota vilnas materiāla izturību.

B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, šo apakšpunktu aizstāj ar turpmāk norādīto:

visiem grīdas segumiem ir vāja uguns izplatīšanas spēja;

5. visām atklātajām starpsienu virsmām, apšuvumiem un griestiem ir vāja uguns izplatīšanas spēja; un
6. visas polsterētās mēbeles ir izturīgas pret aizdegšanos un liesmu izplatīšanos saskaņā ar SJO Rezolūcijas A.652(16) Polsterētu mēbeļu uzliesmošanas testu metodēm.

B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, tekstu “SJO Rezolūciju A.652(16)” aizstāj ar tekstu “Uzliesmošanas testu metožu kodeksu”.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

7. visi gultas piederumi ir izturīgi pret aizdegšanos un liesmu izplatīšanos, ko nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.
23. *Ro-ro pasažieru kuģis* ir pasažieru kuģis ar ro-ro kravas telpām vai īpašas kategorijas telpām, kas definētas šajā noteikumā II-2/A/2.
24. *Uzliesmošanas testu metožu kodekss* ir Starptautiskais kodekss par ugunsdrošības testu metožu piemērošanu, kas pieņemts ar grozīto Rezolūciju MSC.61(67).
25. *Ugunsdrošības sistēmu kodekss* ir Starptautiskais ugunsdrošības sistēmu kodekss, kas pieņemts ar grozīto Rezolūciju MSC.98(73).
26. *Uzliesmošanas temperatūra* ir temperatūra Celsija grādos (slēgtā tīģeļa tests), pie kuras priekšmets izdala pietiekami daudz uzliesmojošu tvaiku, lai aizdegtos, ko nosaka ar apstiprinātu uzliesmošanas temperatūras aparātu.
27. *Preskriptīvas prasības* nozīmē konstrukcijas raksturīgās īpašības, ierobežotus izmērus vai ugunsdrošības sistēmas, kas norādītas šajā nodaļā.

▼ **M4**

.28. *Ugunsdrošības aizbīdnis* noteikuma II-2/B/9a īstenošanas nolūkā ir ventilācijas cauruļvadā uzstādīta ierīce, kas normālos apstākļos paliek atvērta, netraucējot plūsmi cauruļvadā, un tiek aizvērta ugunsgrēka laikā, apturot plūsmu cauruļvadā, lai ierobežotu uguns pārnēsi. Ar iepriekš sniegtās definīcijas izmantošanu var būt saistīti šādi termini:

- .1. automātisks ugunsdrošības aizbīdnis ir ugunsdrošības aizbīdnis, kas aizveras neatkarīgi, reaģējot uz sadegšanas produktu iedarbību;
- .2. ar roku darbināms ugunsdrošības aizbīdnis ir ugunsdrošības aizbīdnis, kura atvēršanu vai aizvēršanu apkalpe veic manuāli; un
- .3. ar tālvadību vadāms ugunsdrošības aizbīdnis ir ugunsdrošības aizbīdnis, kuru apkalpe aizver, izmantojot vadības ierīci, kas atrodas attālināti no vadāmā aizbīdņa.

.29. *Dūmu aizbīdnis* noteikuma II-2/B/9.a īstenošanas nolūkā ir ventilācijas cauruļvadā uzstādīta ierīce, kas normālos apstākļos paliek atvērta, netraucējot plūsmi cauruļvadā, un tiek aizvērta ugunsgrēka laikā, apturot plūsmu cauruļvadā, lai ierobežotu dūmu un karstu gāzu pārnēsi. Dūmu aizbīdnis nav paredzēts tā ugunsizturīgā pārseguma viengabalainības nodrošināšanai, kurā ierīkots ventilācijas cauruļvads. Iepriekš sniegtās definīcijas izmantošana var būt saistīta ar šādiem terminiem:

- .1. automātisks dūmu aizbīdnis ir dūmu aizbīdnis, kas aizveras neatkarīgi, reaģējot uz dūmu vai karstu gāzu iedarbību;
- .2. ar roku darbināms dūmu aizbīdnis ir dūmu aizbīdnis, kura atvēršanu vai aizvēršanu apkalpe veic manuāli; un
- .3. ar tālvadību vadāms dūmu aizbīdnis ir dūmu aizbīdnis, kuru apkalpe aizver, izmantojot vadības ierīci, kas atrodas attālināti no vadāmā aizbīdņa.

3. **Noteikums II-2/A/3. Ugunsdzēsības sūkņi, ugunsdzēsības maģistrāles, hidranti, šļūtenes un sprauslas (R 4)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.1.1. Uz katra kuģa nodrošina ugunsdzēsības sūkņus, ugunsdzēsības maģistrāles, krānus, šļūtenes un sprauslas, kas attiecīgi atbilst noteikumam II-2/A/3.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA

.1.2. Ja ir vajadzīgi vairāki neatkarīgi ugunsdzēsības sūkņi, viegli pieejamā un drošā vietā ārpus mašīntelpas ierīko slēgvārstus, lai no pārējās ugunsdzēsības maģistrāles atdalītu to ugunsdzēsības maģistrāles daļu mašīntelpā, kurā ietilpst galvenais ugunsdzēsības sūknis vai sūkņi. Ugunsdzēsības maģistrāli ierīko tā, lai tad, kad ir aizvērti slēgvārsti, visiem kuģa hidrantiem, izņemot tos, kas atrodas iepriekšminētajā mašīntelpā, ūdeni var piegādāt ugunsdzēsības sūknis ārpus minētās mašīntelpas, izmantojot caurules, kas nešķērso mašīntelpu. Izņēmuma gadījumā neliela avārijas ugunsdzēsības sūkņa iesūkšanas un izsūkšanas

▼ M4

cauruļu sistēmas daļa var šķērsot mašīntelpu, ja to nav praktiski iespējams ierīkot, apejot mašīntelpu, ja ugunsdzēsības maģistrāles viengabalainību saglabā, ievietojot caurules pietiekami biežā tērauda apvalkā.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .1.3. Viegli pieejamā un izturīgā vietā ārpus mašīntelpas ierīko slēgvārstus, lai no pārējās ugunsdzēsības maģistrāles atdalītu to ugunsdzēsības maģistrāles daļu mašīntelpā, kurā ietilpst galvenais ugunsdzēsības sūknis vai sūkņi. Ugunsdzēsības maģistrāli ierīko tā, lai tad, kad ir aizvērti slēgvārsti, visiem kuģa hidrantiem, izņemot tos, kas atrodas iepriekšminētajā mašīntelpā, ūdeni var piegādāt cits sūknis vai avārijas ugunsdzēsības sūknis. Avārijas sūkni, šā sūkņa jūras ūdens ieplūdes atveri un iesūkņēšanas un izsūkņēšanas caurules un slēgvārstus ierīko ārpus mašīntelpas. Ja tas nav iespējams, mašīntelpā var ierīkot jūras lādi, ja vārstu regulē ar tālvadību no posteņa tajā pašā nodaļumā, kur atrodas avārijas sūknis, un iesūkņēšanas caurule ir pēc iespējas īsāka. Īsi iesūkņēšanas vai izplūdes cauruļvadi var šķērsot mašīntelpu, ja tiem ir pietiekami biezs tērauda apvalks vai izolācija atbilstīgi A-60 standartiem. Cauruļu sienaiņas ir pietiekami biezas, bet ne plānākas par 11 mm, un tās ir savienotas metinot, izņemot atloka savienojumu ar jūras ūdens ieplūdes vārstu.

JAUNI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI UN JAUNI C UN D KLASES KUĢI

.2. *Ugunsdzēsības sūkņu jauda*

- .1. Vajadzīgie ugunsdzēsības sūkņi ugunsdzēsības nolūkā pie.4.2. punktā norādītā spiediena var piegādāt ūdens daudzumu, kas ir vismaz divas trešdaļas no daudzuma, kas jāizsūkņē sateces sūkņiem, kad tos izmanto atsūkņēšanā.
- .2. Uz katra kuģa, kur saskaņā ar šo noteikumu II-2/A/3 jābūt vairākiem ugunsdzēsības sūkņiem, katra vajadzīgā sūkņa jauda ir vismaz 80 % no kopējās vajadzīgās jaudas, izdalot ar vajadzīgo ugunsdzēsības sūkņu minimālo skaitu, bet jebkurā gadījumā tā nedrīkst būt mazāka par 25 m³/h un katram sūknim jāspēj piegādāt vismaz divas vajadzīgās ūdensstrūklas. Šiem ugunsdzēsības sūkņiem jāspēj apgādāt ugunsdzēsības maģistrāles sistēma atbilstīgi vajadzīgajiem apstākļiem.
- .3. Ja uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, uzstādīto sūkņu skaits pārsniedz minimālo sūkņu skaitu, papildu sūkņu jauda ir vismaz 25 m³/h un tie var nodrošināt vismaz divas ūdensstrūklas, kā noteikts šā noteikuma II-2/A/3.5. punktā.

.3. *Ugunsdzēsības sūkņu, ugunsdzēsības maģistrāļu sistēmas un ūdens apgādes ērta pieejamība*

▼ M4

- .1. Uz kuģiem uzstāda turpmāk norādīto mehāniskās piedziņas ugunsdzēsības sūkņu skaitu:

- .1. kuģi, kas drīkst pārvadāt vairāk nekā 500 pasažierus: vismaz trīs sūkņi, no kuriem viens var būt sūknis, ko darbina galvenais dzinējs;

- .2. kuģi, kas drīkst pārvadāt 500 pasažierus vai mazāk: vismaz divi sūkņi, no kuriem viens var būt sūknis, ko darbina galvenais dzinējs.

- .2. Kanalizācijas, balasta, kravas telpu vai vispārējas lietošanas sūkņus var uzskatīt par ugunsdzēsības sūkņiem, ja tos parasti neizmanto naftas sūknēšanai – ja tos reizēm izmanto šķidrās degvielas pārliešanai vai sūknēšanai, tos aprīko ar piemērotām pārslēgšanas ierīcēm.

- .3. Jūras savienojumu, ugunsdzēsības sūkņu un to enerģijas avotu sistēma ir tāda, lai, izceļoties ugunsgrēkam vienā nodalījumā uz kuģa, kas drīkst pārvadāt vairāk nekā 250 pasažierus, nepārstāj darboties visi ugunsdzēsības sūkņi.

Uz jauniem B klases kuģiem, kas drīkst pārvadāt 250 pasažierus vai mazāk, ja, izceļoties ugunsgrēkam vienā nodalījumā, var pārstāt darboties visi sūkņi, kā alternatīvu ūdens piegādei ugunsdzēsšanas nolūkā izmanto neatkarīgi darbināmu, mehāniskās piedziņas avārijas ugunsdzēsības sūkni, kura enerģijas avots un jūras ūdens ieplūdes atvere atrodas ārpus mašīntelpas. Minētajam neatkarīgi darbināmajam mehāniskās piedziņas avārijas ugunsdzēsības sūknim jāatbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem attiecībā uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk.

- .4. Uz jauniem B klases kuģiem, kas drīkst pārvadāt vairāk nekā 250 pasažierus, ērti pieejama ūdens apgādes sistēma ir tāda, ka no jebkura iekštelpās esoša hidranta uzreiz var iegūt vismaz vienu efektīvu ūdensstrūklu un turpmāko ūdens padevi nodrošina ar vajadzīgā ugunsdzēsības sūkņa automātisku palaišanu.

- .5. Uz kuģiem, kur mašīntelpu periodiski atstāj bez uzraudzības vai sardzē jāstāv tikai vienam apkalpes loceklim, ugunsdzēsības maģistrāles sistēma nekavējoties piegādā ūdeni zem piemērota spiediena, no komandtiltiņa un ugunsvadības punkta, ja tāds ir, ar tālvadību palaižot vienu no galvenajiem ugunsdzēsības tālvadības sūkņiem, vai arī izmantojot vienu galveno ugunsdzēsības sūkni, pastāvīgi turot zem spiediena ugunsdzēsības maģistrāles sistēmu.

- .6. Katra ugunsdzēsības sūkņa padeves vārstu aprīko ar vienvirziena vārstu.

.4. *Ugunsdzēsības maģistrāļu diametrs un spiediens*

- .1. Ugunsdzēsības maģistrāles un ūdensapgādes cauruļu diametrs ir pietiekami liels, lai varētu efektīvi sadalīt maksimālo vajadzīgo izplūdi no diviem ugunsdzēsības sūkņiem, kas darbojas vienlaicīgi.

- .2. Ja divi sūkņi vienlaicīgi pa.8. punktā norādītajām sprauslām piegādā ūdeni, un ir pietiekams hidranta skaits, lai nodrošinātu.4.1. punktā minēto ūdens daudzumu, visos hidrantos uztur šādu minimālo spiedienu:

▼ **M4**

B klases kuģi, kas drīkst pārvadāt:	Jauns	Esošs
vairāk nekā 500 pasažierus	0,4 N/mm ²	0,3 N/mm ²
līdz 500 pasažieriem	0,3 N/mm ²	0,2 N/mm ²

- .3. Maksimālais spiediens visos hidrantos nepārsniedz spiedienu, pie kāda var efektīvi kontrolēt ugunsdzēsības šļūteni.

.5. Ugunsdzēsības hidrantu skaits un izvietojums

- .1. Ugunsdzēsības hidrantu skaits un izvietojums ir tāds, lai vismaz divas ūdensstrūklas no dažādiem hidrantiem, no kurām viena izplūst no viengabala šļūtenes, var sasniegt jebkuru kuģa daļu, kura kuģošanas laikā parasti ir pieejama pasažieriem vai apkalpei, un jebkuru tukšu kravas telpu daļu, jebkuru ro-ro kravas telpu vai īpašas kategorijas telpu, turklāt pēdējā gadījumā jebkura telpas daļa ir aizsniedzama ar divām ūdensstrūklām no divām viengabala šļūtenēm. Minētos ugunsdzēsības hidrانتus ierīko pie ejām, kas ved uz aizsargātām telpām.
- .2. Dzīvojamās telpās, dienesta telpās un mašīntelpās hidrantu skaits un izvietojums atbilst 5.1. punkta prasībām, kad ir aizvērtas visas ūdensnecaurlaidīgās durvis un visas durvis galvenajā vertikālajā zonā.
- .3. Ja mašīntelpas apakšējai daļai var piekļūt no blakus esošā dzenvārpstas tuneļa, tās ārpusē pie ieejas mašīntelpā ierīko divus ugunsdzēsības hidrانتus. Ja mašīntelpā iekļūst no citām telpām, vienā no šīm telpām pie ieejas mašīntelpā ierīko divus ugunsdzēsības hidrانتus. Šīs prasības neievēro, ja tuneli vai blakus esošās telpas neizmanto kā evakuācijas ceļu.

.6. Cauruļvadi un hidranti

- .1. Ugunsdzēsības maģistrālēm un hidrantiem neizmanto materiālus, kas uguns ietekmē tiek bojāti, ja vien tiem nenodrošina atbilstīgu aizsardzību. Cauruļvadus un hidrانتus izvieto tā, lai tiem var viegli pievienot ugunsdzēsības šļūtenes. Cauruļvadu un hidrantu sistēmu ierīko tā, lai nepieļautu aizsāšanas iespēju. Uz kuģiem, kas kravu var pārvadāt uz klāja, hidrانتus izvieto tā, lai tie vienmēr ir brīvi pieejami, un cauruļvadus ierīko pēc iespējas tālāk, lai tos nevarētu sabojāt minētā krava.
- .2. Katru ugunsdzēsības šļūteni aprīko ar vārstu, lai jebkuru ugunsdzēsības šļūteni varētu atvienot, kamēr ugunsdzēsības sūkņi darbojas.
- .3. Kuģos, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, slēgvārstus ierīko visiem atklātā klāja ugunsdzēsības maģistrāles atzariem, ko neizmanto ugunsdzēsīšanai, bet citiem nolūkiem.

▼ **M4***.7. Ugunsdzēsības šļūtenes*

- .1. Ugunsdzēsības šļūtenes izgatavo no karoga valsts administrācijas apstiprināta dilumizturīga materiāla, un to garums ir pietiekams, lai raidītu ūdensstrūklu uz jebkuru telpu, kur to izmantošana ir vajadzīga. Katru šļūteni aprīko ar sprauslu un vajadzīgajiem savienojumiem. Šļūteņu savienojumiem un sprauslām jābūt pilnībā savstarpēji aizvietojamām. Šļūtenes, kas šajā nodaļā ir apzīmētas kā “ugunsdzēsības šļūtenes”, kopā ar vajadzīgajiem piederumiem un instrumentiem, tur lietošanas gatavībā bīstamās vietās pie ūdensapgādes hidrantiem vai savienojumiem. Turklāt to kuģu iekštelpās, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, ugunsdzēsības šļūtenes ir pastāvīgi savienotas ar hidrantiem.
- .2. Katram no.5. punktā minētajiem hidrantiem ir vismaz viena šļūtene. Ugunsdzēsības šļūtenes garums uz klāja un virsbūvē nepārsniedz 20 metrus un mašīntelpās – 15 metrus, bet uz mazākiem kuģiem – attiecīgi 15 un 10 metrus.

.8. Sprauslas

- .1.1. Šīs nodaļas vajadzībām sprauslu standartizmēri ir 12 mm, 16 mm un 19 mm vai izmērs, kas ir pēc iespējas tuvāks šiem izmēriem. Ja izmanto citas sistēmas, piemēram, miglas sistēmu, var atļaut izmantot sprauslas ar citu diametru.
 - .1.2. Visas sprauslas ir apstiprināta divfunkciju tipa sprauslas (proti, smidzināšanas/strūklas tips) un ir noslēdzamas.
 - .2. Dzīvojamās telpās un dienesta telpās nav jāizmanto sprauslas, kuru izmērs pārsniedz 12 mm.
 - .3. Mašīntelpās un ārtelpās sprauslas izmērs ir tāds, lai ar divām strūklām pie.4. punktā minētā spiediena varētu iegūt maksimālo iespējamo izplūdi no vismazākā sūkņa, ja nav jāizmanto sprauslas, kuru izmērs pārsniedz 19 mm.
4. Noteikums II-2/A/4. Stacionāras ugunsdzēsības sistēmas (R 5 + 8 + 9 + 10)
- .1. *Stacionāras gāzes ugunsdzēsības sistēmas. Vispārīgi noteikumi (R 5.1)*
JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI
 - .1. Caurules, kas vajadzīgas ugunsdzēsības līdzekļa novadīšanai uz aizsargātām telpām, aprīko ar kontrolvārstiem, kas ir skaidri marķēti ar norādi par to, līdz kurām telpām caurules ir ievilkta. Veic attiecīgus pasākumus, lai novērstu šā līdzekļa nejaušu iepludināšanu telpās.
 - .2. Ugunsdzēsības līdzekļa sadales cauruļvadus ierīko un sprauslas izvieto tā, lai nodrošinātu vienmērīgu līdzekļa sadalījumu.
 - .3. Paredz iespēju ārpus aizsargātajām telpām aizvērt visas atveres, pa kurām aizsargātajās telpās varētu ieplūst gaiss vai no tās izplūst gāze.

▼ **M4**

- .4. Paredz automātisku skaņas signālu, kas brīdina par ugunsdzēsības līdzekļa ielaišanu telpā, kurā parasti strādā apkalpe vai kurā apkalpe var iekļūt. Trauksmes signāls skan attiecīgu laika posmu pirms līdzekļa ielaišanas.
- .5. Visu stacionāro gāzes ugunsdzēsības sistēmu vadības ierīces ir viegli pieejamas un vienkārši darbināmas un ir izvietotas pēc iespējas mazākā skaitā posteņu tā, lai piekļuvi tiem neslēgtu ugunsgrēks, kas izceļas aizsargājamā telpā. Katrā postenī ir skaidri saprotamas instrukcijas attiecībā uz sistēmas izmantošanu, ņemot vērā apkalpes drošību.
- .6. Ugunsdzēsības līdzekļa automātiska palaišana nav atļauta, izņemot gadījumus, kad tas ir atļauts attiecībā uz lokālām automātiskas darbības ietaisēm, kas papildina jebkuru vajadzīgo stacionāro ugunsdzēsības sistēmu vai ir neatkarīgas no tās, mašīntelpās virs iekārtām ar augstu aizdegšanās risku vai slēgtās augsta ugunsdrošības riska telpās mašīntelpas iekšienē.
- .7. Ja ugunsdzēsības līdzekļa daudzums ir paredzēts vairāk nekā vienas telpas aizsardzībai, pieejamajam līdzekļa daudzumam nav jāpārsniedz lielākais daudzums, kāds vajadzīgs jebkurai šādi aizsargājamai vietai.
- .8. Ja vien tas citādi nav atļauts, ugunsdzēsības līdzekļa uzglabāšanai vajadzīgās augstspiediena tvertnes izvieto ārpus aizsargātajām telpām saskaņā ar 1.11. punktu.
- .9. Apkalpei vai krasta personālam paredz iespēju drošā veidā pārbaudīt līdzekļa daudzumu tvertnēs.
- .10. Ugunsdzēsības līdzekļa uzglabāšanas tvertnes un ar tām saistītās augstspiediena detaļas konstruē atbilstoši attiecīgam praktiskam lietojumam, ņemot vērā to atrašanās vietu un ekspluatācijas laikā paredzamo maksimālo apkārtējās vides temperatūru.
- .11. Ja ugunsdzēsības līdzekli uzglabā ārpus aizsargātās vietas, to uzglabā telpā, kas ir droša un viegli pieejama un ko efektīvi vēdina. Vēlams, lai ieeja šajā uzglabāšanas telpā ir no atklātā klāja, un jebkurā gadījumā tā nedrīkst būt savienota ar aizsargāto vietu.

Ieejas durvis ir veramas uz ārpusi, un starpsienas un klāji, kuros ir durvis un citas atveru aizvēršanas ierīces un kas norobežo minētās telpas un blakus esošās noslēgtās telpas, ir gāzes necaurlaidīgi. Lai attiecīgā gadījumā piemērotu noteikuma II-2/B/4 vai II-2/B/5 starpsienu un klāju ugunsizturības tabulas, minētās uzglabāšanas telpas uzskata par kontrolpunktiem.
- .12. Jaunu kuģu ugunsdzēsības sistēmās un jaunās ietaisēs uz esošajiem kuģiem nav atļauts izmantot ugunsdzēsības līdzekli, kas pats par sevi vai paredzamos lietošanas apstākļos izdala toksiskas gāzes tādā daudzumā, kas apdraud cilvēkus, vai izdala apkārtējai videi bīstamas gāzes.

▼M4

B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .13. Stacionāras gāzes ugunsdzēsības sistēmas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.
- .14. Paredz iespēju ārpus aizsargātajām telpām aizvērt visas atveres, pa kurām aizsargātajā telpā varētu ieplūst gaiss vai no tās izplūst gāze.
- .15. Ja ugunsdzēsības līdzekli uzglabā ārpus aizsargātās vietas, to uzglabā telpā, kas atrodas aiz priekšējās trieciensienas un ko neizmanto citiem nolūkiem. Vēlams, lai ieeja šajā uzglabāšanas telpā būtu no atklātā klāja, un tā nedrīkst būt savienota ar aizsargāto vietu. Ja uzglabāšanas telpa atrodas zem klāja, tā neatrodas dziļāk kā vienu klāju zem atklātā klāja un ir tieši pieejama pa kāpnēm no atklātā klāja.

Telpas, kas atrodas zem klāja, vai telpas, kurās nevar nonākt no atklātā klāja, aprīko ar mehānisku ventilācijas sistēmu, kas paredzēta izplūdes gaisa savākšanai no telpas apakšējās daļas un kura nodrošina vismaz 6 gaisa apmaiņas reizes stundā. Ieejas durvis ir veramas uz ārpusi, un starpsienas un klāji, kuros ir durvis un citas atveru aizvēršanas ierīces un kas norobežo minētās telpas un blakus esošās noslēgtās telpas, ir gāzes necaurīdīgi. Lai piemērotu šīs nodaļas B daļas 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 5.1.a) un 5.2.a) tabulu, minētās uzglabāšanas telpas uzskata par ugunsdrošības posteņiem.

JAUNI A, B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .16. Nodrošina ugunsdzēsības līdzekļa papildu daudzumu, ja jebkurā telpā gaisa savācējos ir tāds brīvā gaisa daudzums, ka, ugunsgrēka gadījumā ielaižot šo gaisu minētajā telpā, ievērojami samazinātos stacionāro ugunsdzēsības sistēmu efektivitāte.
- .17. Stacionāro ugunsdzēsības ietaišu piegādātāji nodrošina ietaišas aprakstu, tajā skaitā apkopes pārbaudes kontrolsarakstu angļu valodā un karoga valsts oficiālajā valodā (valodās).
- .18. Administrācijas apstiprināts eksperts, ietaišas piegādātājs vai atzīta organizācija vismaz reizi gadā pārbauda ugunsdzēsības līdzekļa daudzumu.
- .19. Periodiskās pārbaudes, ko veic kuģa vecākais mehāniķis vai rīko kuģa vadība, reģistrē kuģa žurnālā, norādot attiecīgās pārbaudes jomu un laiku.
- .20. To ugunsdzēsības iekārtu konstrukcija un izmēri, kas nav obligāti paredzētas un kas ir uzstādītas, piemēram, noliktavās, atbilst šā noteikuma II-2/A/4 prasībām, kuras noteiktas attiecīgajam ietaišas tipam.
- .21. Visas durvis, kas ved uz telpām, ko aizsargā ar CO₂ ietaiši, marķē ar šādu tekstu “Šo telpu aizsargā CO₂ ietaise, un telpa ir evakuējama, atskatot trauksmes signālam”.

▼ **M4**.2. *Oglekļa dioksīda sistēmas (R 5.2.)*

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1.1. Ja nav paredzēts citādi, kravas telpās pieejamajam CO₂ daudzumam jābūt pietiekamam, lai minimālais brīvās gāzes tilpums būtu vienāds ar 30 % no minētajā veidā aizsargātas vislielākās kuģa kravas telpas bruto tilpuma.

Ja divas vai vairākas kravas telpas ir savienotas ar ventilācijas cauruļvadiem, šīs kravas telpas uzskata par vienu telpu. Kuģiem, ko izmanto transportlīdzekļu pārvadāšanai, aprēķinātais nepieciešamais CO₂ daudzums ir 45 % no vislielākās kravas telpas bruto tilpuma.

- .1.2. Mašīntelpās oglekļa dioksīda daudzumam jābūt pietiekamam, lai brīvās gāzes minimālais tilpums būtu vienāds ar vislielāko no turpmāk minētajiem tilpumiem:

.1. 40 % no vislielākās minētajā veidā aizsargātās mašīntelpas bruto tilpuma; tilpums, kurā nav iekļauta mašīntelpas korpusa daļa virs korpusa līmeņa vai horizontālās virsmas, ir 40 % vai mazāk no attiecīgās telpas horizontālās virsmas, ko nosaka pa vidu starp tvertnes griestiem un korpusa apakšējo daļu; vai

.2. 35 % no vislielākās aizsargājamās mašīntelpas bruto tilpuma, ietverot mašīntelpas korpusu; ar noteikumu, ka divas mašīntelpas vai vairāk, kas nav pilnībā atdalītas, uzskata par vienu telpu.

- .2. Šā punkta vajadzībām brīvā oglekļa dioksīda tilpumu aprēķina kā 0,56 m³/kg.

- .3. Stacionārā cauruļvadu sistēma ir ierīkota tā, lai 85 % no gāzes var ielaist telpā 2 minūšu laikā.

- .4. Oglekļa dioksīda atbrīvošanas mehānisms.

.1. Ierīko divas atsevišķas vadības ierīces, lai ielaistu oglekļa dioksīdu aizsargātā telpā un nodrošinātu signalizācijas darbību. Vienu vadības ierīci izmanto, lai izlaistu gāzi no tvertnēm, kurās to uzglabā. Otru vadības ierīci izmanto, lai atvērtu cauruļvadu sistēmas vārstu, kas ielaiž gāzi aizsargātajā vietā.

.2. Abas vadības ierīces atrodas atbrīvošanas mehānisma kārbā, uz kuras ir skaidri norādīta konkrētā telpa. Ja kontroles ierīču kārba ir aizslēdzama, tās atslēgu novieto aiz izsītama stikla redzamā vietā blakus kastei.

- .5. Karoga valsts administrācija nodrošina to, ka telpas, kurās atrodas CO₂ baterijas, ir pienācīgi aprīkotas ar pieejas, ventilācijas un sakaru iekārtām. Tā veic visus drošības pasākumus, kas vajadzīgi attiecībā uz CO₂ cilindru, cauruļu un piederumu konstrukciju, uzstādīšanu, marķēšanu, piepildīšanu un testēšanu, kā arī attiecībā uz minēto ietaišu vadības un signalizācijas iekārtām.

▼ M4B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA
1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .6. Oglekļa dioksīda sistēmas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.
 - .7. Karoga valsts administrācija nodrošina to, ka telpas, kurās atrodas CO₂ baterijas, ir pienācīgi aprīkotas ar pieejas, ventilācijas un sakaru iekārtām. Tā veic visus drošības pasākumus, kas vajadzīgi attiecībā uz CO₂ cilindru, cauruļu un cauruļu piederumu konstrukciju, uzstādīšanu, marķēšanu, papildīšanu un testēšanu, kā arī attiecībā uz minēto ietaišu vadības un signalizācijas iekārtām.
- .3. *Stacionāras zemas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmas mašīntelpās (R 8)*

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS
2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Ja papildus noteikuma II-2/A/6 prasībām mašīntelpā ierīko stacionāru zemas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmu, šī sistēma ne vairāk kā piecās minūtēs pa stacionārām izplūdes atverēm var izšļākt tādu putu daudzumu, ar ko pietiek, lai ar 150 mm biezu putu kārtu nosegtu vislielāko platību, kādā iespējams izlīt šķidrājam degvielai. Sistēma spēj ražot putas, kas piemērotas naftas ugunsgrēku dzēšanai. Nodrošina līdzekļus putu efektīvai sadalei pa pastāvīgu cauruļvadu un kontrolvārstu vai krānu sistēmu līdz piemērotām izplūdes atverēm, kā arī putu efektīvu novirzīšanai, izmantojot stacionāras sprauslas, uz pārējiem galvenajiem ugunsbīstamiem apdraudējumiem aizsargātajā telpā. Putu izplešanās attiecība nepārsniedz rādītāju 12:1.
- .2. Visu minēto sistēmu vadības ierīces ir viegli pieejamas un vienkārši darbināmas un ir izvietotas pēc iespējas mazākā skaitā posteņu tā, lai piekļuvi tiem neslēgtu ugunsgrēks, kas izceļas aizsargājamā telpā.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA
1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .3. Stacionāras zemas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmas mašīntelpās atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.
- .4. *Stacionāras augstas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmas mašīntelpās (R 9)*

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS
2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Visas vajadzīgās stacionārās augstas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmas mašīntelpā pa stacionārām izplūdes sprauslām var ātri izšļākt putu daudzumu, ar ko pietiek, lai vislielāko aizsargājamo telpu vienas minūtes laikā papildītu vismaz ar 1 metru biezu putu slāni. Pieejamajam putu šķidrums daudzumam jābūt pietiekamam, lai saražotu putu tilpumu, kas vienāds ar vislielākās aizsargājamās telpas pieckāršu tilpumu. Putu izplešanās attiecība nepārsniedz rādītāju 1000:1.
- .2. Putu padeves cauruļvadi, gaisa pievades putu ģeneratoram un putu ražošanas agregātu skaits ir pietiekams, lai nodrošinātu efektīvu putu ražošanu un sadalījumu.
- .3. Putu ģeneratora padeves cauruļvadu sistēma ir ierīkota tā, lai ugunsgrēks aizsargājamajā vietā neskartu putu ražošanas iekārtu.

▼M4

- .4. Putu ģenerators, tā energoapgādes avoti, putu šķidrums un sistēmas vadības ierīces ir viegli pieejamas un vienkārši darbināmas un ir izvietotas pēc iespējas mazākā skaitā posteņu tā, lai piekļuvi tiem neslēgtu ugunsgrēks, kas izceļas aizsargājamā telpā.

B, C UN D KLAŠES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .5. Stacionāras augstas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmas mašīntelpās atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.

.5. *Stacionāras ūdens izsmidzināšanas ugunsdzēsības spiedsistēmas mašīntelpās (R 10)*

JAUNI B, C UN D KLAŠES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESŅĪE B KLAŠES KUĢI

- .1. Visas vajadzīgās stacionāras ūdens izsmidzināšanas ugunsdzēsības spiedsistēmas mašīntelpās ir aprīkotas ar apstiprināta tipa sprauslām.
- .2. Sprauslu skaits un izvietojums nodrošina efektīvu ūdens vidējo sadalījumu aizsargājamajās vietās, kas ir vismaz 5 litri/m² minūtē. Var apsvērt iespēju nodrošināt lielāku efektivitāti īpaši bīstamās zonās. Sprauslas ierīko virs nosēdētūlnēm, tvertņu griestos un citās zonās, kur var izlīt šķidrā degviela, kā arī virs citām noteiktām ugunsbīstamām vietām mašīntelpā.
- .3. Sistēmu var sadalīt atsevišķās sekcijās, kuru sadales vārstus darbina no viegli pieejamiem posteņiem ārpus aizsargājamām telpām un kuras uzreiz neatslēdz ugunsgrēks aizsargājamajā telpā.
- .4. Sistēmā uztur vajadzīgo spiedienu, un sūkni, kas piegādā ūdeni sistēmai, palaiž automātiski, sistēmā samazinoties spiedienam.
- .5. Sūknis ar vajadzīgo spiedienu var vienlaikus apgādāt visas sistēmas sekcijas jebkurā aizsargājamajā nodaļumā. Sūknis un tā vadības sistēmu uzstāda ārpus aizsargājamās telpas vai telpām. Ugunsgrēks, kas izceļas telpā vai telpās, ko aizsargā ar ūdens izsmidzināšanas sistēmu, nevar sabojāt šo sistēmu.
- .6. Veic piesardzības pasākumus, lai nepieļautu sprauslu aizsērēšanu ar ūdeni esošajām daļiņām, kā arī cauruļvadu sistēmas, sprauslu, vārstu un sūkņa koroziju.

JAUNI B, C UN D KLAŠES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA

- .7. Sūknis var darbināt neatkarīgs iekšdedzes mehānisms, bet, ja tas ir atkarīgs no elektroenerģijas, ko piegādā saskaņā ar II-1. nodaļas D daļas noteikumiem uzstādīts avārijas ģenerators, ģeneratoram jāsāk darboties automātiski, ja tiek pārtraukta galvenā energopadeve, lai 5. punktā minētais sūknis būtu uzreiz izmantojams. Ja sūknis darbina neatkarīgs iekšdedzes mehānisms, to uzstāda tā, lai ugunsgrēks aizsargājamajā telpā neietekmētu gaisa padevi mehānismam.

▼ **M4**

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

.8. Stacionāras augstspiediena ūdens ugunsdzēsības sistēmas mašīntelpās atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.

5. **Noteikums II-2/A/5. Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti (R 6)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESŠĪE B KLASES KUĢI

.1. Visu ugunsdzēsamo aparātu tips un konstrukcija ir apstiprināta.

.2. Vajadzīgo pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu ietilpība nepārsniedz 13,5 litrus un nav mazāka par 9 litriem. Pārējiem ugunsdzēsāmajiem aparātiem jābūt vismaz tikpat viegli pārnēsājamiem kā 13,5 litru ugunsdzēsāmajam aparātam, un to ugunsdzēsšanas jaudai jābūt vismaz vienādai ar 9 litru ugunsdzēsamā aparāta jaudu.

.3. Rezerves uzpildes nodrošina 50 % no katra ugunsdzēsamā aparāta veida kopskaita uz kuģa. Cits tā paša tipa ugunsdzēsamais aparāts uzskatāms par rezerves pildījumu ugunsdzēsāmajam aparātam, ko nevar uzreiz uzpildīt uz kuģa.

.4. Parasti pārnēsājamās CO₂ ugunsdzēsamos aparātus neizvieto dzīvojamās telpās. Ja minētie ugunsdzēsāmie aparāti ir izvietoti rācījas telpā, pie sadales skapjiem un citās līdzīgās vietās, šā noteikuma II-2/A/5 nolūkā tās telpas tilpumam, kurā atrodas viens vai vairāki ugunsdzēsāmie aparāti, jābūt tādām, lai izplūdes dēļ radušos tvaiku koncentrācija nepārsniegtu 5 % no attiecīgās telpas neto tilpuma. CO₂ tilpumu aprēķina kā 0,56 m³/kg.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

.5. Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.

.6. Oglekļa dioksīda ugunsdzēsamos aparātus neizvieto dzīvojamās telpās. Kontrolpunktos un citās telpās, kurās ir elektroierīces vai elektroniskas iekārtas, kas vajadzīgas kuģa drošībai, izvieto tādus ugunsdzēsamos aparātus, kuru ugunsdzēsšanas līdzekļi neveda elektroenerģiju un nekaitē iekārtām un aprīkojumam.

.7. Lietošanai gatavus ugunsdzēsamos aparātus izvieto viegli pamanāmās vietās, ko ugunsgrēka gadījumā var ātri un viegli sasniegt jebkurā laikā, un tādā veidā, lai to izmantojamībai nekaitētu laika apstākļi, vibrācija vai citi ārēji apstākļi. Pārnēsājamus ugunsdzēsamos aparātus aprīko ar ierīcēm, kas norāda, vai tie ir tikuši izmantoti.

.8. Rezerves uzpildi nodrošina 100 % pirmo 10 ugunsdzēsamo aparātu un 50 % pārējo ugunsdzēsamo aparātu, ko uz kuģa var atkārtoti uzpildīt.

.9. Ugunsdzēsāmajiem aparātiem, ko nevar atkārtoti uzpildīt uz kuģa, rezerves pildījuma vietā nodrošina papildu pārnēsājamus tāda paša tilpuma, tipa, jaudas un skaita ugunsdzēsamos aparātus, kā noteikts.13. punktā zemāk.

▼ **M4****JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI**

- .10. Nav atļauts izmantot ugunsdzēsamos aparātus, kas satur ugunsdzēšanas līdzekli, kurš pats par sevi vai paredzamos lietošanas apstākļos izdala toksiskas gāzes tādā daudzumā, kas apdraud cilvēkus, vai izdala apkārtējai videi bīstamas gāzes.
- .11. Ugunsdzēsamie aparāti ir piemēroti tādu ugunsgrēku dzēšanai, kas var izcelties ugunsdzēsamā aparāta tuvumā.
- .12. Vienu no pārnēsājamiem ugunsdzēsamajiem aparātiem, kas paredzēti lietošanai attiecīgā telpā, novieto pie ieejas šajā telpā.
- .13. Ugunsdzēsamos aparātu minimālais skaits ir šāds:
 - .1. dzīvojamajās un dienesta telpās:
 - ugunsdzēsamos aparātus izvieto tā, lai neviens telpas punkts neatrastos vairāk nekā 10 metru iešanas attālumā no ugunsdzēsamā aparāta;
 - .2. ugunsdzēsamos aparātus, kas piemēroti lietošanai augstsprieguma telpās, novieto pie strāvas paneļa vai apakšpaneļa, kura jauda ir 20 kW un vairāk;
 - .3. kambīzē ugunsdzēsamos aparātus izvieto tā, lai neviens telpas punkts neatrastos vairāk nekā 10 metru iešanas attālumā no ugunsdzēsamā aparāta;
 - .4. ugunsdzēsamo aparātu novieto pie krāsu skapju telpām, kurās ir viegli uzliesmojoši materiāli;
 - .5. vismaz vienu ugunsdzēsamo aparātu novieto uz komandtiltiņa un katrā kontrolpunktā.
- .14. Pārnēsājami ugunsdzēsamie aparāti, kas paredzēti lietošanai dzīvojamajās vai dienesta telpās, pēc iespējas ir izmantojami vienādā veidā.
- .15. Periodiskas ugunsdzēsamo aparātu pārbaudes:
 - karoga valsts administrācija nodrošina pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu periodiskas pārbaudes, darbības testus un spiediena testus.

6. Noteikums II-2/A/6. Ugunsdzēsības sistēmas mašīntelpā (R 7)

A kategorijas mašīntelpās uzstāda:

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .1. vienu no turpmāk minētajām stacionārajām ugunsdzēsības sistēmām:
 - .1. gāzes sistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/A/4.1. un 2. punkta attiecīgajām prasībām, vai ekvivalentu ūdens sistēmu, kas atbilst grozītā SJO MSC/Circ.1165 noteikumiem, ņemot vērā kuģa uzbūvēšanas datumu;
 - .2. augstas izplešanās putu sistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/A/4.4. punkta attiecīgajām prasībām, ņemot vērā kuģa uzbūvēšanas datumu;

▼ **M4**

- .3. augstspiediena ūdens sistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/A/4.5. punkta attiecīgajām prasībām, ņemot vērā kuģa uzbūvēšanas datumu.
- .2. vismaz vienu pārnēsājamu gaisa-putu iekārtu, kurā ietilpst induktora tipa gaisa-putu sprausla, ko ar ugunsdzēsības šļūteni var pievienot ugunsdzēsības maģistrālei, un pārnēsājams rezervuārs, kurā ir vismaz 20 litri putu šķidrums, un viens rezerves rezervuārs. Pa sprauslu jāizplūst putām, ar ko var nodzēst naftas ugunsgrēku, izpūšot vismaz 1,5 m³ minūtē.
- .3. Katrā minētajā telpā izvietojiet apstiprinātus putu ugunsdzēsamos aparātus, kuru ietilpība ir vismaz 45 litri, vai tiem līdzvērtīgus aparātus, kuru skaits ir pietiekams, lai putas vai to ekvivalentu varētu novirzīt uz jebkuru degvielas un smēreļļu augstspiediena sistēmu daļu, pārvadiem un citām ugunsbīstamām vietām. Turklāt izvietojiet pietiekamu skaitu pārnēsājamu putu ugunsdzēsamo aparātu vai tiem līdzvērtīgu aparātu, lai neviens telpas punkts neatrastos vairāk nekā 10 metru iešanas attālumā no ugunsdzēsamā aparāta un lai katrā telpā būtu vismaz divi šādi ugunsdzēsamie aparāti.

ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .4. vienu no stacionārajām ugunsdzēsības sistēmām, kas norādītas iepriekšminētajā 1. punktā, un papildus katrā telpā, kurā ir iekšdedzes dzinēji vai šķidrās degvielas nostādināšanas tvertnes, vai naftas-degvielas agregāti, vienu putu ugunsdzēsamo aparātu ar vismaz 45 litru ietilpību vai tam līdzvērtīgus aparātus, kuru skaits ir pietiekams, lai putas vai to ekvivalentu varētu novirzīt uz jebkuru degvielas un smēreļļu augstspiediena sistēmu daļu, pārvadiem un citām ugunsbīstamām vietām, un
- .5. vienu pārnēsājamu ugunsdzēsamo aparātu, kas piemērots naftas ugunsgrēku dzēšanai, katram mehānismam, kura jauda ir 746 kW, vai šāda mehānisma daļai; ja jebkurā telpā ir vismaz divi un ne vairāk kā seši šādi ugunsdzēsamie aparāti.

Dažu šajā noteikumā II-2/A/6 paredzēto sešu pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu vietā atļauts izmantot stacionāru zemas izplešanās putu sistēmu.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .6. Katrā mašīntelpā uzstāda divus piemērotus ūdens miglas aplikatorus, kas var sastāvēt no L formas metāla caurules, kuras garākā daļa ir aptuveni 2 metrus gara un kuru var pievienot ugunsdzēsības šļūtenei, un kuras īsākā daļa ir aptuveni 250 mm gara un aprīkota ar fiksētu ūdens miglas sprauslu vai kuru var aprīkot ar ūdens sprauslu.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .7. Ja sildīšanai izmanto uzkaršētu kurināmo, papildus var pieprasīt, lai katlu telpas uz vietas aprīko ar pastāvīgām vai pārnēsājamām iekārtām, kas ugunsdzēsanas nolūkā nodrošina ūdens strūklu zem spiediena vai putu izkliedi virs un zem grīdas.

▼ **M4**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK, UN JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA UN KURI IR CERTIFICĒTI PĀRVADĀT VAIRĀK NEKĀ 400 PASAŽIERUS, KĀ ARĪ ESOŠIE B KLASES KUĢI, KURI CERTIFICĒTI PĀRVADĀT VAIRĀK NEKĀ 400 PASAŽIERUS

- .8. .1. A kategorijas mašīntelpas, kuru tilpums pārsniedz 500 m³, papildus šajā noteikumā II-2/A/6 norādītajām stacionārajām ugunsdzēsības sistēmām aizsargā arī ar apstiprināta tipa stacionāru lokālas izmantošanas ūdens vai ekvivalentu ugunsdzēsības sistēmu, pamatojoties uz pamatnostādņēm SJO dokumentā MSC/Circ.913 "Stacionāru lokālas izmantošanas ūdens ugunsdzēsības sistēmu apstiprināšanas pamatnostādnes attiecībā uz izmantošanu A kategorijas mašīntelpās".

Ja mašīntelpu periodiski atstāj bez uzraudzības, ugunsdzēsības sistēmai jābūt iedarbināmai automātiski un ar rokas vadību. Ja mašīntelpu uzrauga pastāvīgi, ugunsdzēsības sistēmai jābūt iedarbināmai tikai ar rokas vadību.

- .2. Ar stacionārām lokālas izmantošanas ugunsdzēsības sistēmām aizsargā, piemēram, turpmāk norādītās telpas, neizslēdzot dzinējus, neevakuējot apkalpi un hermētiski nenoslēdzot telpas:

.1. kuģa galvenajiem dzinējiem un elektroenerģijas ģenerēšanai izmantojamo iekšdedzes mehānismu ugunsbīstamās daļas un, kuģiem, kas uzbūvēti 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk, visu iekšdedzes mehānismu ugunsbīstamās daļas;

.2. katlu priekšpusi;

.3. sadedzināšanas krāšņu ugunsbīstamās daļas un

.4. sakarsēta šķidrā kurināmā atfūrītājus.

- .3. Kad lokālas izmantošanas sistēma sāk darboties, aizsargājamajā telpā un pastāvīgi uzraudzītajos posteņos parādās vizuāls signāls un atskan atpazīstams skaņas signāls. Signalizācija norāda konkrēto sistēmu, kas ir iedarbināta. Šajā punktā aprakstītās prasības attiecībā uz sistēmas signalizāciju papildina un neaizstāj ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas, kas norādītas citās šīs nodaļas sadaļās.

7. **Noteikums II-2/A/7. Īpašas sistēmas mašīntelpā (R 11)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Atbilstīgi ventilācijas un kuģa pareizas un drošas ekspluatācijas vajadzībām līdz minimumam samazina gaismas lūku, durvju, ventilatoru, dūmeņu velkmes ventilācijas atveru un citu mašīntelpas atveru skaitu.
- .2. Gaismas lūkas ir no tērauda un tajās nav stikla rūšu. Ierīko piemērotu sistēmu dūmu izlaišanai no aizsargājamās telpas, ja izceļas ugunsgrēks.

▼ **M4**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .3. Ja telpā izceļas ugunsgrēks, durvīm, izņemot mehāniskās piedziņas ūdensnecaurlaidīgās durvis, jābūt efektīvi aizveramām, izmantojot aizvēršanas ierīci ar mehānisko piedziņu vai arī pašaizveres durvis, kas aizveras automātiski neatkarīgi no nelabvēlīgas sānsveres 3,5° leņķī un kam ir efektīvs bezatteices drošības mehānisms, kurš aprīkots ar tālvadības atbrīvošanas ierīci.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .4. Mašīntelpu norobežojošajās sienās neierīko logus. Mašīntelpas kontrolposteņos tomēr var izmantot stiklu.

- .5. Vadības ietaises paredz šādiem nolūkiem:

- .1. gaismas lūku atvēršana un aizvēršana, dūmeņu velkmes ventilācijas parasto atveru aizvēršana un ventilatoru aizbīdņu aizvēršana;

- .2. dūmu izlaišana;

- .3. mehāniskās piedziņas durvju aizvēršana vai tādu durvju atvēršanas mehānisma iedarbināšana, kas nav ūdensnecaurlaidīgas durvis ar mehānisko piedziņu;

- .4. ventilatoru apturēšana; un

- .5. iesūkņēšanas un velkmes ventilatoru, sūkņu šķidrās degvielas pārsūkņēšanai, šķidrās degvielas sagatavošanas iekārtu sūkņu un citu līdzīgu degvielas sūkņu apturēšana. Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, citi līdzīgi degvielas sūkņi ir smērēļu sūkņi, termiskās eļļas cirkulācijas sūkņi un eļļas separatori. Šā noteikuma II-2/A/7.6. punkts tomēr nav jāpiemēro naftas produktus saturoša ūdens separatoriem.

- .6. Šā noteikuma II-2/A/7.5. punktā un noteikuma II-2/A/10.2.5 apakšpunktā paredzētās vadības ierīces, atrodas ārpus attiecīgās telpas, kur tās neatslēgsies, ja telpā, uz ko šīs ierīces attiecas, izceļas ugunsgrēks. Minētās vadības ierīces un visu vajadzīgo ugunsdzēsības sistēmu vadības ierīces atrodas vienā kontrolpostenī vai ir izvietotas pēc iespējas mazākā skaitā posteņu. Minētajos posteņos jāspēj droši iekļūt no atklātā klāja.

- .7. Ja ieeja A kategorijas mašīntelpā ir ierīkota apakšējā daļā no blakus esošā dzenvārpstas tunēļa, šajā tunelī pie ūdensnecaurlaidīgajām durvīm ierīko vieglas ugunsdrošas tērauda ekrāndurvis, kas ir atveramas no abām pusēm.

8. **Noteikums II-2/A/8. Automātiskas sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas (R 12)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Visas vajadzīgās automātiskās sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas spēj jebkurā laikā nekavējoties sākt darboties, un to palaišanai nav vajadzīga apkalpes rīcība. Tās ir ar ūdeni piepildītas sistēmas, bet atsevišķas atklātas daļas var nebūt piepildītas ar ūdeni, ja šāds piesardzības pasākums ir

▼ M4

vajadzīgs. Visas sistēmas daļas, kas ekspluatācijas laikā var tikt pakļautas salam, pienācīgi jāaizsargā pret sasaldēšanu. Šajā sistēmā pastāvīgi uztur spiedienu un nodrošina pastāvīgu ūdens apgādi, kā paredzēts šajā noteikumā II-2/A/8.

- .2. Katrā sprinkleru sekcijā ir ietaise, kas automātiski pārraida vizuālu un skaņas signālu uz vienu vai vairākiem indikatoru paneliem, ja sprinklers sāk darboties. Minētie paneļi norāda, kurā sistēmas apkalpotajā daļā ir izcēlies ugunsgrēks, un tie ir centralizēti izvietoti uz komandtiltiņa; indikatoru vizuālo un skaņas signālu saņem arī cits postenis, kas nav komandtiltiņš, lai nodrošinātu, ka apkalpe nekavējoties uzzina par ugunsgrēku. Signalizācijas sistēma arī brīdina, ja sistēmā ir radies defekts.
- .3. Sprinklerus sagrupē atsevišķās sekcijās, no kurām katrā ir ne vairāk kā 200 sprinkleri. Katra sprinkleru sekcija ir paredzēta ne vairāk kā divu klāju apkalpošanai, un viena sekcija atrodas tikai vienā galvenajā vertikālajā zonā, ja vien nevar pierādīt, ka kuģa ugunsdrošība ugunsgrēka gadījumā nesamazināsies, ja sprinkleru sekcijas būs paredzētas vairāk nekā diviem klājiem vai atradīsies vairākās galvenajās vertikālajās zonās.
- .4. Katra sprinkleru sekcija jāspēj izolēt tikai ar vienu noslēdzējvārstu. Katras sekcijas noslēdzējvārsts ir viegli pieejams, un tā atrašanās vieta vienmēr ir skaidri norādīta. Nav pieļaujams, ka noslēdzējvārstu darbina persona bez attiecīgas atļaujas.
- .5. Pie katra sekcijas noslēdzējvārsta un centrālajā postenī ierīko mēraparātu, kas norāda spiedienu sistēmā.
- .6. Sprinkleri ir izturīgi pret jūras gaisa izraisīto koroziju. Dzīvojamās telpās un dienesta telpās sprinkleri sāk darboties 68–79 °C temperatūrā, izņemot, piemēram, žāvētavas, kur varētu būt augsta apkārtējās vides temperatūra; šādās telpās temperatūru, pie kuras iedarbojas sprinkleri, var palielināt, nepārsniedzot maksimālo paredzēto temperatūru pie šo telpu griestiem par vairāk nekā 30 °C.
- .7. Katram indikatoru panelim pievieno sarakstu vai plānu, kurā redzamas sistēmas apkalpotās telpas un to atrašanās vieta attiecībā pret katru sekciju. Nodrošina piemērotas testēšanas un apkopes instrukcijas.
- .8. Sprinklerus ierīko telpas augšpusē un izvieta tā, lai vidējais ūdens daudzums, kas izlīst virs nominālās telpas, kas aprīkota ar sprinkleriem, būtu vismaz 5 l/m² minūtē.

Sprinklerus ierīko pēc iespējas tālāk no sijām vai citiem objektiem, kas varētu kavēt ūdens līšanu, kā arī tā, lai telpas degošie materiāli saņemtu pienācīgu ūdens daudzumu.

- .9. Ierīko spiediena rezervuāru, kura tilpums ir vienāds ar vismaz divkārtšu ūdens daudzumu, kas minēts šajā punktā. Rezervuārā pastāvīgi ir saldūdens daudzums, kas atbilst ūdens daudzumam, ko 12. punktā minētais sūknis izsūknētu vienā minūtē, un rezervuārā ir jāsauglabā tāds gaisa spiediens, lai nodrošinātu, ka tur, kur rezervuārā ir izlietots saldūdens pastāvīgais daudzums, spiediens nav mazāks par sprinklera darba spiedienu, kam pieskaita

▼ M4

ūdens spiedienu no rezervuāra apakšas līdz sistēmā visaugstāk ierīkotajam sprinklerim. Nodrošina piemērotus līdzekļus zem spiediena esošā gaisa un saldūdens daudzuma papildināšanai rezervuārā. Ierīko stikla mēraparātu, kurā var nolasīt pareizu ūdens līmeni rezervuārā.

- .10. Nepieļauj jūras ūdens iekļūšanu rezervuārā. Spiediena rezervuāru aprīko ar efektīvu pārplūdes vārstu un manometru. Katrā manometra savienojumvietā ierīko noslēdzējvārstus vai krānus.
- .11. Neatkarīgu motorsūkni uzstāda vienīgi tādēļ, lai ūdens izplūšana no sprinkleriem turpinātos automātiski. Sūkni iedarbina automātiski, samazinoties spiedienam sistēmā, pirms ir pilnībā iztukšots pastāvīgais saldūdens daudzums spiediena rezervuārā.
- .12. Sūknis un cauruļvadu sistēma spēj uzturēt vajadzīgo spiedienu visaugstāk ierīkotā sprinklera līmenī, lai nodrošinātu pastāvīgu ūdens izplūdi, ar ko pietiek, lai vienlaikus aptvertu vismaz 280 m² lielu telpu ar 8. punktā minēto izplūdes ātrumu. Jauniem C un D klases kuģiem, kuru garums ir mazāks par 40 metriem un kuru kopējā aizsargātā teritorija ir mazāka par 280 m², administrācija var noteikt attiecīgu telpas izmēru, kas jāņem vērā, nosakot sūkņa un alternatīvu padeves ietaišu jaudu.
- .13. Tajā sūkņa pusē, no kuras izplūst ūdens, ierīko kontrolvārstu ar īsu, atvērtu izplūdes cauruli. Vārsta un caurules reālā virsma ir atbilstīga, lai nodrošinātu vajadzīgo izplūdi no sūkņa, vienlaikus uzturot spiedienu.9. punktā minētajā sistēmā.
- .14. Sūkņa atveri, pa kuru uzņem jūras ūdeni, pēc iespējas ierīko telpā, kurā atrodas sūknis, turklāt tā, lai kuģošanas laikā nav jānoslēdz jūras ūdens padeve sūknim, izņemot gadījumus, kad notiek sūkņa pārbaude vai remonts.
- .15. Sprinkleru sūknis un rezervuārs atrodas pienācīgā attālumā no mašīntelpas, kā arī neatrodas telpā, kas ir jāaizsargā ar sprinkleru sistēmu.
- .16. Jūras ūdens sūknim un automātiskajai signalizācijas un detektor-sistēmai ir vismaz divi enerģijas avoti. Ja sūkni darbina elektro-enerģijas avoti, tie ir galvenais ģenerators un avārijas elektro-enerģijas avots. Vienu enerģijas padevi sūknim nodrošina galvenais sadales panelis, bet otru – avārijas sadales panelis, izmantojot atsevišķas barotājlinijas, kas paredzētas tikai šim nolūkam. Barotājlinijas ierīko, apejot kambīzi, mašīntelpas un citas slēgtas augstas ugunsbīstamības telpas, izņemot tiktāl, cik tas vajadzīgs, lai veidotu pieslēgumu attiecīgajiem sadales skapjiem, un aizvelk līdz automātiskajam pārslēgšanas slēdzim, kas atrodas pie sprinkleru sūkņa. Šis slēdzis ļauj piegādāt enerģiju no galvenā sadales skapja, ja enerģija no turienes ir pieejama, un ir konstruēts tā, lai minētās padeves pārrāvuma gadījumā tas automātiski pārslēgtos uz piegādi no avārijas sadales paneļa. Galvenā sadales skapja un

▼ **M4**

avārijas skapja slēdžus skaidri marķē un parasti tur noslēgtus. Attiecīgajās barotājlinijās nav atļauts ierīkot citus slēdžus. Viens no signalizācijas un detektorsistēmas enerģijas padeves avotiem ir avārijas avots. Ja viens no sūkņa enerģijas avotiem ir iekšdedzes dzinējs, papildus atbilstībai.15. punkta noteikumiem tas jānovieto tā, lai ugunsgrēks kādā no aizsargājamajām vietām neskartu gaisa padevi mehānismam.

- .17. Sprinkleru sistēma ir savienota ar kuģa ugunsdzēsības maģistrāli, un šis savienojums ir aprīkots ar noslēdzamu aizskrūvējamu vienvirziena vārstu, kas nepieļauj atplūdi no sprinkleru sistēmas uz ugunsdzēsības maģistrāli.
- .18. Ierīko kontrolvārstu, lai testētu katras sprinkleru sekcijas automātisko signalizācijas sistēmu, izšļācot ūdens daudzumu, kas atbilst viena iedarbināta sprinklera izsmidzinātajam ūdens daudzumam. Katras sekcijas kontrolvārsts atrodas pie attiecīgās sekcijas noslēdzējvārsta.
- .19. Paredz sūkņa automātiskās darbības testēšanu, samazinoties spiedienam sistēmā.
- .20. Vienu no.2. punktā minētajiem indikatoru posteņiem aprīko ar slēdžiem, kas ļauj testēt katras sprinkleru sekcijas signalizāciju un indikatorus.
- .21. Katrai sekcijai paredz vismaz 6 rezerves sprinklergalviņas.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .22. Izmanto apstiprināta tipa automātiskās sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.
- .23. Jauniem C un D klases kuģiem, kuru garums ir mazāks par 40 metriem un kuru kopējās aizsargātās telpas izmērs ir mazāks par 280 m², karaļa valsts administrācija var noteikt attiecīgu telpas lielumu, kas jāņem vērā, izvēloties sūkņu un alternatīvu padeves ietaišu jaudu.

9. **Noteikums II-2/A/9. Stacionārās ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas (R 13)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.1. *Vispārīgi noteikumi*

- .1. Visas vajadzīgās stacionārās ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas ar rokas signalizācijas punktiem jebkurā laikā spēj nekavējoties iedarboties.
- .2. Enerģijas padevi un elektriskās ķēdes, kas vajadzīgas sistēmas darbībai, uzrauga, lai attiecīgi konstatētu enerģijas padeves pārtraukumus vai defektus. Defekta gadījumā vadības panelis saņem vizuālu un skaņas signālu, kas atšķiras no ugunsgrēka gadījumā saņemtā signāla.
- .3. Ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas darbībā izmantotajām elektroiekārtām ir vismaz divi elektroenerģijas avoti, no kuriem viens ir avārijas avots. Padevi nodrošina atsevišķas barotājlinijas, kas paredzētas vienīgi šim nolūkam. Minētās barotājlinijas sniedzas līdz automātiskajam pārslēgšanas slēdzim, kas atrodas uguns detektorsistēmas vadības panelī vai netālu no tā.

▼ M4

- .4. Detektorus un rokas signalizācijas punktus sagrupē pa sekcijām. Detektora vai rokas signalizācijas punkta aktivizēšana iedarbina ugunsgrēka vizuālo un skaņas signālu vadības panelī un indikatoru paneļos. Ja 2 minūšu laikā signāliem nav pievērsta uzmanība, skaņas signāls automātiski atskan apkalpes dzīvojamajās telpās un dienesta telpās, kontrolpunktos un mašīntelpā. Šai trauksmes signāla sistēmai nav jābūt integrētai detektorsistēmā.
- .5. Vadības panelis atrodas uz komandtiltiņa vai galvenajā ugunsvadības postenī.
- .6. Indikatoru paneļi norāda vismaz sekciju, kurā ir iedarbināts detektors vai rokas signalizācijas punkts. Vismaz vienu paneli novieto tā, lai jebkurā laikā tas būtu viegli pieejams apkalpes atbildīgajiem locekļiem jūrā vai ostā, izņemot gadījumus, kad kuģis netiek ekspluatēts. Vienu indikatoru paneli novieto uz komandtiltiņa, ja vadības panelis atrodas galvenajā ugunsvadības punktā.
- .7. Uz katra indikatoru paneļa vai blakus tam novieto skaidru informāciju par telpām, kas pieslēgtas minētajai sistēmai, un par sekciju atrašanās vietu.
- .8. Ja uguns detektorsistēmā nav iespējams no attāluma identificēt katru atsevišķo detektoru, parasti neatļauj vienu sekciju pieslēgt vairāk nekā vienam klājam dzīvojamajās telpās, dienesta telpās un kontrolpunktos, izņemot gadījumus, kad viena sekcija aptver noslēgtu kāpņutelpu. Lai nepieļautu kavētu ugunsgrēka avota noteikšanu, katrā sekcijā iekļaujamo noslēgtu telpu skaitu ierobežo, kā noteikusi kara valsts administrācija. Viena sekcija nedrīkst aptvert vairāk nekā 50 slēgtas telpas. Ja detektorsistēma ir aprīkota ar uguns detektoriem, kas ir atsevišķi identificējami no attāluma, sekcijas var aptvert vairākus klājus un jebkuru slēgtu telpu skaitu.
- .9. Ja uguns detektorsistēma neļauj atsevišķi identificēt katru detektoru no attāluma, viena detektoru sekcija nedrīkst aptvert telpas abās kuģa pusēs vai uz vairāk nekā viena klāja, un to arī nedrīkst izvietot vairākās galvenajās vertikālajās zonās, izņemot gadījumus, kad kara valsts administrācija, pārlicinoties, ka kuģa ugunsdrošība nemazinās, var atļaut izmantot vienu detektoru sekciju abām kuģa pusēm un vairāk nekā vienam klājam. Kuģos, kas aprīkoti ar atsevišķi identificējamiem uguns detektoriem, vienu sekciju var izmantot telpām abās kuģa pusēs un vairākiem klājiem, bet tā nedrīkst aptvert vairākas galvenās vertikālās zonas.
- .10. Uguns detektoru sekciju, ko izmanto kontrolpunktam, dienesta telpai vai dzīvojamajai telpai, neizmanto mašīntelpai.
- .11. Detektorus iedarbina karstums, dūmi vai citi degšanas, liesmu vai šo faktoru kombinācijas produkti. Kara valsts administrācija var apsvērt tādu detektoru izmantošanu, ko iedarbina citi faktori, kas liecina par ugunsgrēka sākšanos, ja tie nav mazāk jutīgi. Liesmu detektorus izmanto vienīgi papildus dūmu vai siltuma detektoriem.

▼ **M4**

- .12. Nodrošina atbilstošas instrukcijas un rezerves daļas, lai varētu veikt testēšanu un apkopi.
- .13. Detektorsistēmas darbību regulāri testē atbilstīgi karoga valsts administrācijas prasībām, izmantojot iekārtas, kas ražo atbilstošas temperatūras karstu gaisu vai dūmus, vai aerosola daļiņas ar atbilstīgu blīvumu vai lielumu, vai citas parādības, kas saistītas ar ugunsgrēka sākšanos, uz ko detektoram ir jāreaģē.
- Izmanto tāda tipa detektorus, kuru pareizu darbību var testēt un pēc tam atjaunot parastā uzraudzības režīmā, nemainot komponentus.
- .14. Uguns detektorsistēmas neizmanto citiem nolūkiem, izņemot vadības paneļa atļauju aizvērt ugunsdrošas durvis un veikt līdzīgas funkcijas.
- .15. Uguns detektorsistēmas, kas ļauj identificēt zonas atrašanās vietu, ierīko tā, lai:
- ugunsgrēks nevarētu radīt bojājumus vairāk nekā vienā ķēdes punktā,
 - tiktu nodrošināts, ka ķēdes defekts (piemēram, energopadeves pārrāvums, īsslēgums, zemējums) neapturētu visu ķēdi,
 - tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, lai varētu atjaunot sistēmas sākotnējo konfigurāciju pēc tam, kad tā pārstājusi darboties (elektrisku, elektronisku, informātikas defektu dēļ),
 - pirmā iedarbinātā ugunsgrēka signalizācija nekavētu pārējos detektorus aktivizēt turpmākus trauksmes signālus.

.2. Prasības attiecībā uz uzstādīšanu

- .1. Rokas signalizācijas punktus uzstāda dzīvojamajās telpās, dienesta telpās un kontrolpunktos. Pie katras izejas ierīko vienu rokas signalizācijas punktu. Rokas signalizācijas punkti ir viegli pieejami katra klāja gaitenēs, un neviena gaiteņa daļa neatrodas vairāk kā 20 metru attālumā no rokas signalizācijas punkta.
- .2. Dzīvojamās telpās dūmu detektorus ierīko visās kāpnēs, gaitenēs un evakuācijas ceļos.
- .3. Ja stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas ir jāierīko, lai aizsargātu telpas, kas nav norādītas iepriekšminētajā.2.2. punktā, katrā šādā telpā ierīko vismaz vienu detektoru, kas atbilst.1.11. punktam.
- .4. Detektorus izvieto tā, lai nodrošinātu to optimālu darbību. Jāizvairās ierīkot detektorus vietās, kas atrodas tuvu sijām un ventilācijas cauruļvadiem, vai vietās, kur gaisa plūsmas virziens varētu negatīvi ietekmēt detektoru darbību, un vietās, kur iespējams trieciens vai mehāniski bojājumi. Kopumā detektoriem, kas ierīkoti pie griestiem, jāatrodas vismaz 0,5 metru attālumā no starpsienām.
- .5. Detektoru izvietojuma maksimālos attālumus nosaka saskaņā ar turpmāk norādīto tabulu.

▼ **M4**

Detektora tips	Maksimālais grīdas virsmas laukums uz vienu detektoru (m ²)	Maksimālais attālums starp centriem (m)	Maksimālais attālums no starpsienām (m)
Siltums	37	9	4,5
Dūmi	74	11	5,5

Karoga valsts administrācija var pieprasīt vai atļaut citus attālumus, pamatojoties uz testu datiem, kas parāda detektoru darbības rādītājus.

- .6. Elektroinstalāciju, kas ietilpst sistēmā, ievieļ, apejot kambīzi, mašīntelpas un citas slēgtas telpas ar augstu ugunsbīstamību, izņemot gadījumus, kad tas vajadzīgs uguns detektoru vai ugunsgrēka signalizācijas ierīkošanai šajās telpās vai to pieslēgšanai atbilstīgam strāvas avotam.

.3. *Prasības attiecībā uz konstrukciju*

- .1. Sistēmas un iekārtu konstrukcija ir piemērota tam, lai izturētu apgādes sprieguma maiņas un pārejas, apkārtējās vides temperatūras svārstības, vibrāciju, mitrumu, grūdienu, triecienu un koroziju, ar ko parasti sastopas uz kuģa.
- .2. Dūmu detektori, kas jāuzstāda dzīvojamo telpu kāpnēs, gaitēnos un evakuācijas ceļos, kā tas noteikts 2.2. punktā, ir sertificēti darboties, pirms dūmu blīvums nav pārsniedzis 12,5 % aizēnojumā metrā, un nedarboties, kamēr dūmu blīvums nepārsniedz 2 % aizēnojumā metrā.

Dūmu detektori, kas jāuzstāda citās telpās, darbojas karoga valsts administrācijas atzītās jutības robežās, ņemot vērā to, ka detektoriem nav jābūt nejutīgiem vai pārlietu jutīgiem.

- .3. Siltuma detektori ir sertificēti darboties, pirms temperatūra nav pārsniegusi 78 °C, un nedarboties, kamēr temperatūra nav pārsniegusi 54 °C, ja temperatūra sasniedz noteiktās robežvērtības, palielinoties par mazāk nekā 1 °C minūtē. Ja temperatūra palielinās straujāk, siltuma detektori darbojas karoga valsts administrācijas atzītās temperatūras robežās, ņemot vērā to, ka detektoriem nav jābūt nejutīgiem vai pārlietu jutīgiem.
- .4. Siltuma detektoru darbības pieļaujamo temperatūras robežu var palielināt līdz 30 °C virs maksimālās temperatūras pie griestiem žāvētavās un līdzīgās vietās, kur ir augsta apkārtējās vides temperatūra.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .4.1. Izmanto apstiprināta tipa stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.

▼ **M4**

- .4.2. Rokas signalizācijas punktus, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam, uzstāda visās dzīvojamajās telpās, dienesta telpās un kontrolpunktos. Pie katras izejas ierīko vienu rokas signalizācijas punktu. Rokas signalizācijas punkti ir viegli pieejami katra klāja gaitenēs, un neviena gaiteņa daļa neatrodas vairāk kā 20 metru attālumā no rokas signalizācijas punkta.

JAUNI A, B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .5. Papildus iepriekšminētajiem noteikumiem, karoga valsts administrācija nodrošina to, ka tiek ievēroti ietaišu drošības noteikumi attiecībā uz to neatkarību no pārējām ietaisēm vai sistēmām, komponentu izturību pret koroziju, to vadības sistēmu elektroapgādi un ekspluatācijas un apkopes instrukciju pieejamību.

10. **Noteikums II-2/A/10. Risinājumi attiecībā uz šķidro degvielu, smēreļļu un citām uzliesmojošām eļļām (R 15)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .1. *Naftas produktu kā degvielas izmantošanas ierobežojumi* Uz naftas produktu kā degvielas izmantošanu attiecas turpmāk norādītie ierobežojumi.

- .1. Ja šajā punktā nav paredzēts citādi, neizmanto šķidro degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir mazāka par 60 °C.
- .2. Avārijas ģeneratoros drīkst izmantot šķidro degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir vismaz 43 °C.
- .3. Karoga valsts administrācija var atļaut šķidrās degvielas, kuras uzliesmošanas temperatūra ir mazāka par 60 °C, bet ir vismaz 43 °C, vispārēju izmantošanu, ievērojot papildu piesardzības pasākumus, ko tā uzskata par vajadzīgiem, un ar nosacījumu, ka apkārtējās vides temperatūrai telpā, kurā uzglabā vai izmanto šķidro degvielu, neļauj palielināties par vairāk nekā 10 °C zem šķidrās degvielas uzliesmošanas temperatūras. Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, drīkst atļaut šķidrās degvielas, kuras uzliesmošanas temperatūra ir mazāka par 60 °C, bet ir vismaz 43 °C, izmantošanu, ievērojot šādus nosacījumus:

- .3.1. degvielleļļas cisternas, izņemot tās, kas atrodas dubultdibena nodalījumos, atrodas ārpus A kategorijas mašīntelpas;
- .3.2. paredz eļļas temperatūras mērīšanu degvielas sūkņa iesūkņēšanas cauruļvadā;
- .3.3. šķidrās degvielas filtru ieplūdes un izplūdes pusēs ierīko noslēdzējvārstu un/vai krānus; un
- .3.4. pēc iespējas vairāk izmanto metinātus cauruļu savienojumus vai apļveida konusa vai lodveida uzmavas savienojumus.

Naftas produktu uzliesmošanas temperatūru nosaka, izmantojot apstiprinātu slēgtā tīģeļa metodi.

- .4. Kuģos, kam piemērojama II-1. nodaļas G daļa, atļauts izmantot šķidro degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir zemāka, nekā noteikts 1.1. punktā.

▼ M4*.2. Risinājumi attiecībā uz šķidro degvielu*

Uz kuģa, kur izmanto šķidro degvielu, šīs degvielas uzglabāšana, sadalīšana un izmantošana notiek, nodrošinot kuģa un uz tā esošo personu drošību un ievērojot vismaz turpmāk norādītos noteikumus.

- .1.1. Ciktāl iespējams, šķidrās degvielas sistēmas daļas, kurās ir sakarsēta degviela, kuras spiediens pārsniedz $0,18 \text{ N/mm}^2$, neierīko nosegtā vietā, kur uzreiz nav iespējams atklāt defektus un noplūdi. Mašīntelpās, kurās atrodas minētās šķidrās degvielas sistēmas daļas, nodrošina atbilstīgu apgaismojumu.
- .1.2. Sakarsēta degviela ir degviela, kuras temperatūra pēc sildīšanas pārsniedz $60 \text{ }^\circ\text{C}$ vai ir augstāka par degvielas pašreizējo uzliesmošanas temperatūru, ja tā ir zemāka par $60 \text{ }^\circ\text{C}$.
- .2. Mašīntelpu ventilācija ir pietiekama jebkuros parastos apstākļos, lai nepieļautu degvielas tvaiku uzkrāšanos.
- .3. Pēc iespējas šķidrās degvielas cisternas ietilpst kuģa konstrukcijā un atrodas ārpus mašīntelpas. Ja šķidrās degvielas cisternas, izņemot dubultdibena cisternas, atrodas blakus mašīntelpai vai mašīntelpā, vismaz viena no šo cisternu malām atrodas pie mašīntelpas norobežojuma, un ir vēlams, lai tām būtu kopēja mala ar dubultdibena cisternām; cisternas tās malas virsmas laukumam, kas ir vērsta uz mašīntelpas pusi, jābūt minimālam. Ja minētās cisternas atrodas mašīntelpā, tajās nedrīkst glabāt šķidro degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir mazāka par $60 \text{ }^\circ\text{C}$. Jāizvairās no atsevišķi novietotu šķidrās degvielas cisternu ierīkošanas, un šādas cisternas ir aizliegtas mašīntelpā.
- .4. Šķidrās degvielas cisternas neierīko vietās, kur apdraudējumu var radīt izšļakstīta vai noplūdusi degviela, kura nonāk uz sakarsētas virsmas. Veic piesardzības pasākumus, lai nepieļautu, ka saskarē ar sakarsētām virsmām nonāk degviela zem spiediena, kas noplūdusi no sūkņa, filtra vai sildītāja.
- .5. Šķidrās degvielas caurules, kuru bojājums ļautu degvielai izplūst no glabāšanas, nostādināšanas vai ikdienas izmantošanas cisternas, kuras tilpums ir 500 litri vai vairāk un kura atrodas virs dubultā dibena, tieši pie cisternas apriko ar krānu vai vārstu, ko var aizvērt no drošas vietas ārpus attiecīgās telpas, ja telpā, kurā atrodas cisternas, izceļas ugunsgrēks. Ja diptanki atrodas jebkurā šahtā vai cauruļvadu tunelī, vai līdzīgā telpā, cisternas apriko ar vārstiem, bet darbināšanu ugunsgrēka gadījumā var veikt ar papildu vārstu uz caurules vai caurulēm ārpus tuneļa vai tamlīdzīgas telpas. Ja šāds papildu vārsts ir ierīkots mašīntelpā, to var darbināt ārpus šīs telpas.
 - .1. *Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, avārijas ģenerators degvielas cisternas vārsta tāl vadības ierīces atrodas atsevišķi no pārējo mašīntelpas vārstu tāl vadības ierīcēm.*

▼ **M4**

- .2. *Kuģos, kas uzbūvēti 2012. gada 1. janvārī vai vēlāk un kuru bruto tonnāža ir mazāka nekā 500 tonnas, degvielas cisternas, kas atrodas virs dubultā dibena, aprīko ar krānu vai vārstu.*
- .3. *Kuģos, kas uzbūvēti pirms 2012. gada 1. janvāra un kuru bruto tonnāža ir mazāka nekā 500 tonnas, pirmajā punktā minētais krāns vai vārsts jāierīko arī degvielas cisternās, kuru tilpums ir mazāks par 500 litriem un kuras atrodas virs dubultā dibena, ne vēlāk kā līdz pirmajam regulārajam apsekojumam 2012. gada 1. janvārī vai vēlāk.*
- .6. Nodrošina drošu un efektīvu veidu, kā noteikt šķidrās degvielas daudzumu visās šķidrās degvielas cisternās.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .1. Mērīšanas caurules nebeidzas telpā, kurā aizdegšanās risku var radīt izšļakstījumi no mērīšanas caurules. Tās jo īpaši nebeidzas pasažieru vai apkalpes telpās. Mērīšanas caurules parasti nebeidzas mašīntelpās. Tomēr, ja karoga valsts administrācija uzskata, ka šīs prasības ir nepraktiskas, tā drīkst atļaut mērīšanas cauruļu izbeigšanos mašīntelpā ar nosacījumu, ka ir ievērotas šādas prasības:
 - .1.1. papildus ir ierīkots degvielas līmeņa mēraparāts, kas atbilst 2.6.2. apakšpunkta prasībām;
 - .1.2. mērīšanas caurules beidzas vietās, kas atrodas tālu no aizdegšanās apdraudējuma vietām, ja vien neveic piesardzības pasākumus, piemēram, efektīvu vairogu ierīkošana, lai nepieļautu to, ka šķidrās degvielas izšļakstījumi no mērīšanas cauruļu galiem nonāk saskarē ar aizdegšanās avotu;
 - .1.3. mērīšanas cauruļu gali ir aprīkoti ar pašaizveres nobloķēšanas ierīcēm un ar neliela diametra pašaizveres kontrolkrānu, kas atrodas pirms nobloķēšanas ierīces, lai pirms nobloķēšanas ierīces atvēršanas pārliecinātos, ka caurulē nav šķidrās degvielas. Nodrošina, ka šķidrās degvielas noplūde caur kontrolkrānu nerada aizdegšanās apdraudējumu.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .2. Šķidrās degvielas daudzumu šķidrās degvielas cisternās drīkst atļaut pārbaudīt ar citiem līdzekļiem, ja šie līdzekļi nav jāievieto zem cisternas augšdaļas un ja šo līdzekļu atteices vai cisternu pārpildīšanas dēļ nenotiek degvielas noplūde.
- .3. Līdzekļus, kas paredzēti 2.6.2. apakšpunktā, uztur pienācīgā kārtībā, nodrošinot to nepārtrauktu un precīzu ekspluatāciju.

▼ **M4**

- .7. Šķidrās degvielas cisternās un šķidrās degvielas sistēmas daļās, tajā skaitā uzpildes caurulēs, kam paredzēti uz kuģa esošie sūkņi, nepieļauj pārspiedienu. Izplūde no visiem pārplūdes vārstiem un gaisa vai pārplūdes cauruļvadiem notiek tur, kur nav ugunsgrēka vai eksplozijas riska degvielas un tvaiku parādīšanās dēļ, un tā nenotiek apkalpes telpās, pasažieru telpās vai īpašas kategorijas telpās, slēgtās ro-ro telpās, mašīntelpās vai līdzīgās telpās uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk.
- .8. Šķidrās degvielas caurules un to vārstus un piederumus izgatavo no tērauda vai apstiprināta materiāla, lai gan ierobežotā apjomā var atļaut izmantot lokanas caurules. Minētās lokanas caurules un gala stiprinājumus izgatavo no atbilstīgas izturības apstiprinātiem ugunsdrošiem materiāliem.

Vārstus, ar ko aprīkotas šķidrās degvielas cisternas un uz ko iedarbojas statisks spiediens, drīkst izgatavot no tērauda vai čuguna ar sferoidālu grafitu. Parasta čuguna vārstus tomēr var izmantot cauruļvadu sistēmās, kur paredzētais spiediens ir mazāks par 7 bāriem, bet paredzētā temperatūra zemāka par 60 °C.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .9. Visas ārējās augstspiediena degvielas padeves līnijas, kas savieno augstspiediena degvielas sūkņus un degvielas inžektorus, aizsargā ar izolācijas apvalka cauruļvadu sistēmu, kas spēj noturēt degvielu, ja notiek augstspiediena līnijas atteice. Izolācijas apvalkā esoša caurule sastāv no ārējās caurules, kurā ir pastāvīgi iemontēta augstspiediena degvielas caurule. Izolācijas apvalkā esošu cauruļvadu sistēmā ietilpst līdzekļi noplūžu savākšanai, kā arī ir jānodrošina, ka par degvielas līnijas atteici ziņo trauksmes signāls.
- .10. Atbilstīgi izolē visas virsmas, kuru temperatūra pārsniedz 220 °C un kuras var nonākt saskarē ar degvielu, ja degvielas sistēmai rodas atteice.
- .11. Šķidrās degvielas padeves līnijas pienācīgi aizsargā ar vairogiem vai citiem līdzekļiem, lai pēc iespējas izvairītos no degvielas izsmidzināšanas vai noplūdes uz karstām virsmām, mehānismu gaisa ieplūdes atverēs vai citos aizdegšanās avotos. Cauruļu sistēmā veido pēc iespējas mazāku savienojumu skaitu.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .12. Šķidrās degvielas padeves līnijas neierīko tieši virs augstas temperatūras ietaisēm vai to tuvumā, tajā skaitā pie katliem, tvaika cauruļvadiem, izplūdes kolektoriem, trokšņa slāpētājiem vai citām iekārtām, kam nepieciešama izolācija. Ciktāl iespējams, šķidrās degvielas padeves līnijas ierīko tālu no karstām virsmām, elektroierīcēm vai citiem aizdegšanās avotiem un aizsargā ar vairogiem vai citādā piemērotā veidā, lai izvairītos no degvielas izsmidzināšanas vai noplūdes uz aizdegšanās avotiem. Cauruļu sistēmā veido pēc iespējas mazāku savienojumu skaitu.

▼ **M4**

- .13. Dīzeļdzinēja degvielas sistēmas komponentus uzstāda, ņemot vērā maksimālo spiedienu ekspluatācijas laikā, tajā skaitā maksimālos augstspiediena impulsus, kas degvielas iesmidzināšanas sūkņu darbības dēļ rodas un tiek pārraidīti atpakaļ degvielas padeves un noplūdes līnijās. Savienojumus ar degvielas padeves un noplūdes līnijām ierīko, ņemot vērā šo savienojumu spēju nepieļaut saspīestas šķidrās degvielas noplūdi ekspluatācijas laikā un pēc apkopes.

- .14. Ietaisēs ar vairākiem dzinējiem, kam degvielu piegādā no viena degvielas avota, nodrošina iespēju izolēt degvielas padeves un noplūdes cauruļvadus uz atsevišķiem dzinējiem. Izolācija neietekmē pārējo dzinēju darbību, un to var kontrolēt no posteņa, kurš ir sasniedzams arī tad, ja kādā no dzinējiem izceļas ugunsgrēks.

- .15. Ja karoga valsts administrācija atļauj degvielu un uzliesmojošus šķidrums pārsūknēt caur dzīvojamām un dienesta telpām, degvielas un uzliesmojošu šķidrums pārsūknēšanas caurulēm jābūt izgatavotām no administrācijas apstiprināta materiāla, ņemot vērā ugunsbīstamību.

- .16. Esošajiem B klases kuģiem jāatbilst 2.9.–2.11. punkta prasībām, izņemot to, ka 2.9. punktā minētās izolācijas apvalka cauruļvadu sistēmas vietā var izmantot piemērotus tādu dzinēju nožogojumus, kuru jauda ir 375 kW vai mazāk un kuriem degvielas sūkņi piegādā degvielu vairāk nekā vienam inžektoram.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.3. *Risinājumi attiecībā uz smēreļļām*

Risinājumi attiecībā uz eļļošanas spiedsistēmās izmantojamas eļļas glabāšanu, piegādi un lietošanu ir droši kuģim un uz tā esošajām personām, un mašīntelpā tie atbilst vismaz 2.1., 2.4., 2.5., 2.6., 2.7., 2.8., 2.10. un 2.11. punkta noteikumiem, izņemot turpmāk norādīto:

- .1. tas neizslēdz caurteces novērošanas stiklu izmantošanu eļļošanas sistēmās, ja pārbaudē tiek noteikts, ka tiem ir atbilstoša ugunsizturības pakāpe. Ja izmanto caurteces novērošanas stiklus, caurulei abos galos ierīko vārstus. Vārsts caurules apakšā ir pašai zveres vārsts;

- .2. mašīntelpās var atļaut izmantot mērīšanas caurules; nav jāpiemēro 2.6.1.1. un 2.6.1.3. punkta prasības, ja mērīšanas caurules ir aprīkotas ar atbilstīgiem aizvēršanas mehānismiem.

Kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, 10.2.5. punkta noteikumus piemēro arī smēreļļu tvertnēm, izņemot tvertnes, kuru ietilpība ir mazāka par 500 litriem, glabāšanas tvertnēm, kuru vārsti kuģa parastās ekspluatācijas laikā ir aizvērti, vai tad, ja ir noteikts, ka nejauša ātrā smēreļļas tvertnes noslēdzējvārsta aizvēršana apdraudētu galveno dzinēju un būtisko palīgmehānismu drošu darbību.

▼ **M4***.4. Risinājumi attiecībā uz citām uzliesmojošām eļļām*

Risinājumi attiecībā uz tādu citu uzliesmojošu eļļu glabāšanu, piegādi un izmantošanu, ko izmanto zem spiediena energopārvades sistēmā, vadības un ieslēgšanas sistēmās un kurināmajās ietaisēs, nodrošina kuģa un uz tā esošo cilvēku drošību. Vietās, kur ir aizdegšanās līdzekļi, šādi risinājumi atbilst vismaz 2.4., 2.6., 2.10. un 2.11. punkta noteikumiem un – attiecībā uz izturību un uzbūvi – 2.7. un 2.8. punkta noteikumiem.

.5. Mašīntelpas, ko periodiski atstāj bez uzraudzības

Papildus 1.–4. punkta prasībām šķidrās degvielas un smēreļļu sistēmas atbilst šādām prasībām:

- .1. ja ikdienā izmantojamas šķidrās degvielas cisternas uzpilda automātiski vai ar tālvadību, jānodrošina, ka degviela nenoplūst pārplūdes dēļ. Citas iekārtas, kas automātiski apstrādā uzliesmojošus šķidrums, piemēram, šķidrās degvielas atfīrtāji, ko pēc iespējas uzstāda īpašā atfīrtājiem un to sildītājiem paredzētā vietā, ir aprīkotas ar ietaisi, kas nepieļauj noplūdi pārplūdes dēļ;
- .2. ja ikdienā izmantojamas šķidrās degvielas cisternas vai nostādināšanas cisternas ir aprīkotas ar sildierīcēm, ierīko signalizāciju, kas brīdina par augstu temperatūru, ja ir iespējams pārniegt šķidrās degvielas uzliesmošanas temperatūru.

.6. Aizliegums pārvadāt uzliesmojošas eļļas priekšpīķa tvertnēs

Degvielleļļas, smēreļļas un citas uzliesmojošas eļļas nedrīkst pārvadāt priekšpīķa tvertnēs.

11. Noteikums II-2/A/11. Ugunsdzēsēja ietērps un piederumi (R 17)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Kuģu, kas uzbūvēti pirms 2019. gada 1. jūlija, ugunsdzēsēju ietērps un piederumi ir šādi:

.1.1. Individuālais ekipējums, kas sastāv no:

- .1. tāda materiāla aizsargtērpa, kas aizsargā ādu no uguns radīta karstuma un apdegumiem un applaucēšanās ar tvaiku. Tērpa virsma ir ūdensizturīga;
- .2. apaviem un cimdiem no gumijas vai cita elektroenerģiju nevadoša materiāla;
- .3. cietas ķiveres, kas efektīvi aizsargā no trieciena;
- .4. apstiprināta tipa elektriskas drošības lampas (rokas luktura), kuras minimālais degšanas ilgums ir trīs stundas;
- .5. ugunsdzēsēja cirvja.

▼ **M4**

.1.2. Apstiprināta tipa elpošanas aparāts, kas sastāv no autonoma elpošanas aparāta ar saspiestu gaisu (AEASG), kura cilindru gaisa tilpums ir vismaz 1200 litri, vai cits automātisks elpošanas aparāts, kas spēj darboties vismaz 30 minūtes. Katram AEASG ir pilnībā uzpildīti rezerves cilindri, kuru rezerves uzglabāšanas ietilpība ir vismaz 2400 litri brīva gaisa, izņemot:

i) ja uz kuģa ir pieci AEASG vai vairāk, brīvā gaisa kopējai rezerves uzglabāšanas ietilpībai nav jāpārsniedz 9 600 litri; vai

ii) ja uz kuģa ir iespējams uzpildīt gaisa cilindrus ar nepiesārņotu gaisu līdz pilnam spiedienam, katra AEASG pilnībā uzpildītu rezerves cilindru rezerves uzglabāšanas ietilpībai jābūt vismaz 1200 litriem brīva gaisa, un uz kuģa nodrošinātajai kopējai brīva gaisa rezerves uzglabāšanas ietilpībai nav jāpārsniedz 4800 litri brīva gaisa.

Visiem AEASG gaisa cilindriem jābūt savstarpēji aizvietojamiem.

.1.3 Ugunsdzēsēju piederumos iekļautajiem esošajiem automātiskajiem saspiesta gaisa elpošanas aparātiem ne vēlāk kā no 2019. gada 1. jūlija jāatbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa 3. nodaļa 2.1.2.2. punktam.

.1.a Kuģu, kas uzbūvēti 2019. gada 1. jūlijā vai vēlāk, ugunsdzēsēju ietērps un piederumi atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam. Katram elpošanas aparātam ir pilnībā uzpildīti rezerves cilindri, kuru rezerves uzglabāšanas ietilpība ir vismaz 2400 litri brīva gaisa, izņemot:

i) ja uz kuģa ir pieci elpošanas aparāti vai vairāk, brīvā gaisa kopējai rezerves uzglabāšanas ietilpībai nav jāpārsniedz 9600 litri; vai

ii) ja uz kuģa ir iespējams uzpildīt gaisa cilindrus ar nepiesārņotu gaisu līdz pilnam spiedienam, katra elpošanas aparāta pilnībā uzpildītu rezerves cilindru rezerves uzglabāšanas ietilpībai jābūt vismaz 1200 litriem brīva gaisa, un uz kuģa nodrošinātajai kopējai brīva gaisa rezerves uzglabāšanas ietilpībai nav jāpārsniedz 4800 litri brīva gaisa.

.2. Katram elpošanas aparātam pievieno pietiekami garu un izturīgu ugunsdrošu glābšanas trosi, ko ar karabīnes veida āķi var piestiprināt aparāta stiprinājuma siksnām vai atsevišķai jostai, lai glābšanas troses izmantošanas laikā elpošanas aparāts netiktu novilkts.

.3. Uz jauniem un esošajiem B klases kuģiem un jauniem C un D klases kuģiem, kuru garums ir 40 metri un vairāk, ir vismaz divi ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplekti.

.1. Ja uz kuģiem, kuru garums ir 60 metri un vairāk, visu pasažieru telpu un dienesta telpu kopgarums uz klāja, kur šīs telpas atrodas, pārsniedz 80 metrus vai ja ir vairāki šādi klāji, uz klāja, kur minēto telpu kopgarums ir vislielākais, jābūt diviem papildu ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektiem un diviem individuālā ekipējuma komplektiem uz katriem 80 metriem klāja vai uz mazāku šā kopgaruma attālumu.

▼ **M4**

Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, katrā galvenajā vertikālajā zonā jābūt diviem papildu ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektiem, izņemot kāpnes, kas veido atsevišķas galvenās vertikālās zonas, un izņemot ierobežota garuma galvenās vertikālās zonas kuģa priekšgalā un pakaļgalā, kas neietver dzīvojamās telpas, mašīntelpas vai galveno kambīzi.

- .2. Uz kuģiem, kuru garums pārsniedz 40 metrus, bet ir mazāks par 60 metriem, jābūt diviem ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektiem.
- .3. Uz jauniem un esošajiem B klases kuģiem, kuru garums ir mazāks par 40 metriem, arī jābūt diviem ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektiem, bet tikai vienai automātiskā elpošanas aparāta gaisa rezerves uzpildei.
- .4. Uz C un D klases kuģiem, kuru garums nepārsniedz 40 metrus, nav jānodrošina ugunsdzēsēja ietērps un piederumi.

.4.a Ugunsdzēsēju sakaru sistēmas.

Ugunsdzēsēju sakaru nodrošināšanai uz kuģiem, uz kuriem jābūt vismaz vienam ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektam un kuri uzbūvēti 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk, katram ugunsdzēsējam nodrošina vismaz divas pārnēsājamas divvirzienu radioteleфона iekārtas. Uz kuģiem, ko darbina ar LNG, vai uz ro-ro pasažieru kuģiem ar slēgtām ro-ro telpām vai īpašas kategorijas telpām minētās divvirzienu radioteleфона iekārtas ir sprādzien drošas vai pašdrošas. Kuģi, kas uzbūvēti pirms 2018. gada 1. janvāra, ne vēlāk kā pirmā apsekojuma dienā pēc 2019. gada 1. jūlija atbilst šā noteikuma II-2/A/11 prasībām.

- .5. Ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektus un individuālā ekipējuma komplektus uzglabā viegli pieejamā vietā lietošanas gatavībā, un, ja uz kuģa ir vairāki ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplekti vai vairāki individuālā ekipējuma komplekti, tos uzglabā posteļos, kas atrodas tālu cita no cita. Minētajos posteļos jābūt vismaz vienam ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektam un vienam individuālā ekipējuma komplektam.
- .6. Ja karoga valsts administrācija uzskata, ka šajā noteikumā II-2/A/11 iekļautās pārvadāšanas prasības ir nepamatotas un/vai kuģim tehniski nepiemērotas, uz šādu kuģi atbilstoši Direktīvas 2009/45/EK 9. panta 3. punkta noteikumiem var neattiecināt vienu vai vairākas šī noteikuma II-2/A/11 prasības.

12. **Noteikums II-2/A/12. Dažādi (R 18)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .1. Ja A klases pārsegumos ierīko elektroenerģijas kabeļus, cauruļvadus, maģistrālus kabeļus, kanālus u. c. vai arī brusas, sijas vai citus konstrukcijas elementus, veic pasākumus, lai nodrošinātu ugunsizturības nemazināšanos, ciktāl tas ir pamatoti un iespējami.

Ja uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, A klases pārsegumus šķērso kādas ietaises, ierīkotās ietaises testē saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu, lai nodrošinātu starpsienu ugunsizturības nemazināšanos.

▼ **M4**

Attiecībā uz ventilācijas cauruļvadiem attiecīgā gadījumā piemēro šādus noteikumus: noteikums II-2/B/9,1.4. apakšpunkts; noteikums II-2/B/9,2.2.a apakšpunkts; noteikums II-2/B/9,2.2.b apakšpunkts; noteikums II-2/B/9,3. punkts; noteikums II-2/B/9a,1.2. apakšpunkts; un noteikums II-2/B/9a,3.1. apakšpunkts.

Tomēr, ja ierīkotā caurule ir izgatavota no tērauda vai līdzvērtīga materiāla, tās biezums ir 3 mm vai vairāk un garums nav mazāks par 900 mm (vēlams 450 mm katrā pārseguma pusē), un tajā nav atveru, testēšana nav jāveic.

Minētās ietaises attiecīgi izolē, lai to izolācija būtu tāda pati kā pārseguma izolācija.

2. Ja B klases pārsegumos ierīko elektroenerģijas kabeļus, cauruļvadus, maģistrālus kabeļus, kanālus u. c. vai arī ventilācijas galiekārtas, gaismekļus un līdzīgas ietaises, veic pasākumus, lai nodrošinātu ugunsizturības nemazināšanos, ciktāl tas ir pamatoti un iespējams. Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, nodrošina, ka šādu ietaišu izveides dēļ nemazinās pārsegumu ugunsizturība.

Cauruļvadus, kas nav izgatavoti no tērauda vai vara un kas ir ierīkoti B klases pārsegumos, aizsargā vienā no turpmāk norādītajiem veidiem:

1. ar šķērsojuma ietaisi, kam veikta ugunsdrošības pārbaude un kuras ugunsdrošība atbilst attiecīgā pārseguma un izmantotā cauruļvadu veida ugunsdrošībai; vai
2. ar tērauda uznavu, kuras biezums ir vismaz 1,8 mm un garums vismaz 900 mm, ja caurules diametrs ir 150 mm vai vairāk, un vismaz 600 mm, ja caurules diametrs ir mazāks par 150 mm (vēlams, lai garums būtu vienādi sadalīts abās pārseguma pusēs).

Cauruli savieno ar uznavas galiem, izmantojot atlokus vai savienojumus, vai arī sprauga starp uznavu un cauruli nedrīkst pārsniegt 2,5 mm vai arī spraugu starp cauruli un uznavu aizpilda, izmantojot nedegošus vai citus piemērotus materiālus.

3. Caurules, ko ierīko A un B klases pārsegumos, izgatavo no apstiprinātiem materiāliem, ņemot vērā temperatūru, kas jāiztur attiecīgajām starpsienām.

Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, metāla caurules bez izolācijas, kas ir ierīkotas A vai B klases pārsegumos, izgatavo no materiāliem, kuru kušanas temperatūra pārsniedz 950 °C A-0 kategorijas starpsienām un 850 °C B-0 kategorijas starpsienām.

4. Eļļu un citu uzliesmojošu šķidrumu pārsūkņēšanai paredzētās caurules dzīvojamajās telpās, dienesta telpās vai kontrolpunktos ir izgatavotas no piemērota materiāla, un tām ir atbilstīga konstrukcija, ņemot vērā ugunsbīstamību.
5. Materiālus, kas karstumā tiek ātri sabojāti, neizmanto notekām aizborta, kanalizācijas izplūdes caurulēm un citām atverēm, kas atrodas tuvu ūdenslīnijai un kur materiāla bojājumi ugunsgrēka gadījumā radītu applūšanas briesmas.

▼ M4

- .6. Elektriskie radiatori, ja tos izmanto, ir stacionāri, un to konstrukcija ir tāda, ka ugunsbīstamība ir samazināta līdz minimumam. Šos radiatorus neapriko ar atklātiem sildelementiem, no kuriem varētu apdegt vai aizdegties apģērbs, aizkari vai līdzīgi materiāli.
- .7. Visas atkritumu tvertnes ir izgatavotas no nedegošiem materiāliem un bez atverēm sānos vai apakšā.
- .8. Vietās, kur iespējama naftas produktu iekļūšana, izolācijas virsma ir naftas un naftas produktu tvaiku necaurlaidīga.

JAUNI A, B, C UN D KLASĒS KUĢI Vietās, kur iespējama eļļu izšļakstīšanās vai eļļas tvaiki, piemēram, A kategorijas mašīntelpās, izolējošā materiāla virsma ir eļļas un eļļas tvaiku necaurlaidīga. Ja augšējā fiziskā virsma ir pārklāta ar neperforētu tērauda plāksni vai citu nedegošu materiālu (izņemot alumīniju), pārklājumu var savienot ar šuvi, kniedēm u. c. veidā.

- .9. Krāsu skapjus un uzliesmojošu šķidrumu skapjus aizsargā ar apstiprinātām ugunsdzēsības sistēmām, kas ļauj apkalpei nodzēst ugunsgrēku, neieejot telpā.

Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk:

- .1. Krāsu skapjus aizsargā, izmantojot vienu no šādām sistēmām:

- .1.1. oglekļa dioksīda sistēma, kurā paredzētais brīvās gāzes minimālais tilpums ir vienāds ar 40 % no aizsargājamās telpas bruto tilpuma;
- .1.2. sausa pulvera sistēma, kas paredzēta vismaz 0,5 kg pulvera uz vienu m³ izšaušanai;
- .1.3. ūdens izsmidzināšanas vai sprinkleru sistēma, kas nodrošina 5 litrus ūdens uz vienu m² telpas minūtē. Ūdens izsmidzināšanas sistēmas var pieslēgt kuģa ugunsdzēsības maģistrālei; vai
- .1.4. sistēma, kas nodrošina līdzvērtīgu aizsardzību, kā noteikusi karoga valsts administrācija.

Jebkurā gadījumā sistēmas vadībai jābūt ārpus aizsargājamās vietas.

- .2. Uzliesmojošu šķidrumu skapjus aizsargā ar atbilstīgu ugunsdzēsības sistēmu, ko apstiprinājusi karoga valsts administrācija.
- .3. Skapjiem, kuru aizņemtā klāja zona ir mazāka par 4 m² un no kurienes nevar nokļūt dzīvojamajās telpās, stacionāras sistēmas vietā var izmantot pārnēsājamo oglekļa dioksīda ugunsdzēsamo aparātu, kura ietilpība ir pietiekama, lai nodrošinātu minimālo brīvās gāzes daudzumu, kas vienāds ar 40 % no telpas bruto tilpuma.

Skapī var ierīkot izplūdes lūku, pa kuru var izmantot ugunsdzēsamo aparātu, neieejot aizsargājamajā telpā. Vajadzīgo pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu piestiprina blakus lūkai. Kā alternatīvu var ierīkot lūku vai šļūtenes savienojumu, lai vieglāk varētu izmantot ugunsdzēsības maģistrāles ūdeni.

▼ M4**JAUNI A, B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI**

.10. Dziļās taukvāres pannas, vārīšanas un cepšanas iekārtas.

Ja dziļās taukvāres pannas, vārīšanas un cepšanas iekārtas uzstāda un lieto ārpus galvenās kambīzes, kara valsts administrācija nosaka papildu drošības pasākumus attiecībā uz konkrēto ugunsbīstamību, kas saistīta ar šo iekārtu izmantošanu.

Uz kuģiem, kas ir uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, dziļās taukvāres iekārtas aprīko ar:

- .1. automātisku vai rokas ugunsdzēsšanas sistēmu, kas pārbaudīta atbilstīgi starptautiskajiem standartiem saskaņā ar publikāciju ISO 15371:2000 par ugunsdzēsāmām sistēmām kambīzes dziļās taukvāres iekārtu aizsardzībai;
- .2. galveno un rezerves termostatu ar signalizāciju, kas brīdina operatoru par viena vai otra termostata atteici;
- .3. iespēju automātiski noslēgt elektroapgādi, aktivizējot ugunsdzēsšanas sistēmu;
- .4. signalizāciju, kas brīdina par ugunsdzēsšanas sistēmas darbību kambīzē, kurā ir uzstādīta iekārta; un
- .5. vadības ierīces ugunsdzēsšanas sistēmu manuālai darbināšanai, kas ir skaidri marķētas un uzreiz izmantojamas.

Uz kuģiem, kas uzbūvēti pirms 2003. gada 1. janvāra, jaunās dziļās taukvāres iekārtas atbilst šā punkta prasībām.

JAUNI A, B, C UN D KLASĒS KUĢI

.11. Siltuma tilti.

Īstenojot ugunsdrošības pasākumus, kara valsts administrācija veic darbības, lai nepieļautu siltumpārnesei pa siltuma tiltiem, piemēram, starp klājiem un starpsienām.

Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, klāja vai starpsienas izolāciju turpina vismaz 450 mm aiz šķērsojuma, krustpunkta vai gala punkta, ja konstrukcijas ir no tērauda un alumīnija. Ja telpu sadala klājs vai A klases starpsiena, kuru izolācija ir atšķirīga, izturīgākā izolācija turpinās uz klāja vai starpsienas, bet mazāk izturīgā izolācija – vēl vismaz 450 mm.

JAUNI A, B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

.12. Gāzes tvertnes zem spiediena.

Visas pārnēsājamās tvertnes, kurās ir saspiesta, sašķīdināta vai sadalīta gāze, kas var uzturēt iespējamo ugunsgrēku, tūlīt pēc izmantošanas novieto piemērotā vietā virs starpsienas klāja, no kurienes ir tieša izeja uz atklātu klāju.

▼ **M4**13. **Noteikums II-2/A/13. Ugunsvadības plāni (R 20)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.1. Kuģa virsnieku zināšanai uz visiem kuģiem ir pastāvīgi izlikti vispārēji plāni, kuros katram klājam ir precīzi norādīti kontrolpunkti, dažādās ugunsdrošības sekcijas, ko norobežo A klases pārsegumi, sekcijas, ko norobežo B klases pārsegumi, kā arī informācija par ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmām, sprinkleru ietaisēm, ugunsdzēsamajiem aparātiem, piekļūšanu dažādiem nodalījumiem, klājiem u. c., kā arī ventilācijas sistēmu, tostarp informācija par ventilatoru kontroles posteņiem un to ventilatoru slāpētāju atrašanās vietu un identifikācijas numuriem, kas darbojas katrā sekcijā. Iepriekšminēto informāciju var izklāstīt arī brošūrā, kuras eksemplārus izsniedz katram kuģa virsniekam, un viens eksemplārs pastāvīgi atrodas uz klāja viegli pieejamā vietā. Plānus un brošūras atjauno, pēc iespējas ātrāk tajās atspoguļojot visas izmaiņas. Minētie plāni un brošūras ir sastādītas karoga valsts oficiālajā valodā. Ja šī valoda nav angļu vai franču valoda, pievieno tulkojumu vienā no šīm valodām. Ja kuģis veic vietējos reisos citā dalībvalstī, pievieno tulkojumu minētās ostas valsts oficiālajā valodā, ja tā nav angļu vai franču valoda.

Uz jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, informācija, kas jāsniedz kopā ar vajadzīgajiem ugunsvadības plāniem un brošūrām, un grafiskie simboli, kas jālieto ugunsdrošības plānos, atbilst SJO Rezolūcijām A.756(18) un A.952(23).

.2. Ugunsvadības plānu komplekta vai brošūras, kurā ir šie plāni, dublikātu pastāvīgi glabā skaidri marķētā futrālī, kas ir izturīgs jūras apstākļos un atrodas ārpus klāja kabīnes, tādējādi nodrošinot palīdzību krasta ugunsdzēsējiem.

14. **Noteikums II-2/A/14. Gatavība ekspluatācijai un apkope**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.1. *Vispārīgas prasības*

Ugunsdrošības sistēmas un ugunsdzēsības sistēmas un iekārtas uztur lietošanas kārtībā visu kuģa ekspluatācijas laiku.

Kuģis netiek ekspluatēts, ja:

- .1. tas ir remontā vai uz laiku izņemts no aprites (noenkurots vai atrodas ostā), vai ievietots sausajā dokā;
- .2. īpašnieks vai īpašnieka pārstāvis paziņo, ka kuģis netiek ekspluatēts; un
- .3. uz kuģa nav pasažieru.

Turpmāk minētās ugunsdrošības sistēmas uztur labā stāvoklī, lai nodrošinātu to atbilstīgu izmantošanu ugunsgrēka gadījumā.

.1.1. *Gatavība ekspluatācijai*

- .1. konstrukcijas ugunsdrošība, tajā skaitā ugunsdroši pārsegumi un šo pārsegumu atveru un šķērsojumu ugunsdrošība;

▼ **M4**

.2. ugunsdrošības detektori un signalizācijas sistēmas; un

.3. evakuācijas līdzekļu sistēmas un iekārtas.

Ugunsdzēsības sistēmas un iekārtas uztur labā darba kārtībā, un tās ir viegli pieejamas tūlītējai izmantošanai. Iztukšotus pārnēsājamos ugunsdzēsamos aparātus nekavējoties uzpilda vai aizstāj ar ekvivalentiem aparātiem.

.1.2. Apkope, testēšana un pārbaudes

Apkopi, testēšanu un pārbaudes veic, pamatojoties uz SJO MSC/Circ.850 iekļautajām pamatnostādņēm, ņemot vērā vajadzību nodrošināt ugunsdzēsības sistēmu un iekārtu uzticamību. Uz kuģa ir apkopes plāns, kas pieejams pārbaudes vajadzībām, kad to pieprasa karoga valsts administrācija.

Apkopes plāns aptver vismaz turpmāk minētās ugunsdrošības sistēmas un ugunsdzēsības sistēmas un iekārtas, ja tās ir uzstādītas:

- .1. ugunsdzēsības maģistrāles, ugunsdzēsības sūkņi un hidranti, tajā skaitā šļūtenes un sprauslas;
- .2. stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektor-sistēmas;
- .3. stacionāras ugunsdzēsības sistēmas un citas ugunsdzēsāmās iekārtas;
- .4. automātiskas sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektor-sistēmas;
- .5. ventilācijas sistēmas, tajā skaitā uguns un trokšņu slāpētāji, ventilatori un to vadības ierīces;
- .6. degvielas padeves avārijas atslēgšana;
- .7. ugunsdrošas durvis, tajā skaitā to vadības ierīces;
- .8. vispārējas avārijas signalizācijas sistēmas;
- .9. avārijas glābšanas elpošanas aparāti;
- .10. pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti, tajā skaitā rezerves uzpildes; un
- .11. ugunsdzēsēja ietērps un piederumi.

Apkopes programma var būt datorizēta.

.2. *Papildu prasības*

Jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk un pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, papildus 1.2. punktā minētajam apkopes plānam izstrādā zemu novietotu apgaismes un skaļruņu sistēmu apkopes plānu.

15. **Noteikums II-2/A/15. Instrukcijas, mācības uz kuģiem un mācību trauksmes**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

.1. *Instrukcijas, pienākumi un organizācija*

- .1. Apkalpes locekļi saņem instrukcijas par ugunsdrošību uz kuģa.

▼ **M4**

- .2. Apkalpes locekļi saņem instrukcijas par saviem pienākumiem.
- .3. Norīko personas, kas atbild par ugunsgrēka dzēšanu. Šīs personas spēj pildīt savus pienākumus jebkurā laikā, kamēr kuģis ir ekspluatācijā.

.2. *Mācības uz kuģiem un mācību trauksmes*

- .1. Apkalpes locekļus apmāca, lai viņi pārzinātu kuģa sistēmas un kur atrodas un kā ir lietojamas ugunsdzēsības sistēmas un iekārtas, ko viņiem var nākties izmantot.
- .2. Mācībās uz kuģiem ietilpst arī avārijas glābšanas elpošanas aparātu lietošanas apmācība.
- .3. To apkalpes locekļu darbu, kam uzticēti ugunsdzēsības pienākumi, regulāri novērtē, veicot mācības uz kuģa un mācību trauksmes, lai noteiktu vajadzīgos uzlabojumus, nodrošinātu ugunsdzēsības prasmju uzturēšanu un ugunsdzēsības organizācijas gatavību darbam.
- .4. Kuģa ugunsdzēsības sistēmu un iekārtu lietošanas apmācību uz kuģa plāno un veic saskaņā ar grozītās 1974. gada SOLAS konvencijas noteikumu III/19.4.1.
- .5. Ugunsgrēka mācību trauksmi veic un reģistrē saskaņā ar grozītās 1974. gada SOLAS konvencijas noteikumiem III/19.3.5, III/19.5 un III/30.
- .6. Uz kuģiem, uz kuriem attiecas noteikums II-2/A/11, mācību trauksmēs izmantotus elpošanas aparātu cilindrus pirms atiešanas uzpilda vai nomaina.

.3. *Apmācību rokasgrāmatas*

Apmācību rokasgrāmatu novieto katrā apkalpes kopkajītē un atpūtas telpā vai katrā apkalpes kajītē. Apmācību rokasgrāmata ir sastādīta kuģa darba valodā. Apmācību rokasgrāmata, ko var veidot vairāki sējumi, satur šajā punktā norādītās instrukcijas un informāciju viegli saprotamā valodā un, ja iespējams, arī ilustrācijas. Jebkuru minētās informācijas daļu var sniegt audiovizuālu materiālu formā, aizstājot rokasgrāmatu. Apmācību rokasgrāmatā sīki izklāsta šādu informāciju:

- .1. vispārējā ugunsdrošības prakse un piesardzības pasākumi, kas saistīti ar apdraudējumu, ko rada smēķēšana, elektroenerģija, uzliesmojoši šķidrumi, un līdzīgām apdraudējumi, kas parasti rodas uz kuģiem;
- .2. vispārīgas instrukcijas attiecībā uz ugunsdzēsības darbībām un ugunsdzēsības procedūrām, tajā skaitā procedūras ugunsgrēka izziņošanai un rokas signalizācijas punktu izmantošanai;
- .3. kuģa trauksmes signālu atšifrējums;
- .4. ugunsdzēsības sistēmu un iekārtu darbība un izmantošana;
- .5. ugunsdrošo durvju darbība un izmantošana;
- .6. uguns un dūmu slāpētāju darbība un izmantošana; un
- .7. glābšanas sistēmas un iekārtas.

▼ **M4***.4. Ugunsvadības plāni*

Ugunsvadības plāniem jāatbilst noteikumam II-2/A/13.

16. Noteikums II-2/A/16. Darbības

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .1. Uz kuģa jābūt ekspluatācijas brošūrām, lai sniegtu informāciju un instrukcijas, kā pareizi ekspluatēt kuģi un rīkoties ar kravu, ievērojot ugunsdrošības prasības.
- .2. Norādītajā ugunsdrošas ekspluatācijas brošūrā iekļauj vajadzīgo informāciju un instrukcijas kuģa drošai ekspluatācijai un rīcībai ar kravu, ievērojot ugunsdrošības prasības. Brošūrā ietver informāciju par apkalpes pienākumiem attiecībā uz kuģa vispārējo ugunsdrošību kravas iekraušanas un izkraušanas laikā un kuģošanas laikā. Uz kuģiem, kas pārvadā bīstamas preces, ugunsdrošas ekspluatācijas brošūrā ir atsauce uz attiecīgajām ugunsdzēsības un avārijas kravas operāciju instrukcijām, kas iekļautas Starptautiskajā jūras bīstamo kravu kodeksā.
- .3. Ugunsdrošas ekspluatācijas brošūra ir sastādīta kuģa darba valodā.
- .4. Ugunsdrošas ekspluatācijas brošūru var apvienot ar noteikuma II-2/A/15.3. punktā paredzētajām apmācību rokasgrāmatām.

*B DAĻA***UGUNSDROŠĪBAS PASĀKUMI****1. Noteikums II-2/B/1. Uzbūve (R 23)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .1. Korpusu, virsbūves, konstruktīvās starpsienas, klājus un klāja kabīnes būvē no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla. Lai piemērotu cita ekvivalenta materiāla definīciju, kas norādīta Direktīvas 2009/45/EK 2. panta za) apakšpunktā, "atbilstīgais uzliesmošanas standarttests" atbilst noteikumu II-2/B/4 un II-2/B/5 tabulās sniegtajiem viengabalainības un izolācijas standartiem. Piemēram, ja tādiem pārsegumiem kā klājiem vai klāja kabīņu galiem un malām ir atļauta B-0 ugunsizturība, "atbilstīgais uzliesmošanas standarttests" ilgst pusstundu.
- .2. Tomēr gadījumos, kad konstrukcijas daļa ir izgatavota no alumīnija sakausējuma, piemēro šādas prasības:
 - .1. A un B klases pārsegumu alumīnija sakausējuma komponentu izolācija, izņemot nenesošās konstrukcijas, ir tāda, ka konstrukcijas serdes temperatūra ne reizi atbilstīgā uzliesmošanas standarttesta laikā nepārsniedz apkārtējās vides temperatūru par vairāk nekā 200 °C.
 - .2. Īpašu uzmanību pievērš alumīnija sakausējuma komponentu izolācijai stabos, statņos un citos konstrukcijas elementos, kas vajadzīgi glābšanas laivu un postu novietošanas, nolaišanas un iekāpšanas vietu un A un B klases pārsegumu balstiem, lai nodrošinātu, ka:
 - .1. pēc vienas stundas minēto glābšanas laivu un postu stiprinājumu un A un B klases pārsegumu balstu temperatūras palielinājums nepārsniedz 2.1. punktā noteiktās robežvērtības, un

▼ **M4**

.2. pēc pusstundas B klases pārsegumu vajadzīgo balstu temperatūras palielinājums nepārsniedz 2.1. punktā noteiktās robežvērtības.

.3. A kategorijas mašīntelpu augšējie pārsegumi un korpusu konstrukcija ir no tērauda un atbilstīgi izolēta, un atveru, ja tādas ir, izvietojums ir atbilstīgs, un tās ir aizsargātas, lai nepieļautu ugunsgrēka izplatīšanos.

2. **Noteikums II-2/B/2. Galvenās vertikālās un horizontālās zonas (R 24)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

.1.1. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, korpusu, virsbūvi un klāja kabīnes sadala galvenajās vertikālajās zonās ar A-60 klases pārsegumiem.

“Pakāpienu” un padziļinājumu skaits ir minimāls, bet, ja tie ir vajadzīgi, arī tie ir A-60 klases pārsegumi.

Ja vienā pusē ir atklāts klājs, sanitārās vai līdzīgas telpas vai tvertne, tostarp degvielleļļas cisterna, tukša telpa vai palīgmehānismu telpa, kur ugunsbīstamība ir maza vai tās nav, vai arī, ja abās pārseguma pusēs ir degvielleļļas cisternas, standartu var pazemināt līdz A-0.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.1.2. Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, un uz esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, korpusu, virsbūvi un klāja kabīnes dzīvojamajās un dienesta telpās sadala galvenajās vertikālajās zonās ar A klases pārsegumiem. Šo pārsegumu izolācija atbilst tabulām noteikumā II-2/B/5.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

.2. Ciktāl iespējams, starpsienas, kas norobežo galvenās vertikālās zonas virs starpsienu klāja, atbilst ūdensnecaurlaidīgo nodalījumu starpsienām, kas atrodas tieši zem starpsienu klāja. Galveno vertikālo zonu garumu un platumu var palielināt, nepārsniedzot 48 metrus, lai galveno vertikālo zonu gali atbilstu ūdensnecaurlaidīgo nodalījumu starpsienu atrašanās vietai vai arī lai ietvertu plašu sabiedrisku telpu, kas stiepjas visā galvenās vertikālās zonas garumā, ja galvenās vertikālās zonas kopējais laukums nevienā klājā nepārsniedz 1600 m². Galvenās vertikālās zonas garums vai platums ir maksimālais attālums starp to starpsienu attālākajiem punktiem, kas to norobežo.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK NEKĀ 36 PASAŽIERUS

.3. Minētās starpsienas stiepjas no klāja līdz klājam un līdz korpusam vai citām norobežojošām sienām.

▼ **M4**

.4. Ja galveno vertikālo zonu sadala ar horizontāliem A klases pārsegumiem horizontālās zonās, lai ierīkotu atbilstīgu barjeru starp kuģa zonām ar sprinkleriem un bez tiem, starpsienas stiepjas no blakus esošās galvenās vertikālās zonas starpsienām līdz kuģa korpusam vai ārējām malām, un tās izolē saskaņā ar 4.2. tabulā sniegtajām ugunsdrošības izolācijas un viengabalainības vērtībām, kas attiecas uz jauniem kuģiem, kuri pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, un esošajiem B klases kuģiem, kuri pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus.

.5. .1. Uz kuģiem, kas paredzēti īpašiem nolūkiem, piemēram, automobiļiem vai dzelzceļa vagoniem, un kur galvenās vertikālās zonas starpsieni ierīkošana neatbilstu paredzētajam kuģa izmantojumam, līdzvērtīgu ugunsdrošības līmeni panāk, sadalot telpu horizontālās zonās.

.2. Tomēr uz kuģiem, kuros ir īpašas kategorijas telpas, visām šīm telpām jāatbilst piemērojamajām noteikuma II-2/B/14 prasībām un, ciktāl šī atbilstība ir nesavienojama ar atbilstību citām šīs daļas prasībām, noteicošas ir noteikuma II-2/B/14 prasības.

3. **Noteikums II-2/B/3. Starpsienas galvenajā vertikālajā zonā (R 25)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK NEKĀ 36 PASAŽIERUS

.1.1. Uz jauniem kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, visas starpsienas, kam nav jābūt A klases pārsegumiem, ir vismaz B klases vai C klases pārsegumi, kā paredzēts noteikuma II-2/B/4 tabulās. Visus šos pārsegumus var apšūt ar degošiem materiāliem saskaņā ar noteikumu II-2/B/11.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ NE VAIRĀK KĀ 36 PASAŽIERUS, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK NEKĀ 36 PASAŽIERUS

.1.2. Uz jauniem kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, un uz esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, visas starpsienas dzīvojamajās un dienesta telpās, kam nav jābūt A klases pārsegumiem, ir vismaz B vai C klases pārsegumi, kā paredzēts noteikuma II-2/B/5 tabulās.

Visus šos pārsegumus var apšūt ar degošiem materiāliem saskaņā ar noteikumu II-2/B/11.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.2. Uz jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, un uz esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, visas gaitēnu starpsienas, kam nav jābūt A klases starpsienām, ir B klases pārsegumi, kas stiepjas no klāja līdz klājam, izņemot:

.1. ja abās starpsienas pusēs ir ierīkoti vienlaidus B klases griesti vai apšuvums, tā starpsienas daļa, kas atrodas aiz vienlaidus griestiem vai apšuvuma, ir izgatavota no materiāla, ko atbilstoši tā biezumam un sastāvam var izmantot B klases pārsegumu konstrukcijās, bet kuram jāatbilst B klases viengabalainības standartiem tikai tiktāl, cik tas ir pamatoti un iespējami;

▼ **M4**

- .2. ja kuģi aizsargā ar automātisku sprinkleru sistēmu, kas atbilst noteikumam II-2/A/8, B klases materiālu gaitēņa starpsienas var beigties pie gaitēņa griestiem, ja šie griesti ir izgatavoti no materiāla, ko atbilstoši tā biežumam un sastāvam var izmantot B klases pārsegumu konstrukcijā.

Neatkarīgi no noteikumu II-2/B/4 un II-2/B/5 prasībām minētajām starpsienām un griestiem ir jāatbilst B klases viengabalainības standartiem tikai tiktāl, cik tas ir pamatoti un iespējami. Visām durvīm un ailēm šajās starpsienās jābūt izgatavotām no nedegošiem materiāliem, un tās jāizgatavo un jāierīko tā, lai nodrošinātu ievērojamu ugunsizturību.

- .3. Visas starpsienas, kam jābūt B klases pārsegumiem, izņemot.2. punktā paredzētās gaitēņu starpsienas, stiepjas no klāja līdz klājam un līdz korpusam vai citām ārējām malām, ja vien abās starpsienas pusēs ierīkoto vienlaidus B klases griestu vai apšuvuma ugunsdrošība ir vismaz tāda pati kā starpsienai, un šādā gadījumā starpsienas var beigties pie vienlaidus griestiem vai apšuvuma.

4. Noteikums II-2/B/4. Starpsienas un klāju ugunsizturība uz jauniem kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus (R 26)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .1. Papildus konkrētu noteikumu ievērošanai attiecībā uz starpsienas un klāju ugunsizturību, kas minēti citur šajā daļā, visu starpsienas un klāju minimālā ugunsizturība atbilst tam, kas norādīts 4.1. un 4.2. tabulā.

- .2. Tabulas piemēro, ievērojot turpmāk norādītās prasības.

- .1. Uz starpsienām, kas nenorobežo galvenās vertikālās zonas vai horizontālās zonas, attiecas 4.1. tabula.

Uz klājiem, kas neveido "pakāpienus" galvenajās vertikālajās zonās un neierobežo horizontālās zonas, attiecas 4.2. tabula.

- .2. Lai noteiktu atbilstīgos ugunsizturības standartus, kas piemērojami norobežojumam starp blakus esošām telpām, minētās telpas iedala atbilstoši to ugunsbīstamībai kategorijās no (1) līdz (14). Ja telpas saturs un izmantošana rada šaubas par tās iedalījumu šī noteikuma II-2/B/4 vajadzībām, to uzskata par telpu, kas ietilpst kategorijā, uz kuru attiecas visstingrākās prasības saistībā ar norobežojumu. Paredzēts, ka katras kategorijas nosaukums raksturo tipu, nevis nosaka ierobežojumus. Skaitlis iekavās pirms katras kategorijas apzīmē attiecīgo aili vai rindu tabulās.

(1) Kontrolpunkti:

- telpas, kurās ir elektroapgādes un apgaismes avārijas avoti,
- stūres māja un karšu telpa,
- telpas, kurās ir kuģa rācija,
- ugunsdzēsības telpas, ugunsvadības posteņi un ugunsgrēka reģistrēšanas punkti,

▼ M4

- dzinēju vadības telpa, ja tā atrodas ārpus dzinēju mašīntelpas,
 - telpas, kurās ir centralizētā ugunsgrēka signalizācijas iekārta,
 - telpas, kurās ir centralizētie avārijas skaļruņu sistēmas punkti un iekārtas.
- (2) Kāpnes:
- iekšējās kāpnes, lifti un eskalatori (izņemot tos, kas pilnībā atrodas mašīntelpā), kas paredzēti pasažieriem un apkalpei, un to šahtas,
 - šajā ziņā kāpnes, kas ir norobežotas tikai vienā līmenī, uzskata par tās telpas daļu, no kuras tās nav atdalītas ar ugunsdrošām durvīm.
- (3) Gaiteni:
- pasažieru un apkalpes gaiteni.
- (4) Evakuācijas punkti un ārējie evakuācijas ceļi:
- glābšanas laivu un plostu piestiprināšanas zona,
 - atklāta klāja zonas un norobežotas promenādes, kur atrodas glābšanas laivu un plostu iekāpšanas un nolaišanas punkti,
 - iekšējās un ārējās pulcēšanās vietas,
 - ārējās kāpnes un atklātie klāji, ko izmanto evakuācijas ceļiem,
 - tukša kuģa sāns līdz ūdenslīnijai, virsbūves un klāja kabīnes sāni, kas atrodas zem glābšanas platiem un evakuācijas slīdceļa iekāpšanas vietas un blakus tai.
- (5) Atklāta klāja zonas:
- atklāta klāja zonas un norobežotas promenādes, kur neatrodas glābšanas laivu un plostu iekāpšanas un nolaišanas punkti,
 - atklātas telpas (telpa ārpus virsbūves un klāja kabīnēm).
- (6) Dzīvojamās telpas ar mazu ugunsbīstamību:
- kajītes, kurās ir mēbeles un iekārtojums ar ierobežotu ugunsbīstamību,
 - dienesta telpas un ambulances, kurās ir mēbeles un iekārtojums ar ierobežotu ugunsbīstamību,
 - sabiedriskas telpas, kurās ir mēbeles un iekārtojums ar ierobežotu ugunsbīstamību un kas aizņem mazāk nekā 50 m² klāja telpas.
- (7) Dzīvojamās telpas ar vidēji lielu ugunsbīstamību:
- iepriekšminētās (6) kategorijas telpas, kurās ir mēbeles un iekārtojums, kura ugunsbīstamība nav tāda, kas uzskatāma par ierobežotu,

▼ M4

- sabiedriskas telpas, kurās ir mēbeles un iekārtojums ar ierobežotu ugunsbīstamību un kas aizņem 50 m² klāja telpas vai vairāk,
 - izolēti skapji un nelielas glabātuves dzīvojamajās telpās, kuru platība ir mazāka par 4 m² (kur neglabā uzliesmojošus šķidrumus),
 - veikali,
 - kinofilmu demonstrēšanas un filmu glabāšanas telpas,
 - diētiskās virtuves (kurās nav atklātu liesmu),
 - tīrīšanas rīku skapji (kuros neglabā uzliesmojošus šķidrumus),
 - laboratorijas (kurās neglabā uzliesmojošus šķidrumus),
 - aptiekas,
 - nelielas žāvētavas (kas aizņem 4 m² no klāja vai mazāk),
 - seifu telpas,
 - darba telpas.
- (8) Dzīvojamās telpas ar lielāku ugunsbīstamību:
- sabiedriskas telpas, kurās ir mēbeles un iekārtojums, kuru ugunsbīstamība nav āda, kas uzskatāma par ierobežotu, un kas aizņem 50 m² klāja telpas vai vairāk,
 - frizētavas un kosmētikas kabinetu.
- (9) Sanitārās telpas un līdzīgas telpas:
- kopējie sanitārie mezgli, dušas, vannas, tualetes u. c.,
 - nelielas veļas mazgātavas,
 - peldbaseini telpās,
 - izolēti pieliekamie, kuros nav virtuves iekārtu dzīvojamajās telpās,
 - individuālos sanitāros mezglus uzskata par piederīgiem tai telpai, kurā tie atrodas.
- (10) Tvertnes, tukšas telpas un palīgmehānismu telpas, kam ir maza ugunsbīstamība vai tās nav:
- ūdens tvertnes, kas ietilpst kuģa konstrukcijā,
 - tukšas telpas un koferdami,
 - palīgmehānismu telpas, kurās nav mehānismu ar eļļošanas spiedsistēmu un kur aizliegts uzglabāt uzliesmojošas vielas, piemēram,

▼ **M4**

- ventilācijas un gaisa kondicionēšanas telpas; enkurspilvju telpa; stūres mehānisma telpa; stabilizatoriekārtu telpa; elektrodzinēju motortelpa; telpas, kurās ir sekciju sadales skapji un vienīgi elektroiekārtas, izņemot ar eļļu uzpildītus elektriskos transformatorus (virs 10 kVA); vārpstu šahtas un cauruļvadu tuneļi; sūkņu un saldēšanas mehānismu telpas (nav paredzēti rīcībai ar uzliesmojošiem šķidrumiem vai to izmantošanai);
 - noslēgtas maģistrāles, kas paredzētas zemāk uzskaitītajām telpām;
 - citas noslēgtas maģistrāles, piemēram, cauruļvadu un kabeļu maģistrāles.
- (11) Palīgmehānismu telpas, kravas telpas, kravas un citu naftas produktu tvertnes un citas līdzīgas telpas ar vidēju ugunsbīstamību:
- naftas kravas tilpnes,
 - kravas tilpnes, šahtas un lūkas,
 - saldēšanas kameras,
 - šķidrās degvielas cisternas (ja ierīkotas atsevišķā vietā, kur nav mehānismu),
 - šahtas un cauruļvadu tuneļi, kur var uzglabāt uzliesmojošas vielas,
 - tādas palīgmehānismu telpas, kā paredzēts (10) kategorijā, kurās ir mehānismi ar eļļošanas spiedsistēmu vai kur ir atļauta uzliesmojošu vielu uzglabāšana,
 - šķidrās degvielas uzpildes punkti,
 - telpas, kurās ir ar eļļu uzpildīti elektroenerģijas transformatori (virs 10 kVA),
 - telpas, kurās ir nelieli iekšdedzes dzinēji, kuru jauda nepārsniedz 110 kW, un kas darbina ģeneratorus, sprinkleru, drenčeru vai ugunsdzēsības sūkņus, sateces sūkņus u. c.,
 - noslēgtas maģistrāles, kas paredzētas augstāk uzskaitītajām telpām.
- (12) Mašīntelpas un galvenā kambīze:
- galveno dzinēju telpas (izņemot elektrodzinēju motortelpu) un katlu telpas,
 - palīgmehānismu telpas, izņemot (10) un (11) kategorijā minētās telpas, kurās ir iekšdedzes mehānismi vai citi naftas produktus dedzinoši, karsējoši vai sūknējoši agregāti,
 - galvenā kambīze un piebūves,
 - maģistrāles un šahtas, kas ved uz iepriekš uzskaitītajām telpām.

▼ M4

(13) Noliktavas, darbnīcas, pieliekamie u. c.:

- galvenie pieliekamie, kas nav kambīzes piebūves,
- galvenā veļas mazgātava,
- lielas žāvētavas (kas aizņem vairāk nekā 4 m² no klāja),
- dažādas noliktavas,
- pasta un bagāžas telpas,
- atkritumu novietnes,
- darbnīcas (kas neietilpst mašīntelpā, kambīzē u. c.),
- skapji un glabātuves, kuru platība ir lielāka par 4 m², izņemot telpas, kurās var glabāt uzliesmojošus šķidrumus.

(14) Citas telpas, kurās uzglabā uzliesmojošus šķidrumus:

- krāsu skapji,
- glabātuves, kurās ir uzliesmojoši šķidrumi (tajā skaitā krāsas, medikamenti u. c.),
- laboratorijas (kurās glabā uzliesmojošus šķidrumus).

.3. Ja divu telpu norobežojuma ugunsizturībai ir norādīta viena vērtība, šo vērtību piemēro visos gadījumos.

.4. Ja tabulu ailēs ir ievilkta svītņiņa, norobežojuma materiālam vai ugunsizturībai nav izvirzītas īpašas prasības.

.5. Attiecībā uz (5) kategoriju karoga valsts administrācija nosaka, vai 4.1. tabulā norādītās izolācijas vērtības piemēro klāja kabīņu galiem un virsbūvēm un vai 4.2. tabulā norādītās vērtības piemēro atklātajiem klājiem. 4.1. un 4.2. tabulās norādītās prasības attiecībā uz (5) kategoriju neparedz to telpu norobežošanu, kuras karoga valsts administrācijas ieskatā nav jānorobežo.

.3. Var uzskatīt, ka vienlaidu B klases griesti vai apšuvums kopā ar attiecīgajiem klājiem vai starpsienām pilnībā vai daļēji nodrošina vajadzīgo pārseguma izolāciju un ugunsizturību.

.4. Apstiprinot konstrukcijas ugunsdrošības informāciju, karoga valsts administrācija ņem vērā siltuma pārvades risku paredzēto siltumbarjeru krustojumos un galos.

4.1. tabula

Starpsienas, kas nenorobežo galvenās vertikālās zonas vai horizontālās zonas

Telpas	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
Kontrolpunkti	(1)	B-0 ^(a)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	
Kāpnes	(2)		A-0 ^(a)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 ^(c)	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Gaieteņi	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Evakuācijas punkti un ārējie evakuācijas ceļi	(4)					A-0	A-60 ^(b,d)	A-60 ^(b,d)	A-60 ^(b,d)	A-0 ^(d)	A-0	A-60 ^(b)	A-60 ^(b)	A-60 ^(b)	A-60 ^(b)
Atklāta klāja zonas	(5)					–	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dzīvojamās telpas ar mazu ugunsbīstamību	(6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Dzīvojamās telpas ar vidēji lielu ugunsbīstamību	(7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Dzīvojamās telpas ar lielāku ugunsbīstamību	(8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Sanitārās telpas un līdzīgas telpas	(9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tvertnes, tukšas telpas un palīgmehānismu telpas, kam ir maza ugunsbīstamība vai tās nav	(10)										A-0 ^(a)	A-0	A-0	A-0	A-0
Palīgmehānismu telpas, kravas telpas, kravas un citu naftas produktu tvertnes un citas līdzīgas telpas ar vidēju ugunsbīstamību	(11)											A-0 ^(a)	A-0	A-0	A-15
Mašīntelpas un galvenā kambīze	(12)												A-0 ^(a)	A-0	A-60
Noliktavas, darbnīcas, pieliekamie u. c.	(13)													A-0 ^(a)	A-0
Citas telpas, kurās uzglabā uzliesmojošus šķidrumus	(14)														A-30

4.2. tabula

Klāji, kas neveido “pakāpienus” galvenajās vertikālajās zonās un neierobežo horizontālās zonas

Zem klāja esošā telpa ↓ Virs klāja esošā telpa→	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
Kontrolpunkti	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Kāpnes	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Gaitēji	(3)	A-15	A-0	A-0 ^(a)	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Evakuācijas punkti un ārējie evakuācijas ceļi	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	–	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Atklāta klāja zonas	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	–	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dzīvojamās telpas ar mazu ugunsbīstamību	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dzīvojamās telpas ar vidēji lielu ugunsbīstamību	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dzīvojamās telpas ar lielāku ugunsbīstamību	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Sanitārās telpas un līdzīgas telpas	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tvertnes, tukšas telpas un palīgmehānismu telpas, kam ir maza ugunsbīstamība vai tās nav	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ^(a)	A-0	A-0	A-0	A-0
Palīgmehānismu telpas, kravas telpas, kravas un citu naftas produktu tvertnes un citas līdzīgas telpas ar vidēju ugunsbīstamību	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0 ^(a)	A-0	A-0	A-30
Mašīntelpas un galvenā kambīze	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 ^(a)	A-0	A-60
Noliktavas, darbnīcas, pieliekamie u. c.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Citas telpas, kurās uzglabā uzliesmojošus šķidrumus	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

▼ **M4**

Piezīmes, kas attiecas uz 4.1. un 4.2. tabulu

- a) Ja blakus esošās telpas ir vienā un tajā pašā kategorijā un augšrakstā ir norādīts burts "a", starp šīm telpām nav jāierīko starpsiena vai klājs, ja karoga valsts administrācija to neuzskata par vajadzīgu. Piemēram, (12) kategorijā starpsiena nav vajadzīga starp kambīzi un piebūvētajiem pieliekamajiem, ja šo pieliekamo starpsiena un klāji saglabā kambīzes norobežojuma viengabalainību. Taču starpsiena ir vajadzīga starp kambīzi un mašīntelpu, kaut arī abas telpas ir iekļautas (12) kategorijā.
- b) A-30 var piemērot tukša kuģa sāniem līdz ūdenslīnijai, virsbūves un klāja kabīnes sāniem, kas atrodas zem un blakus glābšanas plostiem un evakuācijas slīdceļiem.
- c) Ja tualetes ir pilnībā ierīkotas kāpņutelpā, tuaļu starpsienai kāpņutelpā var būt B klases viengabalainība.
- d) Ja (6), (7), (8) un (9) kategorijas telpas pilnībā atrodas pulcēšanās vietas ārējā perimetra iekšpusē, šo telpu starpsienām var būt B-0 klases viengabalainība. Audio, video un apgaismes ietaišu kontroles posteņus var uzskatīt par daļu no pulcēšanās vietas.

5. Noteikums II-2/B/5. Starpsienu un klāju ugunsizturība uz jauniem kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, un esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus (R 27)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ NE VAIRĀK KĀ 36 PASAŽIERUS, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK NEKĀ 36 PASAŽIERUS

- .1. Papildus konkrētu noteikumu ievērošanai attiecībā uz starpsienu un klāju ugunsizturību, kas minēti citur šajā daļā, starpsienu un klāju minimālā ugunsizturība ir attiecīgi norādīta 5.1. vai 5.1.a tabulā un 5.2. vai 5.2.a tabulā.

Apstiprinot konstruktīvus piesardzības pasākumus attiecībā uz jaunu kuģu ugunsdrošību, ņem vērā siltumpārmēses risku pa siltuma tiltiem krustpunktos un siltumbarjeru galos.

- .2. Tabulas piemēro, ievērojot turpmāk norādītās prasības.

- .1. Starpsienām un klājiem, kas atdala blakus esošās telpas, attiecīgi piemēro 5.1. un 5.2. tabulu.
- .2. Lai noteiktu atbilstīgos ugunsizturības standartus, kas piemērojami pārsegumiem starp blakus esošām telpām, minētās telpas iedala kategorijās no (1) līdz (11) atbilstoši to ugunsbīstamībai. Paredzēts, ka katras kategorijas nosaukums raksturo tipu, nevis nosaka ierobežojumus. Skaitlis iekavās pirms katras kategorijas apzīmē attiecīgo aili vai rindu tabulās.

(1) Kontrolpunkti:

- telpas, kurās ir elektroapgādes un apgaismes avārijas avoti,
- stūres māja un karšu telpa,
- telpas, kurās ir kuģa rācija,

▼ M4

- ugunsdzēsības telpas, ugunsvadības posteņi un ugunsgrēka reģistrēšanas punkti,
 - dzinēju vadības telpa, ja tā atrodas ārpus dzinēju mašīntelpas,
 - telpas, kurās ir centralizētā ugunsgrēka signalizācijas iekārta.
- (2) Gaiteni:
- pasažieru un apkalpes gaiteni un vestibili.
- (3) Dzīvojamās telpas:
- telpas, kas definētas noteikuma II-2/A/2.10. punktā, izņemot gaitenus.
- (4) Kāpnes:
- iekšējās kāpnes, lifti un eskalatori (izņemot tos, kas pilnībā atrodas mašīntelpā) un to šahtas,
 - šajā ziņā kāpnes, kas ir norobežotas tikai vienā līmenī, uzskata par tās telpas daļu, no kuras tās nav atdalītas ar ugunsdrošām durvīm.
- (5) Dienesta telpas (ar zemu apdraudējuma līmeni):
- skapji un glabātavas, kurās nav paredzēts turēt uzliesmojošos šķidrumus un kuru platība ir mazāka par 4 m², kā arī žāvētavas un veļas mazgātavas.
- (6) A kategorijas mašīntelpas:
- telpas, kas definētas noteikuma II-2/A/2. 19.1. apakšpunktā,
- (7) Citas mašīntelpas:
- telpas, kas definētas noteikuma II-2/A/2. 19.2. apakšpunktā, izņemot A kategorijas mašīntelpas.
- (8) Kravas telpas:
- visas telpas, ko izmanto kravai (tajā skaitā naftas kravas tvertnes) un šahtas un lūkas uz šīm telpām, izņemot īpašas kategorijas telpas.
- (9) Dienesta telpas (ar augstu apdraudējuma līmeni):
- kambīzes, pieliekamie ar virtuves iekārtām, krāsu un lampu telpas, skapīši un glabātuves, kuru platība ir 4 m² vai vairāk, uzliesmojošu šķidrumu uzglabāšanas telpas un darbnīcas, izņemot tās, kas atrodas mašīntelpā.
- (10) Atklātie klāji:
- atklāto klāju zonas un norobežotas promenādes uz augšējā klāja, kas nav ugunsbīstamas. Atklātas telpas (telpa ārpus virsbūves un klāja kabīnēm).
- (11) Īpašas kategorijas telpas:
- telpas, kas definētas noteikuma II-2/A/2.18. punktā.

▼ M4

- .3. Nosakot ugunsizturības standartu, kas attiecas uz norobežojumu starp divām telpām galvenajā vertikālajā zonā vai horizontālajā zonā, kas nav aizsargāta ar automātisku sprinkleru sistēmu, kura atbilst noteikumam II-2/A/8, vai starp minētajām zonām, no kurām neviena nav šādā veidā aizsargāta, izmanto augstāko no tabulās norādītajām divām vērtībām.
- .4. Nosakot ugunsizturības standartu, kas attiecas uz norobežojumu starp divām telpām galvenajā vertikālajā zonā vai horizontālajā zonā, kas ir aizsargāta ar automātisku sprinkleru sistēmu, kura atbilst noteikumam II-2/A/8, vai starp minētajām zonām, kuras abas ir aizsargātas šādā veidā, izmanto zemāko no tabulās norādītajām divām vērtībām. Ja ar sprinkleriem aprīkota zona un neaprīkota zona atrodas vienai otram blakus dzīvojamās un dienesta telpās, pārsegumam starp šīm zonām piemēro augstāko no tabulās norādītajām divām vērtībām.
- .3. Var uzskatīt, ka vienlaidu B klases griesti vai apšuvums kopā ar attiecīgajiem klājiem vai starpsienām pilnībā vai daļēji nodrošina vajadzīgo pārseguma izolāciju un ugunsizturību.
- .4. Ārējās sienās, kam saskaņā ar noteikuma II-2/B/1.1. punktu jābūt no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla, var ierīkot atveres logu un borta iluminatoru uzstādīšanai, ja nekur citur šajā daļā nav norādīts, ka šīm sienām ir jānodrošina A klases viengabalainība. Tāpat arī sienās, kurām nav jānodrošina A klases viengabalainība, var ierīkot durvis, kas izgatavotas no karoga valsts administrācijai pieņemamiem materiāliem.

5.1. tabula

Blakus esošu telpu starpsienu ugunsizturība

Telpas		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrolpunkti	(1)	A-0 ^(c)	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	(*)	A-60
Gaitēņi	(2)		C ^(c)	B-0 ^(c)	A-0 ^(a) B-0 ^(c)	B-0 ^(c)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^(d)	(*)	A-15
Dzīvojamās telpas	(3)			C ^(c)	A-0 ^(a) B-0 ^(c)	B-0 ^(c)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^(d)	(*)	A-30 A-0 ^(d)
Kāpnes	(4)				A-0 ^(a) B-0 ^(c)	A-0 ^(a) B-0 ^(c)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^(d)	(*)	A-15
Dienesta telpas (ar zemu apdraudējuma līmeni)	(5)					C ^(c)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
A kategorijas mašīntelpas	(6)						(*)	A-0	A-0	A-60	(*)	A-60
Citas mašīntelpas	(7)							A-0 ^(b)	A-0	A-0	(*)	A-0
Kravas telpas	(8)								(*)	A-0	(*)	A-0
Dienesta telpas (ar augstu apdraudējuma līmeni)	(9)									A-0 ^(b)	(*)	A-30
Atklātie klāji	(10)											A-0
Īpašas kategorijas telpas	(11)											A-0

▼ M4

Turpmāk norādīto tabulu piemēro VISIEM B, C un D KLASES KUĢIEM, KAS UZBŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK.

5.1.a tabula

Blakus esošu telpu starpsienu ugunsizturība

Telpas		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrolpunkti	(1)	A-0 ^(c)	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	(*)	A-60
Gaiņi	(2)		C ^(c)	B-0 ^(c)	A-0 ^(a) B-0 ^(c)	B-0 ^(c)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^(d)	(*)	A-30
Dzīvojamās telpas	(3)			C ^(c)	A-0 ^(a) B-0 ^(c)	B-0 ^(c)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^(d)	(*)	A-30 A-0 ^(d)
Kāpnes	(4)				A-0 ^(a) B-0 ^(c)	A-0 ^(a) B-0 ^(c)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^(d)	(*)	A-30
Dienesta telpas (ar zemu apdraudējuma līmeni)	(5)					C ^(c)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
A kategorijas mašīntelpas	(6)						(*)	A-0	A-0	A-60	(*)	A-60
Citas mašīntelpas	(7)							A-0 ^(b)	A-0	A-0	(*)	A-0
Kravas telpas	(8)								(*)	A-0	(*)	A-0
Dienesta telpas (ar augstu apdraudējuma līmeni)	(9)									A-0 ^(b)	(*)	A-30
Atklātie klāji	(10)											A-0
Īpašas kategorijas telpas	(11)											A-30

5.2. tabula

Blakus esošo telpu atdalošo klāju ugunsizturība

Zem klāja esošā telpa ↓ Virs klāja esošā telpa→		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrolpunkti	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Gaitiņi	(2)	A-0	(*)	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Dzīvojamās telpas	(3)	A-60	A-0	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30 A-0 ^(d)
Kāpnes	(4)	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Dienesta telpas (ar zemu apdraudējuma līmeni)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
A kategorijas mašīntelpas	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	(*)	A-60 ^(f)	A-30	A-60	(*)	A-60
Citas mašīntelpas	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-0	(*)	A-0
Kravas telpas	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	(*)	A-0
Dienesta telpas (ar augstu apdraudējuma līmeni)	(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
Atklātie klāji	(10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	–	A-0
Īpašas kategorijas telpas	(11)	A-60	A-15	A-30 A-0 ^(d)	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0

▼ M4

Turpmāk norādīto tabulu piemēro VISIEM B, C un D KLASES KUĢIEM, KAS UZBŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK.

5.2.a tabula

Blakus esošo telpu atdalošo klāju ugunsizturība

Zem klāja esošā telpa ↓ Virs klāja esošā telpa→		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrolpunkti	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Gaitēji	(2)	A-0	(*)	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Dzīvojamās telpas	(3)	A-60	A-0	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30 A-0 ^(d)
Kāpnes	(4)	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Dienesta telpas (ar zemu apdraudējuma līmeni)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
A kategorijas mašīntelpas	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	(*)	A-60 ^(f)	A-30	A-60	(*)	A-60
Citas mašīntelpas	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-0	(*)	A-0
Kravas telpas	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	(*)	A-0
Dienesta telpas (ar augstu apdraudējuma līmeni)	(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
Atklātie klāji	(10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	–	A-0
Īpašas kategorijas telpas	(11)	A-60	A-30 A-0 ^(d)	A-30 A-0 ^(d)	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

▼ **M4**

Piezīmes, kas attiecīgi jāpiemēro 5.1., 5.1.a, 5.2. un 5.2.a tabulai.

- a) Lai noskaidrotu, kas ir jāpiemēro, skatīt noteikumu II-2/B/3 un II-2/B/8.
- b) Ja telpas ir vienā kategorijā, piemēram, (9) kategorijā, un ir norādīts augšraksta burts "b", tabulās norādītās kategorijas starpsiena vai klājs ir vajadzīgs tikai tad, ja blakus esošās telpas ir paredzētas dažādiem mērķiem. Kambīzei, kas atrodas blakus kambīzei, nav vajadzīga starpsiena, bet kambīzei, kas atrodas blakus krāsu telpai, ir vajadzīga A-0 starpsiena.
- c) Starpsienas, kas atdala stūres māju no karšu telpas, var būt B-0 kategorijas starpsienas.
- d) Skatīt šā noteikuma II-2/B/5.2.3. un 2.4. punktu.
- e) Lai piemērotu noteikuma II-2/B/2.1.2. apakšpunktu, visās vietās, kur 5.1. un 5.1.a. tabulā parādās "B-0", tas jālasa kā "A-0".
- f) Ugunsdrošības izolācija nav jāierīko, ja (7) kategorijas mašīntelpai ir mazs ugunsdrošības risks vai tā nav.
- (*) Ja tabulās atzīmēta zvaigznīte, pārsegumam jābūt no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla, bet tam nav jāatbilst A klases standartam. Ja uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, caur klāju, izņemot (10) kategorijas zonu, izvelk elektroenerģijas kabeļus, caurules un ventilācijas cauruļvadus, šo atvērumu izolē, lai nepieļautu liesmu un dūmu pārneši. Pārsegumos starp kontrolpunktiem (avārijas ģeneratoriem) un atklātajiem klājiem drīkst būt neaizveramas gaisa iekļūdes atveres, izņemot gadījumus, kad ir ierīkota stacionāra gāzes ugunsdzēsšanas sistēma. Lai piemērotu noteikuma II-2/B/2.1.2. apakšpunktu, visās vietās, kur 5.2. un 5.2.a. tabulā parādās zvaigznīte, izņemot (8) un (10), tā jālasa kā "A-0".

6. Noteikums II-2/B/6. Evakuācijas līdzekļi (R 28)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.1. Kāpnes, gaitenpus un durvis ierīko tā, lai no visām pasažieru un apkalpes telpām, kā arī no apkalpes parastajām darba telpām, izņemot mašīntelpas, pa tām varētu ērti nokļūt līdz klājam, no kura kāpj glābšanas laivās un plostos. Jo īpaši jāievēro turpmāk norādītie noteikumi.

.1 Zem starpsienu klāja katram ūdensnecauraidīgajam nodalījumam vai līdzīgi norobežotām telpām vai telpu grupām ierīko divas evakuācijas izejas, no kurām vismaz viena neiet caur ūdensnecauraidīgajām durvīm. Izņēmuma kārtā var neierīkot otru evakuācijas izeju, attiecīgi ņemot vērā telpu raksturu un atrašanās vietu, kā arī to personu skaitu, kas tajās parasti strādā.

Šādā gadījumā vienīgajai evakuācijas izejai ir jānodrošina droša evakuācija.

Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, iepriekšminēto izņēmumu var piemērot tikai apkalpes telpām, kurās apkalpes locekļi atrodas tikai laiku pa laikam, un šādā gadījumā vajadzīgais evakuācijas ceļš neved caur ūdensnecauraidīgajām durvīm.

▼ M4

- .2. Vīrs starpsienu klāja ir vismaz divas evakuācijas izejas no katras galvenās vertikālās zonas vai līdzīgi norobežotas telpas vai telpu grupas, no kurām vismaz viena iziet uz kāpnēm, kas veido vertikālu evakuācijas izeju.
- .3. Ja no radiotelegrāfa posteņa nav tiešas izejas uz atklāto klāju, šim postenim ierīko divas evakuācijas vai piekļuves izejas, no kurām viena varbūt pietiekami liels iluminators vai logs, vai cita atvere.
- .4. Uz esošajiem B klases kuģiem gaitēna vai tā daļas garums, kurā ir tikai viens evakuācijas ceļš, nepārsniedz:
 - .1. 5 metrus kuģos, kas uzbūvēti 1994. gada 1. oktobrī vai vēlāk;
 - .2. 13 metrus kuģos, kas uzbūvēti pirms 1994. gada 1. oktobra un kas pārvadā vairāk kā 36 pasažierus; un
 - .3. 7 metrus kuģos, kas uzbūvēti pirms 1994. gada 1. oktobra un kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus.

Uz jaunajiem A, B, C un D klases kuģiem ir aizliegts ierīkot gaiteni, vestibulu vai gaitēna daļu, no kuras ir tikai viens evakuācijas ceļš.

Atļauj ierīkot dienesta telpās izmantojamus gaitēnus ar noslēgtu galu, kas vajadzīgi kuģa praktiskajā ekspluatācijā, piemēram, degvielas uzpildes vietas un šķērsām pāri kuģim ierīkoti apgādes gaitēni, ja gaitēni ar noslēgtu galu ir atdalīti no apkalpes dzīvojamajām telpām un tajos nevar iekļūt no pasažieru dzīvojamajām telpām. Gaitēna daļu, kuras dziļums nepārsniedz tās platumu, uzskata par padziļinājumu vai pagarinājumu, un atļauj ierīkot uz kuģa.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA

- .5. Vismaz vienu no 1.1. un 1.2. punktā norādītajām evakuācijas izejām veido viegli pieejamas norobežotas kāpnes, kas nodrošina ilgstošu patvērumu no uguns, sākot no šo kāpņu apakšas līdz attiecīgajiem klājiem, kur notiek iekāpšana glābšanas laivās un plostos, vai arī līdz visaugstākajam klājam, ja iekāpšanas klājs nesniedzas līdz attiecīgajai galvenajai vertikālajai zonai.

Pēdējā gadījumā tiešu izeju uz iekāpšanas klāju nodrošina ar ārējām atklātām kāpnēm un ejām, un saskaņā ar noteikuma III/5.3. punktu ierīko avārijas apgaismojumu un neslīdenu segumu zem kājām. Norobežojumus, kas iziet uz ārējām atklātajām kāpnēm un ejām, kuras veido evakuācijas ceļu, aizsargā tā, lai ugunsgrēks telpās aiz šīm sienām netraucētu nokļūšanu līdz iekāpšanas vietām.

Glābšanas eju platums, skaits un nepārtrauktība atbilst turpmāk norādītajam.

▼ **M4**

- .1. Kāpņu lietderīgais platums nav mazāks par 900 mm, ja dalībvalsts to atzīst par pieņemamu un iespējamu, bet tas nedrīkst būt mazāks par 600 mm. Kāpnēm abās pusēs ierīko margas. Kāpņu minimālo platumu palielina par 10 mm uz katru personu, ja ir vairāk nekā 90 personu. Maksimālais platums starp margām, ja kāpnes ir platākas par 900 mm, ir 1800 mm. Pieņem, ka kopējais personu skaits, ko evakuē pa šādām kāpnēm, ir divas trešdaļas no apkalpes un visi pasažieri, kas atrodas telpās, kam paredzētas attiecīgās kāpnes. Kāpņu platumam ir jāatbilst vismaz SJO Rezolūcijā A.757(18) noteiktajam standartam.
- .2. Visas kāpnes, kas paredzētas vairāk nekā 90 personām, ierīko kuģa priekšgalā un pakaļgalā.
- .3. Ieeju un gaiteņu, un kāpņu laukumu, tostarp evakuācijas izeju, lielumu nosaka tāpat kā kāpnēm.
- .4. Kāpņu laidiena augstums nepārsniedz 3,5 metrus bez kāpņu laukumiņa, un tā slīpuma leņķis nav lielāks par 45°.
- .5. Kāpņu laukumiņu lielums katra klāja līmenī nav mazāks par 2 m², un to palielina par 1 m² uz katriem 10 cilvēkiem, ja ir vairāk nekā 20 cilvēku, lai gan kāpņu laukumiņa lielumam nav jāpārsniedz 16 m², izņemot kāpņu laukumiņus, kas atrodas pie sabiedriskajām telpām, no kurām ir tieša izeja uz kāpņutelpas šahtu.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .5.a Vismaz vienu no 1.1. un 1.2. punktā norādītajām evakuācijas izejām veido viegli pieejamas norobežotas kāpnes, kas nodrošina ilgstošu patvērumu no uguns, sākot no šo kāpņu apakšas līdz attiecīgajiem klājiem, kur notiek iekāpšana glābšanas laivās un plostos, vai arī līdz visaugstākajam atklātajam klājam, ja iekāpšanas klājs nesniedzas līdz attiecīgajai galvenajai vertikālajai zonai.

Pēdējā gadījumā tiešu izeju uz iekāpšanas klāju nodrošina ar ārējām atklātām kāpnēm un ejām, un saskaņā ar noteikumu III/5.3 tajās ierīko avārijas apgaismojumu un neslidenu segumu zem kājām. Norobežojumam, kas iziet uz ārējām atklātajām kāpnēm un ejām, kuras veido daļu no evakuācijas ceļa, un sienām, kuru bojājumi ugunsgrēka laikā aizkavētu evakuāciju uz iekāpšanas klāju, jābūt ugunsizturīgām, tostarp to izolācijas vērtībai jāatbilst 4.1.–5.2. tabulā noteiktajām vērtībām.

Glābšanas eju platumam, skaitam un nepārtrauktībai jāatbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa prasībām.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .6. Pietiekami laba aizsardzība ir vajadzīga izejai no kāpņutelpas uz zonām, kur notiek iekāpšana glābšanas laivās un plostos.

▼ **M4****B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA
1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK**

- .6.a Izeju no kāpņutelpas uz zonām, kur notiek iekāpšana glābšanas laivās un plostos, aizsargā tieši vai arī izmanto aizsargātus iekšējus ceļus, kuru ugunsizturības un izolācijas vērtība atbilst 4.1.–5.2. tabulā noteiktajai vērtībai.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .7. Papildus avārijas apgaismojumam, kas paredzēts noteikumos II-1/D/3 un III/5.3, evakuācijas izejas, tostarp kāpnes un izejas durvis marķē ar apgaismojumu vai fotoluminiscējošu līniju, ko novieto ne augstāk kā 0,3 metrus virs klāja visos evakuācijas ceļa punktos, tostarp stūros un krustpunktos. Marķējumam jābūt tādām, lai pasažieri varētu atrast visus evakuācijas ceļus un viegli sameklēt evakuācijas izeju. Ja izmanto elektrisko apgaismojumu, tā barošanu nodrošina no avārijas elektroenerģijas avota un ierīko tā, lai vienas lampas vai apgaismojuma posma atslēgšanās dēļ marķējums nekļūtu neefektīvs. Turklāt visas evakuācijas ceļa norādes un ugunsdzēsības iekārtu atrašanās vietu marķējumu izgatavo no fotoluminiscējoša materiāla vai marķē ar apgaismojumu. Karoga valsts administrācija nodrošina, ka minētais apgaismojums vai fotoluminiscences ietaises ir novērtētas, testētas un tiek izmantotas saskaņā ar SJO Rezolūcijā A.752(18) izklāstītajām pamatnostādnēm.

Tomēr uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, karoga valsts administrācija nodrošina, ka minētais apgaismojums vai fotoluminiscences ietaises ir novērtētas, testētas un tiek izmantotas saskaņā ar Ugunsdrošības sistēmu kodeksu.

**B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA
1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK**

- .8. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, šā noteikuma II-2/B/6.1.7 punkta prasības piemēro arī apkalpes dzīvojamajām telpām.

- .9. Parasti aizslēgtas durvis, kas ietilpst evakuācijas ceļā.

- .1. Kajīšu durvīm nav vajadzīgas atslēgas, lai tās atslēgtu no iekšpuses.

Tāpat arī paredzētā evakuācijas ceļa garumā nav durvju, kam vajadzīgas atslēgas to atslēgšanai, virzoties evakuācijas izejas virzienā.

- .2. Evakuācijas durvis sabiedriskās telpās, kas parasti noslēgtas ar aizkritņa slēdzeni, aprīko ar ietaisi, kas ļauj tās ātri atvērt. Minētā ietaise sastāv no aizkritņa slēdzenes mehānisma, kurā esošā ierīce atver fiksatoru, ja uz durvīm iedarbojas ar spēku evakuācijas plūsmas virzienā. Ātrās atvēršanas mehānismus ierīko atbilstīgi karoga valsts administrācijas prasībām, un tie jo īpaši:

▼ **M4**

- .2.1. ir režģi vai paneļi, kuru palaišanas daļa sniedzas pāri vismaz pusei no durvju vērtnes un kas ir ierīkoti vismaz 760 mm un ne vairāk kā 1120 mm attālumā no grīdas;
- .2.2. atver durvju aizkritņa slēdzeni, ja uz durvīm iedarbojas ar spēku, kas nepārsniedz 67 N; un
- .2.3. nav aprīkoti ar atslēgas slēdzeni, bultskrūvēm vai citām ietaisēm, kas neļauj atvērt aizkritņa slēdzeni, ja uz to iedarbojas ar spēku.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .2. .1. Īpašas kategorijas telpās evakuācijas izeju skaitam un atrašanās vietai zem un virs starpsienu klāja jāatbilst karoga valsts administrācijas prasībām, un kopumā nokļūšanai līdz iekāpšanas klājam jābūt vismaz tikpat drošai, kā paredzēts.1.1.,1.2.,1.5. un.1.6. punktā.

Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, minētās telpas aprīko ar īpaši paredzētām ejām līdz evakuācijas izejām, kuru platums ir vismaz 600 mm un, ja iespējams un pieņemams, minētās īpaši paredzētās gareniskās ejas ierīko vismaz 150 mm virs klāja virsmas. Transportlīdzekļus novieto tā, lai ejas vienmēr būtu brīvas.

- .2. Viens no evakuācijas ceļiem, kas ierīkots mašīntelpā, kur apkalpe parasti strādā, nedrīkst būt ar tiešu izeju uz īpašas kategorijas telpu.
- .3. Paceļamas rampas, pa kurām uzbrauc uz platformas klāja un nobrauc no tā, nolaistā stāvoklī nedrīkst bloķēt apstiprinātus evakuācijas ceļus.
- .3.1. Katrai mašīntelpai nodrošina divas evakuācijas izejas. Jo īpaši jāievēro turpmāk norādītie noteikumi.

- .1. Ja telpa atrodas zem starpsienu klāja, abas evakuācijas izejas veido:

- .1. divas tērauda kāpnēs, kas novietotas pēc iespējas tālāk viena no otras un ved uz durvīm telpas augšējā daļā, kuras ir līdzīgi izvietotas un no kurām ir nodrošināta piekļuve attiecīgam klājam, no kura iekāpj glābšanas laivās un plostos. Uz jauniem kuģiem vienas no šīm kāpnēm sniedz ilgstošu patvērumu no uguns, sākot no kāpņu apakšējās daļas līdz drošai vietai ārpus telpas. Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, minētās kāpnēs atrodas aizsargātā šahtā, kas attiecīgi atbilst noteikuma II-2/B/4 (2) kategorijai vai noteikuma II-2/B/5 (4) kategorijai, no tās telpas apakšējās daļas, kam šīs kāpnēs paredzētas, līdz drošai vietai ārpus telpas. Šahtā ierīko ugunsdrošas pašaizveres durvis, kas atbilst tādām pašām ugunsizturības standartam. Kāpnēs piestiprina tā, lai no neizolētajām stiprinājuma vietām šahtā netiktu pārnesti karstums. Aizsargātās šahtas minimālie izmēri ir 800 mm × 800 mm, un tajā ir ierīkots avārijas apgaismojums; vai

▼ **M4**

.2. vienas tērauda kāpnes, kas ved uz durvīm, kuras iziet uz telpas augšējo daļu, no kuras nodrošina piekļuvi iekāpšanas klājam, un telpas apakšējā daļā atstatu no minētajām kāpnēm papildus ierīko tērauda durvis, ko var atvērt no abām pusēm un kas nodrošina drošu evakuācijas ceļu no telpas apakšējās daļas līdz iekāpšanas klājam.

.2. Ja telpa atrodas virs starpsienu klāja, divām evakuācijas izejām jāatrodas pēc iespējas tālāk vienai no otras, un durvīm, kas ved no šīm izejām, jāatrodas tur, kur ir izeja uz attiecīgajiem klājiem, no kuriem notiek iekāpšana glābšanas laivās un plostos. Ja minētajām evakuācijas izejām vajadzīgas kāpnes, tām jābūt no tērauda.

JAUNI A, B, C UN D KLASES KUĢI

.3. Telpās, kurās uzrauga mehānismu darbību, un darba telpās jābūt vismaz divām evakuācijas izejām, no kurām viena nav saistīta ar mašīntelpu un nodrošina piekļuvi iekāpšanas klājam.

.4. Mašīntelpas kāpņu apakšpusei jābūt aizsargātai.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.3.2. Karoga valsts administrācija var atļaut neierīkot vienu evakuācijas izeju šādā telpā, ja vien durvis vai tērauda kāpnes nodrošina drošu evakuācijas ceļu uz iekāpšanas klāju, pienācīgi ņemot vērā vietas raksturu un atrašanās vietu, un to, vai apkalpe parasti strādā šajā telpā. Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, stūres mehānisma telpā ierīko otru evakuācijas izeju, ja šajā telpā atrodas avārijas stūres postenis, izņemot gadījumus, kad tur ir tieša izeja uz atklāto klāju.

.3.3. Mehānismu vadības telpā, kas atrodas mašīntelpā, ierīko divas evakuācijas izejas, no kurām vismaz viena nodrošina ilgstošu patvērumu no uguns, kamēr nokļūst līdz drošai vietai ārpus mašīntelpas.

B, C un D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

.3.4. Galvenajai darbnīcai, kas atrodas mašīntelpā, nodrošina divas evakuācijas izejas. Vismaz vienā no minētajām evakuācijas izejām nodrošina tik ilgu patvērumu no uguns, kamēr nokļūst līdz drošai vietai ārpus mašīntelpas.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.4. Liftus nedrīkst uzskatīt par vienu no vajadzīgajām evakuācijas izejām.

.5. JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 40 METRI UN VAIRĀK

.1. Uz kuģa ir avārijas glābšanas elpošanas aparāti, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam.

.2. Katrā galvenajā vertikālajā zonā ir vismaz divi avārijas glābšanas elpošanas aparāti.

▼ **M4**

- .3. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, papildus aparātiem, kas paredzēti 5.2. apakšpunktā, katrā galvenajā vertikālajā zonā ir divi avārijas glābšanas elpošanas aparāti.
- .4. Tomēr 5.2. un 5.3. apakšpunktu nepiemēro kāpņutelpām, kas veido atsevišķas galvenās vertikālās zonas, un galvenajām vertikālajām zonām kuģa priekšgalā un pakalgalā, kurās nav ietvertas noteikumā II-2/B/4 definētās (6), (7), (8) vai (12) kategorijas telpas.
- .5. Mašīntelpā avārijas glābšanas elpošanas aparātus lietošanas gatavībā novieto labi redzamās vietās, kas ugunsgrēka gadījumā jebkurā laikā ir ātri un viegli aizsniedzamas. Novietojot avārijas glābšanas elpošanas ierīces, ņem vērā mašīntelpas izvietojumu un cilvēku skaitu, kāds parasti strādā šajā telpā.
- .6. Ievēro SJO MSC/Circ.849 iekļautās Pamatnostādnes par evakuācijas elpošanas aparātu (*EEBD*) veikspēju, atrašanās vietu, izmantošanu un apkopi.
- .7. Šo aparātu skaitu un atrašanās vietu norāda noteikumā II-2/A/13 paredzētajā ugunsvadības plānā.

6-1. **Noteikums II-2/B/6-1. Evakuācijas ceļi uz ro-ro pasažieru kuģiem (R 28-1)**

- .1. JAUNIEM B, C UN D KLASES UN ESOŠAJIEM B KLASES RO-RO PASAŽIERU KUĢIEM PIEMĒROJAMĀS PRASĪBAS
- .1.1. Šo punktu piemēro jauniem B, C un D un esošajiem B klases ro-ro pasažieru kuģiem.
- .1.2. Visos gaitēnos gar evakuācijas ceļu ierīko margas vai citus turekļus, lai pa ceļam uz pulcēšanās punktiem un iekāpšanas vietām uz katra soļa ir pieejams stingrs tureklis, ja tas ir iespējams. Šādas margas ierīko abās pusēs gareniskajiem gaitēniem, kuru platums nepārsniedz 1,8 metrus, un šķērseniskajiem gaitēniem, kuru platums pārsniedz 1 metru. Īpašu uzmanību pievērš tam, lai būtu iespēja šķērsot vestibilus, ātrijus un citas plašas atklātas vietas evakuācijas ceļā. Margām un turekļiem jābūt pietiekami izturīgiem, lai tie varētu izturēt 750 N/m lielu izkliedētu horizontālo slodzi, kas vērsta uz gaitēņa vai telpas centru, un 750 N/m lielu izkliedētu vertikālo slodzi, kas vērsta lejup. Abām slodzēm nav jābūt vienlaicīgām.
- .1.3. Evakuācijas ceļi nav aizšķērsoti ar mēbelēm vai citiem šķēršļiem. Dokumentu skapjus un citu smagu aprīkojumu, izņemot galdus un krēslus, ko var aizvēkt, atbrīvojot telpu, sabiedriskajās telpās un evakuācijas ceļa garumā nostiprina, lai tie neslīdētu, ja kuģis šūpojas uz sāniem vai gareniski. Nostiprina arī grīdas segumu. Ja kuģis ir ceļā, evakuācijas ceļos nedrīkst atrasties šķēršļi, piemēram, apkopēju ratīņi, gultas piederumi, bagāža un preču kastes.

▼ **M4**

- .1.4. Evakuācijas ceļus ierīko no visām kuģa telpām, kurās parasti uzturas cilvēki, līdz pulcēšanās vietai. Minētos evakuācijas ceļus ierīko tā, lai tie nodrošinātu vistaisnāko iespējamo ceļu uz pulcēšanās vietu, un tos marķē ar simboliem, kas apzīmē dzīvības glābšanas iekārtas un sistēmas un ko SJO pieņēmusi ar grozīto Rezolūciju A.760(18).
- .1.5. Ja blakus atklātajam klājam ir norobežotas telpas, atveres starp norobežoto telpu un atklāto klāju iespēju robežās būtu jāspēj izmantot kā avārijas izejas.
- .1.6. Klājus secīgi sanumurē, sākot ar tilpņu augšpusi vai viszemāko klāju, ko apzīmē ar "1". Šos ciparus labi saredzamā veidā norāda kāpņu laukumiņos un vestibilos pie liftiem. Klājiem var būt arī nosaukumi, bet klāja numurs vienmēr jānorāda kopā ar klāja nosaukumu.
- .1.7. Katras kajītes iekšpusē uz durvīm un sabiedriskās telpās labi saredzamā veidā novieto vienkāršus plānus, kas norāda vietu, kurā atrodas cilvēks, kas iepazīstas ar plānu ("jūs atrodaties šeit"), kā arī evakuācijas ceļus, kas iezīmēti ar bultiņām. Plānā parāda evakuācijas ceļa virzienu, un plānam jābūt pareizi orientētam atbilstīgi tā atrašanās vietai uz kuģa.
- .1.8. Kajīšu durvīm nav vajadzīgas atslēgas, lai tās atslēgtu no iekšpuses. Tāpat arī paredzētā evakuācijas ceļa garumā nav durvju, kam vajadzīgas atslēgas to atslēgšanai, virzoties evakuācijas izejas virzienā.
2. JAUNIEM B, C UN D KLASĒS RO-RO PASAŽIERU KUĢIEM PIEMĒROJAMĀS PRASĪBAS
- .2.1. To starpsienu un citu sienu apakšējām 0,5 metriem, kas veido vertikālos pārsegumus evakuācijas ceļa malās, jāspēj izturēt 750 N/m slodze, lai tos varētu izmantot sāniskai iešanai pa evakuācijas ceļu, ja kuģa sānsvere ir ļoti liela.
- .2.2. Evakuācijas ceļam no kajītēm līdz kāpņutelpām jābūt pēc iespējas taisnākam, minimāli mainot virzienu. Lai sasniegtu evakuācijas ceļu, nav jāšķērso kuģis no vienas malas līdz otrai. Lai sasniegtu pulcēšanās vietu vai atklāto klāju no pasažieru telpām, nav jākāpj augšā vai lejā tālāk par diviem klājiem.
- .2.3. Ārējos maršrutus nodrošina no atklātajiem klājiem, kas minēti 2.2. punktā, līdz vietām, kur notiek iekāpšana glābšanas laivās un plostos.
3. JAUNIEM B, C UN D KLASĒS RO-RO PASAŽIERU KUĢIEM, KAS UZBŪVĒTI 1999. GADA 1. JŪLIJĀ VAI VĒLĀK, PIEMĒROJAMĀS PRASĪBAS

Jauniem B, C un D klases ro-ro pasažieru kuģiem, kas uzbūvēti 1999. gada 1. jūlijā vai vēlāk, evakuācijas ceļus novērtē, veicot evakuācijas analīzi projektēšanas sākumā. Šo analīzi izmanto, lai noteiktu un pēc iespējas novērstu sastrēgumus, kas var veidoties kuģa pamešanas laikā pasažieru un apkalpes kustības dēļ pa evakuācijas ceļu, tostarp ņemot vērā iespēju, ka apkalpei var rasties vajadzība virzīties pa šiem maršrutiem pretēji pasažieru kustības virzienam. Šo analīzi arī izmanto, lai pierādītu, ka glābšanas organizācija ir pietiekami elastīga un paredz iespēju, ka daži evakuācijas ceļi, pulcēšanās vietas, iekāpšanas vietas vai glābšanas laivas un plosti nelaimes gadījuma dēļ nav pieejami.

▼ **M4**7. **Noteikums II-2/B/7. Šķērsojumi un atvērumi A un B klases pārsegumos (R 30, 31)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .1. Visas atveres A klases pārsegumos aprīko ar stacionārām aizvērējierīcēm, kas ir tikpat ugunsizturīgas, kā konstrukcijas, kurās tās ierīkotas.
- .2. Visu A klases pārsegumos ierīkoto durvju un durvju aiļu konstrukcijai, kā arī to nostiprināšanas līdzekļiem, kad durvis ir aizvērtas, pēc iespējas nodrošina ugunsizturību, kā arī izturību pret dūmiem un liesmām, kas ir ekvivalenta to starpsienu izturībai, kurās durvis ir ierīkotas. Durvis un durvju ailes izgatavo no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla. Ūdensnecaurlaidīgas durvis nav jāizolē.
- .3. Nodrošina, ka pat viena persona ir spējīga visas durvis aizvērt un atvērt no abām starpsienas pusēm.
- .4. Ugunsdrošas durvis galvenās vertikālās zonas starpsienās un kāpnutelpās, izņemot mehāniskās piedziņas bīdāmās ūdensnecaurlaidīgās durvis un parasti aizslēgtās durvis, atbilst turpmāk norādītajām prasībām.

- .1. Durvis ir pašaizveres durvis, un tās ir iespējams aizvērt, ja kuģa sānsvere sasniedz $3,5^\circ$ pretēji durvju aizvēršanas virzienam. Vajadzības gadījumā aizvēršanās ātrums ir vadāms, lai lieki neapdraudētu cilvēkus. Uz jaunajiem kuģiem vienāda aizvēršanās ātrums nav lielāks par 0,2 m/s un nav mazāks par 0,1 m/s, ja kuģis ir vertikālā stāvoklī.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .2. Tālvadības bīdāmas vai mehāniskās piedziņas durvis aprīko ar signalizāciju, kas skan vismaz 5 sekundes, bet ne vairāk kā 10 sekundes pirms durvju izkustēšanās, un turpina skanēt līdz durvju pilnīgai aizvēršanai. Durvis, kurām atkal jāatveras, ja aizvēršanās laikā tās saskaras ar kādu objektu, jāatveras pietiekamā platumā, kas ir vismaz 0,75 metri, bet ne vairāk kā 1 metrs.
- .3. Visas durvis, izņemot ugunsdrošas durvis, kas parasti ir aizvērtas, ir iespējams ar tālvadību un automātiski atvērt no pastāvīgi uzraudzīta centrālā kontrolposteņa – vienlaikus vai pa grupām, kā arī atsevišķi no jebkuras durvju puses. Pastāvīgi uzraudzīta centrālā kontrolposteņa ugunsvadības panelī ietver indikatoru, kas rāda, vai ar tālvadību vadāmās durvis ir aizvērtas. Atbrīvošanas mehānismu konstruē tā, lai durvis automātiski aizvērtos, ja pārtrūkst vadības sistēmas darbība vai centrālā elektroapgāde. Atbrīvošanas slēdžiem paredz ieslēgts–izslēgts funkciju, lai nepieļautu sistēmas automātisku atiestatīšanu. Ir aizliegti atvērtā stāvokļa noturēšanas āķi, ko nevar atbrīvot no centrālā kontrolposteņa.
- .4. Mehāniskās piedziņas durvju lokālos akumulatorus uzstāda durvju tiešā tuvumā, lai durvis varētu darbināt vismaz 10 reizes (pilnībā atvērt un aizvērt), izmantojot lokālo vadību.
- .5. Divvērtņu durvīm, kas aprīkotas ar aizkritņa slēdzeni, kura vajadzīga šo durvju ugunsizturības nodrošināšanai, paredz fiksatoru, ko automātiski iedarbina durvju kustība, ja tās atbrīvo ar vadības sistēmu.

▼ **M4**

- .6. Durvis, kas nodrošina tiešu izeju uz īpašas kategorijas telpām, kam ir mehāniskā piedziņa un kas aizveras automātiski, nav jāaprīko ar signalizāciju un tālvadības atbrīvošanas mehānismiem, kas noteikti 4.2. un 4.3. apakšpunktos.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .4. punkta vietā piemēro šādu 4.a punktu:

.4.a Ugunsdrošas durvis galvenās vertikālās zonas starpsienās, kambīžu norobežojumos un kāpņutelpās, izņemot mehāniskās piedziņas ūdensnecaurlaidīgās durvis un parasti aizslēgtās durvis, atbilst šādām prasībām:

- .1. durvis ir pašaizveres durvis, un tās ir iespējams aizvērt, ja kuģa sānsvere sasniedz 3,5° pretēji durvju aizvēršanas virzienam;
- .2. ugunsdrošu durvju ar enģēm aptuvenais aizvēršanās laiks nav garāks par 40 sekundēm un īsāks par 10 sekundēm, sākot no kustības sākuma, ja kuģis ir vertikālā stāvoklī. Bīdāmu ugunsdrošu durvju aptuvenais vienāda aizvēršanās ātrums nav lielāks par 0,2 m/s un nav mazāks par 0,1 m/s, ja kuģis ir vertikālā stāvoklī;
- .3. durvis ir iespējams ar tālvadību atvērt no pastāvīgi uzraudzīta centrālā kontrolposteņa – vienlaikus vai pa grupām, kā arī atsevišķi no jebkuras durvju puses. Atbrīvošanas slēdžiem paredz ieslēgts–izslēgts funkciju, lai nepieļautu sistēmas automātisku atiestatīšanu;
- .4. ir aizliegti atvērtā stāvokļa noturēšanas āķi, ko nevar atbrīvot no centrālā kontrolposteņa;
- .5. durvis, kas ir aizvērtas ar tālvadību no centrālā kontrolposteņa, ir iespējams atkal atvērt ar lokālo vadības ierīci no jebkuras durvju puses. Pēc lokālās atvēršanas durvis atkal automātiski aizveras;
- .6. pastāvīgi uzraudzīta centrālā kontrolposteņa ugunsdrošo durvju panelī ietver indikatoru, kas rāda, vai ar tālvadību vadāmās durvis ir aizvērtas;
- .7. atbrīvošanas mehānismu konstruē tā, lai durvis automātiski aizvērtos, ja pārtrūkst vadības sistēmas darbība vai elektroapgāde no galvenā avota;
- .8. mehāniskās piedziņas durvju lokālos akumulatorus uzstāda durvju tiešā tuvumā, lai pēc vadības sistēmas darbības vai elektroapgādes no galvenā avota pārtraukšanas durvis varētu darbināt vismaz 10 reizes (pilnībā atvērt un aizvērt), izmantojot lokālo vadību;
- .9. vienu durvju vadības sistēmas vai galvenā elektroapgādes avota darbības pārtraukums neskar pārējo durvju drošu izmantošanu;
- .10. attālināti atveramas bīdāmas vai mehāniskās piedziņas durvis aprīko ar signalizāciju, kas skan vismaz 5 sekundes, bet ne vairāk kā 10 sekundes pēc durvju atvēršanas no centrālās vadības posteņa un pirms durvju izkustēšanās, un turpina skanēt līdz durvju pilnīgai aizvēršanai;

▼ **M4**

- .11. durvis, kurām paredzēts atkal atvērties, ja aizvēršanās laikā tās saskaras ar kādu objektu, atkal atveras ne vairāk kā viena metra platumā no saskares punkta;
- .12. divvērtņu durvīm, kas aprīkotas ar aizkritņa slēdzeni, kura vajadzīga šo durvju ugunsizturības nodrošināšanai, paredz fiksatoru, ko automātiski iedarbina durvju kustība, ja tās atbrīvo ar vadības sistēmu;
- .13. durvis, kas nodrošina tiešu izeju uz īpašas kategorijas telpām, kam ir mehāniskā piedziņa un kas aizveras automātiski, nav jāaprīko ar signalizāciju un tālvadības atbrīvošanas mehānismiem, kas noteikti 3. un 10. punktos;
- .14. lokālās vadības sistēmas komponenti ir pieejami apkopei un regulēšanai; un
- .15. mehāniskās piedziņas durvis aprīko ar apstiprināta tipa vadības sistēmu, kas spēj darboties ugunsgrēka gadījumā, ko nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu. Šī sistēma atbilst šādām prasībām:
 - .15.1. ar vadības sistēmu vismaz 200 °C temperatūrā un vismaz 60 minūtes var darbināt durvis ar enerģijas padevi;
 - .15.2. elektroapgāde pārējām durvīm, ko ugunsgrēks nav skāris, darbojas bez traucējumiem;
 - .15.3. un, ja temperatūra pārsniedz 200 °C, vadības sistēma tiek automātiski izolēta no elektroapgādes un ar to ir iespējams noturēt durvis slēgtā stāvoklī līdz vismaz 945 °C temperatūrai.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .5. Prasības attiecībā uz kuģa ārējo malu A klases viengabalainību nepiemēro stikla starpsienām, logiem un iluminatoriem, ja saskaņā ar noteikumu II-2/B/10 šīm malām nav obligāti jāpiemīt A klases viengabalainībai. Līdzīgi arī prasības attiecībā uz A klases viengabalainību nepiemēro ārdurvīm, kas ierīkotas virsbūvēs un klāja kabīnēs.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

5. punkta vietā piemēro šādu 5.a punktu:

- .5.a Prasības attiecībā uz kuģa ārējo malu A klases viengabalainību nepiemēro stikla starpsienām, logiem un iluminatoriem, ja saskaņā ar noteikumu II-2/B/10 šīm malām nav obligāti jāpiemīt A klases viengabalainībai.

Prasības attiecībā uz kuģa ārējo malu A klases viengabalainību nepiemēro ārdurvīm, izņemot virsbūvēs un klāja kabīnēs ierīkotām ārdurvīm, kas ved uz glābšanas līdzekļiem, iekāpšanas un ārējām pulcēšanās vietām, ārējām kāpnēm un atklātajiem klājiem, ko izmanto kā evakuācijas ceļu. Šīs prasības nav jāievēro attiecībā uz kāpņutelpas durvīm.

▼ M4

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .6. Izņemot ūdensnecaurlaidīgas durvis, jūras apstākļos izturīgas durvis (daļēji ūdensnecaurlaidīgas durvis), durvis, kas ved uz atklātu klāju un durvis, kam jābūt mēreni gāzes necaurlaidīgām, visas A klases durvis, kas atrodas kāpnēs, sabiedriskās telpās un galvenās vertikālās zonas starpsienās evakuācijas ceļā, aprīko ar pašaizveres šļūtenes lūku, kuras materiāls, konstrukcija un ugunsdrošība ir tādi paši kā durvīm, kurās tā ierīkota, un šī lūka ir 150 mm kvadrātveida atvere aizvērtās durvīs, kas ierīkota durvju apakšējā daļā iepretī durvju eņģēm vai bīdāmo durvju gadījumā pie to atvēruma.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .7. Durvis un durvju ailes B klases pārsegumos, kā arī šo durvju stiprinājumi aizveras veidā, kas nodrošina pārsegumu ugunsdrošībai ekvivalentu ugunsdrošību, izņemot to, ka šo durvju apakšējā daļā var ierīkot ventilācijas atveres. Ja šāda atvere ir durvīs vai zem durvīm, atveres vai atveru kopējais neto izmērs nepārsniedz 0,05 m². Kā alternatīvu ir atļauts ierīkot nedegošu gaisa līdzsvara kanālu, ko izveido starp kajīti un gaiteni un kas atrodas zem sanitārā mezglā, ja kanāla šķērsgriezuma laukums nepārsniedz 0,05 m². Visas ventilācijas atveres aprīko ar režģi, kas izgatavots no nedegošiem materiāliem. Durvis izgatavo no nedegoša materiāla.

- .7.1. Lai samazinātu troksni, administrācija kā ekvivalentu var apstiprināt durvis ar iebūvētu skaņas necaurlaidīgu ventilāciju ar atverēm vienas durvju puses apakšā un otras puses augšā, ja ir ievēroti šādi nosacījumi:

.1. augšējā atvere vienmēr ir vērsta uz gaiteni, un to aprīko ar nedegoša materiāla režģi un automātisku ugunsdrošības aizbīdni, kas tiek aktivizēts aptuveni 70 °C temperatūrā;

.2. apakšējo atveri aprīko ar nedegoša materiāla režģi;

.3. durvis pārbauda saskaņā ar Rezolūciju A.754(18).

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .8. Kajīšu durvis, kas ierīkotas B klases pārsegumos, ir pašaizveres durvis. Atvērtā stāvokļa aizturierīces nav atļautas.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

- .9. Prasības attiecībā uz kuģa ārējo malu B klases viengabalainību nepiemēro stikla starpsienām, logiem un iluminatoriem. Prasības attiecībā uz B klases viengabalainību nepiemēro arī ārdurvīm, kas ierīkotas virsbūvēs un klāja kabīnēs. Uz kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, karoga valsts administrācija var atļaut izmantot degošus materiālus durvīs, kas atdala kajītes no individuālajiem iekšējiem sanitārajiem mezglīem, piemēram, dušām.

▼ **M4**8. **Noteikums II-2/B/8. Kāpņu un liftu aizsardzība dzīvojamajās un dienesta telpās (R 29)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

.1. Visām kāpnēm ir tērauda karkasa konstrukcija, ja vien administrācija neatļauj izmantot citu materiālu, un tās ir iebūvētas šahtās, ko norobežo A klases pārsegumi, un visām atverēm ir efektīvi aizvēršanas mehānismi, izņemot šādus gadījumus:

.1. nav jānorobežo kāpnes, kas savieno tikai divus klājus, ja klāja viengabalainību nodrošina atbilstīgas starpsienas vai durvis starpklāju telpā. Ja kāpnes ir noslēdzamas starpklāju telpā, kāpņutelpu aizsargā saskaņā ar noteikumā II-2/B/4 un II-2/B/5 ietvertajām klāju tabulām;

.2. atklātas kāpnes var ierīkot sabiedriskajās telpās, ja tās pilnībā atrodas šajās sabiedriskajās telpās.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

.2. No kāpņutelpām nodrošina tiešu piekļuvi gaitenim, un tās ir pietiekami plašas, lai nepieļautu sastrēgumus, ņemot vērā to personu skaitu, kas tās izmantos avārijas laikā.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI Šādu kāpņutelpu perimetra iekšpusē atļauj ierīkot vienīgi tualetes, nedegoša materiāla skapjus, kuros glabā drošības aprīkojumu, un atklāta tipa informācijas standus.

Vienīgi sabiedriskajām telpām, gaitenim, tualetēm, īpašas kategorijas telpām, citām evakuācijas kāpnēm, kas paredzētas noteikumā II-2/B/6.1.5, un ārējām zonām drīkst būt tieša izeja uz šīm kāpņutelpām.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

.3. Liftu šahtas ierīko tā, lai nepieļautu dūmu un liesmu nokļūšanu no viena klāja uz otru, kā arī paredz aizvēršanas ierīci, lai varētu kontrolēt velkmi un dūmus.

9. **Noteikums II-2/B/9. Ventilācijas sistēmas kuģos, kuri uzbūvēti pirms 2018. gada 1. janvāra (R 32)**.1. *Kuģi, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus.*

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

.1. Papildus 1974. gada SOLAS konvencijas, kas stājās spēkā 1998. gada 17. martā, noteikuma II/32 1. punktam ventilācijas sistēmai jāatbilst arī šī noteikuma II-2/B/9.2.2–2.6., 2.8. un 2.9. apakšpunktam.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

.2. Ventilatorus parasti ierīko tā, lai cauruļvadi, kas savieno dažādas telpas, atrastos galvenajā vertikālajā zonā.

▼ **M4**

- .3. Ja ventilācijas sistēmas ir šķērso klājus, papildus pasākumiem, kas attiecas uz noteikumā II-2/A/12.1 paredzēto klāja ugunsizturību, veic piesardzības pasākumus, lai samazinātu iespēju, ka dūmi un sakarsētas gāzes pa šo sistēmu var nokļūt no vienas klāja telpas uz telpu otrā klājā. Papildus izolācijas prasībām, kas ietvertas šajā noteikumā II-2/B/9, vajadzības gadījumā vertikālos cauruļvadus izolē atbilstīgi attiecīgajām noteikuma II-2/B/4 tabulām.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .4. Ventilācijas cauruļvadus izgatavo no šādiem materiāliem:
- .1. cauruļvadus, kuru šķērsgriezums nav mazāks par $0,075 \text{ m}^2$, un visus vertikālos cauruļvadus, kas paredzēti vairāk nekā vienai starpklāju telpai, izgatavo no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla;
 - .2. cauruļvadus, kuru šķērsgriezums ir mazāks par $0,075 \text{ m}^2$, izņemot 1.4.1. apakšpunktā minētos vertikālos cauruļvadus, izgatavo no nedegošiem materiāliem. Ja šie cauruļvadi ir ierīkoti A vai B klases pārsegumos, nodrošina pārseguma ugunsizturību;
 - .3. īsiem cauruļvadiem, kuru šķērsgriezums parasti nepārsniedz $0,02 \text{ m}^2$ un kuri nav garāki par diviem metriem, nav jābūt izgatavotiem no nedegošiem materiāliem, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
 - .1. cauruļvads ir izgatavots no zemas ugunsbīstamības materiāla, kas atbilst karoga valsts administrācijas prasībām;
 - .2. cauruļvadu izmanto vienīgi ventilācijas sistēmas izvada galā; un
 - .3. cauruļvads atrodas vismaz 600 mm attālumā, mērot pēc tā garuma līdz šā cauruļvada ielaiduma A vai B klases pārsegumā, tostarp vienlaidus B klases griestos.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .1. apakšpunkta vietā piemēro šādu 1.a apakšpunktu:
- .1.a cauruļvadu izgatavo no materiāla, kam piemīt zemi liesmu izplatības raksturlielumi.
- .5. Kāpņutelpās ierīko ventilāciju un izmanto tikai neatkarīga ventilatoru un cauruļvadu sistēmu, kas ventilācijas sistēmā nav paredzēta nekādām citām telpām.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .6. Visu mehāniskās piedziņas ventilāciju, izņemot mašīntelpu un kravas telpu ventilāciju, un jebkuru alternatīvo sistēmu, kas var būt vajadzīga saskaņā ar 2.6. apakšpunktu, aprīko ar vadības ierīcēm, ko sagrupē tā, lai visus ventilatorus varētu apturēt vienā no diviem atsevišķiem posteņiem, kas atrodas pēc iespējas tālāk viens no otra. Vadības ierīces, ar ko aprīko mašīntelpās ierīkotu mehāniskās piedziņas ventilāciju, arī sagrupē tā, lai tās būtu darbināmas no diviem posteņiem, vienam no kuriem jāatrodas ārpus mašīntelpas. Kravas telpu mehāniskās piedziņas ventilācijas sistēmas ventilatorus jāspēj apturēt no droša posteņa ārpus šīm telpām.

▼ **M4**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .7. Ja sabiedriskās telpas atrodas trijos vai vairāk atklātos klājos un tajās atrodas degoši objekti, piemēram, mēbeles, un norobežotas telpas, piemēram, veikali, biroji vai restorāni, šīs telpas aprīko ar dūmu izvadīšanas sistēmu. Dūmu izvadīšanas sistēmu iedarbina vajadzīgā dūmu detektorsistēma, un tai ir iespējama rokas vadība. Ventilatoru jauda ir pietiekama, lai dūmus visas telpas tilpumā varētu izvadīt ne vairāk kā 10 minūtēs.
- .8. Ventilācijas cauruļvadiem piemērotās vietās, kur tas ir pamatoti un iespējams, ierīko apskates un tīrīšanas lūkas.
- .9. Kambīzes plīšu dūmu izvadīšanas cauruļvadi, kuros var sakrāties tauki, atbilst 2.3.2.1 un 2.3.2.2. apakšpunktu prasībām un ir aprīkoti ar:
 - .1. tauku uztvērēju, ko var ērti izņemt un iztīrīt, ja vien nav ierīkota alternatīva apstiprināta tauku savākšanas sistēma;
 - .2. automātisku ugunsdrošības aizbīdņi cauruļvada apakšā, kas darbojas automātiski un ar tālvadību, un ar tālvadību vadāmu ugunsdrošības aizbīdņi ierīko arī cauruļvada augšpusē;
 - .3. stacionāru ierīci uguns dzēšanai cauruļvadā;
 - .4. tālvadības sistēmu, lai noslēgtu sūces ventilatorus un padeves ventilatorus, darbinātu 2. punktā minētos ugunsdrošības aizbīdņus un ugunsdzēsības sistēmu, ko novieto netālu no ieejas kambīzē. Ja ierīko sazarotu sistēmu, nodrošina iespēju noslēgt visus vadus, pa kuriem izvada gaisu pa vienu galveno cauruļvadu, pirms ugunsdzēsības līdzekļa ievadīšanas sistēmā; un
 - .5. piemērotās vietās ierīkotām apskates un tīrīšanas lūkām.
- .2. *Kuģi, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus.*

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .1. Ventilācijas cauruļvadus izgatavo no nedegoša materiāla. Tomēr īsiem cauruļvadiem, kuru garums parasti nepārsniedz 2 m un šķērsriezums nepārsniedz 0,02 m², nav jābūt izgatavotiem no nedegoša materiāla, ja tiek izpildīti šādi nosacījumi:
 - .1. šie cauruļvadi ir izgatavoti no materiāla, kam karoga valsts administrācijas ieskatā ir zema ugunsbīstamība;
 - .2. tos var izmantot tikai ventilācijas ietaises galā;
 - .3. tie atrodas vismaz 600 mm attālumā, mērot pēc cauruļvada garuma, no atveres A vai B klases pārsegumā, tostarp vienkaldus B klases griestos.

B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .1. apakšpunkta vietā piemēro šādu 1.a apakšpunktu:
 - .1.a šie cauruļvadi ir izgatavoti no materiāla, kam piemīt zemi liesmu izplatības raksturlielumi.

▼ **M4**

- .2.a Ja ventilācijas cauruļvadi, kuru šķērsriezums pārsniedz $0,02 \text{ m}^2$, ir ierīkoti A klases starpsienās vai klājos, atveres pie klāja vai starpsienas šķērsojuma apšuj ar tērauda loksnes čaulu, ja vien starpsienās vai klājos ierīkoti cauruļvadi nav no tērauda, un šajā daļā cauruļvadiem un čaulām jāatbilst šādām prasībām:
- .1. čaulu sienīņu biezums ir vismaz 3 mm un garums vismaz 900 mm. Ierīkojot čaulu starpsienā, vēlams, lai katrā starpsienas pusē atrastos 450 mm no šā garuma. Minētajiem cauruļvadiem vai čaulām, ar ko apšūti šie cauruļvadi, ir ugunsdroša izolācija. Izolācijas ugunsizturība ir vismaz tāda pati, kā starpsienai vai klājam, pa kuru ir izvilktis cauruļvads.
 - .2. Papildus.2.2.a.1. apakšpunkta prasībām cauruļvadus, kuru šķērsriezuma laukums pārsniedz $0,075 \text{ m}^2$, aprīko ar ugunsdrošības aizbīdņiem. Ugunsdrošības aizbīdnis darbojas automātiski, bet to jāspēj aizvērt arī ar rokām no jebkuras starpsienas vai klāja puses. Aizbīdņi aprīko ar indikatoru, kas rāda, vai aizbīdnis ir atvērts vai aizvērts. Ugunsdrošības aizbīdņi nav vajadzīgi, ja cauruļvadi šķērso telpas, ko norobežo A klases pārsegumi, un nav paredzēti šīm telpām, ja vien cauruļvadiem ir tāda pati ugunsizturība kā pārsegumiem, kuros tie ierīkoti. Ugunsdrošības aizbīdņiem jābūt viegli pieejamiem. Uz jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, kur ugunsdrošības aizbīdņi ir novietoti aiz griestiem vai apšuvuma, griestos vai apšuvumā ierīko pārbaudes durvis, pie kurām pieliek plāksni ar ugunsdrošības aizbīdņa identifikācijas numuru. Ugunsdrošības aizbīdņa identifikācijas numuru norāda arī uz vajadzīgās tālvadības ierīces.
- .2.b Jaunajos B, C un D klases kuģos, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, kur plāns cauruļvads ar pārklājumu un šķērsriezuma laukumu, kas ir vienāds ar $0,02 \text{ m}^2$ vai mazāks par to, šķērso A klases starpsienas vai klājus, atverē ievieto tērauda čaulu, kuras sienīņu biezums ir vismaz 3 mm un garums vismaz 200 mm, pēc iespējas katrā starpsienas pusē izvietojot 100 mm čaulas garuma, bet klāja gadījumā minēto ievieto šķērso to klāju apakšējā daļā.
- .3. Mašīntelpu, kambīžu, automobiļu klāja telpu, ro-ro kravas telpu vai īpašas kategorijas telpu ventilācijai ierīkoti cauruļvadi nešķērso dzīvojamās telpas, dienesta telpas vai kontrolpunktus, ja vien tie neatbilst.2.3.1.1.–.2.3.1.4. vai.2.3.2.1. un.2.3.2.2. apakšpunktā paredzētajiem nosacījumiem:
- .1.1. cauruļvadi ir izgatavoti no tērauda, to biezums ir vismaz 3 mm un 5 mm cauruļvadiem, kuru platums vai diametrs ir attiecīgi līdz 300 mm (ieskaitot) un 760 mm un vairāk, bet cauruļvadiem, kuru platums vai diametrs ir no 300 mm līdz 760 mm, biezumu nosaka ar interpolācijas metodi;
 - .1.2. cauruļvadus pienācīgi atbalsta un nostiprina;
 - .1.3. cauruļvadus aprīko ar automātiskiem ugunsdrošības aizbīdņiem tuvu pie norobežojošajām sienām, kurās tie ierīkoti; un

▼ **M4**

.1.4. cauruļvadus atbilstīgi A-60 standartam izolē no mašīntelpām, kambīzēm, automobiļu klāja telpām, ro-ro kravas telpām vai īpašas kategorijas telpām vismaz 5 metru garumā no katra ugunsdrošības aizbīdņa;

vai

.2.1. cauruļvadus izgatavo no tērauda saskaņā ar.2.3.1.1. un.2.3.1.2. punktu; un

.2.2. cauruļvadus atbilstīgi A-60 standartam izolē visās dzīvojamajās telpās, dienesta telpās vai kontrolpunktos;

tomēr galvenās zonas pārsegumu šķērsojumiem arī jāatbilst.2.8. apakšpunkta prasībām.

Jaunos B, C un D klases kuģos, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, A kategorijas mašīntelpu, transportlīdzekļu telpu, ro-ro telpu, kambīžu, īpašas kategorijas telpu un kravas telpu ventilācijas sistēmas parasti nodala vienu no otras un no pārējo telpu ventilācijas sistēmām. Tikai kambīzes ventilācijas sistēmas uz pasažieru kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, nav pilnībā jānodala, lai gan tās var pieslēgt atsevišķiem cauruļvadiem, kas savienoti ar citām telpām paredzētu ventilācijas agregātu. Jebkurā gadījumā kambīzes ventilācijas cauruļvadā pie ventilācijas agregāta ierīko automātisku ugunsdrošības aizbīdni.

.4. Dzīvojamo telpu, dienesta telpu vai kontrolpunktu ventilācijas cauruļvadi nešķērso mašīntelpas, kambīzes, automobiļu klāja telpas, ro-ro kravas telpas vai īpašas kategorijas telpas, ja vien tie neatbilst.2.4.1.1.–2.4.1.3. vai.2.4.2.1. un.2.4.2.2. apakšpunktā paredzētajiem nosacījumiem:

.1.1. tur, kur cauruļvadi šķērso mašīntelpas, kambīzes, automobiļu klāja telpas, ro-ro kravas telpas vai īpašas kategorijas telpas, tie ir izgatavoti no tērauda saskaņā ar.2.3.1.1. un.2.3.1.2. apakšpunktu;

.1.2. automātiskie ugunsdrošības aizbīdņi ir ierīkoti tuvu pie norobežojošajām sienām, caur kurām ir ierīkoti vadi; un

.1.3. šķērsojumu vietās ir saglabāta mašīntelpu, kambīžu, automobiļu klāja telpu, ro-ro kravas telpu vai īpašas kategorijas telpu norobežojošo sienu viengabalainība;

vai

.2.1. tur, kur cauruļvadi šķērso mašīntelpas, kambīzes, automobiļu klāja telpas, ro-ro kravas telpas vai īpašas kategorijas telpas, tie ir izgatavoti no tērauda saskaņā ar.2.3.1.1. un.2.3.1.2. apakšpunktu; un

.2.2. cauruļvadus atbilstīgi A-60 standartam izolē mašīntelpā, kambīzē, automobiļu klāja telpās, ro-ro kravas telpās vai īpašas kategorijas telpās;

tomēr galvenās zonas pārsegumu šķērsojumiem arī jāatbilst.2.8. apakšpunkta prasībām.

▼ **M4**

- .5. Ventilācijas cauruļvads, kuru šķēsgriezuma laukums pārsniedz $0,02 \text{ m}^2$ un kas ir ierīkoti B klases starpsienās, apšuj ar tērauda plākšņu čaulām, kuru garums ir 900 mm – vēlams, lai katrā starpsienas pusē būtu 450 mm, ja vien šā garuma cauruļvads nav izgatavots no tērauda.
- .6. Veic iespējamus pasākumus attiecībā uz kontrolpunktiem ārpus mašīntelpām, lai uzturētu ventilāciju, redzamību un dūmu neesamību un ugunsgrēka gadījumā varētu uzraudzīt mašīntelpā esošos mehānismus un aprīkojumu un lai tie turpinātu efektīvi darboties. Nodrošina alternatīvus un atsevišķus gaisa padeves līdzekļus; abu gaisa padeves avotu atveres izvieto tā, lai samazinātu risku, ka abas atveres vienlaikus iesūc dūmus. Šīs prasības nav jāattiecina uz kontrolpunktiem, kas atrodas uz atklāta klāja un iziet uz to, vai arī tad, ja lokālās noslēgšanas ierīces ir vienlīdz efektīvas.
- .7. Ja izplūdes cauruļvadi šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir degoši materiāli, tos no kambīzes ierīko A klases pārsegumos. Katru izplūdes cauruļvadu aprīko ar:
- .1. tautu uztvērēju, ko var viegli izņemt un iztīrīt;
 - .2. ugunsdrošības aizbīdņi, kas atrodas cauruļvada apakšējā daļā;
 - .3. sūces ventilatoru apturēšanas sistēmām, kas ir darbināmas no kambīzes; un
 - .4. stacionārām ierīcēm uguns dzēšanai cauruļvadā.
- .8. Ja ventilācijas cauruļvads jāierīko galvenās vertikālās zonas pārsegumā, blakus šim pārsegumam ierīko bezatteices automātisku ugunsdrošības aizbīdņi. Aizbīdņi jāspēj arī aizvērt ar roku no jebkuras pārseguma puses. Eksploatācijas zona ir viegli pieejama un marķēta sarkanā gaisma atstarojošā krāsā. Cauruļvads starp pārsegumu un aizbīdņi ir izgatavots no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla, un vajadzības gadījumā to izolē atbilstīgi noteikuma II 2/A/12.1. punktam. Vismaz vienā pārseguma pusē aizbīdņi aprīko ar gaismas indikatoru, kas rāda, vai aizbīdņis ir atvērts.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .9. Visu ventilācijas sistēmu galvenās ieplūdes un izplūdes atveres ir iespējams aizvērt ārpus telpām, kur notiek ventilēšana.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .10. Dzīvojamo telpu, dienesta telpu, kravas telpu, kontrolpunktu un mašīntelpu mehāniskās piedziņas ventilāciju jāspēj apturēt no viegli pieejama posteņa ārpus telpas, kurai paredzēta šī ventilācija. Ja telpās, kam paredzēta ventilācija, izceļas ugunsgrēks, šis postenis netiek izolēts. Mašīntelpu mehāniskās piedziņas ventilācijas apturēšanas ierīces pilnīgi nodala no citu telpu ventilācijas apturēšanas ierīcēm.

▼ **M4**

- .3. B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Saskaņā ar SJO Uzliesmošanas testu metožu kodeksu testē turpmāk minēto:

- .1. ugunsdrošos aizbīdņus, tajā skaitā attiecīgās darbināšanas ietaises; un
- .2. A klases pārsegumos ierīkotos cauruļvadus. Ja tērauda čaulas ir tieši savienotas ar ventilācijas cauruļvadiem, izmantojot kniedes, skrūvējamus atlokus vai metināšanu, tests nav jāveic.

- 9.a **Noteikums II-2/B/9a. Ventilācijas sistēmas kuģos**

B, C un D KLASES KUĢI, kas uzbūvēti 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk

- .1. *Vispārīgi noteikumi*

.1. Ventilācijas cauruļvadus, tostarp viensienas un dubultsienu cauruļvadus, izgatavo no tērauda vai ekvivalenta materiāla, izņemot īsas elastīgas plēšas, kuru garums nav lielāks par 600 mm un ko gaisa kondicionēšanas telpās izmanto ventilatoru savienošanai ar cauruļvadiem. Ja 1.6. punktā nav skaidri noteikts citādi, jebkurš cits materiāls, ko izmanto cauruļvadu, tostarp izolācijas, izgatavošanai, arī ir nedegošs. Tomēr īsiem cauruļvadiem, kuri nav garāki par 2 m un kuru šķērsriezuma laukums (termins "šķērsriezuma laukums" pat iepriekš izolētu cauruļvadu gadījumā ir laukums, ko aprēķina, izmantojot paša cauruļvada, bet ne izolācijas iekšējos izmērus) nepārsniedz 0,02 m², nav jābūt izgatavotiem no tērauda vai ekvivalenta materiāla, ja tiek ievēroti šādi nosacījumi:

.1. cauruļvadi ir izgatavoti no nedegoša materiāla, kas no iekšpuses un ārpusē var būt apšūts ar membrānām, kurām ir zemi liesmas izplatības raksturlielumi un kuru siltumspēja virsmas laukumam izmantotajā biezumā jebkurā gadījumā nepārsniedz 45 MJ/m². Siltumspēju aprēķina saskaņā ar Starptautiskās Standartizācijas organizācijas publicētajām rekomendācijām, jo īpaši saskaņā ar publikāciju ISO 1716:2002 "Būvizrādājumu testēšana pēc to reakcijas uz uguni – siltumspējas noteikšana";

.2. cauruļvadus izmanto tikai ventilācijas ietaises galā; un

.3. cauruļvadi atrodas vismaz 600 mm attālumā, mērot pa cauruļvadu, no atveres A vai B klases pārsegumā, tostarp vienlaidu B klases griestos.

- .2. Saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu testē turpmāk minēto:

.1. ugunsdrošības aizbīdņus, tostarp attiecīgās to darbināšanas ierīces, tomēr pārbaude nav vajadzīga aizbīdņiem, kas atrodas kambīžu plītīm paredzēto izplūdes cauruļvadu apakšējā daļā un kam jābūt izgatavotiem no tērauda un jāspēj apturēt velkmi cauruļvadā; un

.2. cauruļvadu A klases pārsegumu šķērsojumus, tomēr pārbaude nav vajadzīga tad, ja tērauda čaulas ir tieši savienotas ar ventilācijas cauruļvadiem, izmantojot kniedējamus vai skrūvējamus savienojumus vai metināšanu.

▼ **M4**

- .3. Ugunsdrošības aizbīdņiem jābūt viegli pieejamiem. Ja tie atrodas aiz griestiem vai apšuvuma, attiecīgos griestus vai apšuvumu aprīko ar apskates lūku, uz kuras norāda ugunsdrošības aizbīdņa identifikācijas numurs. Ugunsdrošības aizbīdņa identifikācijas numuru norāda arī uz visām tālvadības ierīcēm.
- .4. Ventilācijas cauruļvadus aprīko ar apskates un tīrīšanas lūkām. Lūkas atrodas pie ugunsdrošības aizbīdņiem.
- .5. Ventilācijas sistēmu galvenās ieplūdes un izplūdes atveres jāspēj aizvērt no vietas, kas atrodas ārpus vēdināmām telpām. Aizvērējierīces ir viegli pieejamas, kā arī pamanāmi un pastāvīgi marķētas, un tās parāda noslēgšanas ierīces darbības režīmu.
- .6. A vai B klases pārsegumos un cauruļvados, kuru konstrukcijai jāatbilst A klasei, atloka ventilācijas cauruļvadu savienojumos tuvāk par 600 mm no atverēm nav atļauts izmantot degošas blīvplāksnes.
- .7. Ventilācijas atveres vai gaisa līdzsvara cauruļvadus starp divām norobežotām telpām neierīko, izņemot noteikuma II-2/B/7.7. punktā paredzētos gadījumus.

2. *Cauruļvadu ierīkošana*

- .1. A kategorijas mašīntelpu, transportlīdzekļu telpu, ro-ro telpu, kambīžu, īpašas kategorijas telpu un kravas telpu ventilācijas sistēmas nodala citu no citas un no pārējo telpu ventilācijas sistēmām. Tomēr kambīzes ventilācijas sistēmas uz pasažieru kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, nav pilnībā jānodala no citām ventilācijas sistēmām, kambīžu ventilāciju var nodrošināt atsevišķi cauruļvadi, kas savienoti ar citām telpām paredzētu ventilācijas agregātu. Šādā gadījumā kambīzes ventilācijas cauruļvadā pie ventilācijas agregāta ierīko automātisku ugunsdrošības aizbīdni.
- .2. A kategorijas mašīntelpu, kambīžu, transportlīdzekļu telpu, ro-ro telpu vai īpašas kategorijas telpu ventilācijai ierīkotie cauruļvadi nešķērso dzīvojamās telpas, dienesta telpas vai kontrolpunktus, ja vien tie neatbilst 2.4. punkta nosacījumiem.
- .3. Dzīvojamo telpu, dienesta telpu vai kontrolpunktu ventilācijai ierīkotie cauruļvadi nešķērso A kategorijas mašīntelpas, kambīzes, transportlīdzekļu telpas, ro-ro telpas vai īpašas kategorijas telpas, ja vien tie neatbilst 2.4. punkta nosacījumiem.
- .4. Atbilstoši ar 2.2. un 2.3. punktam cauruļvadi ir:
 - .1.1. izgatavoti no tērauda, kura biezums cauruļvadiem ar šķērsriezuma laukumu, kas mazāks par 0,075 m², ir vismaz 3 mm, cauruļvadiem ar šķērsriezuma laukumu, kas ir 0,075–0,45 m², vismaz 4 mm un cauruļvadiem ar šķērsriezuma laukumu, kas ir lielāks par 0,45 m², vismaz 5 mm;
 - .1.2. piemērotā veidā atbalsfīti un nostiprināti;
 - .1.3. aprīkoti ar automātiskiem ugunsdrošības aizbīdņiem tuvu pie norobežojošajām sienām, kurās tie ierīkoti; un

▼ **M4**

.1.4. izolēti atbilstīgi A-60 klases standartam no telpu, kam tie paredzēti, norobežojošajām sienām līdz punktam, kurš ir vismaz 5 metru attālumā no katra ugunsdrošības aizbīdņa;

vai

.2.1. izgatavoti no tērauda saskaņā ar.2.4.1.1. un.2.4.1.2. punktu; un

.2.2. izolēti atbilstīgi A-60 klases standartam visas tās telpas garumā, ko tie šķērso, izņemot cauruļvadus, kas šķērso (9) vai (10) kategorijas telpas, kuras definētas noteikuma II-2/B/4.2.2. apakšpunktā.

.5. .2.4.1.4. un.2.4.2.2. punkta piemērošanas nolūkā cauruļvadiem izolē visu to šķērsriezuma ārējo virsmu. Cauruļvadus, kas atrodas ārpus konkrētās telpas, bet līdzās tai, un kam ir viena vai vairākas kopīgas virsmas, uzskata par tādiem, kuri šķērso konkrēto telpu, un šo cauruļvadu virsmu izolē visā tajā garumā, kas ir kopīgs ar konkrēto telpu, kā arī 450 mm aiz tās (šādu risinājumu skices ir ietvertas SOLAS konvencijas vienoto skaidrojumu II-2. nodaļā (MSC.1/Circ.1276)).

.6. Ja ventilācijas cauruļvadam jāšķērso galvenās vertikālās zonas pārsegums, blakus šim pārsegumam ierīko automātisku ugunsdrošības aizbīdni. Aizbīdņi jāspēj arī aizvērt ar roku no jebkuras pārseguma puses. Vadības ierīces atrašanās vieta ir viegli pieejama un skaidri un pamanāmi marķēta. Cauruļvadu starp pārsegumu un aizbīdņi izgatavo no tērauda atbilstoši.2.4.1.1. un.2.4.1.2. punktam un izolē, lai panāktu vismaz tādu pašu ugunsizturību, kāda ir pārsegumam, kuru tas šķērso. Vismaz vienā pārseguma pusē aizbīdņi aprīko ar redzamu indikatoru, kas parāda aizbīdņa darbības pozīciju.

.3. *Informācija par ugunsdrošības aizbīdņiem un šķērsojošiem cauruļvadiem*

.1. Cauruļvadi, kas šķērso A klases pārsegumus, atbilst šādām prasībām:

.1. ja plāns cauruļvads ar pārklājumu un šķērsriezuma laukumu, kas ir vienāds ar $0,02 \text{ m}^2$ vai mazāks par šo vērtību, šķērso A klases pārsegumus, atverē ievieto tērauda loksnes čaulu, kuras sienīņu biezums ir vismaz 3 mm un garums vismaz 200 mm, pēc iespējas katrā starpsienas pusē izvietojot 100 mm čaulas garuma, bet klāja gadījumā minēto ievieto šķērsoto klāju apakšējā daļā;

.2. ja ventilācijas cauruļvadi, kuru šķērsriezuma laukums pārsniedz $0,02 \text{ m}^2$, bet nepārsniedz $0,075 \text{ m}^2$, šķērso A klases pārsegumus, atvērumus apšuj ar tērauda plāksņu čaulām. Cauruļvadu un čaulu sienīņu biezums ir vismaz 3 mm, bet garums vismaz 900 mm. Starpsienu šķērsojuma vietās ir vēlams, lai katrā starpsienas pusē atrastos 450 mm no šā garuma. Minētajiem cauruļvadiem vai čaulām, ar ko apšūti šie cauruļvadi, ir ugunsdroša izolācija. Izolācijas ugunsizturība ir vismaz tāda pati kā pārsegumam, kuru šis cauruļvads šķērso; un

.3. visos cauruļvados, kuru šķērsriezuma laukums pārsniedz $0,075 \text{ m}^2$ un kuri šķērso A klases pārsegumus, ierīko automātiskos ugunsdrošības aizbīdņus. Visus aizbīdņus uzstāda tuvu pie šķērsotā pārseguma, un cauruļvadu starp aizbīdņi un šķērsoto pārsegumu izgatavo no tērauda saskaņā ar.2.4.2.1. un.2.4.2.2. punktu. Ugunsdrošības aizbīdņi darbojas automātiski, bet to jāspēj aizvērt arī manuāli no abām pārseguma

▼ **M4**

pusēm. Aizbīdņi aprīko ar redzamu indikatoru, kas parāda uz aizbīdņa darbības pozīciju. Ugunsdrošības aizbīdņi nav vajadzīgi, ja cauruļvadi šķērso telpas, ko norobežo A klases pārsegumi, un nav paredzēti šīm telpām, ja vien cauruļvadiem nav tāda pati ugunsizturība kā pārsegumiem, kuros tie ierīkoti. Cauruļvadu, kura šķērsriezuma laukums pārsniedz $0,075 \text{ m}^2$, pirms A klases pārseguma šķērsošanas nesadala mazākos cauruļvadus un pēc tam, kad pārsegums ir šķērsojots, vēlreiz neapvieno, ja šādi cenšas izvairīties no šajos noteikumos paredzētās aizbīdņa uzstādīšanas.

- .2. Ventilācijas cauruļvadus, kuru šķērsriezuma laukums pārsniedz $0,02 \text{ m}^2$ un kuri šķērso B klases starpsienas, apšuj ar 900 mm garām tērauda plāksņu čaulām – vēlams, lai katrā starpsienas pusē būtu 450 mm , ja vien cauruļvads šajā posmā nav izgatavots no tērauda.
 - .3. Visus ugunsdrošības aizbīdņus jāspēj darbināt ar roku. Aizbīdņiem ir tieši mehāniski atvēršanas rīki vai arī tos aizver ar elektrisku, hidraulisku vai pneimatisku vadību. Visi aizbīdņi ir darbināmi ar roku no abām pārseguma pusēm. Automātiskiem ugunsdrošības aizbīdņiem, tostarp tādiem, ko iespējams darbināt no attāluma, ir atteikumdrošs mehānisms, kas ugunsgrēka gadījumā aizbīdņi aizver pat tad, ja ir pārrāvums elektroenerģijas padevē vai hidrauliskā vai pneimatiskā spiediena zudums. Ar tālvadību vadāmus ugunsdrošības aizbīdņus jāspēj atkal atvērt ar roku.
4. *Ventilācijas sistēmas pasažieru kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus*
- .1. Papildus 1., 2. un 3. punktā noteiktajām prasībām ventilācijas sistēmas uz pasažieru kuģa, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, atbilst arī turpmāk norādītajam:
 - .1. parasti ventilatorus ierīko tā, lai cauruļvadi, kas savieno dažādas telpas, atrastos galvenajā vertikālajā zonā;
 - .2. kāpņutelpas ventilē ar neatkarīgu ventilatoru un cauruļvadu sistēmu (sūces un padeves sistēma), kas ventilācijas sistēmās nav paredzēta nevienai citai telpai;
 - .3. neatkarīgi no šķērsriezuma cauruļvads, kas paredzēts vairāk nekā vienai starpklāja dzīvojamajai telpai, dienesta telpai vai kontrolpunktam, pie katra šādu telpu klāja šķērsošanas vietas ir aprīkots ar automātisku dūmu aizbīdņi, ko ir iespējams aizvērt arī ar roku no aizsargātā klāja virs aizbīdņa. Ja ventilators ar atsevišķu cauruļvadu palīdzību, kuri atrodas galvenajā vertikālajā zonā un no kuriem katrs ir paredzēts vienai starpklāja telpai, ventilē vairāk nekā vienu starpklāja telpu, katru cauruļvadu aprīko ar manuāli darbināmu dūmu aizbīdņi, kas ierīkots netālu no ventilatora;
 - .4. vertikālus cauruļvadus vajadzības gadījumā izolē, kā paredzēts 4.1. un 4.2. tabulā. Cauruļvadus starp telpām, kurām tie paredzēti, izolē atbilstoši tādām prasībām, kādas ir piemērojamas klājiem.

▼ **M4**

- .5. *Kambīžu plīšu izplūdes cauruļvadi*
- .1. Prasības pasažieru kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus.

.1. Papildus.1.,.2. un.3. punktā noteiktajām prasībām kambīžu plīšu izplūdes cauruļvadus konstruē saskaņā ar.2.4.2.1. un.2.4.2.2. punktu un izolē atbilstīgi A-60 klases standartam visu to dzīvojamo telpu, dienesta telpu vai kontrolpunktu garumā, ko tie šķērso. Tos aprīko arī ar:

- .1. tauku uztvērēju, ko var ērti izņemt un iztīrīt, ja vien nav ierīkota alternatīva apstiprināta tauku savākšanas sistēma;
- .2. automātisku un ar tālvadību vadāmu ugunsdrošības aizbīdņi, kas atrodas cauruļvada apakšā tā savienojuma vietā ar kambīzes tvaika nosūcēju, kā arī ar ugunsdrošības aizbīdņi, ko vada ar tālvadību un ierīko cauruļvada augšpusē pie cauruļvada izplūdes;
- .3. stacionāru ierīci uguns dzēšanai cauruļvadā. Ugunsdzēsības sistēmas atbilst Starptautiskās Standartizācijas organizācijas publicētajām rekomendācijām, jo īpaši publikācijai ISO 15371:2009 par kuģiem un kuģniecības aprīkojumu – ugunsdzēsības sistēmām kambīzes gatavošanas aprīkojuma aizsardzībai;
- .4. tālvadības ierīcēm, kas paredzētas sūces ventilatoru un padeves ventilatoru apturēšanai,.5.1.1.2. punktā minēto ugunsdrošības aizbīdņu un ugunsdzēsības sistēmas darbīnāšanai, un šīs ierīces novieto ārpus kambīzes pie ieejas tajā. Ja ierīko sazarotu sistēmu, kopā ar iepriekš minētajām vadības ierīcēm nodrošina tālvadības ierīci, ar ko var noslēgt visus atzarus, pa kuriem novada gaisu uz vienu galveno cauruļvadu pirms ugunsdzēsības līdzekļa ievadīšanas sistēmā; un
- .5. piemērotās vietās ierīkotām apskates un fīrīšanas lūkām, tostarp vienu no tām ierīko pie sūces ventilatora un vienu apakšējā daļā, kur krājas tauki.

.2. Uz atklātiem klājiem uzstādīta virtuves aprīkojuma plīšu izplūdes cauruļvadi attiecīgā gadījumā atbilst.5.1.1. punkta noteikumiem, ja tie šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir degoši materiāli.

- .2. Prasības pasažieru kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus.

Ja kambīžu plīšu izplūdes cauruļvadi šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir degoši materiāli, šos izplūdes cauruļvadus konstruē saskaņā ar.2.4.1.1. un.2.4.1.2. apakšpunktu. Katru izplūdes cauruļvadu aprīko ar:

- .1. tauku uztvērēju, ko var viegli izņemt un iztīrīt;

▼ **M4**

- .2. automātisku un ar tālvadību vadāmu ugunsdrošības aizbīdņi, kas atrodas cauruļvada apakšā tā savienojuma vietā ar kambīzes tvaika nosūcēju, kā arī ar ugunsdrošības aizbīdņi, ko vada ar tālvadību un ierīko cauruļvada augšpusē pie cauruļvada izplūdes;
 - .3. sūces un padeves ventilatoru apturēšanas sistēmām, kas ir darbināmas no kambīzes; un
 - .4. stacionārām ierīcēm uguns dzēšanai cauruļvadā.
- .6. *Ventilācijas telpas, kas paredzētas A kategorijas mašīntelpām, kurās ir iekšdedzes mehānismi*
- .1. Ja ventilācijas telpa ir paredzēta tikai šādai blakus esošai mašīntelpai un starp ventilācijas telpu un mašīntelpu nav ugunsdroša pārseguma, ierīces tāda ventilācijas cauruļvada vai cauruļvadu aizvēršanai, kas ir paredzēti mašīntelpai, novieto ārpus ventilācijas telpas un mašīntelpas.
 - .2. Ja ventilācijas telpa ir paredzēta šādai mašīntelpai, kā arī citām telpām, un no mašīntelpas tā, kā arī šķērsojumi, ir nodalīta ar A-0 kategorijas pārsegumu, ierīces mašīntelpas ventilācijas cauruļvada vai cauruļvadu aizvēršanai var atrasties ventilācijas telpā.
- .7. *Veļas mazgātavu ventilācijas sistēmas uz pasažieru kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus*
- Noteikuma II-2/B/4.2.2. apakšpunktā definētajās (13) kategorijas telpās esošu veļas mazgātavu un žāvētavu izplūdes cauruļvadus aprīko ar:
- .1. filtriem, ko var viegli izņemt un iztīrīt;
 - .2. automātisku un ar tālvadību vadāmu ugunsdrošības aizbīdņi, kas atrodas cauruļvada apakšā;
 - .3. tālvadības sistēmām, kas paredzētas sūces ventilatoru un padeves ventilatoru apturēšanai no telpas un.7.2. punktā minētā ugunsdrošības aizbīdņa darbināšanai; un
 - .4. piemērotās vietās ierīkotām apskates un tīrīšanas lūkām.
10. **Noteikums II-2/B/10. Logi un borta iluminatori (R 33)**
- JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI
- .1. Visi starpsienu logi un borta iluminatori dzīvojamajās telpās un dienesta telpās, un kontrolpunktos, izņemot tos, uz kuriem attiecas noteikuma II-2/B/7.5. punkts, ir ierīkoti, ievērojot viengabalainības prasības attiecībā uz to starpsienu veidu, kurā tie ir ierīkoti.
- Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, to nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.

▼ **M4**

- .2. Neatkarīgi no noteikumu II-2/B/4 un II-2/B/5 tabulu prasībām visus logus un borta iluminatorus starpsienās, kas atdala dzīvojamās un dienesta telpas un kontrolpunktus no āra, ierīko ar tērauda vai cita piemērota materiāla rāmjiem. Stiklu nostiprina, izmantojot metāla apmali vai stūreni.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK NEKĀ 36 PASAŽIERUS

- .3. Logiem, kas atrodas iepretī glābšanas līdzekļiem, iekāpšanas un pulcēšanās vietām, ārējām kāpnēm un atklātajiem klājiem, ko izmanto kā evakuācijas ceļu, un logiem, kas atrodas zem glābšanas plostu un glābšanas slīdceļu iekāpšanas zonām, ugunsizturība atbilst noteikuma II-2/B/4 tabulā norādītajai ugunsizturībai. Ja logiem paredz īpašas automātiskas sprinklervalvīņas, kā ekvivalentu var pieņemt A-0 logus.

Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, īpašajām automātiskajām sprinklervalvīnām jābūt:

- .1. īpašām valvīnām, kas atrodas virs logiem un ir ierīkotas papildus parastajiem griestu sprinkleriem; vai
- .2. parastām sprinklervalvīnām, kas ierīkotas tā, lai logu aizsargātu sprinkleri ar jaudu vismaz 5 litri/m² minūtē, un sprinkleru aptverto platību aprēķinā iekļauj papildu logu virsmu.

To logu ugunsizturība, kas atrodas kuģa sānos zem zonām, no kurām kāpj glābšanas laivās, atbilst vismaz A-0 klases ugunsizturībai.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ NE VAIRĀK KĀ 36 PASAŽIERUS, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

- .4. Neatkarīgi no noteikuma II-2/B/5 tabulu prasībām īpašu uzmanību pievērš to logu ugunsizturībai, kas atrodas iepretī atklātām vai norobežotām vietām, no kurām kāpj glābšanas laivās un plostos, kā arī to logu ugunsizturībai, kuri atrodas zem minētajām vietām un kuru atteice ugunsgrēka laikā aizkavētu glābšanas laivu vai plostu nolaišanu vai iekāpšanu tajos.

11. Noteikums II-2/B/11. Degošu materiālu izmantošanas ierobežošana (R 34)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .1. Izņemot kravas telpas, pasta sūtījumu telpas, bagāžas telpas vai dienesta telpu saldēšanas nodalījumus, visam apšuvumam, pamatam, velkmes aizvirtniem, griestiem un izolācijai jābūt no nedegošiem materiāliem. Arī daļējām starpsienām vai klājiem, ko izmanto, lai sadalītu telpu darba vai mākslinieciskas apstrādes vajadzībām, jābūt no nedegoša materiāla.
- .2. Tvaika barjerām un līmvielām, ko izmanto kopā ar izolāciju, kā arī dzesēšanas sistēmu cauruļvadu piederumu izolācijai nav jābūt no nedegoša materiāla, taču tās izmanto pēc iespējas mazāk un to atklātām virsmām ir zemi liesmas izplatības raksturlielumi, ko nosaka saskaņā ar SJO Rezolūcijas A.653(16) pārbaudes procedūru.

▼ M4**B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA
1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK**

.2. punkta vietā piemēro šādu.2.a punktu:

.2.a Tvaika barjerām un līmvielām, ko izmanto kopā ar izolāciju, kā arī dzesēšanas sistēmu cauruļvadu piederumu izolācijai nav jābūt no nedegoša materiāla, taču tās izmanto pēc iespējas mazāk un to atklātām virsmām ir zemi liesmas izplatības raksturlielumi.

.3. Turpmāk minētajām virsmām ir zemi liesmas izplatības raksturlielumi:

.1. atklātas virsmas gaitēnos un kāpņutelpās, starpsienā, sienu un griestu apšuvumos visās dzīvojamajās un dienesta telpās un kontrolpunktos;

.2. slēptas vai nepieejamas vietas dzīvojamajās un dienesta telpās un kontrolpunktos.

.4. Degošu apšuvumu, profildēļu, dekorāciju un finiera kopējais daudzums jebkurā dzīvojamajā un dienesta telpā nepārsniedz daudzumu, kas vienāds ar 2,5 mm finiera uz visa sienu un griestu laukuma. Degošu materiālu kopējā daudzuma aprēķinā neiekļauj mēbeles, kas piestiprinātas pie apšuvuma, starpsienām vai klājiem.

Ja kuģis ir aprīkots ar automātisku sprinkleru sistēmu, kas atbilst noteikumam II 2/A/8, iepriekšminētajā daudzumā var iekļaut dažus degošus materiālus, ko izmanto C klases pārsegumu izbūvē.

.5. Tāda finiera siltumspēja, ko izmanto virsmām un apšuvumiem, uz kuriem attiecas.3. punkta prasības, pie izmantotā biezuma nepārsniedz 45 MJ/m².

.6. Kāpņutelpās ir tikai sēdēšanai paredzētās mēbeles. Tās ir jāpiestiprina, to skaits nepārsniedz sešas sēdvietas ikviena klāja katrā kāpņutelpā, to ugunsbīstamība ir ierobežota, un tās neaizšķērso pasažieru evakuācijas ceļu. Karoga valsts administrācija var atļaut papildu sēdmēbeļu novietošanu galvenajā apmeklētāju pieņemšanas zonā kāpņutelpā, ja tās ir stacionāras, nedegošas un neaizšķērso pasažieru evakuācijas ceļu. Mēbeles nedrīkst novietot pasažieru un apkalpes gaitēnos, kas veido evakuācijas ceļu kajīšu zonā. Papildus iepriekšminētajam var atļaut ierīkot nedegoša materiāla skapjus, kuros glabā attiecīgajos noteikumos paredzēto drošības aprīkojumu. Dzeramā ūdens agregātus un ledus gabaliņu agregātus drīkst uzstādīt gaitēnos, ja tie ir stacionāri un nesamazina evakuācijas ceļu platumu. Tas pats attiecas uz dekoratīvajiem ziediem vai augiem, skulptūrām vai citiem mākslas objektiem, piemēram, gleznām un gobelēniem gaitēnos un kāpnēs.

.7. Krāsas, lakas un citi apdares materiāli, ko izmanto uz atklātām iekšējām virsmām, nedrīkst radīt pārmērīgu daudzumu dūmu vai toksisku produktu.

▼ **M4**

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA
1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

.7. punkta vietā piemēro šādu 7.a punktu:

.7.a Krāsas, lakas un citi apdares materiāli, ko izmanto uz atklātām iekšējām virsmām, nedrīkst radīt pārmērīgu daudzumu dūmu vai toksisku produktu, to nosaka saskaņā ar SJO Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.

.8. Galveno klāja segumus, ja tādi ir ierīkoti dzīvojamajās un dienesta telpās un kontrolpunktos, izgatavo no apstiprināta materiāla, kas ātri neaizdegas saskaņā ar SJO Rezolūcijas A.687 (17) uzliesmošanas testa procedūrām vai nerada toksisku vai sprādziena apdraudējumu augstā temperatūrā.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA
1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

.8. punkta vietā piemēro šādu.8.a punktu:

.8.a Galvenos klāja segumus, ja tādi ir ierīkoti dzīvojamajās un dienesta telpās un kontrolpunktos, izgatavo no apstiprināta materiāla, kas ātri neaizdegas vai nerada toksisku vai sprādziena apdraudējumu augstā temperatūrā, ko nosaka saskaņā ar SJO Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.

12. **Noteikums II-2/B/12. Konstruktīvas detaļas (R 35)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI
Dzīvojamajās un dienesta telpās, kontrolpunktos, gaitenēs un kāpnēs:

.1. brīvas telpas, kas norobežotas aiz griestiem, paneļiem vai apšuvuma, piemērotā veidā sadala ar velkmes aizvirtņiem, attālums starp kuriem nav lielāks par 14 metriem;

.2. minētās brīvās telpas, tajā skaitā telpas aiz kāpņu apšuvuma, maģistrālēm u. c. katrā klājā noslēdz vertikālā virzienā.

13. **Noteikums II-2/B/13. Stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas un automātiska sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēma (R 14) (R 36)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

.1. Uz kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, katrā atsevišķajā vertikālajā vai horizontālajā zonā, visās dzīvojamajās un dienesta telpās un kontrolpunktos, izņemot telpas, kas nerada lielu ugunsbīstamību, piemēram, tukšas telpas, sanitārās telpas u. c., uzstāda:

.1. apstiprināta tipa stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/A/9 prasībām un ir ierīkota un izvietota tā, lai minētajās telpās varētu atklāt ugunsgrēku, tomēr uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbuvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, nodrošina dūmu atklāšanu gaitenēs, kāpnēs un evakuācijas ceļos dzīvojamajās telpās, vai

▼ M4

.2. apstiprināta tipa automātisko sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/A/8 prasībām vai SJO pamatnostādnēm attiecībā uz apstiprinātu ekvivalentu sprinkleru sistēmu, kā paredzēts SJO Rezolūcijā A.800 (19), un ir ierīkota un izvietota tā, lai aizsargātu minētās telpas; papildus uzstāda apstiprināta tipa stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/A/9 prasībām un ir ierīkota un izkārtota tā, lai nodrošinātu dūmu atklāšanu gaitēnos, kāpnēs un evakuācijas ceļos dzīvojamajās telpās.

.2. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, uzstāda:

apstiprināta tipa automātisko sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/A/8 prasībām vai SJO pamatnostādnēm attiecībā uz apstiprinātu ekvivalentu sprinkleru sistēmu, kā paredzēts SJO Rezolūcijā A.800(19), visās dienesta telpās, kontrolpunktos un dzīvojamajās telpās, tajā skaitā gaitēnos un kāpnēs.

Kontrolpunktus, kuros ūdens var sabojāt būtiskas iekārtas, var arī aprīkot ar cita tipa apstiprinātu stacionāru ugunsdzēsšanas sistēmu.

Stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/A/9 prasībām, ierīko un izkārto tā, lai nodrošinātu dūmu atklāšanu dienesta telpās un kontrolpunktos un dzīvojamajās telpās, tajā skaitā gaitēnos un kāpnēs. Dūmu detektoru nav jāierīko privātajās vannasistabās un kambīzēs.

Telpas, kuru ugunsbīstamība ir maza vai tās nav, piemēram, tukšas telpas, tualetes, oglekļa dioksīda telpas un līdzīgas telpas, nav jāaprīko ar automātisko sprinkleru sistēmu vai stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu.

.3. Periodiski bez uzraudzības atstātās mašīntelpās ierīko apstiprināta tipa stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu saskaņā ar noteikumu II-2/A/9.

Šo uguns detektorsistēmu konstruē un detektorus izvietoj tā, lai ātri atklātu ugunsgrēka izcelšanos jebkurā minēto telpu daļā mehānismu normālas darbības apstākļos un pie dažādiem ventilācijas režīmiem, ko nosaka iespējamā apkārtējās vides temperatūras amplitūda. Nav atļautas detektorsistēmas, kurās ir tikai siltumdetektoru, izņemot vietas ar ierobežotu augstumu, kur to lietošana ir īpaši piemērota. Detektorsistēma pietiekami daudzās vietās raida skaņas un vizuālus signālus, kas abos gadījumos atšķiras no citu sistēmu trauksmes signāliem, kuri nebrīdina par ugunsgrēku, lai nodrošinātu, ka trauksmi sadzird un ņem vērā uz komandtiltiņa, kā arī atbildīgais mehāniķis.

Ja uz komandtiltiņa nav apkalpes, trauksmes signālam jāskan vietā, kur dežūrē atbildīgais apkalpes loceklis.

Pēc uzstādīšanas sistēmu testē dažādos dzinēju un ventilācijas darbības apstākļos.

▼ **M4**

B, C un D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .4. Mašīntelpās saskaņā ar attiecīgajiem noteikuma II-2/A/9 nosacījumiem ierīko apstiprināta tipa stacionāru uguns detektorsistēmu un ugunsgrēka signalizāciju, ja:
 - .4.1. telpas nepārtrauktas uzraudzības vietā ir apstiprināta automātisku un no attāluma vadāmu sistēmu un iekārtu uzstādīšana; un
 - .4.2. galvenie dzinēji un palīgdzinēji, tostarp galvenie elektroapgādes avoti, ir aprīkoti ar dažādas pakāpes automātiskām vai tālvadības sistēmām un tos pastāvīgi uzrauga vadības telpas personāls.
- .5. Norobežotās telpās, kurās ir sadedzināšanas krāsnis, saskaņā ar attiecīgajiem noteikuma II-2/A/9 nosacījumiem ierīko apstiprināta tipa stacionāru uguns detektorsistēmu un ugunsgrēka signalizāciju.
- .6. Attiecībā uz stacionāru uguns detektorsistēmu un ugunsgrēka signalizāciju, kas paredzēta noteikuma II-2/B/13.4. un 5. punktā, piemēro turpmāk norādītās prasības.

Šo uguns detektorsistēmu konstruē un detektorus izvietoj tā, lai ātri atklātu ugunsgrēka izcelšanos jebkurā minēto telpu daļā mehānismu normālas darbības apstākļos un pie dažādiem ventilācijas režīmiem, ko nosaka iespējamā apkārtējās vides temperatūras amplitūda. Nav atļautas detektorsistēmas, kurās ir tikai siltumdetektori, izņemot vietas ar ierobežotu augstumu, kur to lietošana ir īpaši piemērota. Detektorsistēma pietiekami daudzās vietās raida skaņas un vizuālus signālus, kas abos gadījumos atšķiras no citu sistēmu trauksmes signāliem, kuri nebrīdina par ugunsgrēku, lai nodrošinātu, ka trauksmi sadzird un ņem vērā uz komandtiltiņa, kā arī atbildīgais mehāniķis.

Ja uz komandtiltiņa nav apkalpes, trauksmes signālam jāskan vietā, kur dežūrē atbildīgais apkalpes loceklis.

Pēc uzstādīšanas sistēmu testē dažādos dzinēju un ventilācijas darbības apstākļos.

14. **Noteikums II-2/B/14. Īpašas kategorijas telpu aizsardzība (R 37)**

- .1. *Noteikumi, kas attiecas uz īpašas kategorijas telpām neatkarīgi no tā, vai tās atrodas virs starpsienu klāja vai zem tā.*

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK NEKĀ 36 PASAŽIERUS

- .1. Vispārīgi noteikumi

- .1. Šā noteikuma II-2/B/14 pamatā ir princips, ka, tā kā īpašas kategorijas telpās nav realizējams parastais vertikālais dalījums zonās, šo zonu līdzvērtīgu ugunsdrošību panāk ar horizontālā dalījuma koncepciju un efektīvu stacionāru ugunsdzēsības sistēmu. Atbilstoši šai koncepciju šā noteikumā II-2/B/14 vajadzībām horizontāla zona var ietvert īpašas kategorijas telpas vairākos klājos, ja transportlīdzekļiem paredzētais kopējais lietderīgais augstums nepārsniedz 10 metrus.

▼ **M4**

- .2. Noteikumu II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 un II-2/B/9.a prasības attiecībā uz vertikālo zonu viengabalainības saglabāšanu vienlīdz piemēro klājiem un starpsienām, kas atdala horizontālās zonas citu no citas un no pārējā kuģa.

.2. Konstruktīvas aizsardzība

- .1. Uz jauniem kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, īpašo kategoriju telpu norobežojošās starpsienas un klājus izolē saskaņā ar A-60 klases standartu. Tomēr, ja atklāta klāja telpa (kā definēts noteikuma II-2/B/4.2.2.(5) apakšpunktā), sanitārais mezgls vai tamlīdzīga klāja telpa (kā definēts noteikuma II-2/B/4.2.2.(9) apakšpunktā), vai tvertne, tukša telpa vai palīgmehānismu telpa ar mazu ugunsbīstamību vai bez tās (kā definēts noteikuma II-2/B/4.2.2.(10) apakšpunktā) atrodas vienā pārseguma pusē, var piemērot A-0 standartu.

Ja degvielleļļas tilpnes atrodas zem īpašas kategorijas telpas, klāja viengabalainības standartu starp šīm telpām var pazemināt līdz A-0.

- .2. Uz jauniem kuģiem, kas uzbūvēti pirms 2018. gada 1. janvāra un pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, un uz esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, īpašas kategorijas telpas norobežojošās starpsienas izolē saskaņā ar noteikuma II-2/B/5 5.1. tabulā paredzētajām prasībām attiecībā uz (11) kategorijas telpām, bet horizontālos norobežojuma pārsegumus izolē saskaņā ar noteikuma II-2/B/5 5.2. tabulā paredzētajām prasībām attiecībā uz (11) kategoriju. Uz jauniem kuģiem, kas uzbūvēti 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk un pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, īpašas kategorijas telpas norobežojošās starpsienas izolē saskaņā ar noteikuma II-2/B/5 5.1.a tabulā paredzētajām prasībām attiecībā uz (11) kategorijas telpām, bet horizontālos norobežojuma pārsegumus izolē saskaņā ar noteikuma II-2/B/5 5.2.a tabulā paredzētajām prasībām attiecībā uz (11) kategoriju.

- .3. Uz komandtiltiņa ierīko indikatorus, kas rāda, vai ir aizvērtas visas ugunsdrošās durvis uz īpašas kategorijas telpām.

Īpašas kategorijas telpu durvju konstrukcija ir tāda, ka tās nevar pastāvīgi turēt atvērtas, un kuģošanas laikā tās ir jātur aizvērtas.

.3. Stacionāra ugunsdzēsības sistēma

Katru īpašas kategorijas telpu aprīko ar apstiprinātu stacionāru ūdens izsmidzināšanas spiedsistēmu, ko darbina manuāli un kas aizsargā visas klāja daļas un transportlīdzekļu platformu šajā telpā.

Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, minētajām ūdens izsmidzināšanas sistēmām ir:

- .1. manometrs uz kolektora vārsta;
- .2. skaidrs marķējums uz katra kolektora vārsta, kas norāda telpas, kam šī sistēma ir paredzēta;
- .3. apkopes un ekspluatācijas instrukcijas, kas atrodas vārsta telpā; un
- .4. pietiekams skaits drenāžas vārstu.

▼ **M4**

Karoga valsts administrācija var atļaut izmantot citas stacionāras ugunsdzēsības sistēmas, kas pilna apjoma testu laikā, kad tiek simulēts plūstošas degvielas ugunsgrēks īpašas kategorijas telpā, ir izrādījušās ne mazāk efektīvas tādu ugunsgrēku dzēšanā, kas var izcelties šajās telpās. Minētā stacionārā ūdens izsmidzināšanas spiedsistēma vai cita ekvivalenta ugunsdzēsības sistēma atbilst SJO Rezolūcijas A.123(V) noteikumiem, kā arī ir jāņem vērā SJO MSC/Circ.1272 "Pamatnostādnes attiecībā uz alternatīvu ūdens ugunsdzēsības sistēmu apstiprināšanu lietošanai īpašas kategorijas telpās".

.4. Ugunsdrošības uzraudzības patruļas un ugunsgrēka atklāšana.

- .1. Īpašas kategorijas telpās uztur efektīvu ugunsdrošības uzraudzības sistēmu. Visās telpās, kur ugunsdrošības uzraudzība pastāvīgi nenotiek visā reisa laikā, ierīko apstiprināta tipa stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/A/9 prasībām. Stacionāra uguns detektorsistēma spēj ātri atklāt ugunsgrēka izcelšanos. Detektoru tipu, izvietojumu un atrašanās vietu nosaka, ņemot vērā ventilācijas un citu būtisku faktoru radīto efektu.

Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, sistēmu pēc ierīkošanas testē normālos ventilācijas apstākļos, un tās reakcijas laikam jāatbilst karoga valsts administrācijas prasībām.

- .2. Manuālas darbības signalizācijas punktus pēc vajadzības ierīko viscaur īpašas kategorijas telpās, un vienu šādu punktu izvieto blakus katrai izejai no šīm telpām.

Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, manuālos signalizācijas punktus izvieto tā, lai neviens telpas daļa neatrastos tālāk kā 20 metrus no šāda punkta.

.5. Pārnēsājamais ugunsdzēsamais aprīkojums

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.5.a Katrā īpašas kategorijas telpā ierīko:

- .1. vismaz trīs ūdens miglas aparātus;
- .2. vienu pārnēsājamu putu aparātu, kas atbilst noteikuma II-2/A/6.2. punktam, ja uz kuģa izmantošanai šajās telpās ir pieejami vismaz divi šādi aparāti; un
- .3. vismaz vienu pārnēsājamu ugunsdzēsamo aparātu pie visām šo telpu izejām.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .5.b Pārnēsājamais ugunsdzēsamais aparātu izvieto katrā klāja līmenī – visos nodalījumos, kuros pārvadā transportlīdzekļus, un attālums starp tiem nav lielāks par 20 metriem uz abām telpas pusēm. Vismaz vienu pārnēsājamu ugunsdzēsamo aparātu novieto pie katras šo telpu izejas.

▼ **M4**

Īpašās kategorijas telpās izvieto arī šādas ugunsdzēsības iekārtas:

- .1. vismaz trīs ūdens–miglas aparātus; un
- .2. vienu pārnēsājamu putu aparātu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem, ja uz kuģa izmantošanai minētajās ro-ro telpās ir pieejami vismaz divi šādi aparāti.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

.6. Ventilācijas sistēma

- .1. Īpašās kategorijas telpās ierīko efektīvu mehāniskās piedziņas ventilācijas sistēmu, kas nodrošina gaisa apmaiņu vismaz 10 reizes stundā. Šo telpu ventilācijas sistēma ir pilnīgi nodalīta no citām ventilācijas sistēmām un darbojas visu laiku, kamēr šajās telpās atrodas transportlīdzekļi. Gaisa apmaiņas reižu skaitu palielina vismaz līdz 20 reizēm stundā, kamēr iekrauj un izkrauj transportlīdzekļus.

Ventilācijas cauruļvadus, kas paredzēti īpašās kategorijas telpām, ko iespējams efektīvi noslēgt, nodala atsevišķi katrai šādai telpai. Sistēmu iespējams vadīt, atrodoties ārpus minētajām telpām.

- .2. Ventilācija ir tāda, kas nepieļauj gaisa noslāņošanos un gaisa kabatu veidošanos.
- .3. Uz komandtiltiņa ierīko indikatoru, kas brīdina par vajadzīgās ventilācijas jaudas zudumu vai samazinājumu.
- .4. Nodrošina iespēju ātri izslēgt un efektīvi noslēgt ventilācijas sistēmu ugunsgrēka gadījumā, ņemot vērā laika un jūras apstākļus.
- .5. Ventilācijas cauruļvadus, tajā skaitā aizbīdņus, izgatavo no tērauda, un tos izvieto atbilstoši karoga valsts administrācijas prasībām.

Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, horizontālajās zonās vai mašīntelpās ierīkotie ventilācijas cauruļvadi ir A-60 klases tērauda cauruļvadi, kas uzbūvēti saskaņā ar noteikuma II-2/B/9.2.3.1.1. un 2.3.1.2. apakšpunktu.

- .2. *Papildu noteikumi, kas piemērojami tikai tām īpašās kategorijas telpām, kas atrodas virs starpsienu klāja*

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

.1.1. Notekas

Tā kā kuģa stabilitāte var ievērojami samazināties, jo uz klāja vai klājiem pēc stacionārās ūdens izsmidzināšanas spiedsistēmas izmantošanas ir sakrājies liels ūdens daudzums, ierīko notekas, lai ūdens varētu ātri notecēt tieši pāri bortam.

▼ **M4****JAUNI B, C UN D KLASES UN ESOŠIE B KLASES RO-RO PASAŽIERU KUĢI****.1.2. Izplūde**

.1.2.1. Kamēr kuģi ir jūrā, noteku drošības vārstus, kuri aprīkoti ar efektīvu aizvēršanas ietaisi, kas ir darbināma no posteņa virs starpsienu klāja, saskaņā ar spēkā esošās Starptautiskās konvencijas par kravas zīmi noteikumiem tur vaļā.

.1.2.2. Visas darbības ar.1.2.1. apakšpunktā minētajiem vārstiem reģistrē kuģa žurnālā.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

.2. Piesardzības pasākumi, lai nepieļautu uzliesmojošu tvaiku aizdegšanos.

.1. Uz jebkura klāja vai platformas (ja tāda ir uzstādīta), uz kuras pārvadā transportlīdzekļus un var sakrāties sprādzienbīstami tvaiki, izņemot platformas ar pietiekami lielām atverēm, pa kurām benzīna gāzes var noplūst uz leju, iekārtas, kas var izrādīties iespējama uzliesmojošo tvaiku aizdegšanās avots, un jo īpaši elektroiekārtas un instalācijas ierīko vismaz 450 mm augstumā virs klāja vai platformas. Elektroiekārtas, kas uzstādītas vairāk nekā 450 mm augstumā virs klāja vai platformas, ir norobežotas un aizsargātas, lai nepieļautu dzirksteļu izklūšanu. Ja kuģa drošas ekspluatācijas dēļ elektroiekārtas un instalācijas ir jāierīko mazāk nekā 450 mm augstumā virs klāja vai platformas, šīs elektroiekārtas un instalācijas var ierīkot, ja tās ir sertificēta tipa un apstiprinātas izmantošanai sprādzienbīstamā benzīna un gaisa maisījumā.

.2. Ja elektroiekārtas un instalācijas ir ierīkotas izplūdes ventilācijas cauruļvadā, šīs ietaises ir apstiprinātas izmantošanai sprādzienbīstamā benzīna un gaisa maisījumā, un izplūdes cauruļvada atvere atrodas drošā vietā, ņemot vērā pārējos iespējamajos aizdegšanās avotus.

.3. *Papildu noteikumi, kas piemērojami tikai tām īpašās kategorijas telpām, kas atrodas zem starpsienu klāja.*

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

.1. Sateces atsūkņošana un drenāža

Tā kā stabilitāte var ievērojami samazināties, jo uz klāja vai tvertnes augšdaļā pēc stacionārās ūdens izsmidzināšanas spiedsistēmas izmantošanas ir sakrājies liels ūdens daudzums, karoga valsts administrācija papildus noteikuma II-1/C/3 prasībām var pieprasīt ierīkot atsūkņošanas un drenāžas iekārtas.

Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, drenāžas sistēmas jauda ir pietiekama, lai novadītu vismaz 125 % no ūdens izsmidzināšanas sistēmas sūkņu un vajadzīgā skaita ugunsdzēsības šļūteņu sprauslu kopīgi piegādātā ūdens daudzuma. Drenāžas sistēmas vārsti ir darbināmi ārpus aizsargājamās telpas no vietas ugunsdzēsības sistēmu vadības ierīču tuvumā. Sateču aku ietilpībai jābūt pietiekamai, un tās ierīko pie kuģa borta; attālums starp tām katrā ūdensne-caurlaidīgajā nodalījumā nepārsniedz 40 metrus.

▼ **M4**

.2. Piesardzības pasākumi, lai nepieļautu uzliesmojošu tvaiku aizdegšanos.

.1. Elektroiekārtas un instalācijas, ja tās ir ierīkotas, ir piemērotas izmantošanai sprādzienbīstamā benzīna un gaisa maisījumā. Nav atļautas citas iekārtas, kas var būt uzliesmojošo tvaiku aizdegšanās avots.

.2. Ja elektroiekārtas un instalācijas ir ierīkotas izplūdes ventilācijas cauruļvadā, šīs ietaises ir apstiprinātas izmantošanai sprādzienbīstamā benzīna un gaisa maisījumā, un izplūdes cauruļvada atvere atrodas drošā vietā, ņemot vērā pārējos iespējamais aizdegšanās avotus.

.4. *Pastāvīgas atveres*

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Pastāvīgās atveres īpašās kategorijas telpu sānu apšuvumā, galos vai griestos ir izvietotas tā, lai ugunsgrēks īpašās kategorijas telpā neapdraudētu glābšanas laivu un plostu stiprinājumu vietas un iekāpšanas vietas, dzīvojamās telpas, dienesta telpas un kontrolpunktus virsbūvēs un klāja kabīnēs virs īpašās kategorijas telpām.

15. **Noteikums II-2/B/15. Ugunsdrošības uzraudzības patruļas, ugunsgrēka atklāšana, signalizācija un skaļruņu sakaru sistēma (R 40)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

.1. Ierīko manuālus signalizācijas punktus, kas atbilst noteikuma II-2/A/9 prasībām.

.2. Uz visiem kuģiem jebkurā laikā, atrodoties jūrā vai ostā (izņemot gadījumus, kas kuģis netiek ekspluatēts), ir jābūt apkalpes locekļiem vai aprīkojumam, kas nodrošina, ka apkalpes atbildīgais loceklis nekavējoties saņem visus sākotnējos ugunsgrēka trauksmes signālus.

.3. Lai sapulcinātu apkalpi, ierīko īpašu trauksmes signālu, ko darbina no komandtiltiņa vai ugunsvadības posteņa. Šī signalizācija var ietilpt kuģa vispārējā signalizācijas sistēmā, bet to jāspēj iedarbināt neatkarīgi no trauksmes signāla pasažieru telpās.

.4. Dzīvojamajās telpās, dienesta telpās, kontrolpostēnos un uz atklātajiem klājiem ir pieejama skaļruņu sistēma vai citi efektīvi sakaru līdzekļi.

Jaunajos B, C un D klases kuģos, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, šī skaļruņu sistēma atbilst grozītās SOLAS konvencijas noteikuma III/6.5 prasībām.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

.5. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, uztur efektīvu ugunsdrošības uzraudzības sistēmu, lai nekavējoties varētu atklāt izcēlušos ugunsgrēku. Katrs ugunsdrošības uzraudzības darbinieks ir apmācīts un pārzina kuģa kārtību, kā arī ar visu to iekārtu atrašanās vietu un lietošanu, ko tam varētu nākties izmantot. Katram ugunsdrošības uzraudzības darbiniekam ir pārnēsājams divvirzienu radiotelefons.

▼ **M4**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- .6. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, uzstāda detektorsignalizāciju tām sistēmām, kas paredzētas noteikuma II-2/B/13.2. punktā, un tā centrāli atrodas pastāvīgi uzraudzītā centrālajā kontrolpunktā. Turklāt tajā pašā vietā centrāli izvieto ugunsdrošo durvju aizvēršanas un ventilatoru izslēgšanas tālvadības ierīces. Pastāvīgi uzraudzīta kontrolpunktā apkalpei jāspēj no jauna iedarbināt ventilatorus. Vadības paneli centrālajā kontrolpunktā norāda, vai ugunsdrošās durvis ir atvērtas vai aizvērtas un vai detektoru, signalizācija un ventilatori ir aizvērti vai izslēgti. Vadības paneli nodrošina ar pastāvīgu enerģijas padevi, un tas automātiski pārslēdzas uz rezerves elektroapgādes režīmu, ja tiek pārtraukta parastā apgāde. Vadības panelis saņem elektroenerģiju no galvenā elektroapgādes avota un avārijas elektroapgādes avota, kā definēts noteikumā II-1/D/3, ja vien attiecīgā gadījumā piemērojamie noteikumi nepieļauj citu risinājumu.
- .7. Vadības panelis darbojas pēc bezatzeices principa, piemēram, atskan trauksmes signāls, ja detektora ķēde nav noslēgta.
16. **Noteikums II-2/B/16. Esošo B klases kuģu, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, modernizācija (R 41-1)**
- .1. Papildus prasībām, kas esošajiem B klases kuģiem izvirzītas šajā II-2. nodaļā, esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, piemēro arī turpmāk norādītās prasības.
- .1. Visas dzīvojamās telpas un dienesta telpas, kāpņutelpas un gaiteni ir aprīkoti ar apstiprināta tipa dūmu detektoriem un signalizācijas sistēmu, un atbilst noteikuma II-2/A/9 prasībām. Šāda sistēma nav jāierīko privātajās vannasistabās un telpās, kuru ugunsbīstamība ir maza vai tās nav, piemēram, tukšās un līdzīgās telpās. Detektorus, kas reaģē uz karstumu, nevis dūmiem, ierīko kambīzēs.
- .2. Dūmu detektorus, kas savienoti ar ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, ierīko arī virs griestiem kāpnēs un gaitēnos vietās, kur griestu konstrukcija ir degoša.
- .3.1. Eņģu ugunsdrošās durvis kāpņutelpās, galvenās vertikālās zonas starpsienās un kambīzes norobežojumos, ko parasti tur atvērtas, ir pašaizveres durvis, un tās ir iespējams atvērt no centrālā kontrolpunkta, kā arī esot pie durvīm.
- .3.2. Pastāvīgi uzraudzītā centrālajā kontrolpunktā uzstāda paneli, kas norāda, vai ugunsdrošās durvis kāpņutelpās, galveno vertikālo zonu starpsienās un kambīzes norobežojumos ir aizvērtas.
- .3.3. Izplūdes cauruļvadus no kambīzes plītim, kuros var sakrāties tauki un kuri šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir degoši materiāli, izbūvē no A klases pārsegumiem. Katru kambīzes plīti izplūdes cauruļvadu aprīko ar:
- .1. tauku uztvērēju, ko var ērti noņemt un iztīrīt, ja vien nav ierīkota alternatīva tauku savākšanas sistēma;

▼ **M4**

- .2. ugunsdrošības aizbīdņi, kas atrodas cauruļvada apakšējā daļā;
 - .3. sūces ventilatoru apturēšanas sistēmām, kas ir darbināmas no kambīzes;
 - .4. stacionārām ierīcēm uguns dzēšanai cauruļvadā; un
 - .5. piemērotās vietās ierīkotām apskates un tīrīšanas lūkām.
- .3.4. Kāpņutelpu iekšpusē atļauj ierīkot vienīgi tualetes, liftus, nedeģoša materiāla skapjus, kuros glabā drošības aprīkojumu, un atklāta tipa informācijas dēļus. Pārējās vietas kāpņutelpā:
- .1. ir jāiztukšo, pastāvīgi jānoslēdz un jāatslēdz no elektroenerģijas sistēmas; vai
 - .2. jānodala no kāpņutelpas ar A klases pārsegumiem saskaņā ar noteikumu II-2/B/5. Atbilstoši noteikumam II-2/B/5 tiešu izeju no šīm telpām uz kāpņutelpām var nodrošināt A klases durvis, ja šajās telpās ir ierīkota sprinkleru sistēma. Taču no kajītēm nedrīkst būt tieša izeja uz kāpņutelpu.
- .3.5. Tieša izeja uz kāpņutelpām nedrīkst būt telpām, kas nav sabiedriskās telpas, gaiteni, sabiedriskās tualetes, īpašas kategorijas telpas, citas kāpnes, kā paredzēts noteikuma II-2/B/6.1.5. apakšpunktā, atklāta klāja telpas un telpas, uz ko attiecas 3.4.2. punkts.
- .3.6. Var saglabāt esošās (10) kategorijas mašīntelpas, kas aprakstītas noteikumā II-2/B/4, kā arī informācijas dienesta birojus, kas iziet tieši uz kāpņutelpu, ja tos aizsargā dūmu detektori un ja informācijas dienesta birojos mēbeļu ugunsbīstamība ir ierobežota.
- .3.7. Papildus avārijas apgaismojumam, kas paredzēts noteikumā II-1/D/3 un noteikuma III/5.3. punktā, evakuācijas izejas, tajā skaitā kāpnes un izejas durvis visos evakuācijas ceļa punktos, tostarp stūros un krustpunktos, marķē ar apgaismojumu vai fotoluminiscējošu līnijveida apgaismojumu, ko novieto ne vairāk kā 0,3 metrus virs klāja. Marķējumam jābūt tādām, lai pasažieri varētu atrast visus evakuācijas ceļus un viegli sameklēt evakuācijas izeju. Ja izmanto elektrisko apgaismojumu, tā barošanu nodrošina no avārijas elektroenerģijas avota un ierīko tā, lai vienas lampas vai apgaismojuma posma atslēgšanās dēļ marķējums nekļūtu neefektīvs. Turklāt visas evakuācijas ceļa norādes un ugunsdzēsības iekārtu atrašanās vietu marķējumu izgatavo no fotoluminiscējoša materiāla vai marķē ar apgaismojumu. Karoga valsts administrācija nodrošina to, ka minētais apgaismojums vai fotoluminiscējošās ietaises ir novērtētas, testētas un tiek izmantotas saskaņā ar SJO Rezolūcijas A.752(18) vai ISO standarta 15370-2001 pamatnostādņēm.

▼ **M4**

- .3.8. Uzstāda vispārēju avārijas signalizācijas sistēmu. Signalizācija ir dzirdama visās dzīvojamajās telpās, apkalpes parastajās darba telpās un uz atklātajiem klājiem, un tās skaņas spiediena līmenis atbilst Signalizācijas un indikatoru kodeksa standartiem, kas iekļauti grozītajā SJO Rezolūcijā A.686(17).
 - .3.9. Dzīvojamajās telpās, sabiedriskajās un dienesta telpās, kontrolpostēnos un uz atklātajiem klājiem uzstāda skaļruņu sistēmu vai citus efektīvi sakaru līdzekļus.
 - .3.10. Kāpņutelpās ir tikai sēdēšanai paredzētās mēbeles. Tās ir jāpiestiprina, to skaits nepārsniedz sešas sēdvietas ikviena klāja katrā kāpņutelpā, to ugunsbīstamība ir ierobežota, un tās neaizšķērso pasažieru evakuācijas ceļu. Karoga valsts administrācija var atļaut papildu sēdmēbeļu novietošanu galvenajā apmeklētāju pieņemšanas zonā kāpņutelpā, ja tās ir stacionāras, nedegošas un neaizšķērso pasažieru evakuācijas ceļu. Mēbeles nedrīkst novietot pasažieru un apkalpes gaitenēs, kas veido evakuācijas ceļu kajīšu zonā. Papildus iepriekšminētajam var atļaut ierīkot nedegoša materiāla skapjus, kuros glabā attiecīgajos noteikumos paredzēto drošības aprīkojumu.
- .2. Turklāt jāizpilda turpmāk norādītais.
 - .1. Visām kāpnēm dzīvojamajās un dienesta telpās ir tērauda karkasa konstrukcija, ja vien karoga valsts administrācija neatļauj izmantot citu materiālu, un tās ir iebūvētas šahtās, ko norobežo A klases pārsegumi, un visām atverēm ir efektīvi aizvēršanas mehānismi, izņemot šādus gadījumus:
 - .1. nav jānorobežo kāpnes, kas savieno tikai divus klājus, ja klāja viengabalainību nodrošina atbilstīgas starpsienas vai durvis starpklāju telpā. Ja kāpnes ir noslēdzamas starpklāju telpā, kāpņutelpu aizsargā saskaņā ar noteikumā II-2/B/5 ietvertajām klāju tabulām;
 - .2. atklātas kāpnes var ierīkot sabiedriskajās telpās, ja tās pilnībā atrodas šajās sabiedriskajās telpās.
 - .2. Mašīntelpās ierīko stacionāru ugunsdzēsības sistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/A/6 prasībām.
 - .3. Ventilācijas cauruļvadus, kas ierīkoti galveno vertikālo zonu pārsegumos, aprīko ar bezatzeices automātisku ugunsdrošības aizbīdņi, ko ir iespējams darbināt manuāli no jebkuras starpsienas puses. Turklāt bezatzeices automātiskus ugunsdrošības aizbīdņus, ko ir iespējams darbināt manuāli no norobežojumu iekšpuses, uzstāda visiem ventilācijas cauruļvadiem, kas paredzēti dzīvojamajām un dienesta telpām un kāpņutelpām, ja cauruļvadi ir šādos norobežojumos ierīkoti. Ventilācijas cauruļvadus, kas ierīkoti galvenās ugunsdrošības zonas pārsegumā, bet nav paredzēti telpām abās sienas pusēs, vai ir ierīkoti kāpņutelpā, bet nav tai paredzēti, nav jāaprīko ar aizbīdņiem, ja cauruļvadi ir ievilkti un izolēti saskaņā ar A-60 standartu un tajos nav atveru uz kāpņutelpu vai uz šahtu tajā pusē, kurai tie nav tieši paredzēti.

▼ **M4**

- .4. Īpašās kategorijas telpām jāatbilst noteikuma II-2/B/14 prasībām.
- .5. Visas ugunsdrošās durvis kāpņutelpās, galvenās vertikālās zonas starpsienās un kambīzes norobežojumos, ko parasti tur atvērtas, ir iespējams atvērt no centrālā kontrolpunkta, kā arī esot pie durvīm.
- .6. Šā noteikuma II-2/B/16.1.3.7. punkta prasības piemēro arī dzīvojamajām telpām.
- .3. Ne vēlāk kā 2005. gada 1. oktobrī vai 15 gadus pēc kuģa uzbūvēšanas, atkarībā no tā, kurš termiņš iestājas vēlāk:
- .1. dzīvojamās un dienesta telpas, kāpņutelpas un gaitenīšus aprīko ar automātisko sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/A/8 prasībām vai pamatnostādņēm attiecībā uz apstiprinātu ekvivalentu sprinkleru sistēmu, kas sniegtas SJO Rezolūcijā A.800(19).

17. **Noteikums II-2/B/17. Īpašas prasības attiecībā uz kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas (R 41)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

Pasažieru kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas, pēc vajadzības piemēro *SOLAS* konvencijas noteikuma II-2/54 prasības, kas stājās spēkā 1998. gada 17. martā.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Pasažieru kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas, pēc vajadzības piemēro 2003. gada 1. janvārī pārskatītās *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas G daļas 19. noteikuma prasības.

18. **Noteikums II-2/B/18. Īpašas prasības attiecībā uz helikopteru pacelšanās un nolaišanās iekārtām**

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Kuģiem, uz kuriem ir helikopteru pacelšanās un nolaišanās laukums, piemēro 2003. gada 1. janvārī pārskatītās *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas G daļas 18. noteikuma prasības.

III NODAĻA

GLĀBŠANAS LĪDZEKĻI

1. **Noteikums III/1. Definīcijas (R 3)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI

- .1. Šajā nodaļā, ja vien nav nepārprotami paredzēts citādi, piemēro grozītās 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumā III/3 sniegtās definīcijas.
- .2. “*LSA* kodekss” ir Starptautiskais dzīvības glābšanas aprīkojuma (*LSA*) kodekss, kas ietverts grozītajā SJO Rezolūcijā MSC.48(66).

▼M4

Kuģa klase:	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Cilvēku skaits (N) Pasažieru skaits (P)						
Dežūrlaivas ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1
Glābšanas riņķi ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Glābšanas vestes ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Bērnu glābšanas vestes ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Zīdaiņu glābšanas vestes ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Briesmu signālugunis ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Līnmetēji	1	1	1	1	–	–
Radiolokācijas atstarotāji	1	1	1	1	1	1
Pārnēsājama divvirzienu UĪV radiotelefonijas iekārta	3	3	3	3	3	2

(1) Glābšanas līdzekļi var būt glābšanas laivas vai glābšanas postļi, vai to kombinācija atbilstoši noteikuma III/2.2. punktam.

Ja reisu veic aizsargātos ūdeņos un/vai kuģa ekspluatācijas teritorijā ir labvēlīgi klimatiskie apstākļi un ja ostas dalībvalsts neiebilst, kara valsts administrācija, ievērojot ieteikumus, kas ietverti SJO MSC/Circ.1046, var atļaut turpmāk minēto:

a) valējus abpusēji peldošus piepūšamus glābšanas postļus, kas neatbilst *LSA* kodeksa 4.2. vai 4.3. iedaļai, ja šie glābšanas postļi pilnībā atbilst 1994. gada Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 10. pielikuma prasībām, bet attiecībā uz kuģiem, kas uzbūvēti 2012. gada 1. janvārī vai vēlāk, 2000. gada Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 11. pielikuma prasībām;

b) glābšanas postļus, kas neatbilst *LSA* kodeksa 4.2.2.2.1. un 4.2.2.2.2. punkta prasībām attiecībā uz glābšanas postļa grīdas aukstumizolāciju.

Esošo B, C un D klases kuģu glābšanas līdzekļi atbilst attiecīgajiem 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumiem, kas grozīti 1998. gada 17. martā. Ro-ro pasažieru kuģi atbilst attiecīgajām noteikuma III/5-1 prasībām.

Jūras evakuācijas sistēmu vai sistēmas, kas atbilst *LSA* kodeksa 6.2. iedaļai, var aizstāt ar ekvivalentas ietilpības glābšanas postļiem, kā norādīts tabulā, tai skaitā to nolaišanas ierīcēm, ja nepieciešams.

(2) Glābšanas līdzekļus pēc iespējas vienmērīgāk izvietojiet gar abiem kuģa bortiem.

(3) Glābšanas līdzekļu, tai skaitā papildu glābšanas postļu, kopējā/apvienotā ietilpība atbilst iepriekšminētajā tabulā norādītajām prasībām, t. i., 1,10 N = 110 % un 1,25 N = 125 % no kopējā cilvēku skaita (N), ko kuģis drīkst pārvadāt. Uz kuģa jābūt pietiekamam skaitam glābšanas laivu un postļu, lai nodrošinātu, ka vienas glābšanas laivas vai postļa pazaudēšanas vai sabojāšanas gadījumā atlikušās glābšanas laivas un postļi var uzņemt visas tās personas, ko kuģis drīkst pārvadāt. Ja nav izpildītas noteikuma III/7 5. punkta prasības par glābšanas postļu nostiprināšanu, var būt nepieciešami papildu glābšanas postļi.

(4) Glābšanas laivu un/vai dežūrlaivu skaitam jābūt pietiekamam, lai nodrošinātu, ka tad, kad visas personas, ko kuģis drīkst pārvadāt, pamet kuģi, vienai glābšanas laivai vai dežūrlaivai jāpavada ne vairāk kā deviņi postļi.

(5) Dežūrlaivu nolaišanas sistēma atbilst noteikuma III/10 prasībām.

Ja dežūrlaiva atbilst *LSA* kodeksa 4.5. vai 4.6. iedaļas prasībām, to var iekļaut iepriekšminētajā tabulā norādītajā glābšanas laivu un postļu ietilpībā.

Glābšanas laivu var uzskatīt par dežūrlaivu, ja tās nolaišanas un pacelšanas sistēmas atbilst arī dežūrlaivu prasībām. Vismaz viena no dežūrlaivām, ja ir noteikts, ka tādai jābūt, uz ro-ro pasažieru kuģiem ir ātrgaitas dežūrlaiva, kas atbilst noteikuma III/5-1.3. punkta prasībām.

Ja karoga valsts administrācija uzskata, ka dežūrlaivas vai ātrgaitas dežūrlaivas uzstādīšana uz kuģa fiziski nav iespējama, uz kuģa var nebūt dežūrlaivas, ja kuģis atbilst visām turpmāk uzskaitītajām prasībām:

a) uz kuģa ir līdzekļi, ar kuru palīdzību no ūdens izcelt bezpalīdzīgu cilvēku;

b) bezpalīdzīga cilvēka izcelšanu no ūdens var novērot no komandtiltiņa; un

c) kuģi ir iespējams pietiekami labi manevrēt, lai izglābtu cilvēkus vissliktākajos paredzamajos apstākļos.

▼M4

- (6) Vismaz vienu glābšanas riņķi pie katra borta aprīko ar peldošu glābšanas līni, kuras garums atbilst vismaz divkārtšam līnes stīprinājuma augstumam virs ūdenslīnijas, kuģim esot tukšam, vai arī 30 metriem, atkarībā no tā, kurš garums ir lielāks.
Divus glābšanas riņķus aprīko ar automātiskām dūmu signalizācijas ierīcēm un automātisku apgaismojumu; tos var ātri nomest no komandtiltiņa. Pārējos glābšanas riņķus aprīko ar pasažiedzdes spuldzēm atbilstīgi *LSA* kodeksa 2.1.2. punkta noteikumiem.
- (7) Briesmu signālugunis, kas atbilst *LSA* kodeksa 3.1. iedaļas prasībām, piestiprina pie komandtiltiņa vai pie stūres posteņa.
- (8) Katrai personai, kam ir jāveic darbs kuģa atklātajās vietās, nodrošina piepūšamu glābšanas vesti. Šīs piepūšamās glābšanas vestes var iekļaut glābšanas vestu kopskaitā, kas norādīts Direktīvā 2009/45/EK.
- (9) To glābšanas vestu skaits, kas piemērotas bērniem, ir vismaz 10 % no kuģa pasažieru skaita vai vairāk, lai būtu iespējams nodrošināt glābšanas vesti katram bērnam.
- (10) To glābšanas vestu skaits, kas piemērotas zīdaiņiem, ir vismaz 2,5 % no kuģa pasažieru skaita vai vairāk, lai būtu iespējams nodrošināt glābšanas vesti katram zīdaiņim.
- (11) Visos kuģos ir pietiekams skaits glābšanas vestu personām, kuras ir sardzē, kā arī izmantošanai attālināti izvietotajās glābšanas līdzekļu stacijās. Sardzē esošajām personām paredzētās glābšanas vestes novieto uz komandtiltiņa, dzinēju vadības telpā un jebkurā citā uzraudzītā dežūrpunktā.
Ne vēlāk kā pirmās regulārās pārbaudes dienā pēc 2012. gada 1. janvāra visi pasažieru kuģi atbilst 12. un 13. zemsvītras piezīmes prasībām.
- (12) Ja pieaugušo glābšanas vestes nav paredzētas personām, kuras sver vairāk nekā 140 kg un kuru krūšu apkārtmērs ir vairāk nekā 1 750 mm, uz kuģa jābūt pieejamam pietiekamam skaitam piemērotu piederumu, lai vestes varētu aizdarīt šādām personām.
- (13) Visos pasažieru kuģos katrai glābšanas vestei piestiprina apgaismojumu, kas atbilst *LSA* kodeksa 2.2.3. punkta prasībām.

3. **Noteikums III/3. Avārijas signalizācijas sistēma, skaļruņu sakaru sistēma, pulcēšanās saraksts un instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā, radiosakaru personāls, ekspluatācijas instrukcijas, apmācību rokasgrāmata un apkopes instrukcijas (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI

Uz katra kuģa ir:

.1. *Vispārējā avārijas signalizācijas sistēma (R 6.4.2).*

Tai jāatbilst *LSA* kodeksa 7.2.1.1. punkta prasībām, un tā ir piemērota pasažieru un apkalpes sapulcināšanai pulcēšanās vietās, kā arī lai uzsāktu pulcēšanās sarakstā iekļautās darbības.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Vispārējās avārijas signalizācijas sistēmas ir sadzirdamas visās dzīvojamajās telpās, apkalpes parastajās darba vietās un uz visiem atklātajiem klājiem, un avārijas trauksmes signāla toņa minimālajam skaņas spiediena līmenim jāatbilst *LSA* kodeksa 7.2.1.2. un 7.2.1.3. punktam.

.2. *Skaļruņu sakaru sistēma (R 6.5.)*

2.1. Papildus noteikuma II-2/B/15.4. punkta un šā noteikuma III/3.1. punkta prasībām, visus pasažieru kuģus, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, aprīko ar skaļruņu sakaru sistēmu.

2.2. Skaļruņu sakaru sistēma ir skaļruņu ietaise, kas ļauj pārraidīt ziņojumus uz visām telpām, kurās parasti atrodas apkalpes locekļi vai pasažieri, vai apkalpe un pasažieri, un uz pulcēšanās vietām. Tā ļauj pārraidīt ziņojumus no komandtiltiņa un citām kuģa vietām, ko karoga valsts administrācija uzskata par vajadzīgu. To uzstāda, ņemot vērā trokšņainību, un ziņojuma saņēmējam nekas nav jādara, lai noklausītos ziņojumu.

2.3. Skaļruņu sakaru sistēmu aizsargā pret neatļautu izmantošanu, un tā ir skaidri sadzirdama, ņemot vērā apkārtējo troksni, visās telpās, kā paredzēts 2.2. punktā, un šai sistēmai paredz ignorēšanas funkciju, ko kontrolē no komandtiltiņa un citām kuģa vietām, kuras karoga valsts administrācija uzskata par

▼ **M4**

vajadzīgām, lai tiktu pārraidīti visi ārkārtas paziņojumi, ja kāds no skaļruņiem minētajās vietās ir izslēgts, tam ir atslēgta skaņa vai skaļruņu sakaru sistēmu izmanto citiem nolūkiem.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Ārkārtas paziņojumu pārraides minimālais skaņas spiediena līmenis atbilst *LSA* kodeksa 7.2.2.2. punktam.

2.4. JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

.1. Skaļruņu sakaru sistēmai ir vismaz divas sakaru līnijas, kas ir pietiekami nodalītas visā to garumā un kam ir divi atsevišķi un neatkarīgi pastiprinātāji; un

.2. Skaļruņu sakaru sistēmas un tās darbības standartus apstiprina karoga valsts administrācija, ievērojot ieteikumus, kas ietverti SJO MSC/Circ.808.

2.5. Skaļruņu sakaru sistēmu savieno ar avārijas elektroapgādes avotu.

2.6. Uz esošajiem kuģiem, kur jau ir ierīkota skaļruņu sakaru sistēma, ko apstiprinājusi karoga valsts administrācija un kas pēc būtības atbilst tām sistēmām, kas norādītas 2.2., 2.3. un 2.5. punktā, nav jāmaina ierīkotās sistēmas.

.3. *Pulcēšanās saraksts un instrukcijas avārijas gadījumā (R 8)*

Skaidras instrukcijas, kas jāievēro avārijas gadījumā, izsniedz katram uz kuģa esošajam cilvēkam saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikumu III/8.

Pulcēšanās sarakstus un instrukcijas avārijas gadījumiem, kas atbilst *SOLAS* konvencijas noteikumam III/37, izliek redzamās vietās uz visa kuģa, tajā skaitā uz komandtiltiņa, mašīntelpā un apkalpes dzīvojamajās telpās.

Pasažieru kajītēs un redzamā vietā pie pulcēšanās vietām un citās pasažieru telpās izvieto attēlus un instrukcijas atbilstīgās valodās, lai informētu pasažierus par:

- i) to, kur atrodas viņu pulcēšanās vieta;
- ii) būtiskajām darbībām, kas tiem jāveic ārkārtas gadījumā;
- iii) glābšanas vestes uzvilkšanu.

.3.a *Radiosakaru personāls*

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

.1. Saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikumu IV/16 uz katra kuģa ir personāls, kas kvalificēts izmantot avārijas un drošības radiosakarus atbilstīgi administrācijas prasībām. Darbiniekiem ir attiecīgi sertifikāti, kas paredzēti noteikumos par radiosakariem, un vienu personu ieceļ par galveno atbildīgo personu saistībā ar radiosakariem ārkārtas situācijās, ko norāda instrukcijās par rīcību avārijas gadījumā.

▼ **M4**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

.2. B un C klases kuģos vismaz vienu atbilstoši 1. punktam kvalificētu personu nozīmē radiosakaru uzturēšanai ārkārtas situācijā, ko norāda instrukcijās par rīcību avārijas gadījumā.

.4. *Ekspluatācijas instrukcijas (R 9)*

Uz glābšanas laivām un plošiem un to palaišanas ierīcēm vai pietiem vai tām izvietojiet plakātus vai norādes, kas:

- i) parāda vadības ierīču mērķi un iekārtas ekspluatācijas procedūras un sniedz atbilstīgas instrukcijas vai brīdinājumus;
- ii) ir labi saredzami avārijas apgaismojumā;
- iii) izmanto simbolus saskaņā ar SJO Rezolūciju A.760(18), kurā izdarīti grozījumi (ar SJO Rezolūciju MSC.82(70)).

.5. *Apmācību rokasgrāmata*

Apmācību rokasgrāmatu, kas atbilst *SOLAS* konvencijas noteikuma III/35 prasībām, novietojiet katrā apkalpes kopkajītē un atpūtas telpā vai katrā apkalpes kajītē.

.6. *Apkopes instrukcijas (R 20.3)*

Uz kuģa nodrošina instrukcijas par glābšanas līdzekļu apkopi uz kuģa vai plānotās apkopes programmas uz kuģa, kas ietver glābšanas līdzekļu apkopi, un apkopi veic saskaņā ar tām. Instrukcijām jāatbilst *SOLAS* konvencijas noteikumam III/36.

4. **Noteikums III/4. Glābšanas laivu un plostu apkalpes komplektēšana un uzraudzība (R 10)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .1. Uz kuģa nodrošina pietiekami daudz apmācītu personu, kas var sapulcināt neapmācītas personas un palīdzēt tām.
- .2. Uz kuģa nodrošina pietiekamu skaitu apkalpes locekļu, kuri var darboties ar glābšanas laivām un plošiem un to palaišanas ierīcēm, kas vajadzīgs, lai visi uz kuģa esošie cilvēki pamestu kuģi.
- .3. Par katru izmantojamo glābšanas laivu un plostu atbild viens kuģa virsnieks vai šim nolūkam apstiprināta persona. Tomēr apkalpes locekli, kas prot apieties ar glābšanas plošiem, var iecelt par atbildīgo par glābšanas plostu vai glābšanas plostu grupu. Katrā dežūrlaivā un glābšanas laivā vai plostā ar motoru ir cilvēks, kas prot apieties ar motoru un veikt sīkus labojumus.
- .4. Kapteinis nodrošina 1., 2. un 3. punktā minēto personu samērīgu sadalījumu kuģa glābšanas laivās un plostos.

5. **Noteikums III/5. Kārtība, kādā pulcēties un sakāpt glābšanas laivās un plostos (R 11 + 23 + 25)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .1. Glābšanas laivas un plostus, kam vajadzīgas apstiprinātas nolaišanas iekārtas, piestiprina pēc iespējas tuvāk dzīvojamajām un dienesta telpām.

▼ **M4**

- .2. Pulcēšanās vietas ierīko tuvu iekāpšanas vietām, tām jāspēj viegli piekļūt no dzīvojamo un darba telpu zonas, un tajās ir pietiekami daudz vietas, lai izvietotu un instruētu pasažierus. Vienai personai atvēl vismaz 0,35 m² brīva klāja platības.

.1. *Kuģos, kas uzbūvēti pirms 1998. gada 1. jūlija*, katrā pulcēšanās vietā nodrošina pietiekami daudz platības, lai tur uzturētos visas personas, kurām paredzēts šajā vietā pulcēties.

- .3. Pulcēšanās un iekāpšanas vietas, ejas, kāpnes un izejas, no kurām nokļūst pulcēšanās un iekāpšanas vietās, atbilstīgi apgaismo.

Apgaismojuma energopadevi jāspēj nodrošināt ar avārijas elektroapgādes avotu, kas norādīts noteikumos II-1/D/3 un II-1/D/4.

Papildus marķējumam, kas jauniem B, C un D klases kuģiem ir vajadzīgs saskaņā ar noteikuma II-2/B 6.1.7. punktu, kā arī šā marķējuma ietvaros ceļus uz pulcēšanās vietām norāda ar pulcēšanās vietas simbolu, kas paredzēts šim mērķim saskaņā ar grozīto SJO Rezolūciju A.760(18). Šo prasību piemēro arī esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus.

- .4. Glābšanas laivās ir iespējams iekāpt tieši no vietas, kur laiva ir piestiprināta, vai no iekāpšanas klāja, bet ne no abām vietām.
- .5. Ar laivceltni nolaižamā glābšanas plostā ir iespējams iekāpt no vietas, kas atrodas tieši blakus vietai, kur piestiprināts plosts, vai no vietas, uz kuru plostu pārceļ pirms nolaišanas ūdenī.
- .6. Vajadzības gadījumā paredz iespēju pievirzīt ar laivceltni nolaižamo glābšanas laivu vai plostu pie kuģa sāna un turēt to, lai cilvēki varētu tajā droši iekāpt.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .7. Ja glābšanas laivu un plostu nolaišanas ierīce ir tāda, ka iekāpšana nav iespējama, kamēr laiva vai plosts nav nolaists ūdenī, un attālums no iekāpšanas vietas līdz ūdenim ir vairāk nekā 4,5 metri virs ūdenslīnijas, kad kuģis nav piekrauts, ierīko *LSA* kodeksa 6.2. iedaļai atbilstīgu apstiprināta tipa jūras evakuācijas sistēmu.

Uz kuģiem, kuriem ir ierīkota jūras evakuācijas sistēma, nodrošina sakarus starp iekāpšanas vietu un glābšanas laivas vai plostu platformu.

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .8. Katrā kuģa sālā nodrošina vismaz vienas iekāpšanas kāpnes, kas atbilst *LSA* kodeksa 6.1.6. punktam; karoga valsts administrācija var nepiemērot kuģim šo prasību, ja pie galsveres un sānsveres nebojātā stāvoklī un paredzamā avārijas stāvoklī brīvsāna augstums starp plānoto iekāpšanas vietu un ūdenslīniju nepārsniedz 1,5 metrus.

▼ **M4**5-1. **Noteikums III/5-1. Prasības attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem (R 26)**.1. *Glābšanas plosti*

B, C UN D KLASES RO-RO KUĢI, KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA.

- .1. Ro-ro pasažieru kuģu glābšanas plošiem paredz jūras evakuācijas sistēmas, kuras atbilst *SOLAS* konvencijas noteikumam III/48.5, kas stājas spēkā 1998. gada 17. martā, vai iekārtas nolaišanai ūdenī, kuras atbilst *SOLAS* konvencijas noteikumam III/48.6, kas stājas spēkā 1998. gada 17. martā, un kuras ir vienmērīgi izvietotas abās kuģa pusēs.

Nodrošina sakarus starp iekāpšanas vietu un platformu.

Neatkarīgi no iepriekš minētā, ja uz ro-ro kuģiem nomaina jūras evakuācijas sistēmas vai ja šādiem kuģiem veic remontu, pārbūvi vai būtiskus pārveidojumus, kas ietver esošā glābšanas inventāra vai aprīkojuma nomaiņu vai papildināšanu, ro-ro pasažieru kuģu glābšanas plošus aprīko ar jūras evakuācijas sistēmām, kas atbilst *LSA* kodeksa 6.2. iedaļas prasībām, vai ar nolaišanai ūdenī paredzētām iekārtām, kas atbilst *LSA* kodeksa 6.1.5. punktam un ir vienmērīgi izvietotas abās kuģa pusēs.

B, C UN D KLASES RO-RO KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

- .2. Ro-ro pasažieru kuģu glābšanas plošiem paredz jūras evakuācijas sistēmas, kuras atbilst *LSA* kodeksa 6.2. iedaļai, vai iekārtas nolaišanai ūdenī, kuras atbilst *LSA* kodeksa 6.1.5. iedaļai un ir vienmērīgi izvietotas abās kuģa pusēs.

Nodrošina sakarus starp iekāpšanas vietu un platformu.

VISI B, C UN D KLASES RO-RO KUĢI

- .3. Katru glābšanas plostu uz ro-ro pasažieru kuģiem nodrošina ar ierīcēm brīvai uzpeldēšanai atbilstīgi *SOLAS* konvencijas noteikumam III/13.4.2.
- .4. Katru glābšanas plostu uz ro-ro pasažieru kuģiem aprīko ar iekāpšanas trāpu atbilstīgi *LSA* kodeksa 4.2.4.1. punkta vai 4.3.4.1. punkta attiecīgajām prasībām.
- .5. Katrs glābšanas plosts uz ro-ro pasažieru kuģiem ir automātiski pašiztaisnojošs vai arī abpusēji peldošs glābšanas plosts ar pārsegu, kas ir stabils atklātā jūrā un ko var droši izmantot neatkarīgi no tā, ar kuru pusi uz augšu tas peld. Vaļējus abpusēji peldošus plošus var atļaut, ja karoga valsts administrācija to uzskata par lietderīgu, ņemot vērā, ka brauciens notiek aizsargātā vietā un ka brauciena zonā un laika posmā ir labvēlīgi klimatiskie apstākļi, un ja šādi glābšanas plosti pilnīgi atbilst 1994. gada Ātrgaitas kuģu kodeksa 10. pielikuma prasībām.

Kā alternatīvu papildus parastajiem glābšanas plošiem uz kuģa nodrošina/var nodrošināt automātiski pašiztaisnojošus glābšanas plošus vai abpusēji peldošus glābšanas plošus ar pārsegu ar tādu kopējo ietilpību, kas atbilst vismaz 50 % personu, ko neizvieto glābšanas laivās.

▼ **M4**

Šo papildu glābšanas postu ietilpību nosaka, pamatojoties uz starpību starp kopējo uz klāja esošo personu skaitu un glābšanas laivās izvietojamo personu skaitu. Katru šādu glābšanas postu apstiprina karoga valsts administrācija, ņemot vērā ieteikumus SJO MSC/Circ.809.

.2. *Transponderi*

VISI B KLASĒS RO-RO KUĢI

- .1. Ne vēlāk kā pirmā periodiskā apsekojuma dienā pēc 2012. gada 1. janvāra glābšanas postus uz B klases ro-ro pasažieru kuģiem aprīko ar radiolokatoru transponderiem, paredzot vienu transponderi uz katrām četriem glābšanas postiem. Transponderi uzstāda glābšanas plata iekšienē tā, lai tā antena būtu vairāk nekā vienu metru virs jūras līmeņa, kad glābšanas postis ir atvērts; divpusējiem glābšanas postiem ar pārsegu transponderi uzstāda tā, lai izdzīvojušie varētu viegli tam piekļūt un to izvērst. Katru transponderi uzstāda tā, lai to varētu manuāli izvērst, kad glābšanas postis ir atvērts. Ar transponderiem aprīkoto glābšanas postu tvertnes skaidri marķē.

.3. *Ātrgaitas dežūrlaivas*

VISI B, C UN D KLASĒS RO-RO KUĢI

- .1. Glābšanas laiva uz ro-ro pasažieru kuģa, ja ir noteikts, ka tādai jābūt, ir ātrgaitas glābšanas laiva, ko apstiprina karoga valsts administrācija, ņemot vērā ieteikumus, kas iekļauti SJO MSC/Circ.809.
- .2. Ātrgaitas glābšanas laivai paredz piemērotu iekārtu nolaišanai ūdenī, ko apstiprina karoga valsts administrācija. Apstiprinot minētās iekārtas, karoga valsts administrācija ņem vērā, ka ātrgaitas glābšanas laiva ir paredzēta nolaišanai un pacelšanai pat ļoti nelabvēlīgos laika apstākļos, kā arī SJO pieņemtos ieteikumus.
- .3. Vismaz divas ātrgaitas glābšanas laivas komandas regulāri apmāca un trenē, ņemot vērā Jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (*STCW*) kodeksa A-VI/2. iedaļas A-VI/2-2. tabulu "Instrukcijas par kompetences minimālo standartu uz ātrgaitas glābšanas laivām" un ieteikumus, kas iekļauti grozītājā SJO Rezolūcijā A.771(18). Apmācība un treniņi iekļauj visus glābšanas, rīcības, manevrēšanas, minēto laivu izmantošanas aspektus dažādos apstākļos un to apgriešanu pēc apgāšanās.
- .4. Ja esoša ro-ro pasažieru kuģa iekārtojums vai lielums neļauj uzstādīt 3.1. punktā paredzēto ātrgaitas glābšanas laivu, šādu laivu var uzstādīt tādas esošas glābšanas laivas vietā, kas ir apstiprināta kā glābšanas laiva vai laiva lietošanai ārkārtas situācijā, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
 - .1. uzstādītajai ātrgaitas glābšanas laivai ir paredzēta iekārta nolaišanai ūdenī, kas atbilst 3.2. punkta noteikumiem;
 - .2. iepriekšminētās aizstāšanas dēļ zaudētā glābšanas laivas ietilpība tiek kompensēta, uzstādot glābšanas postus, kuros var ietilpt vismaz tāds pats personu skaits kā aizstātajā glābšanas laivā; un
 - .3. minētos glābšanas postus pārvieto esošās iekārtas nolaišanai ūdenī vai tiem ir jūras evakuācijas sistēmas.

▼ **M4**

4. *Glābšanas līdzekļi*
- VISI B, C UN D KLASES RO-RO KUĢI
- .1. Katru ro-ro pasažieru kuģi aprīko ar efektīviem līdzekļiem ātrai izdzīvojušo izcelšanai no ūdens un pārvietošanai no glābšanas ierīcēm vai glābšanas laivām uz kuģi.
 - .2. Līdzekļi izdzīvojušo pārvietošanai uz kuģi var būt daļa no jūras evakuācijas sistēmas vai daļa no glābšanas nolūkiem paredzētās sistēmas.
- Minētos līdzekļus apstiprina karoga valsts, ņemot vērā ieteikumus, kas iekļauti SJO MSC/Circ.810.
- .3. Ja jūras evakuācijas sistēmas slīdceļi ir domāti izdzīvojušo pārvietošanai uz kuģa klāju, to aprīko ar roku balstiem vai trapiem, kas palīdz uzkāpt pa slīdceļiem.
5. *Glābšanas vestes*
- VISI B, C UN D KLASES RO-RO KUĢI
- .1. Neatkarīgi no SOLAS konvencijas noteikumu III/7.2 un III/22.2 prasībām, pulcēšanās vietu tuvumā glabā pietiekamu skaitu glābšanas vestu, lai pasažieriem nav jāatgriežas savās kajītēs, lai paņemtu glābšanas vestes.
 - .2. Uz ro-ro pasažieru kuģiem katru glābšanas vesti aprīko ar apģaimojumu atbilstīgi LSA kodeksa 2.2.3. punkta prasībām.
- 5-2. **Noteikums III/5-2. Helikopteru nolaišanās un pacelšanās vietas (R 28)**
- JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES RO-RO KUĢI
- .1. Uz ro-ro pasažieru kuģiem ierīko helikopteru pacelšanās vietu, ko apstiprinājusi karoga valsts administrācija, ņemot vērā ieteikumus, kas iekļauti grozītajā SJO Rezolūcijā A.894(21).
 - .2. Uz jauniem B, C un D klases ro-ro pasažieru kuģiem, kuru garums ir 130 metri un vairāk, ierīko helikopteru nolaišanās laukumu, ko apstiprinājusi karoga valsts administrācija, ņemot vērā ieteikumus, kas iekļauti Starptautiskās aeronavigācijas un jūras meklēšanas un glābšanas (IAMSAR) rokasgrāmatā, kas pieņemta ar grozīto SJO Rezolūciju A.892(21), kā arī SJO MSC/Circ.895 Ieteikumus par helikopteru nolaišanās laukumiem uz ro-ro pasažieru kuģiem.
- 5-3. **Noteikums III/5-3. Lēmumu pieņemšanas atbalsta sistēma kapteiņiem (R 29)**
- JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI
- .1. Uz visu kuģu komandtiltiņiem nodrošina lēmumu pieņemšanas atbalsta sistēmu avāriju pārvaldībai.
 - .2. Sistēma sastāv vismaz no avārijas plāna vai plānu izdrukas. Avārijas plānā vai plānos norāda visas paredzamās ārkārtas situācijas, tostarp, bet ne tikai šādas galveno avāriju grupas:
 - .1. ugunsgrēks;
 - .2. kuģa bojājumi;

▼ **M4**

- .3. piesārņojums;
 - .4. nelikumīga darbība, kas apdraud kuģa, pasažieru un apkalpes drošību;
 - .5. nelaimes gadījumi, kuros iesaistīts personāls;
 - .6. ar kravu saistīti nelaimes gadījumi; un
 - .7. neatliekamā palīdzība citiem kuģiem.
- .3. Avārijas plānā vai plānos noteiktās ārkārtas procedūras sniedz atbalstu lēmumu pieņemšanā kapteiņiem saistībā ar rīcību dažādu ārkārtas situāciju kombināciju gadījumā.
 - .4. Avārijas plānam vai plāniem ir vienota struktūra, un tie ir ērti lietojami. Attiecīgā gadījumā avārijas situācijas vadības nolūkā izmanto faktisko slodzes stāvokli, kas aprēķināts attiecībā uz kuģa noturību reisa laikā.
 - .5. Papildus izdrukātajam avārijas plānam vai plāniem karoga valsts administrācija var pieņemt arī datorizētas lēmumu atbalsta sistēmas izmantošanu uz komandtiltiņa, kas ietver visu informāciju, ko satur avārijas plāns vai plāni, kā arī procedūras, pārbaudes punktu sarakstus u. c., un kas var piedāvāt to ieteicamo darbību uzskaitījumu, kas jāveic paredzamā ārkārtas situācijā.

6. **Noteikums III/6. Glābšanas līdzekļu nolaišanas vietas (R 12)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

Nolaišanas vietas ir izvietotas tā, lai nodrošinātu drošu nolaišanu ūdenī, jo īpaši ņemot vērā nepieciešamību izvairīties no dzenskrūves un stāvām kuģa korpusa pārkarēm, lai glābšanas laivas un plosts varētu nolaist ūdenī gar kuģa gludo sānu. Ja tās ir izvirzītas uz āru, šīm vietām jāatrodas pasargātā zonā triecienstarpstienas kuģa pakalgalā.

7. **Noteikums III/7. Glābšanas laivu un plostu nostiprināšana (R 13 + 24)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .1. Visas glābšanas laivas un plosts nostiprina:
 - a) lai glābšanas laivas un plosti, kā arī to stiprinājumi netraucētu citu glābšanas laivu un plostu nolaišanai ūdenī;
 - b) pēc iespējas tuvāk ūdens virsmai, ja tas ir droši un iespējams; ar laivceltni nolaižamas glābšanas laivas un plosti, kas atrodas nolaišanas pozīcijā, neaizsniedz ūdenslīniju, kad kuģis ir pilnībā piekrauts jebkādos galsveres apstākļos līdz 10° un sānsveres apstākļos līdz 20° jauniem kuģiem, kā arī attiecīgi vismaz 15° uz katru pusi esošiem kuģiem, vai atrodas tādā leņķī, kad kuģa augšējais klājs iegrimst ūdenī atkarībā no tā, kurš no šiem leņķiem ir mazāks; laivceltna galva pēc iespējas neatrodas augstāk par 15 metriem no ūdenslīnijas, kad kuģis nav piekrauts;
 - c) pastāvīgā lietošanas gatavībā, lai divi apkalpes locekļi varētu tos sagatavot iekāpšanai un nolaišanai ūdenī 5 minūšu laikā;
 - d) tik tālu uz priekšu no dzenskrūves, cik iespējams; un

▼ **M4**

- e) pilnībā aprīkotus, kā noteikts attiecīgajos *SOLAS* konvencijas noteikumos, izņemot noteikuma III/2 tabulas 1.a. vai 1.b. piezīmē definētos glābšanas postus, uz kuriem var neattiecināt dažas *SOLAS* konvencijas prasības attiecībā uz šajā piezīmē minēto aprīkojumu.
- .2. Glābšanas laivas piestiprina pie nolaišanas iekārtām, un uz pasažieru kuģiem, kuru garums ir 80 metri un vairāk, katru glābšanas laivu piestiprina tā, ka tās pakalģals atrastos vismaz pusotra laivas garuma attālumā no dzenskrūves.
- .3. Katru glābšanas postu piestiprina:
- a) ar plosta tauvu pie kuģa;
- b) ar brīvpeldes sistēmu, kura atbilst *LSA* kodeksa 4.1.6. punkta prasībām, kas ļauj glābšanas postam brīvi peldēt un, ja tas ir piepūšams, automātiski piepūsties, ja kuģis grimst. Vienu brīvpeldes sistēmu var izmantot diviem glābšanas postiem vai vairāk, ja brīvpeldes sistēma ir pietiekami efektīva, lai atbilstu *LSA* kodeksa 4.1.6. punkta prasībām;
- c) lai no stiprinājuma to varētu atbrīvot ar rokām.
- .4. Ar laivceltni nolaižamus glābšanas postus piestiprina pacēlājāku tuvumā, ja vien nav ierīkots pārnese līdzeklis, kas nekļūst nelietoājams pie galsveres līdz 10° un sānsveres uz vienu vai otru pusi līdz 20° jauniem kuģiem, un attiecīgi vismaz līdz 15° uz katru pusi esošajiem kuģiem, vai tad, ja kuģis kustās vai tiek pārtraukta energoapgāde.
- .5. Glābšanas postus, ko paredzēts nolaist ūdenī, pārsviežot pāri bortam, nostiprina tā, lai tos varētu viegli pārnest no viena kuģa sāna uz otru viena atklātā klāja līmenī. Ja šādu nostiprināšanas sistēmu nav iespējams īstenot, nodrošina papildus glābšanas postus, lai kopējā ietilpība katrā kuģa sālā būtu 75 % no kopējā cilvēku skaita uz kuģa.
- .6. Ar jūras evakuācijas sistēmu (*MES*) saistītos glābšanas postus:
- a) nostiprina netālu no *MES* konteinera;
- b) ir iespējams atbrīvot no stiprinājuma ar tādu metodi, kas ļauj to pietautot un piepūst pie iekāpšanas platformas;
- c) ir iespējams atbrīvot kā neatkarīgu glābšanas postu; un
- d) aprīko ar pievilkšanas līnēm pie iekāpšanas platformas.
8. **Noteikums III/8. Dežūrlaivu nostiprināšana (R 14)**
JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI
 Dežūrlaivas nostiprina:
- .1. pastāvīgā gatavībā nolaišanai ūdenī ne ilgāk kā 5 minūtēs un, ja tās ir piepūšamās laivas, pastāvīgi pilnībā piepūstas;
- .2. stāvoklī, kas piemērots nolaišanai ūdenī un izcelšanai no tā;
- .3. tā, lai ne dežūrlaiva, ne tās nostiprināšanas ierīces netraucētu nevienas citas glābšanas laivas vai plosta ekspluatācijai nevienā citā nolaišanas vietā;

▼ **M4**

.4. saskaņā ar noteikuma III/7 prasībām, ja tā ir arī glābšanas laiva.

8.a **Noteikums III/8a. Jūras evakuācijas sistēmu nostiprināšana (R 15)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS RO-RO KUĢI

1. Kuģa sānā starp jūras evakuācijas sistēmas iekāpšanas vietu un tukša kuģa ūdenslīniju nedrīkst būt atveres, un paredz sistēmas aizsardzību no jebkādiem izvirkumiem.
2. Jūras evakuācijas sistēmas izvieto tā, lai nodrošinātu drošu nolaišanu ūdenī, jo īpaši ņemot vērā nepieciešamību izvairīties no dzenskrūves un stāvām kuģa korpusa pārkarēm, lai, ciktāl iespējams, sistēmu varētu nolaist ūdenī gar kuģa gludo sānu.
3. Katru jūras evakuācijas sistēmu nostiprina tā, lai ne eja, ne platforma, ne stiprinājumi, ne arī ekspluatācija netraucētu citu glābšanas līdzekļu izmantošanai citā nolaišanas vietā.
4. Attiecīgā gadījumā kuģi iekārto tā, lai piestiprinātās jūras evakuācijas sistēmas tiktu pasargātas no vētras radītiem bojājumiem.

9. **Noteikums III/9. Glābšanas laivu un plostu nolaišanas un pacelšanas kārtība (R 16)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .1. Visām glābšanas laivām un plostim nodrošina nolaišanas ierīces, kas atbilst *LSA* kodeksa 6.1. iedaļas prasībām, izņemot turpmāk norādīto:

.1.ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

- a) glābšanas laivas vai plosti, kuros iekāpj no klāja vietas, kas atrodas mazāk nekā 4,5 metrus virs tukša kuģa ūdenslīnijas, un:

— kuru masa nepārsniedz 185 kg, vai

— kuri ir piestiprināti tiešai nolaišanai ūdenī no nostiprinājuma vietas apstākļos, kad galsvere ir līdz 10° un sānsvere uz vienu vai otru pusi vismaz 15°; vai

- b) glābšanas laivas un plosti, kurus pārvadā, pārsniedzot glābšanas laivu un plostu vajadzīgo ietilpību, proti, 110 % no kopējā cilvēku skaita uz kuģa; vai glābšanas laivas un plosti, ko paredzēts izmantot kopā ar jūras evakuācijas sistēmu (*MES*) un kas atbilst *LSA* kodeksa 6.2. iedaļas prasībām un ir piestiprināti tiešai nolaišanai ūdenī no nostiprinājuma vietas visos apstākļos, kad galsvere ir līdz 10° un sānsvere uz vienu vai otru pusi ir līdz 20°.

.2.JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

Ja iekāpšanas sistēmas glābšanas laivās, plostos un dežūrlaivās spēj efektīvi darboties vides apstākļos, kādos kuģim nāksies strādāt, kā arī pie galsveres un sānsveres nebojātā stāvoklī ne paredzamā avārijas stāvoklī, un brīvsāna augstums starp plānoto iekāpšanas vietu un tukša kuģa ūdenslīniju nepārsniedz 4,5 metrus, karaļa valsts administrācija var pieņemt sistēmu, atbilstoši kurai cilvēki tieši iekāpj glābšanas plostos.

▼ **M4**

- .2. Katrai glābšanas laivai nodrošina ierīci, ar ko glābšanas laivu ir iespējams nolaist un pacelt.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Ir arī jānodrošina iespēja pavirzīt glābšanas laivu tālāk, lai atbrīvotu laivas atbrīvošanas mehānismu apkopes veikšanai.

- .2.a Ne vēlāk kā pirmajā plānotajā sausajā dokošanā pēc 2018. gada 1. janvāra, bet ne vēlāk kā 2019. gada 1. jūlijā glābšanas laivu noslogotos atbrīvošanas mehānismus, kas neatbilst *LSA* kodeksa 4.4.7.6.4.–4.4.7.6.6. punktam, aizstāj ar aprīkojumu, kas atbilst kodeksa prasībām(*).

(*) Atsauce uz glābšanas laivu atbrīvošanas un pacelšanas sistēmu pamatnostādņēm (MSC.1/Circ.1392).

- .3. Nolaišanas un pacelšanas sistēma ļauj ierīces darbinātājam uz kuģa nepārtraukti redzēt glābšanas laivu vai plostu nolaišanas laikā, bet glābšanas laivu – pacelšanas laikā.
- .4. Uz kuģa esošajām līdzīgajām glābšanas laivām un plostiem izmanto viena veida atbrīvošanas mehānismu.
- .5. Ja izmanto falles, tām jābūt pietiekami garām, lai glābšanas laiva vai plosts sasniegtu ūdeni no tukša kuģa, kad galsvere nav lielāka par 10° un sānsveres uz jebkuru pusi par 20° jauniem kuģiem, un attiecīgi vismaz līdz 15° uz jebkuru pusi esošajiem kuģiem.
- .6. Glābšanas laivu un plostu sagatavošana vienā nolaišanas vietā netraucē ātri sagatavot citu glābšanas laivu, plostu vai dežūrlaivu citā vietā.
- .7. Nodrošina līdzekļus, lai nepieļautu, ka kuģa pamešanas laikā uz glābšanas laivām un plostiem saplūst ūdens.
- .8. Glābšanas laivu un plostu sagatavošanas un nolaišanas laikā glābšanas laivas un plosti, to nolaišanas ierīce un ūdens laukums, kurā tie ir nolaižami, ir pienācīgi jāapgaismo, saņemot elektroenerģiju no noteikumos II-1/D/3 un II-1/D/4 paredzētā avārijas elektroapgādes avota.
10. **Noteikums III/10. Kārtība, kādā notiek sakāpšana dežūrlaivās, dežūrlaivu nolaišana un pacelšana (R 17)**
- JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI
- .1. Sistēma iekāpšanai dežūrlaivā un tās nolaišanai ūdenī ļauj dežūrlaivā iekāpt un to nolaist ūdenī visīsākajā iespējamajā laikā.
- .2. Dežūrlaivā ir iespējams iekāpt, un to var nolaist ūdenī tieši no stiprinājumu vietas ar tāda skaita personu palīdzību, kas uz klāja norīkotas par dežūrlaivas apkalpi.
- .3. Ja dežūrlaiva ir iekļauta glābšanas laivu un plostu ietilpībā un no iekāpšanas vietas notiek iekāpšana citās glābšanas laivās, papildus.2. punkta noteikumiem arī dežūrlaivā jāspēj iekāpt no iekāpšanas vietas.

▼ **M4**

.4. Nolaīšanas sistēma atbilst noteikuma III/9 prasībām. Tomēr visas dežūrlaivas jāspēj nolaist, vajadzības gadījumā izmantojot tauvas, kamēr kuģis mierīgā ūdenī virzās uz priekšu ar ātrumu, kas nepārsniedz 5 mezglus.

.5. Dežūrlaivas pacelšanas laiks vidēji viļņainā jūrā nepārsniedz 5 minūtes, ja laivā atrodas viss paredzētais cilvēku skaits un aprīkojums. Ja dežūrlaivas ietilpība ir iekļauta glābšanas laivu un postu ietilpībā, tāds pats izcelšanas laiks ir iespējams, ja laivā ir glābšanas aprīkojums un apstiprinātā dežūrlaivas komanda – vismaz 6 personas.

.6. JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Iekāpšanas un dežūrlaivas pacelšanas sistēma ļauj droši un efektīvi rīkoties ar nestuvēm. Drošības nolūkos nelabvēlīgiem laika apstākļiem ierīko pacelšanas “stropes”, ja smagi bloki rada apdraudējumu.

10.a **Noteikums III/10a. Cilvēku izcelšana no ūdens**

B, C un D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

.1. Uz visiem kuģiem ir attiecīgajam kuģim piemērots plāns un procedūra cilvēku izcelšanai no ūdens, ņemot vērā SJO izstrādātās vadlīnijas (*). Plānos un procedūrās nosaka aprīkojumu, ko paredzēts izmantot glābšanai, un pasākumus, kas jāveic, lai līdz minimumam samazinātu risku kuģa personālam, kas iesaistīts glābšanas darbībās. Kuģi, kas uzbūvēti pirms 2018. gada 1. janvāra, šai prasībai atbilst ne vēlāk kā pirmās regulārās vai atjaunošanas drošības aprīkojuma pārbaudes dienā.

.2. Ro-ro pasažieru kuģus, kas atbilst noteikuma III/5-1.4. punkta prasībām, uzskata par tādiem, kas atbilst šā noteikuma III/10a prasībām.

(*). Vadlīnijas par to, kā izstrādāt plānus un procedūras cilvēku izcelšanai no ūdens (MSC.1/Circ.1447).

11. **Noteikums III/11. Instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā (R 19)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

Ja uz kuģa uzkāpj jauni pasažieri, uzreiz pirms vai pēc kuģa atiešanas pasažierus informē par drošības jautājumiem. Informācija ietver vismaz noteikuma III/3.3. punktā norādītas instrukcijas. Informāciju sniedz vienā vai vairākās valodās, ko pasažieri varētu saprast. Paziņojumu pārraida, izmantojot kuģa skaļruņu sakaru sistēmu vai citu piemērotu līdzekli, lai šo informāciju varētu dzirdēt vismaz tie pasažieri, kas reisa laikā to vēl nav dzirdējuši.

12. **Noteikums III/12. Gatavība ekspluatācijai, apkope un pārbaudes (R 20)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

.1. Pirms kuģa atiešanas no ostas un visā reisa laikā visiem glābšanas līdzekļiem jābūt darba kārtībā un gataviem tūlītējai lietošanai.

▼ **M4**

- .2. Glābšanas līdzekļu apkopi un pārbaudes veic saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikuma III/20 prasībām.

13. **Noteikums III/13. Apmācība par to, kā pamest kuģi, un mācību trauksmes vingrinājumi (R 19 + R 30)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI

- .1. Pirms reisa sākuma katrs apkalpes loceklis, kam uzticēti pienākumi avārijas gadījumā, iepazīstas ar šiem pienākumiem.
- .2. Apmācību par to, kā pamest kuģi, mācību trauksmes vingrinājumus un ugunsgrēka trauksmes vingrinājumus rīko reizi nedēļā.

Katrs apkalpes loceklis reizi mēnesī piedalās vismaz vienā apmācībā par to, kā pamest kuģi, un vienā ugunsgrēka trauksmes vingrinājumā. Apkalpes mācību trauksmes vingrinājumi notiek pirms kuģa došanās reisā, ja vairāk nekā 25 % no apkalpes uz šā konkrētā kuģa iepriekšējā mēnesī nav piedalījušies apmācībā par to, kā pamest kuģi, un ugunsgrēka trauksmes vingrinājumā. Kad kuģi pirmo reizi nodod ekspluatācijā pēc būtiskām izmaiņām vai pēc jaunas apkalpes nolīgšanas, iepriekšminētās mācību trauksmes rīko pirms došanās jūrā.

- .3. Visās apmācībās par to, kā pamest kuģi, iekļauj darbības, kas norādītas *SOLAS* konvencijas noteikumā III/19.3.3.1. ņemot vērā SJO MSC.1/Circ.1206 "Pasākumos glābšanas laivu negadījumu nepieļaušanai" iestrādātās pamatnostādnes.
- .4. Glābšanas laivas un dežūrlaivas nolaiž secīgos mācību trauksmes vingrinājumos saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikumu III/19.3.3.2., 3.3.3. un 3.3.6.

Ja mācības glābšanas laivas un dežūrlaivas nolaišanai ūdenī tiek veiktas uz kuģa, kas virzās uz priekšu, šādas mācības ar tām saistīto briesmu dēļ veic vienīgi mierīgos ūdeņos un tikai tāda virsnieka uzraudzībā, kuram ir pieredze šādās mācībās, ņemot vērā SJO Rezolūcijā A.624(15) iekļautās "Pamatnostādnes par apmācībām glābšanas laivu un dežūrlaivu nolaišanai ūdenī no kuģiem, kas virzās uz priekšu" un SJO Rezolūcijā A.771(18) iekļautās pamatnostādnes "Ieteikumi par prasībām apkalpes apmācībai uz ātrgaitas glābšanas laivām".

Karoga valsts administrācija var atļaut kuģiem nenolaist glābšanas laivas vienā pusē, ja pietauvošanās vieta ostā un darba raksturs neļauj nolaist glābšanas laivas attiecīgajā pusē. Tomēr visas glābšanas laivas nolaiž zemāk vismaz reizi 3 mēnešos no nolaiž ūdenī vismaz reizi gadā.

- .5. Ja kuģis ir aprīkots ar jūras evakuācijas sistēmām, mācību trauksmes vingrinājumos ietver darbības, kas norādītas *SOLAS* konvencijas noteikumā III/19.3.3.8.
- .6. Visās mācībās par to, kā pamest kuģi, pārbauda pulcēšanās vietas un kuģa pamešanas vietas avārijas apgaismojumu.
- .7. Ugunsgrēka mācību trauksmi veic saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikumu III/19.3.4.
- .8. Apkalpes locekļus apmāca uz kuģa un instruē saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikumu III/19.4.

▼ **M4**

- .9. Apkalpes locekļi, kuri ir atbildīgi par iekļūšanu norobežotā telpā vai glābšanas pasākumu veikšanu, piedalās tādās mācību trauksmēs iekļūšanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai, kas ar administrācijas noteiktu periodiskumu, bet ne retāk kā vienu reizi gadā, notiek uz kuģa.
- .1. Mācību trauksmes iekļūšanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai ir jāplāno un jāveic droši, attiecīgā gadījumā ņemot vērā norādījumus “Pārskatītajos ieteikumos iekļūšanai slēgtās telpās uz kuģiem”, ko SJO pieņēma ar Rezolūciju A.1050(27).
- .2. Katrā mācību trauksmē iekļūšanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai ietver:
- .1. iekļūšanai vajadzīgo individuālo aizsardzības līdzekļu pārbaudi un izmantošanu;
- .2. radiosakaru ierīču un procedūru pārbaudi un izmantošanu;
- .3. instrumentu, kas paredzēti atmosfēras mērīšanai norobežotās telpās, pārbaudi un izmantošanu;
- .4. glābšanas ierīču un procedūru pārbaudi un izmantošanu; un
- .5. nodarbības par pirmās palīdzības sniegšanu un atdzīvināšanas metodēm.
- .10. Bojājumu kontroles mācību trauksmes veic atbilstoši *SOLAS* konvencijas noteikuma II-1/19-1 prasībām tik bieži, cik noteikusi administrācija, bet ne retāk kā reizi gadā.

14. Noteikums III/14. Pieraksti (R 19.5)**JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI**

- .1. Datumus, kad tiek veiktas pulcēšanās, un datus par kuģa pamešanas un ugunsgrēka mācību trauksmēm, datus par mācību trauksmēm ieiešanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai, datus par mācību trauksmēm ar citiem glābšanas līdzekļiem un mācībām uz kuģa reģistrē tādā kuģa žurnālā, kādu paredzējusi administrācija. Ja netiek veikta pilna pulcēšanās, mācību trauksme vai apmācības sesija, kuģa žurnālā izdara ierakstu par apstākļiem un apmēru, kādā pulcēšanās, mācību trauksme vai apmācības sesija netika veikta.

IV NODAĻA**RADIOSAKARI****1. Noteikums IV/1. Radiosakaru aprīkojums****D KLASĒS KUĢI**

- .1. D klases kuģos nodrošina vismaz:
- .1.1. UĪV radioiekārtu, kas spēj pārraidīt un uztvert;
- .1.1.1. DSC ar 156,525 MHz frekvenci (70. kanāls). Jāspēj uzsākt briesmu signālu pārraidīšana 70. kanālā no pozīcijas, kādā kuģi parasti vada; un
- .1.1.2 radiotelefonijas iekārtu ar 156,300 MHz frekvenci (6. kanāls), 156,650 MHz frekvenci (13. kanāls) un 156,800 MHz (16. kanāls).

▼ **M4**

.1.2. UĪV radioiekārta spēj arī pārraidīt un uztvert vispārējos radioziņojumus, izmantojot radiotelefonijas iekārtu.

.1.3. Ievēro 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumus IV/7.1.1. un IV/8.2.

2. IEDAĻA

DROŠĪBAS PRASĪBAS JAUNIEM PASAŽIERU KUĢIEM, KAS VEIC VIETĒJUS REISUS UN KURU ĶĪLIS TIKA IELIKTS VAI KURI ATRADĀS LĪDZĪGĀ BŪVNICĪBAS POSMĀ 2021. GADA 19. SEPTEMBRĪ VAI PĒC ŠĀ DATUMA

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. Piemērošana.
 - 1.1. 2. iedaļa attiecas uz jauniem un esošiem pasažieru kuģiem, kuru ķīlis tika ielikts vai kuri atradās līdzīgā būvniecības posmā pirms 2021. gada 19. septembra vai vēlākā datumā.
 - 1.2. Ja nav nepārprotami noteikts citādi, šīs sadaļas noteikumus piemēro B, C un D klases kuģiem.
 - 1.3. Neatkarīgi no iepriekšējā 1.2. punkta šīs iedaļas turpmāk norādītos nosacījumus piemēro arī A klases kuģiem:
 - .1. II-1. nodaļa, noteikums II-1/C/31, 100. punkts, noteikums II-1/Z/100, noteikums II-1/Z/101 un noteikums II-1/Z/102; un
 - .2. II-2. nodaļa, noteikums II-2/B/4.,4.3.100. un 4.100. apakšpunkti, noteikums II-2/C/10.,4.100. un.6.4. apakšpunkti, noteikums II-2/D/13.,4.1.100. apakšpunkts, kā arī noteikums II-2/G/20.,6.1.4. un.6.1.5. apakšpunkti.
2. Neatkarīgi no Direktīvas 2009/45/EK 6. panta 1. punkta b) apakšpunktā noteiktā D klases kuģiem, kuru reisi netiek veikti ārpus A 1 jūras rajona, kas definēts 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumā IV/2.12, nav jāatbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijas IV nodaļā paredzētajām pārvadāšanas prasībām, bet jāizpilda vismaz šā pielikuma IV nodaļā iestrādātie nosacījumi.
3. Noteikumi par redzamību uz komandtiltiņa, kas iestrādāti 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumā V/22, tiktāl, cik iespējams un ir pamatoti, ir piemērojami arī tiem kuģiem, kuru garums ir mazāks nekā 55 metri, kur "garums" atbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumā V/2 iestrādātajai definīcijai.
4. Šajā sadaļā burts "(R...)", kas norādīts aiz vairākiem noteikumu nosaukumiem III nodaļā, attiecas uz tiem grozītās 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumiem, uz kuru pamata ir sagatavots iepriekšminētais.
5. II-1 un II-2. nodaļas numerācija un noteikumu nosaukumi atbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijai. Atstarpes noteikumu un apakšpunktu numerācijā ir norādītas ar nolūku, jo ir ietverti tikai piemērojamie nosacījumi.

▼ **M4**

II-1 NODAĻA

**UZBŪVE – KONSTRUKCIJA, SADALĪJUMS UN NOTURĪBA,
MAŠĪNELPA UN ELEKTROINSTALĀCIJAS***A DAĻA***VISPĀRĪGI NOTEIKUMI****Not. II-1/A/3. Definīcijas, kas attiecas uz A-1, C, D un E daļu**

- .1. Stūres mehānisma vadības sistēma ir ierīce, ar ko pārraida rīkojumus no komandtiltīņa uz stūres mehānisma energoapgādes agregātiem. Stūres mehānisma vadības sistēmā ietilpst raidītāji, uztvērēji, hidrauliskie kontrolsūkņi un ar tiem savienotie motori, motora vadības ierīces, cauruļu sistēma un kabeli.
- .2. *Galvenais stūres mehānisms* ir ierīces, stūres spēka pievadi, stūres mehānisma energoapgādes agregāti, ja tādi ir, palīgiekārtas un līdzekļi, ar ko pielikt griezes momentu stūres vārpstai (piemēram, stūres grozīklis vai sektors), lai iekustinātu stūri un vadītu kuģi normālas ekspluatācijas apstākļos.
- .3. *Stūres mehānisma spēka pievads* ir:
 - .1. elektriskā stūres mehānisma gadījumā – elektromotors un ar to savienotās elektroiekārtas;
 - .2. elektrohidrauliskā stūres mehānisma gadījumā – elektromotors un ar to savienotās elektroiekārtas un pieslēgtais sūknis;
 - .3. pārējo hidraulisko stūres mehānismu gadījumā – dzinējs un ar to savienotais sūknis.
- .4. *Stūres palīgmehānisms* ir iekārta, izņemot visas galvenā stūres mehānisma daļas, kas vajadzīga kuģa stūrēšanai, ja notiek galvenā stūres mehānisma atteice, bet tā neietver stūres grozīkli, kvadrantu un citus šim nolūkam paredzētus elementus.
- .5. Normāli ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļi ir apstākļi, kādos kuģis kopumā, mehānismi, funkcijas, piedziņas, stūrēšanas iespējas, drošas kuģošanas, ugunsdrošības un nenogremdējamības nodrošināšanas līdzekļi un palīglīdzekļi, iekšējie un ārējie sakari un signāli, evakuācijas līdzekļi un avārijas laivu vinčas, kā arī paredzētie ērtie apdzīvojamības apstākļi ir darba kārtībā un darbojas normāli.
- .6. *Avārijas stāvoklis* ir stāvoklis, kurā galvenā elektroenerģijas avota atteices dēļ nedarbojas neviena funkcija, kas vajadzīga normālu ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļu nodrošināšanai.
- .7. *Galvenais elektroenerģijas avots*, no kura elektroenerģiju piegādā galvenajam sadales skapim, kur to sadala visām funkcijām, kas vajadzīgas, lai uz kuģa uzturētu normālus ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļus.
- .8. *Kuģis bez gaitas* ir tad, kad barošanas trūkuma dēļ nedarbojas galvenie dzinēji, katli un palīgdzinēji.
- .9. *Galvenā elektrostacija* ir telpa, kurā atrodas galvenais elektroenerģijas avots.

▼ **M4**

- .10. *Galvenais sadales skapis* ir sadales skapis, kam elektroenerģiju piegādā tieši no galvenā elektroenerģijas avota un kurā elektroenerģiju sadala kuģa funkciju veikšanai.
- .11. *Avārijas sadales panelis* ir sadales panelis, kam galvenā elektroenerģijas avota atteices gadījumā elektroenerģiju piegādā elektroenerģijas avārijas avots vai elektroenerģijas pagaidu avots, un kurā sadala elektroenerģiju ārkārtas funkciju veikšanai.
- .12. *Elektroenerģijas avārijas avots* ir elektroenerģijas avots, no kura piegādā elektroenerģiju avārijas sadales panelim, ja netiek veikta elektroenerģijas piegāde no galvenā elektroenerģijas avota.
- .13. *Piedziņas sistēma* ir hidrauliska iekārta, ar ko piegādā enerģiju stūres vārpstas griešanai un kurā ietilpst stūres mehānisma spēka pievads vai pievadi, kā arī attiecīgās caurules un piederumi, un stūres spēka pievads. Piedziņas sistēmām var būt kopīgi mehāniski elementi, piemēram, stūres grozīklis, kvadrants un stūres vārpsta vai elementi, ko izmanto tādām pašām nolūkam.
- .14. *Maksimālais kuģa ekspluatācijas ātrums* priekšgaitā ir kuģim vislielākais paredzētais ātrums, kuģojot jūrā ar visdziļāko iegrimi.
- .15. *Maksimālais kuģa ātrums atpakaļgaitā* ir ātrums, ko kuģis var sasniegt ar maksimālo paredzēto jaudu atpakaļgaitā, kuģojot jūrā ar visdziļāko iegrimi.
- .16. *Mašīntelpas* ir visas A kategorijas mašīntelpas un visas pārējās telpas, kurās ir mašīntelpas galvenie mehānismi, katli, šķidrās degvielas sagatavošanas agregāti, tvaika un iekšdedzes dzinēji, ģeneratori un svarīgākie elektriskie mehānismi, degvielas uzpildes vietas, saldēšanas, stabilizācijas, ventilācijas un kondicionēšanas iekārtas, un tamlīdzīgas telpas un šahtas, kas ved uz šīm telpām.
- .17. *A kategorijas mašīntelpas* ir telpas un ar tām savienotās šahtas, kurās ir:
- .1. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto galvenajos dzinējos; vai
 - .2. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto citiem nolūkiem, nevis galvenajos dzinējos, ja šo mehānismu kopējā jauda nav mazāka par 375 kW; vai
 - .3. jebkurš šķidrā kurināmā katls vai šķidrās degvielas sagatavošanas agregāts.
- .18. *Kontrolpunkti* ir telpas, kurās atrodas kuģa radioiekārta vai galvenās navigācijas iekārtas, vai ārkārtas enerģijas avots, vai kur ir izvietots ugunsgrēka reģistrēšanas vai ugunsvadības aprīkojums.

*A-1 DAĻA***KUĢU UZBŪVE****Noteikums II-1/A-1/3-2. Jūras ūdenim paredzētu balasta tvertņu aizsargpārklājums**

1. Šo noteikumu II-1/A-1/3-2 piemēro B klases kuģiem, kuru bruto tonnāža ir vismaz 500 tonnas.

▼ M4

2. Visas jūras ūdenim paredzētās balasta tvertnes pārklāj izbūves laikā atbilstīgi grozītajam “Veiktspējas standartam attiecībā uz jūras ūdenim paredzētu balasta tvertņu aizsargpārklājumu visos kuģu veidos un beramkravu jūras kuģu dubultsienu telpās” (MSC.215(82)).
4. Aizsargpārklājuma sistēmas apkopi iekļauj kuģa vispārējā apkopes shēmā. Aizsargpārklājuma sistēmas efektivitāti pārbauda, pamatojoties uz “Vadlīnijām aizsargpārklājumu apkopei un remontam” (MSC.1/Circ.1330).

Noteikums II-1/A-1/3-4. Avārijas vilkšanas procedūras

- 2.2. B klases kuģiem nodrošina tiem īpaši paredzētu avārijas vilkšanas procedūru. Šādu procedūru veic kuģī avārijas situācijās, tai jāpamatojas uz esošajām sistēmām un aprīkojumu, kas pieejams kuģī.
- 2.3. Procedūrai (sk. SJO MSC.1/Circ.1255 “Vadlīnijas īpašniekiem/operatoriem par avārijas vilkšanas procedūru sagatavošanu”) jāietver:

- .1. priekšējā un aizmugurējā klāja rasējumi, norādot iespējamo avārijas vilkšanas kārtību;
- .2. uz klāja esošā tā aprīkojuma saraksts, ko var izmantot avārijas vilkšanai;
- .3. sakaru līdzekļi un metodes; un
- .4. paraugprocedūras, lai sekmētu sagatavošanos avārijas vilkšanas darbībām un veiktu tās.

Noteikums II-1/A-1/3-5. Azbestu saturošu materiālu jauna uzstādīšana

1. Šis noteikums II-1/A-1/3-5 attiecas uz materiāliem, ko izmanto kuģu konstrukcijās, mehānismos, elektroinstalācijās un aprīkojumā, kam piemēro šā pielikuma 2. iedaļā ietvertos noteikumus.
2. Visos kuģos ir aizliegta tādu materiālu jauna uzstādīšana, kas satur azbestu.

Noteikums II-1/A-1/3-7. Konstrukciju rasējumi, ko uztur uz kuģa un krastā

1. Esošo konstrukciju rasējumu un citu plānu kopums, kur norādītas jebkuras vēlākas konstrukciju izmaiņas, ir jāglabā uz kuģiem. Ievēro SJO MSC/Circ.1135 “Uz kuģa un krastā uzglabājami esošo konstrukciju rasējumi”.
2. Sabiedrība krastā glabā šādu rasējumu papildu eksemplārs, kā noteikts grozītajā Regulā (EK) 336/2006 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ OV L 64, 4.3.2006., 1. – 36. lpp.

▼ **M4****Noteikums II-1/A-1/3-8. Vilkšanas un pietauvošanās aprīkojums**

1. Kuģiem ierīko pietiekami drošas darba slodzes sistēmas, aprīkojumu un piederumus, lai drošā veidā veiktu visas vilkšanas un pietauvošanās darbības, kas saistītas ar parastu kuģa ekspluatāciju.
2. Sistēmas, aprīkojums un piederumi, ko nodrošina saskaņā ar 1. punktu, atbilst klases standartiem, kas norādīti atzītas organizācijas noteikumos vai līdzvērtīgos noteikumos, ko administrācija izmanto saskaņā ar Direktīvas 2009/15/EK 11. panta 2. punktu.
3. Ievēro SJO MSC/Circ.1175 “Norādījumi par vilkšanas un pietauvošanās aprīkojumu uz kuģa”.
4. Ikvienu aprīkojuma piederumu vai daļu, ko nodrošina saskaņā ar šo noteikumu II-1/A-1/3-8, skaidri marķē ar norādēm par drošu ekspluatāciju, ņemot vērā to, cik stipri piederumi vai daļas ir piestiprinātas pie kuģa konstrukcijas.

Noteikums II-1/A-1/3-9. Līdzekļi iekāpšanai kuģī un izkāpšanai no kuģa

1. Kuģim nodrošina līdzekļus iekāpšanai kuģī un izkāpšanai no tā, ko izmanto ostā vai ar ostu saistītās darbības, piemēram, trapus un aizborta trapus, atbilstīgi 2. punktam, ja vien administrācija neuzskata, ka atbilstība noteiktam punktam ir nepamatota un nepraktiska. Apstākļi, kad atbilstību var uzskatīt par nepamatotu vai nepraktisku, var ietvert gadījumus, kad:
 - .1. kuģim ir mazs brīvsāna augstums un tajā ir iekāpšanas rampas; vai
 - .2. kuģis kuģo starp noteiktajām ostām, kur ir nodrošinātas pienācīgas uzturēšanās/iekāpšanas kāpnes (platformas).
2. 1. punktā norādītos iekāpšanas un izkāpšanas līdzekļus izgatavo un uzstāda, pamatojoties uz “Vadlīnijām iekāpšanas un izkāpšanas līdzekļu konstrukcijai, uzstādīšanai, apkopei un pārbaudei/apsekošanai” (MSC.1/Circ.1331).
3. Līdzekļus iekāpšanai kuģī un izkāpšanai no tā pārbauda un uztur (sk. MSC.1/Circ.1331) pienācīgā stāvoklī, lai tie varētu kalpot paredzētajam mērķim, ņemot vērā ierobežojumus, kas saistīti ar drošu iekraušanu. Visas stieples, ko izmanto iekāpšanas un izkāpšanas līdzekļu atbalstam, uztur, kā paredzēts SOLAS konvencijas noteikumā III/20.4.

Noteikums II-1/A-1/3-12. Aizsardzība pret trokšņiem

3. Kuģus, kuru bruto tonnāža ir 1600 tonnas vai vairāk, būvē tā, lai uz kuģa samazinātu troksni un aizsargātu personālu no trokšņa saskaņā ar SJO kodeksu par trokšņa līmeni uz kuģiem, kuru Kuģošanas drošības komiteja pieņēmusi ar Rezolūciju MSC.337(91) un kurā var būt SJO izdarīti grozījumi.
 - 3.a Attiecībā uz kuģiem, kuriem nepiemēro iepriekšējo punktu, veic pasākumus, lai līdz pieņemam līmenim samazinātu mehānismu radīto troksni mašīntelpās, kā definēts II-2. nodaļā, ro-ro kravas un īpašas kategorijas telpās. Ja minēto troksni nevar pietiekami samazināt, pārmērīga trokšņa avotu piemērotā veidā izolē vai arī nodrošina patvērumu no trokšņa, ja attiecīgajā telpā jāstrādā cilvēkiem. Personālam, kam jāatrodas šādās telpās, izsniedz ausu aizsargus.

▼ **M4***B DAĻA***NEBOJĀTA KUĢA NOTURĪBA, SADALĪJUMS UN AVĀRIJAS NOTURĪBA**

Kuģiem piemēro attiecīgo SOLAS konvencijas grozītās II-I nodaļas B līdz B-4. daļas nosacījumu prasības.

*C DAĻA***MEHĀNISMI****Noteikums II-1/C/26. Vispārīgi noteikumi**

1. Mehānismus, katlus un citus spiediena traukus, ar tiem saistītās cauruļu sistēmas un cauruļu piederumus uzstāda un aizsargā tā, lai uz kuģa esošo cilvēku apdraudējumu samazinātu līdz minimumam, pievēršot pienācīgu uzmanību kustīgajām daļām, karstām virsmām un citiem apdraudējumiem.
3. Nodrošina iespēju uzturēt vai atjaunot dzinēju normālu darbību arī tad, ja pārstāj darboties kāds no būtiskiem palīgmehānismiem.
4. Nodrošina to, ka mehānismus bez ārējas palīdzības var iedarbināt arī tad, ja kuģis ir bez gaitas.
6. B un C klases kuģos galvenie dzinēji un visi palīgdzinēji, kam ir būtiska nozīme kuģa piedziņā un drošības nodrošināšanā, uzstādītājā stāvoklī darbojas, ja kuģis ir vertikālā stāvoklī vai ir savvēries uz vienu vai otru sānu leņķī, kas ir mazāks vai vienāds ar 15° statiskā stāvoklī, vai 22,5° dinamiskā stāvoklī, šūpojoties no viena uz otru sānu (sānsvere), un vienlaikus dinamiski sasveroties 7,5° uz priekšu vai atpakaļ (garensvere).
11. Šķidrā kurināmā, nostādināšanas un smēreļļu tilpņu ventilācijas cauruļu atrašanās vieta un stāvoklis ventilācijas caurules bojājumu gadījumā nerada tiešu jūras ūdens vai lietus ūdens iekļūšanas risku. Katram šķidrā kurināmā veidam, ko izmanto kuģa dzinējos un būtiskās sistēmās vai līdzīgās sistēmās, uz katra kuģa paredz divas šķidrā kurināmā tilpnes, kuras B klases kuģiem nodrošina jaudu vismaz 8 stundas un C un D klases kuģiem – vismaz 4 stundas pie dzinēju maksimāla pastāvīga izejas sprieguma un normāla ģenerators ekspluatācijas režīma jūrā.

Noteikums II-1/C/27. Iekšdedzes dzinēji

4. Iekšdedzes dzinējus, kuru cilindra diametrs ir 200 mm vai kartera tilpums ir 0,6 m³ un vairāk, aprīko ar piemērota tipa kartera eksplozijas pārplūdes vārstiem, kam ir pietiekama caurplūdes atvere. Pārplūdes vārstus ierīko vai attiecīgi aprīko, nodrošinot tādu izplūdes virzienu, lai samazinātu iespēju, ka personāls gūst traumas.

Noteikums II-1/C/28. Līdzekļi braukšanai atpakaļgaitā

1. Nodrošina pietiekamu jaudu braukšanai atpakaļgaitā, lai varētu pareizi vadīt kuģi jebkuros normālos apstākļos.
2. Ir uzskatāmi jāparāda un jāreģistrē mehānismu spējas mainīt dzen-skrūves vārpstas griešanās virzienu uz pretējo pusi, kad kuģis virzās ar maksimālu kuģa ekspluatācijas ātrumu priekšgaitā, lai tas apstātos pēc pieņemama attāluma nobraukšanas.

▼ **M4**

3. Kapteiņa vai atbildīgā personāla lietošanai uz kuģa ir pieejami izmēģinājumos reģistrētie dati par kuģa apstādināšanai vajadzīgo laiku, kuģa kursu un attālumiem, kā arī to izmēģinājumu rezultāti, kuros nosaka, kā kuģi ar vairākām dzenskrūvēm var kuģot un izdarīt manevrus, vienai vai vairākām dzenskrūvēm nedarbojoties.

Noteikums II-1/C/29. Stūres mehānisms

1. Visiem kuģiem ir efektīva galvenā stūres iekārta un palīgiekārta. Galveno stūres iekārtu un stūres palīgiekārtu ierīko tā, lai vienas vai otras iekārtas atteice neizraisītu otras iekārtas darbības apstāšanos.

3. Galvenais stūres mehānisms un stūres vārpsta, ja uzstādīta:

1. ir pietiekami izturīgi, un ar tiem var stūrēt kuģi ar maksimālu kuģa ekspluatācijas ātrumu priekšgaitā, un to konstrukcija nepieļauj šo mehānismu sabojāšanos, ja kuģis ar maksimālu ātrumu virzās atpakaļgaitā;

2. ja kuģis kuģo jūrā ar visdziļāko iegrimi un maksimālu kuģa ekspluatācijas ātrumu priekšgaitā, var sagriezt stūri, kas pagriezta 35° leņķī uz vienu pusi, 35° leņķī uz otru pusi, un tādos pašos apstākļos stūri, kas pagriezta 35° leņķī uz vienu vai otru pusi, var sagriezt 30° leņķī uz pretējo pusi ne ilgāk kā 28 sekundēs. Ja ar izmēģinājumiem jūrā, kuģim kuģojot ar visdziļāko iegrimi un tādu ātrumu priekšgaitā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, nav iespējams pierādīt atbilstību šai prasībai, kuģi, neatkarīgi no to uzbūvēšanas datuma, var pierādīt atbilstību šai prasībai, izmantojot vienu no šīm metodēm:

1. ar izmēģinājumiem jūrā, kad, vienmērīgi kuģojot priekšgaitā ar ātrumu, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, kuģa stūre ir pilnībā iegremdēta, vai

2. ja, veicot izmēģinājumus jūrā, stūri nav iespējams pilnībā iegremdēt, atbilstošo priekšgaitas ātrumu aprēķina, izmantojot iegremdēto stūres lāpstiņas laukumu ierosinātajā jūras izmēģinājuma slodzes stāvoklī. Ar aprēķināto priekšgaitas ātrumu nosaka galvenajam stūres mehānismam pielikto spēku un griezes momentu, kas ir vismaz tikpat liels kā tad, ja to testētu ar kuģi, kurš kuģo ar visdziļāko iegrimi un tādu ātrumu priekšgaitā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai

3. stūres spēks un griezes moments jūras izmēģinājuma slodzes stāvoklī ir ticami prognozēti un ekstrapolēti pilnas slodzes stāvoklim. Kuģa ātrums atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam dzenskrūves solim;

3. tiek darbināti ar mehānisko piedziņu, ja to vajag, lai izpildītu 3.2. punkta prasības, kā arī visos gadījumos, kad, ievērojot 3.1. punkta prasības, vajadzīga stūres vārpsta, kuras diametrs pie stūres grozīkļa pārsniedz 120 mm, neņemot vērā nostiprinājumu kuģošanai aizsalušos ūdeņos.

▼ **M4**

4. Ja ir ierīkota stūres palīgiekārta:
- .1. tā ir pietiekami izturīga un ar to var stūrēt kuģi kuģošanai piemērotā ātrumā, un ārkārtas situācijā to var ātri iedarbināt;
 - .2. ar to var pagriezt stūri, kas sagriezta 15° leņķī uz vienu pusi, 15° leņķī uz otru pusi ne ilgāk kā 60 sekundēs, ja kuģis kuģo jūrā ar visdziļāko iegrimi un pusi no kuģa maksimālā ekspluatācijas ātruma priekšgaitā vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks. Ja ar izmēģinājumiem jūrā, kuģim kuģojot ar visdziļāko iegrimi un pusi no tāda ātruma priekšgaitā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks, nav iespējams pierādīt atbilstību šai prasībai, kuģi, neatkarīgi no kuģu uzbūvēšanas datuma, atbilstību šai prasībai var pierādīt, izmantojot vienu no šīm metodēm:
 - .1. ar izmēģinājumiem jūrā, kad, vienmērīgi kuģojot priekšgaitā ar pusi no ātruma, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks, kuģa stūre ir pilnībā iegremdēta; vai
 - .2. ja, veicot izmēģinājumus jūrā, stūri nav iespējams pilnībā iegremdēt, atbilstošo priekšgaitas ātrumu aprēķina, izmantojot iegremdēto stūres lāpstīņas laukumu ierosinātajā jūras izmēģinājuma slodzes stāvoklī. Ar aprēķināto priekšgaitas ātrumu nosaka stūres palīgmehānismam pielikto spēku un griezes momentu, kas ir vismaz tikpat liels kā tad, ja to testētu ar kuģi, kurš kuģo ar visdziļāko iegrimi un pusi no tāda ātruma priekšgaitā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks; vai
 - .3. stūres spēks un griezes moments jūras izmēģinājuma slodzes stāvoklī ir ticami prognozēti un ekstrapolēti pilnas slodzes stāvoklim.
 - .3. to darbina ar mehānisko piedziņu, ja vajadzīgs.4.2. punkta prasību izpildīšanai, kā arī visos gadījumos, kad stūres vārpstas diametrs pie stūres grozīkļa pārsniedz 230 mm, neņemot vērā nostiprinājumu kuģošanai aizsalušos ūdeņos.
5. Stūres mehānisma spēka pievadi:
- .1. automātiski atsāk darbu, kad ir atjaunota elektroenerģijas padeve pēc tās pārrāvuma; un
 - .2. ir iedarbināmi no komandtiltiņa. Ja tiek pārtraukta elektroenerģijas padeve kādam no stūres mehānisma spēka pievadiem, uz komandtiltiņa atskan skaņas un gaismas signāls.
- 6.1. Ja galvenajam stūres mehānismam ir divi identiski spēka pievadi vai vairāk, stūres palīgmehānisms nav jāierīko, ja:
- .1. ar galveno stūres mehānismu var darbināt stūri atbilstīgi 3.2. punkta prasībām, kamēr nedarbojas kāds no spēka pievadiem;

▼ **M4**

- .3. galvenais stūres mehānisms ir ierīkots tā, lai pēc viena bojājuma šā mehānisma cauruļu sistēmā vai vienā no spēka pievadiem šo defektu varētu izolēt, saglabājot vai ātri atjaunojot stūrēšanas iespējas.
7. Stūres mehānisma vadības sistēmu nodrošina:
 - .1. galvenajam stūres mehānismam uz komandtiltiņa un stūres telpā;
 - .2. ja galvenais stūres mehānisms ir ierīkots saskaņā ar 6. punktu – ar divām neatkarīgām vadības sistēmām, kuras abas var darbināt no komandtiltiņa. Šim nolūkam nav vajadzīgi divi stūres rati vai stūres vadības rokturi. Ja vadības sistēma sastāv no hidrauliska tālvadības motora, nav jāierīko otra neatkarīga sistēma;
 - .3. stūres palīgmehānismam stūres mehānisma nodalījumā un – ja tam ir mehāniskā piedziņa, – šai sistēmai jābūt darbināmai arī no komandtiltiņa un nav jābūt saistītai ar galvenā stūres mehānisma kontroles sistēmu.
 8. Visas galvenā stūres mehānisma un stūres palīgmehānisma vadības sistēmas, ko darbina no komandtiltiņa, atbilst šādām prasībām:
 - .1. ja tās ir elektriskas vadības sistēmas, tām ir savs atsevišķs slēgums, kas tiek barots no stūres mehānisma elektriskās ķēdes stūres mehānisma nodalījumā vai tieši no sadales skapja kopnes, no kurienes elektroenerģiju piegādā stūres mehānisma elektriskajai ķēdei – no tāda punkta sadales skapī, kas atrodas blakus punktam, no kura tiek barota stūres mehānisma elektriskā ķēde;
 - .2. stūres mehānisma nodalījumā no stūres mehānisma ir iespējams atvienot šā mehānisma vadības sistēmu, kas ir darbināma no komandtiltiņa;
 - .3. sistēmu var iedarbināt no komandtiltiņa;
 - .4. ja tiek pārtraukta elektroenerģijas padeve vadības sistēmai, uz komandtiltiņa atskan skaņas signāls un parādās gaismas signāls; un
 - .5. aizsardzību pret īsslēgumu nodrošina vienīgi stūres mehānisma vadības sistēmas elektroenerģijas piegādes ķēdēm.
 9. Elektriskās ķēdes un stūres mehānisma vadības sistēmas, kā arī to komponentus, kabeļus un caurules, kas paredzētas šajā noteikumā II-1/C/29 un noteikumā II-1/C/30, visā to garumā izvieto pēc iespējas lielākā attālumā vienu no otras.
 10. Starp komandtiltiņu un stūres mehānisma nodalījumu vai alternatīvu stūres vietu ierīko sakaru sistēmu.
 11. Stūres (stūru) leņķiskais stāvoklis:
 - .1. ir norādīts uz komandtiltiņa, ja galvenajam stūres mehānismam ir mehāniskā piedziņa. Stūres leņķa indikators nav atkarīgs no stūres mehānisma vadības sistēmas;
 - .2. ir nolasāms stūres mehānisma nodalījumā.

▼ **M4**

12. Hidraulisko stūres mehānismu ar mehānisko piedziņu nodrošina ar:

- .1. iekārtu hidrauliskā šķidruma tīrības uzturēšanai, ņemot vērā hidrauliskās sistēmas tipu un konstrukciju;
- .2. signalizāciju, kas brīdina par zemu šķidruma līmeni katrā hidrauliskā šķidruma rezervuārā, lai pēc iespējas ātrāk saņemtu signālu par hidrauliskā šķidruma noplūdi. Skaņas un gaismas signālus saņem uz komandtiltiņa un mašīntelpā, kur tos var viegli pamanīt; un
- .3. pastāvīgi uzstādītu glabāšanas tvertni, kuras tilpums ir pietiekams, lai uzpildītu vismaz vienu piedziņas sistēmu, tajā skaitā rezervuāru, ja galvenajam stūres mehānismam ir vajadzīga mehāniska piedziņa. Glabāšanas tvertne ar cauruļu sistēmu ir pastāvīgi savienota ar hidrauliskajām sistēmām, lai tās varētu viegli uzpildīt no stūres mehānisma nodalījuma, un tā ir aprīkota ar mēraparātu satura daudzuma noteikšanai.

13. Stūres mehānisma nodalījumi ir:

- .1. viegli pieejami un atrodas pēc iespējas tālāk no mašīntelpām; un
- .2. ir atbilstīgi aprīkoti, lai nodrošinātu pieeju stūres mehānisma iekārtām un vadības sistēmai ekspluatācijas nolūkā. Atbilstīgs aprīkojums ietver margas un režģus vai citas neslidenas virsmas, lai nodrošinātu piemērotus darba apstākļus hidrauliskā šķidruma noplūdes gadījumā.

Noteikums II-1/C/30. Papildu prasības attiecībā uz elektrisko un elektrohidraulisko stūres mehānismu

1. Uz komandtiltiņa un piemērotā galveno mehānismu vadības telpā uzstāda elektrisko un elektrohidraulisko stūres mehānismu dzinēju darbības indikatorus.
2. Katrai elektriskajai vai elektrohidrauliskajai stūres sistēmai, kam ir viens vai vairāki spēka pievadi, ir vismaz divi īpaši šim nolūkam paredzēti slēgumi, kam tiešu energoapgādi nodrošina galvenais sadales skapis; tomēr viens no slēgumiem var saņemt elektroenerģiju no avārijas sadales paneļa. Ar galveno elektrisko vai elektrohidraulisko stūres sistēmu saistītu elektrisku vai elektrohidraulisku stūres palīgsistēmu var savienot ar vienu no slēgumiem, no kura elektroenerģiju saņem galvenā stūres sistēma. Slēgumiem, no kuriem tiek barota elektriskā vai elektrohidrauliskā stūres sistēma, ir pietiekama jauda, lai tie varētu nodrošināt energoapgādi visiem dzinējiem, ko tiem var vienlaikus pieslēgt un vienlaikus darbināt.
3. Aizsardzību pret isslēgumu un pārslodzes signalizāciju ierīko stūres mehānisma elektriskajiem un elektrohidrauliskajiem slēgumiem un dzinējiem. Aizsardzībai pret strāvu, kas pārsniedz pieļaujamo lielumu, tostarp palaišanas strāvu, ja tāda ir, jāedarbojas, ja strāvas stiprums vismaz divas reizes pārsniedz aizsargājamā dzinēja vai slēguma pilnas slodzes strāvas stiprumu, un tai nav jā kavē atbilstīga palaišanas strāva.

Saskaņā ar šo punktu, kā arī ievērojot noteikuma II-1/E/51 prasības, jābūt gan skaņas, gan gaismas signalizācijai, kas uzstādīta labi redzamā vietā galvenajā mašīntelpā vai vadības telpā, no kurienes parasti vada galvenos mehānismus.

▼ **M4**

4. Ja stūres palīgmehānismu, kam saskaņā ar noteikuma II-1/C/29.4.3. apakšpunktu ir vajadzīga mehāniskā piedziņa, nedarbina ar elektroenerģiju vai darbina ar elektromotoru, kas galvenokārt paredzēts citām vajadzībām, galvenā stūres sistēma var saņemt elektroenerģiju no viena slēguma no galvenā sadales skapja. Ja elektromotoru, kas galvenokārt paredzēts citām vajadzīgām, izmanto minētās stūres palīgsistēmas darbināšanai, karoga valsts administrācija var nepiemērot 3. punkta prasības, ja to apmierina aizsardzības sistēma, kā arī stūres palīgsistēmām piemērojamā noteikuma II-1/C/29.5. punkta un 7.3. apakšpunkta izpilde.

Noteikums II-1/C/31. Mehānismu vadības ierīces

1. Galvenos mehānismus un palīgmehānismus, kas ir būtiski kuģa piedziņai, vadībai un drošībai, aprīko ar efektīvām ekspluatācijas un vadības ierīcēm. Visas vadības sistēmas, kas ir būtiskas kuģa piedziņai, vadībai un drošībai, ir neatkarīgas vai konstruētas tā, ka vienas sistēmas atteice neietekmē citas sistēmas darbību.
2. Ja uz komandtiltiņa ierīko dzinēju tālvadības sistēmu, piemēro šādas prasības:
 - .1. visos kuģošanas apstākļos, tajā skaitā manevru laikā, dzenskrūves ātrumam, virzošā spēka virzienam un attiecīgā gadījumā dzenskrūves solim jābūt pilnībā vadāmam no komandtiltiņa;
 - .2. katru neatkarīgo dzenskrūvi vada ar vienu vadības ierīci, un visas saistītās darbības tiek veiktas automātiski, tajā skaitā pēc vajadzības – dzinēju pārslodzes nepieļaušana. Ja paredzēts, ka vairākas dzenskrūves darbojas vienlaikus, tās var vadīt ar vienu vadības ierīci;
 - .3. uz komandtiltiņa ierīko galveno dzinēju avārijas apturēšanas ierīci, kas nav saistīta ar komandtiltiņa vadības sistēmu;
 - .4. rīkojumi, ko no komandtiltiņa dod attiecībā uz dzinējiem, ir redzami galvenajā mehānismu vadības telpā un uz manevrēšanas platformas;
 - .5. dzinēju tālvadība vienlaikus ir iespējama tikai no vienas vietas; šādās vietās var uzstādīt saistītus kontroles posteņus. Katra minētā vieta ir aprīkota ar indikatoru, kas rāda, no kuras vietas tiek vadīti dzinēji. Vadības nodošana komandtiltiņa un mašintelpas starpā ir iespējama vienīgi galvenajā mašintelpā vai galvenajā mehānismu vadības telpā. Šī sistēma ietver iespēju nepieļaut dzenskrūves virzošā spēka būtiskas izmaiņas laikā, kad viena vieta nodod vadību otrai;
 - .6. jābūt lokālai dzinēju vadīšanas iespējai arī tad, ja notiek kāda tālvadības sistēmas posma atteice. Jābūt iespējai kontrolēt palīgmehānismus, kas ir būtiski kuģa piedziņai un drošībai, pie attiecīgā mehānisma vai tā tuvumā;
 - .7. tālvadības sistēmas konstrukcija ir tāda, ka atteices gadījumā atskan trauksmes signāls. Līdz lokālās vadības pārņemšanai jāsauglabā priekšiestatītais dzenskrūves virzošā spēka ātrums un virziens;

▼ **M4**

- .8. uz komandtiltiņa, galvenajā mehānismu vadības telpā un uz manevrēšanas platformas uzstāda indikatorus, kas rāda:
- .8.1. dzenskrūves ātrumu un griešanās virzienu fiksēta soļa dzenskrūves gadījumā; un
 - .8.2. dzenskrūves ātrumu un soļa stāvokli regulējama soļa dzenskrūves gadījumā;
- .9. uz komandtiltiņa un mašīntelpā ierīko signalizāciju, kas brīdina par zemu palaišanas gaisa spiedienu un kas jāneregulē tā, lai ir iespējams veikt turpmākas dzinēju palaišanas darbības. Ja dzinēju tāl vadības sistēmas paredzēts palaist automātiski, nosaka nesekmīgo automātisko secīgo palaišanas mēģinājumu skaitu, kas nav pārsniedzams, lai saglabātu pietiekamu palaišanas gaisa spiedienu dzinēju lokālai iedarbināšanai.
10. automatizētās sistēmas izveido tādā veidā, lai virsniekam, kurš atbild par navigācijas sardzi, sākotnējais brīdinājums par gaidāmo vai draudošo dzinēju sistēmas darbības palēnināšanos vai izslēgšanos tiktu nodots savlaicīgi, lai ārkārtas situācijā varētu novērtēt navigācijas apstākļus. Jo īpaši sistēmas kontrolē, uzrauga, ziņo, brīdina un veic drošības pasākumus, lai palēninātu vai apstādinātu dzinējus, lai virsniekam, kurš atbild par navigācijas sardzi, nodrošinātu iespēju iejaukties manuāli, izņemot tos gadījumus, kad manuāla iejaukšanās īsā laika posmā izraisītu motora un/vai dzinēja iekārtu pilnīgu atteici, piemēram, pārlietu augsta dzinēju apgriezīgu skaita gadījumā.
3. Ja galvenie dzinēji un palīgdzinēji, tajā skaitā galvenie energoapgādes avoti, ir aprīkoti ar dažādas pakāpes automātiskām un tāl vadības sistēmām un tos pastāvīgi uzrauga vadības telpas personāls, šīm sistēmām un vadības sistēmām jābūt attiecīgi konstruētām, aprīkotām un uzstādītām, lai mehānismu darbība būtu tikpat droša un efektīva kā tiešas uzraudzības gadījumā; šim nolūkam attiecīgā gadījumā piemēro noteikumus II-1/E/46 līdz II-1/E/50. Īpašu uzmanību pievērš šādu telpu aizsardzībai pret ugunsgrēku un applūšanu.
4. Kopumā automātiskās palaišanas, ekspluatācijas un vadības sistēmām jāietver iespēja manuāli ignorēt automātisko vadību. Minēto sistēmu daļu atteice nekavē manuālas ignorēšanas izmantošanu.
100. Paredz dzinēju un dzenskrūves apturēšanu ārkārtas gadījumos no atbilstīgām vietām, kas atrodas ārpus mašīntelpas/dzinēju vadības telpas, piemēram, no atklātā klāja vai stūres mājas.

Noteikums II-1/C/33. Tvaika cauruļvadu sistēmas

1. Visas tvaika caurules un ar tām savienotās detaļas, caur kurām var plūst tvaiks, konstruē un uzstāda tā, lai tās var izturēt maksimālo darba slodzi, kam tās var tikt pakļautas.
2. Jābūt iespējai iztukšot visas tvaika caurules, kurās citādi var veidoties bīstams hidraulisks trieciens.
3. Ja tvaika caurulē vai tās detaļās var ieplūst tvaiks no cita avota, kura spiediens ir augstāks par paredzēto, ierīko piemērotu spiediena pazemināšanas vārstu, pārplūdes vārstu un manometru.

▼ M4**Noteikums II-1/C/34. Saspiesta gaisa sistēmas**

1. Jābūt iespējai nepieļaut pārspiediena veidošanos saspiesta gaisa sistēmās, kā arī tad, ja gaisa kompresoru un gaisdzeses iekārtu ūdens apvalki vai ietvari var tikt pakļauti bīstamam pārspiedienam dēļ noplūdes no tām iekārtu daļām, kur atrodas saspiests gaiss. Visām sistēmām paredz piemērotu spiediena pazemināšana iespēju.
2. Galveno piedziņas iekšdedzes dzinēju galvenās palaišanas gaisa ierīces ir atbilstīgi jāaizsargā no sekām, ko var izraisīt atpakaļziedde un iekšēja eksplozija palaišanas gaisa caurulēs.
3. Visas palaišanas gaisa kompresoru izplūdes caurules ir tieši savienotas ar palaišanas gaisa savācējiem, un visas gaisa savācēju palaišanas gaisa caurules, kas savienotas ar galvenajiem dzinējiem un palīgdzinējiem, ir pilnīgi nodalītas no kompresora izplūdes cauruļu sistēmas.
4. Paredz iespēju līdz minimumam samazināt eļļas ieplūdi saspiesta gaisa sistēmās, kā arī iespēju iztukšot šīs sistēmas.

Noteikums II-1/C/35. Ventilācijas sistēmas mašīntelpā

A kategorijas mašīntelpas atbilstīgi vēdina, lai jebkuros laika apstākļos, tostarp sliktos laika apstākļos, kad iekārtas un katli darbojas ar pilnu jaudu, nodrošinātu pietiekamu gaisa padevi mašīntelpā personāla drošības un labsajūtas un mehānismu darbības nolūkā.

Noteikums II-1/C/35-1. Sateces atsūkņēšanas sistēma

- 2.1. Ierīko efektīvu sateces atsūkņēšanas sistēmu, ar ko praktiskas lietošanas apstākļos var atsūknēt un novadīt ūdeni no visiem ūdensnecaurlaidīgajiem nodalījumiem, izņemot telpas, kas aprīkotas pastāvīgai saldūdens, ūdens balasta, šķidrās degvielas vai šķidro kravu pārvadāšanai un kam ir paredzēti citi sūkņi. Paredz iespēju efektīvi novadīt ūdeni no izolētām tilpnēm.
- 2.2. Sanitāro, balasta un vispārējās lietošanas sūkņus var uzskatīt par neatkarīgiem kravas telpu motorsūkņiem, ja tiem ir vajadzīgie savienojumi ar atsūkņēšanas sistēmu.
- 2.3. Visas sateces caurules, ko izmanto kurināmā uzglabāšanas tilpnēs vai zem tām, vai katlu telpās, vai mašīntelpās, kurās atrodas nostādināšanas tilpnes vai šķidrās degvielas atsūkņēšanas tilpnes, ir izgatavotas no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla.
- 2.4. Sateces un balasta sūkņu sistēmas izkārtojums neļauj ūdenim no jūras un no ūdens balasta telpām iekļūt kravas telpās un mašīntelpās, ne arī no viena nodalījuma otrā. Nepieļauj diptanku, kas savienoti ar sateces atsūkņēšanas un balasta cauruļu sistēmu, nejaušu applūdināšanu ar jūras ūdeni, ja diptankos ir krava, ne arī izsūkņēšanu ar sateces sūkni, ja tajos ir ūdens balasts.
- 2.5. Visas sadales kastes un manuāli darbināmie vārsti, kas saistīti ar sateces atsūkņēšanas sistēmu, atrodas vietās, kas parastos apstākļos ir viegli pieejamas.

▼ **M4**

- 2.6. Nodrošina starpsienu klāja slēgtajās kravas telpās esošā ūdens novadīšanu.
- 2.6.1. Ja starpsienu klājam ir tādi brīvsāni, ka klāja mala applūst, kuģim sasveroties par vairāk nekā 5°, novadīšanu veic, izmantojot pietiekamu skaitu piemērota lieluma noteku, pa kurām ūdens notek tieši aiz borta un kas ierīkotas saskaņā ar SOLAS konvencijas 15. noteikumu vai noteikuma II-1/B-2/15 1. iedaļas prasībām.
- 2.6.2. Ja ir tādi brīvsāni, ka starpsienu klāja mala applūst, kuģim sasveroties par 5° vai mazāk, ūdeni no slēgtām starpsienu klāja kravas telpām novada citā atbilstīga tilpuma telpā vai telpās, kas aprīkotas ar augsta ūdens līmeņa signalizācijas sistēmu un piemērotu sistēmu ūdens novadīšanai aiz borta. Turklāt jānodrošina, ka:
1. noteku skaits, izmēri un atrašanās vieta nepieļauj nepamatotu brīva ūdens uzkrāšanos;
 2. šajā noteikumā II-1/C/35-1 pieprasītā sateces atsūkņēšanas sistēma atbilst prasībām attiecībā uz fiksēta spiediena ugunsdzēsības sistēmām, kas darbojas ar ūdeni;
 3. ūdeni, kas piesārņots ar degvielu vai citām bīstamām vielām, nenovada uz mašīntelpām vai citām telpām, kurās var atrasties aizdegšanās avoti; un
 4. klāja notekas ir aprīkotas tā, lai nepieļautu smacējošu gāzu noplūdi, ja slēgtās kravas telpas aizsargā ugunsdzēsības sistēmas, kas darbojas ar oglekļa dioksīdu.
- 2.6.3. Pasākumiem slēgtu ro-ro kravas telpu un īpašas kategorijas telpu drenāžai arī jāatbilst noteikuma II-2/G/20 6.1.4. un 6.1.5. apakšpunktiem.
- 2.6.3.a Ja ir uzstādītas sprinkleru sistēmas un hidranti, pasažieru un apkalpes telpās jābūt atbilstīgam noteku skaitam, kas ir pietiekams, lai novadītu to ūdens daudzumu, kas ugunsdzēsības laikā izplūst no telpas sprinklergalviņām un divām strūklas ugunsdzēsības šļūtenēm. Notekas atrodas visiedarbīgākajās vietās, piemēram, katrā stūrī.
- 3.1. Sateces atsūkņēšanas sistēma, kas paredzēta 2.1. punktā, var darboties visos praktiski iespējamajos apstākļos pēc avārijas neatkarīgi no tā, vai kuģis ir vertikālā vai sānsveres stāvoklī. Šim nolūkam parasti ierīko sānu iesūkņēšanas cauruļvadus, izņemot šaurus nodalījumus kuģa pakalgalā, kur var pietikt ar vienu iesūkņēšanas cauruļvadu. Īpašas formas nodalījumiem var būt vajadzīgi papildu iesūkņēšanas cauruļvadi. Nodrošina, lai ūdens no nodalījuma nokļūtu iesūkņēšanas cauruļvados.
- 3.2. Vismaz trīs motorsūkņus savieno ar galveno sateces cauruļvadu, un vienu no šiem sūkņiem var darbināt ar dzinēju. Ja sateces sūkņu skaitliskā vērtība ir vismaz 30, nodrošina vienu neatkarīgu motorsūkni.

▼ **M4**

Sateces sūkņu skaitlisko vērtību nosaka šādi:

ja P_1 ir lielāks par P:	sateces sūkņa skaitliskā vērtība = $72 \left[\frac{M+2P_1}{V+P_1-P} \right]$
citos gadījumos:	sateces sūkņa skaitliskā vērtība = $72 \left[\frac{M+2P}{V} \right]$

kur:

L = kuģa garums (metros), kā definēts *SOLAS* konvencijas noteikumā II-1/2;

M = mašīntelpas apjoms (kubikmetros) zem starpsienu klāja, kā definēts *SOLAS* konvencijas noteikumā II-1/2; minētajam pieskaitot tādu pastāvīgu šķidrās degvielas bunkuru apjomu, kas var atrasties virs iekšējā dibena un pirms vai aiz mašīntelpas;

P = viss pasažieru un apkalpes telpu apjoms zem starpsienu klāja (kubikmetros), kas tiek nodrošināts pasažieru un apkalpes izmitināšanai un izmantošanai, izņemot bagāžas, uzglabāšanas un uzkrājumu telpas;

V = viss kuģa telpas apjoms zem starpsienu klāja (kubikmetros);

P_1 = KN,

kur:

N = pasažieru skaits, kādam kuģis jāsertificē; un

K = 0.056L

Tomēr, ja KN vērtība ir lielāka par P un faktisko pasažieru telpu, kas atrodas virs starpsienu klāja, pilnā apjoma summu, kā P_1 izmanto šo summu vai divas trešdaļas no KN atkarībā no tā, kura vērtība ir lielāka.

- 3.3. Ja iespējams, kravas telpu motorsūkņus ierīko atsevišķos ūdensnecaurlaidīgos nodalījumos, pieslēdzot vai izvietojot tā, lai šie nodalījumi neapplūstu viena un tā paša bojājuma dēļ. Ja galvenie dzinēji, palīgdzinēji un katli atrodas divos vai vairāk ūdensnecaurlaidīgos nodalījumos, pēc iespējas vairāk atsūkņēšanai paredzēto sūkņu izvieto šajos nodalījumos.
- 3.4. Kuģi, kura garums L ir vismaz 91,5 m vai kura sateces sūkņa skaitliskā vērtība, ko aprēķina saskaņā ar 3.2. punktu, ir vismaz 30, ierīko tā, lai vismaz viens sateces motorsūknis būtu pieejams lietošanai visos aplūšanas apstākļos, ko kuģim ir jāiztur, un attiecībā uz kuģiem, kas konstruēti atbilstīgi grozītās *SOLAS* konvencijas II-I nodaļas B līdz B-4. daļai, visos aplūšanas apstākļos, kas rodas pēc nelieliem bojājumiem, kā paredzēts *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas 8. noteikumā, atbilstīgi turpmāk norādītajam:

▼ **M4**

- .1. vienam no vajadzīgajiem sateces sūkņiem jābūt uzticama iegremdējama veida avārijas sūkņim, kura barošanas avots atrodas virs starpsienu klāja; vai
- .2. sateces sūkņus un to barošanas avotus izvieto visā kuģa garumā tā, lai būtu pieejams vismaz viens sūknis nebojātā nodalījumā.
- 3.5. Izņemot papildu sūkņus, ko var ierīkot vienīgi pīķa nodalījumos, katru vajadzīgo sateces sūkni uzstāda tā, lai varētu atsūknēt ūdeni no visām telpām, kurās ūdens atsūknešanu paredz.2.1. punkts.
- 3.6. Katrs kravas telpu motorsūknis var sūknēt ūdeni pa vajadzīgo galveno sateces cauruli ar ātrumu, kas nav mazāks par 2 m/sek. Neatkarīgiem sateces motorsūkņiem, kas atrodas mašīntelpās, ir tieši pieslēgti iesūknešanas cauruļvadi no šīm telpām, tomēr katrā no šādām telpām ir vajadzīgi ne vairāk kā divi iesūknešanas cauruļvadi. Ja ierīko divus iesūknešanas cauruļvadus vai vairāk, vismaz vienu uzstāda katrā kuģa sālā. Ierīko piemērotus tiešos iesūknešanas cauruļvadus, un mašīntelpas iesūknešanas cauruļvadu diametrs nav mazāks par sateces atsūknešanas maģistrālēm vajadzīgo diametru.
- 3.7.1. Papildus.3.6. punktā paredzētajam tiešajam kravas telpu iesūknešanas cauruļvadam vai cauruļvadiem, no lielākā pieejamā neatkarīgā motorsūkņa līdz mašīntelpas ūdens novadīšanas līmenim ierīko tiešu avārijas sateces iesūknešanas cauruļvadu ar vienvirziena vārstu; iesūknešanas cauruļvada diametrs ir tāds pats kā izmantoto sūkņu galvenās ieplūdes atveres diametrs.
- 3.7.3. Izplūdes un tiešo iesūknešanas cauruļvadu vārstu vārpstas sniedzas krietni virs mašīntelpas platformas.
- 3.8. Visai sateces iesūknešanas cauruļvadu sistēmai līdz pat savienojumam ar sūkņiem ir jābūt neatkarīgai no citām cauruļvadu sistēmām.
- 3.9. Sateces atsūknešanas maģistrāļu un cauruļu diametru "d" aprēķina saskaņā ar turpmāk norādīto formulu. Faktisko iekšējo diametru tomēr var noapaļot līdz tuvākajam standartizmēram, kas ir pieņemams karoga valsts administrācijai:

sateces atsūknešanas maģistrāle:

$$d = 25 + 1.68 \sqrt{(L (B + D))}$$

sateces atsūknešanas caurules, kas savieno kolektoros un iesūknešanas cauruļvadu sistēmu:

$$d = 25 + 2.15 \sqrt{(L_1 (B + D))}$$

kur:

d iekšējais diametrs milimetros,

L un B ir kuģa garums un platums (metros),

L₁ ir nodalījuma garums un

▼ **M4**

- D ir teorētiskais borta augstums līdz starpsienu klājam (metros), ja kuģim ar slēgtu kravas telpu uz starpsienu klāja, ko atsūknē no iekšpuses saskaņā ar 2.6.2. punkta prasībām un kas stiepjas visā kuģa garumā, “D” nosaka uz nākamā klāja virs starpsienu klāja. Ja slēgto kravas telpu garums ir mazāks, “D” ir teorētiskais borta augstums līdz starpsienu klājam plus lh/L , kur “l” un “h” attiecīgi ir slēgto kravas telpu kopējais garums un augstums.
- 3.10. Paredz pasākumus, lai nepieļautu, ka applūst nodalījums, kas aprīkots ar sateces atsūknēšanas cauruli, ja sadursmes vai uzskriešanas uz sēkļa dēļ tiek pārrauta vai citādi bojāta attiecīgā caurule citā nodalījumā. Šajā nolūkā, ja kādā kuģa daļā caurules attālums līdz kuģa sāniem ir mazāks par vienu piektdaļu no kuģa platuma (mēra taisnā leņķī līdz viduslīnijai dziļākās iegrimis ūdenslīnijas, kas pieļaujama atbilstoši sadalījuma prasībām, līmenī) vai caurule atrodas tuneļķīlī, tajā nodalījumā, kurā atrodas caurules gals, cauruli aprīko ar vienvirziena vārstu. Kuģiem, kas konstruēti atbilstīgi grozītās *SOLAS* konvencijas II-I nodaļas B līdz B-4. daļai, par dziļākās iegrimis ūdenslīniju, kas pieļaujama atbilstoši sadalījuma prasībām, uzskata dziļāko sadalījuma iegrimi.
- 3.11. Ar sateces atsūknēšanas sistēmu saistītās sadales kārbas, vārstus un krānus ierīko tā, lai applūšanas gadījumā vienu no sateces sūkņiem varētu izmantot jebkurā nodalījumā; turklāt sateces atsūknēšanas sistēma nepārstāj darboties, ja tiek bojāts sūknis vai caurule, kas to savieno ar galveno kolektoru, kura attālums no kuģa borta ir mazāks par vienu piektdaļu no kuģa platuma. Ja visiem sūkņiem ir viena kopīga cauruļu sistēma, sateces atsūknēšanas cauruļu kontrolei vajadzīgie vārsti ir darbināmi no vietas, kas atrodas virs starpsienu klāja. Ja papildus galvenajai sateces atsūknēšanas sistēmai ir ierīkota arī avārijas atsūknēšanas sistēma, tā ir neatkarīga no galvenās sistēmas un izvietota tā, ka 3.1. punktā norādītajos applūšanas apstākļos sūknis var izmantot visos nodalījumos; šādā gadījumā no vietas, kas atrodas virs starpsienu klāja, jābūt darbināmiem tikai tiem vārstiem, kas vajadzīgi avārijas sistēmas ekspluatācijai.
- 3.12. Visiem krāniem un vārstiem, kas minēti 3.11. punktā un ko var darbināt no vietas, kura atrodas virs starpsienu klāja, to ekspluatācijas vietā ierīko skaidri marķētas vadības ierīces un indikatorus, atbilstoši kuriem nosaka, vai tie ir atvērti vai slēgti.

Noteikums II-1/C/37. Sakaru sistēma starp komandtiltiņu un mašintelpu

Rīkojumu nodošanai no komandtiltiņa uz mašintelpu vai vadības telpu, no kurienes parasti vada dzenskrūves ātrumu un vilces virzienu, ierīko vismaz divas neatkarīgas sakaru sistēmas: viena no tām ir mašintelpas telegrāfs, kas vizuāli pārraida rīkojumus un atbildes gan uz mašintelpu, gan uz komandtiltiņu. Ierīko atbilstīgas sakaru sistēmas no komandtiltiņa un mašintelpas uz visām pārējām ekspluatācijas vietām, no kurām var vadīt dzenskrūves ātrumu vai vilces virzienu.

Noteikums II-1/C/38. Mehāniķa izsaukšanas signalizācija

Mehāniķa izsaukšanas signalizāciju ierīko, lai to varētu vadīt no dzinēju vadības telpas vai attiecīgā gadījumā no manevrēšanas platformas, un tā ir skaidri dzirdama mehāniķa kajītē un/vai attiecīgā gadījumā uz komandtiltiņa.

▼ **M4****Noteikums II-1/C/39. Avārijas aprīkojuma atrašanās vieta**

Trieciensvarspienas priekšā neuzstāda elektroenerģijas avārijas avotus, ugunsdzēsšanas sūkņus, sateces sūkņus, izņemot tos, kas īpaši paredzēti telpām pirms trieciensvarspienas, un II-2. nodaļā paredzētās nostiprinātās ugunsdzēsības iekārtas, kā arī citas avārijas iekārtas, kas ir būtiskas kuģa drošībai, izņemot enkurspilves.

*D DAĻA***ELEKTROINSTALĀCIJAS****Noteikums II-1/D/40. Vispārīgi noteikumi**

1. Elektroinstalācijas ir tādas, ka:
 - .1. visus elektroenerģijas palīgpalpojumus, kas vajadzīgi, lai uz kuģa uzturētu normālus ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļus, nodrošina, neizmantojot elektroenerģijas avārijas avotu;
 - .2. drošībai būtiskus elektropakalpojumus nodrošina dažādos avārijas apstākļos; un
 - .3. pasargā pasažierus, apkalpi un kuģi no elektroenerģijas radīta apdraudējuma.
2. Karoga valsts administrācija veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu šīs daļas noteikumu vienotu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz elektroiekārtām ⁽¹⁾.

Noteikums II-1/D/41. Galvenais elektroenerģijas un apgaismojuma avots

1. Uz C un D klases kuģiem, kam elektroenerģija ir vienīgais enerģijas veids, lai uzturētu kuģa drošībai būtiskus palīglīdzekļus, un uz B klases kuģiem, kam elektroenerģija ir vienīgais enerģijas veids, lai uzturētu kuģa drošībai un piedziņai būtiskus palīglīdzekļus, uzstāda divas vai vairākas galvenās ģeneratoriekārtas, kuru jauda ļauj ekspluatēt iepriekšminētos līdzekļus, ja viena no ģeneratoriekārtām nedarbojas.
 - 2.1. Elektroenerģijas padevi galvenajai elektriskā apgaismojuma sistēmai, kas apgaismo tās kuģa daļas, kurās parasti var iekļūt vai kurās uzturas pasažieri vai apkalpe, nodrošina galvenais elektroenerģijas avots.
 - 2.2. Galvenā elektriskā apgaismojuma sistēma ir ierīkota tā, lai ugunsgrēks vai cits nelaimes gadījums telpās, kurās ir galvenais elektroenerģijas avots, ar to saistītās transformatoriekārtas, ja tādas ir, galvenais sadales skapis un galvenais apgaismojuma sadales skapis, nesabojātu noteikumā II-1/D/42 paredzēto avārijas apgaismojuma sistēmu.
 - 2.3. Avārijas elektriskā apgaismojuma sistēma ir ierīkota tā, lai ugunsgrēks vai cits nelaimes gadījums telpās, kurās ir avārijas elektroenerģijas avots, ar to saistītās transformatoriekārtas, ja tādas ir, avārijas sadales panelis un avārijas apgaismojuma sadales skapis, nesabojātu šajā noteikumā II-1/D/41 paredzēto galveno elektriskā apgaismojuma sistēmu.

⁽¹⁾ Atsauce uz ieteikumiem, ko publicējusi Starptautiskā elektrotehnikas komisija, un jo īpaši 60092. sēriju – Kuģu elektroinstalācija.

▼ **M4**

3. Galvenais sadales skapis attiecībā pret ģeneratoriekārtu ir novietots tā, ka, ciktāl iespējams, parastās elektroapgādes nepārtrauktību var ietekmēt tikai ugunsgrēks vai cits nelaimes gadījums telpā, kurā ir uzstādīta ģeneratoriekārta un sadales skapis.
6. Papildu apgaismojumu ierīko, lai skaidri norādītu uz izeju, ļaujot iemītnieki atrast izejas durvis. Šāds apgaismojums, kas var būt pievienots avārijas elektroapgādes avotam vai kam katrā kajītē var būt autonomas elektroapgādes avots, ieslēdzas automātiski, ja tiek pārtraukta elektroenerģijas padeve kabīnes parastajam apgaismojumam; papildu apgaismojumam jāpaliek ieslēgtam vismaz 30 minūtes.

Noteikums II-1/D/42. Avārijas elektroenerģijas avots

1. Uz katra kuģa virs starpsienu klāja viegli pieejamā vietā ierīko autonomu avārijas elektroenerģijas avotu un avārijas sadales paneli, lai tas neatrastos blakus A kategorijas mašīntelpu norobežojumam vai to telpu norobežojumam, kurās ir galvenais elektroenerģijas avots vai galvenais sadales skapis.
 - 1.a 1. punktā iestrādātā prasība nav jāpiemēro, ja kuģi ir konstruēti ar divām pilnībā dublējamo mašīntelpām, kas nodalītas vismaz ar vienu ūdensnecaurlaidīgu un ugunsdrošu nodalījumu un divām starpsienām vai alternatīvām konstrukcijām, kas nodrošina vienādu drošības līmeni, un ja katrā mašīntelpā ir vismaz viens ģenerators ar saistītu sadales skapi u. c.
 2. Avārijas elektroapgādes avots, kas paredzēts 1. punktā:
 - .1. parasti var darboties:
 - 12 stundas uz B klases kuģiem
 - 6 stundas uz C klases kuģiem
 - 3 stundas uz D klases kuģiem
 - .2. jo īpaši var vienlaikus darbināt turpmāk uzskaitītās patērētājierīces iepriekšminētajā laikposmā, kas norādīts atbilstīgi kuģa klasei:
 - a) viens autonomas sateces motorsūkņi un viens no ugunsdzēsības sūkņiem;
 - b) avārijas apgaismojums:
 1. katrā pulcēšanās vai iekāpšanas vietā un pāri sāniem saskaņā ar noteikuma III/5.3. punktu;
 2. visos gaitēnos, kāpnēs un izejās, no kurienes var nokļūt pulcēšanās vai iekāpšanas vietās;
 3. mašīntelpās un telpā, kur uzstādīts avārijas ģenerators;
 4. kontrolpunktos, kur atrodas radio un galvenās navigācijas iekārtas;
 5. kā definēts noteikuma II-2/D/13 3.2.5.1. apakšpunktā;
 6. visās vietās, kur glabājas ugunsdzēsēja ietērs un piederumi;

▼ **M4**

7. pie autonoma sateces motorsūkņa un viena no ugunsdzēsības sūkņiem, kas minēti a) apakšpunktā, un pie šo sūkņu motoru palaišanas vietas;
- c) kuģa navigācijas ugunis;
- d) 1. visas sakaru iekārtas;
2. vispārējā signalizācijas sistēma;
3. ugunsgrēka detektoru sistēma; un
4. visi signāli, kas var būt vajadzīgi avārijas laikā, ja tos darbina ar elektroenerģiju no kuģa galvenajām generatoriekārtām;
- e) kuģa sprinkleru sūknis, ja tāds ir un ja to darbina ar elektroenerģiju; un
- f) kuģa dienasgaismas signāllampa, ja to darbina kuģa galvenais elektroenerģijas avots;
3. pusstundu var darbināt mehāniskās piedziņas ūdensnecaurlaidīgās durvis, kā arī ar tām saistītos vadības, indikatoru un signalizācijas slēgumus.
3. Avārijas elektroapgādes avots var būt akumulatora baterija, kas atbilst 2. punkta prasībām, ko neuzlādē un kam nerodas būtisks sprieguma kritums, vai ģenerators, kas atbilst 2. punkta prasībām, ko darbina iekšdedzes tipa mehānisms ar neatkarīgu tādas degvielas padevi, kuras uzliesmošanas temperatūra ir vismaz 43 °C, kam ir automātiska palaišanas sistēma un pagaidu avārijas elektroapgādes avots atbilstoši 4. punktam.
- 3.4. Ja piedziņas atjaunošanai ir vajadzīga elektroenerģija, jaudai jābūt pietiekamai, lai 30 minūšu laikā pēc elektriskās strāvas atslēgšanās kuģim bez gaitas atjaunotu piedziņu – attiecīgā gadījumā kopā ar citiem mehānismiem.
4. 3. punktā paredzētais avārijas elektroapgādes pagaidu avots sastāv no piemērotā vietā uzstādītas akumulatora baterijas, ko izmanto avārijas apstākļos un kas bez uzlādēšanas vai pārmērīga sprieguma samazināšanās pusstundu darbina:
- a) šā noteikuma II-1/D/42 2.2. punkta b) un c) apakšpunktā paredzētās funkcijas;
- b) pēc vajadzības ūdensizturīgās durvis, kas paredzētas 1. iedaļas noteikuma II-1/B/13.7.2. un 7.3. apakšpunktos vai *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas 13.7.3.3. noteikumā, tomēr tas nav obligāti jā dara vienlaikus, ja vien nav nodrošināts neatkarīgs pagaidu uzkrātās enerģijas avots; un
- c) vadības, indikatoru un trauksmes ķēdes, kas attiecīgi paredzētas 1. iedaļas noteikuma II-1/B-2/13.7.2. apakšpunktā vai *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas 13.7.2. noteikumā.
- 5.1. Avārijas sadales panelis atrodas pēc iespējas tuvāk avārijas elektroenerģijas avotam.

▼ **M4**

6. Elektroenerģijas avārijas avotu ierīko tā, lai tas efektīvi darbotos, ja kuģa sānsvere ir 22,5° un kuģa galsvere ir 10°, rēķinot no ķīļa rāmā ūdenī. Avārijas ģeneratoriekārtas jāspēj nekavējoties iedarbināt visos iespējamajos auksta laika apstākļos, kādi varētu rasties kuģa eksploatacijas laikā.

Noteikums II-1/D/42-1. Avārijas papildu apgaismojums ro-ro kuģiem

1. Papildus noteikuma II-1/D/42 2.2. punkta b) apakšpunktā paredzētajam avārijas apgaismojumam uz katra kuģa ar ro-ro kravas telpām vai īpašas kategorijas telpām:
- .1. visas pasažieru sabiedriskās telpas un gaiteņus aprīko ar papildu elektrisko apgaismojumu, kas var darboties vismaz trīs stundas pēc tam, kad visi pārējie elektroenerģijas avoti ir sabojājušies, kā arī pie jebkuras sānsveres. Nodrošina tādu apgaismojumu, lai var viegli saskatīt pieeju evakuācijas līdzekļiem. Papildu apgaismojuma elektroenerģijas avotu veido akumulatora baterijas, kas atrodas apgaismojuma elementā, kuru pastāvīgi uzlādē no avārijas sadales paneļa, ja tas ir iespējams. Karoga valsts administrācija var atļaut citus apgaismes līdzekļus, kas ir vismaz tikpat efektīvi. Papildu apgaismojums ir tāds, lai tūlīt varētu pamanīt nedegošu lampu. Visas uzstādītās akumulatora baterijas regulāri nomaina, ņemot vērā konkrēto derīgās lietošanas ilgumu tajos apstākļos, kādos tās izmanto; un
 - .2. visās apkalpes telpās, atpūtas telpās un darba telpās, kurās parasti ir cilvēki, ierīko pārnēsājamu un ar uzlādējamu bateriju darbināmu lampu, ja vien nav ierīkots.1. punktā paredzētais papildu avārijas apgaismojums.

Noteikums II-1/D/44. Palaišanas sistēma avārijas ģeneratoriekārtām

1. Avārijas ģeneratoriekārtas jāspēj uzreiz palaist aukstā stāvoklī 0 °C temperatūrā. Ja tas nav iespējams vai ja varētu nākties saskarties ar zemāku temperatūru, veic administrācijai pieņemamus pasākumus, lai uzturētu apsildes sistēmas nolūkā nodrošināt ģeneratoriekārtu tūlītēju palaidi.
2. Uzglabātās enerģijas avotu aizsargā, lai novērstu kritiski zemu automātiskās palaišanas sistēmas enerģijas līmeni, ja vien netiek nodrošināta otra neatkarīga palaišanas iespēja. Turklāt otru enerģijas avotu nodrošina uz katrām papildu trīs palaidēm 30 minūšu laikā, ja vien nevar pierādīt, ka manuāla palaišana ir efektīva.
3. Uzglabāto enerģiju vienmēr uztur šādi:
- .1. elektriskās un hidrauliskās palaišanas sistēmas uztur no avārijas sadales paneļa;
 - .2. saspiesta gaisa palaišanas sistēmas drīkst uzturēt ar galvenajiem saspiesta gaisa uztvērējiem vai palīguztvērējiem, izmantojot piemērotu vienvirziena vārstu vai avārijas gaisa kompresoru, kura barošana notiek no avārijas sadales paneļa, ja šo kompresoru darbina ar elektroenerģiju;

▼ **M4**

.3. visas šīs palaiDES, uzlāDES un enerģijas uzglabāšanas ierīces novieto avārijas ģeneratora telpā; šīs ierīces izmanto tikai avārijas ģeneratoriekārtas darbināšanai. Tas neizslēdz iespēju nodrošināt padevi avārijas ģeneratoriekārtas gaisa uztvērējam no galvenās saspiesta gaisa sistēmas vai palīgsistēmas, izmantojot vienvirziena vārstu, kas uzstādīts avārijas ģeneratora telpā.

4.1. Ja automātiska palaide nav vajadzīga, ir atļauta manuāla palaide, piemēram, manuāla iedarbināšana ar kloķi, inerces starteri, manuāli uzlādēti hidrauliski akumulatori vai pulvera uzlāDES kasetnes, ja var pierādīt, ka šie līdzekļi ir efektīvi.

4.2. Ja manuāla palaide praktiski nav iespējama, izpilda 2. un 3. punkta prasības, izņemot to, ka palaidi drīkst manuāli uzsākt.

Noteikums II-1/D/45. Piesardzības pasākumi pret elektriskās strāvas triecienu, ugunsgrēku un citiem elektriskās izcelsmes apdraudējumiem

1.1. Elektroiekārtu vai aprīkojuma atklātās metāla daļas, kam nav jābūt spriegumaktīvām, bet kas tādas var kļūt bojājuma dēļ, iezemē, ja vien nav tā, ka iekārtas vai aprīkojumu:

.1. baro pie sprieguma, kas nepārsniedz 50 V līdzstrāvas, vai pie 50 V (vidējā ģeometriskā vērtība) starp elektriskajiem vadītājiem; lai sasniegtu minēto spriegumu, neizmanto autotransformatorus; vai

.2. baro pie sprieguma, kas nepārsniedz 250 V, droši izolējot transformatorus, kas apgādā tikai vienu patērētājiERICI; vai

.3. konstruēti saskaņā ar divkāršās izolācijas principu.

1.3. Visas elektroierīces konstruē un uzstāda tā, lai tās neradītu traumu, kad ar tām rīkojas vai tām pieskaras parastā veidā.

2. Piemērotā veidā aizsargā sadales skapju sānus, aizmuguri un vajadzīgas gadījumā – priekšpusi. Minēto sadales skapju priekšpusē neierīko atklātas spriegumaktīvās daļas, kuru iezemētais spriegums pārsniedz 1.1. punktā norādīto spriegumu. Vajadzības gadījumā sadales skapja priekšā un aizmugurē uzklāj elektroenerģiju nevadodus paklājus vai režģus.

4.2. Sadales sistēmās, kam nav savienojuma ar zemi, ierīko ietaisi, ar kuru var uzraudzīt izolācijas līmeni attiecībā uz iezemējumu un kurš brīdina par ārkārtīgi zemu izolācijas pakāpi, raidot skaņas vai gaismas signālu.

5.1. Visi kabeļu metāla apvalki un bruņu appinums ir nepārtraukti un iezemēti.

5.2. Visi elektriskie kabeļi un elektroinstalācijas, kas atrodas ārpus iekārtām, ir vismaz liesmas aizkavējoši, un tos ierīko, nebojājot to sākotnējās liesmas aizkavējošās īpašības. Ja vajadzīgs, konkrētā gadījumā karoga valsts administrācija var atļaut izmantot īpaša tipa kabeļus, piemēram, radio frekvences kabeļus, kas neatbilst iepriekšminētam.

▼ M4

- 5.3. Kabeļus un elektroinstalāciju, kas paredzēti avārijas elektroenerģijas padevei, apgaismojumam, iekšējiem sakariem vai signāliem, ierīko, pēc iespējas apejot kambīzes, veļas mazgātavas, A kategorijas mašīntelpas un to korpusu, kā arī cita veida augsta apdraudējuma zonas. Izvilktos avārijas trauksmes un skaļruņu sakaru sistēmas kabeļus apstiprina karoga valsts administrācija, ievērojot ieteikumus, kas ietverti SJO MSC/Circ.808. Kabeļi, kas savieno ugunsdzēsības sūkņus ar avārijas sadales paneli, ir ugunsizturīgi vietās, kur tie šķērso augsta ugunsgrēka riska zonas. Ja iespējams, visus šos kabeļus ieviek tā, lai tie nevarētu kļūt lietošanai nederīgi starpsienu sakaršanas dēļ, ko var izraisīt ugunsgrēks blakus telpā.
- 5.5. Kabeļus un elektroinstalācijas ierīko un atbalsta tādā veidā, lai izvairītos no sasilšanas berzes dēļ un citiem bojājumiem.
- 5.6. Visos elektriskajos vadītājos izvadus un savienojumus ierīko tā, lai saglabātu to sākotnējās elektriskās un mehāniskās uguns aizsargīpašības un vajadzības gadījumā – ugunsizturību.
- 6.1. Katru atsevišķo slēgumu aizsargā pret īsslēgumu un pārslodzi, izņemot noteikumus II-1/C/29 un II-1/C/30 minētos gadījumus.
7. Apgaismes piederumus ierīko tā, lai nepieļautu temperatūras celšanos, kas varētu sabojāt kabeļus un elektroinstalācijas, un apkārtējo materiālu pārmērīgu sakaršanu.
- 9.1. Akumulatora baterijas tur piemērotās vietās, un nodalījumi, ko izmanto galvenokārt dzīvošanai, ir pareizi uzbūvēti un tiek efektīvi vēdināti.
- 9.2. Šajos nodalījumos nedrīkst uzstādīt elektroiekārtas un citas iekārtas, kas var būt uzliesmojošu tvaiku aizdegšanās avots.
10. Elektoriekārtas nedrīkst uzstādīt telpā, kurā var uzkrāties uzliesmojoši maisījumi, piemēram, nodalījumos, kas galvenokārt paredzēti akumulatoru baterijām, krāsu skapju telpās, acetilēna noliktavās vai līdzīgās telpās, izņemot tad, ja administrācija piekrīt, ka šādas iekārtas ir:
- .1. būtiskas ekspluatācijas vajadzībām;
 - .2. tāda veida, ka tās neizraisīs attiecīgā maisījuma aizdegšanos;
 - .3. piemērotas attiecīgajai telpai; un
 - .4. atbilstīgi sertificētas drošai lietošanai putekļos, tvaikos vai gāzēs, ja tādi var rasties.
12. Sadales sistēmas ierīko tā, lai vertikālajā zonā izcēlies ugunsgrēks, kā definēts noteikuma II-2/A/3 32. punktā, netraucētu drošības pasākumu veikšanai citā zonā. Šī prasība ir izpildīta, ja galvenās un ārkārtas barotājlīnijas šajās zonās tiek izvietotas pēc iespējas tālāk viena no otras gan vertikāli, gan horizontāli.

▼ **M4***E DAĻA***PAPILDU PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ KUĢIEM, KAS UZBŪVĒTI AR MAŠĪNTELPĀM, KO PERIODISKI ATSTĀJ BEZ UZRAUDZĪBAS****Noteikums II-1/E/46. Vispārīgi noteikumi**

1. Paredz pasākumus, lai nodrošinātu to, ka kuģa drošība visos kuģošanas apstākļos, tajā skaitā manevrēšanas laikā, ir līdzvērtīga tāda kuģa drošībai, kura mašīntelpās visu laiku uzturas personāls.
2. Veic pasākumus, lai nodrošinātu to, ka iekārtas darbojas droši un ka ir paredzētas periodiskās pārbaudes un testi, lai nodrošinātu nepārtrauktu un drošu ekspluatāciju.
3. Visiem kuģiem ir dokumentāli pierādījumi par to piemērotību ekspluatācijai ar periodiski bez uzraudzības atstātām mašīntelpām.

Noteikums II-1/E/47. Piesardzības pasākumi attiecībā uz ugunsgrēku

1. Paredz iespēju atklāt ugunsgrēku un sacelt trauksmi ugunsgrēka sākumā:
 - .1. katlu gaisa padeves šahtās un izplūdes ierīcēs; un
 - .2. dzinēju caurpūtes kamerās, ja vien konkrētā gadījumā to neuzskata par nevajadzīgu.
2. Iekšdedzes dzinējus, kuru jauda ir 2250 kW vai lielāka, vai kuru cilindra diametrs pārsniedz 300 mm, aprīko ar kartera eļļas migļiņas koncentrācijas detektoriem vai dzinēja gultņu temperatūras kontrolierīcēm, vai līdzīgām ierīcēm.

Noteikums II-1/E/48. Aizsardzība pret applūšanu

1. Sateču akas periodiski bez uzraudzības atstātās mašīntelpās izvieto un uzrauga tā, lai konstatētu šķidruma uzkrāšanos pie parastiem galsveres un sānsveres leņķiem, un tās ir pietiekami lielas, lai tajās varētu satilpt šķidrumi, kas parasti sakrājas mašīntelpas neuzraudzīšanas laikā.
2. Ja sateces sūkņus var iedarbināt automātiski, uzstāda ierīci, kas rāda, ka šķidruma ieplūde pārsniedz sūkņa jaudu vai ka sūknis darbojas biežāk, nekā parasti varētu gaidīt. Šādos gadījumos pamatotā laika posmā var atļaut izmantot mazākas sateču akas. Ja ierīko automātiskus sateces sūkņus, īpašu uzmanību pievērš prasībām attiecībā uz naftas piesārņojuma novēršanu.
3. Jūras ūdens ieplūdes, izplūdes zem ūdenslīnijas vai sateces atsūkņēšanas ežektoru sistēmu vārstu vadības ierīces ir izvietotas tā, lai pietiktu laika šo vārstu darbināšanai, ja telpā ieplūst ūdens, ņemot vērā iespējami vajadzīgo laiku, lai sasniegtu un izmantotu minētās vadības ierīces. Atkarībā no telpas iespējamā applūšanas līmeņa, ja kuģis ir pilnībā piekrauts, paredz iespēju darbināt minētās vadības ierīces no vietas, kas atrodas virs šā līmeņa.

▼ **M4****Noteikums II-1/E/49. Dzinēju vadība no komandtiltiņa**

1. Visos kuģošanas apstākļos, tajā skaitā manevru laikā, dzenskrūves ātrumam, virzošā spēka virzienam un attiecīgā gadījumā dzenskrūves solim jābūt pilnībā vadāmam no komandtiltiņa.
 - 1.1. Šo katras neatkarīgās dzenskrūves tālvadību nodrošina ar atsevišķu vadības ierīci, un visas saistītās darbības tiek veiktas automātiski, tajā skaitā pēc vajadzības – dzinēju pārslodzes nepieļaušana.
 - 1.2. Uz komandtiltiņa ierīko galveno dzinēju avārijas apturēšanas ierīci, kas nav saistīta ar komandtiltiņa vadības sistēmu.
2. Rīkojumi, ko no komandtiltiņa dod attiecībā uz dzinējiem, ir redzami galvenajā mehānismu vadības telpā vai attiecīgā gadījumā dzinēju kontroles postenī.
3. Dzinēju tālvadība vienlaikus ir iespējama tikai no vienas vietas; šādās vietās var uzstādīt saistītus kontroles posteņus. Katra minētā vieta ir aprīkota ar indikatoru, kas rāda, no kuras vietas tiek vadīti dzinēji. Vadības nodošana komandtiltiņa un mašīntelpas starpā ir iespējama vienīgi galvenajā mašīntelpā vai galvenajā mehānismu vadības telpā. Šī sistēma ietver iespēju nepieļaut dzenskrūves virzošā spēka būtiskas izmaiņas laikā, kad vadību nodod no vienas vietas otrai.
4. Jābūt iespējai visus kuģa drošai ekspluatācijai būtiskus mehānismus vadīt no lokāla posteņa arī tad, ja daļēji sabojājas automātiskās vai tālvadības sistēmas.
5. Automātiskās tālvadības sistēmas konstrukcija ir tāda, ka sabojāšanās gadījumā atskan signāls. Ja tas netiek uzskatīts par praktiski neiespējamu, līdz lokālās vadības pārņemšanai jāsiglabā priekšiestatītais dzenskrūves virzošā spēka ātrums un virziens.
6. Uz komandtiltiņa ierīko indikatorus, kas rāda:
 - .1. dzenskrūves ātrumu un griešanās virzienu fiksēta soļa dzenskrūves gadījumā; vai
 - .2. dzenskrūves ātrumu un soļa stāvokli regulējama soļa dzenskrūves gadījumā.
7. Nosaka nesekmīgo automātisko secīgo palaišanas mēģinājumu skaitu, kas nav pārsniedzams, lai nodrošinātu pietiekamu palaišanas gaisa spiedienu. Ierīko signalizāciju, kas brīdina par zemu palaišanas gaisa spiedienu, kas noregulēts tā, lai ir iespējams veikt dzinēju palaišanas darbības.

Noteikums II-1/E/50. Sakari

Galveno mehānismu vadības telpu vai attiecīgā gadījumā dzinēju kontroles posteni, komandtiltiņu un mehāniķa kajīti savieno ar uzticamu balss sakaru sistēmu.

Noteikums II-1/E/51. Signalizācijas sistēma

1. Ierīko signalizācijas sistēmu, kas brīdina par kļūmi, kam jāpievērš uzmanība, un kas:
 - .1. spēj dot skaņas signālu galvenajā mehānismu vadības telpā vai dzinēju kontroles postenī un attiecīgajā postenī ar gaismas signālu norāda, ka ir atskanējis skaņas signāls;

▼ **M4**

- .2. izmantojot selektora slēdzi, ir savienota ar mehāniķu koptelpām un katra mehāniķa kajīti, lai nodrošinātu savienojumu vismaz ar vienu no minētajām telpām. Var atļaut alternatīvu sistēmu ierīkošanu, ja tās uzskata par ekvivalentām;
 - .3. iedarbina skaņas un gaismas signālu uz komandtiltiņa visās situācijās, kad vajadzīga sardzes virsnieka rīcība vai uzmanība;
 - .4. ciktāl iespējams, ir ierīkota, pamatojoties uz bezatteices principu; un
 - .5. iedarbina mehāniķa izsaukšanas signalizāciju, kas paredzēta noteikumā II-1/C/38, ja noteiktā laikposmā skaņas signālam lokāli nav pievērsta uzmanība.
- 2.1. Signalizācijas sistēmu nodrošina ar pastāvīgu elektroapgādi, un tā automātiski pārslēdzas uz rezerves enerģijas apgādes režīmu, ja tiek pārtraukta parastā energoapgāde.
 - 2.2. Par signalizācijas sistēmas parastās energoapgādes pārrāvumu brīdina trauksmes signāls.
 - 3.1. Signalizācijas sistēma vienlaikus var brīdināt par vairāk nekā vienu kļūmi, un viena trauksmes signāla pieņemšana netraucē skanēt citam trauksmes signālam.
 - 3.2. Ja viens no 1. punktā minētajiem posteņiem ir pieņēmis trauksmes signālu, to norāda pārējos posteņos, kuros bija atskanējis trauksmes signāls. Trauksmes signālam jāskan tik ilgi, kamēr to pieņem, un atsevišķo trauksmes signālu gaismas signāli turpina degt, kamēr kļūme nav novērsta, kad signalizācijas sistēma automātiski pārslēdzas uz parasto darba režīmu.

Noteikums II-1/E/52. Drošības sistēmas

Ierīko drošības sistēmu, lai nodrošinātu, ka nopietnu mehānismu vai katlu darbības traucējumu gadījumā, kas rada tiešas briesmas, attiecīgā mehānisma daļa automātiski izslēdzas un atskan trauksmes signāls. Dzinēju sistēma automātiski neizslēdzas, izņemot gadījumus, kad var rasties nopietni bojājumi, pilnīga avārija vai sprādziens. Ja paredzēta sistēma galveno dzinēju izslēgšanas ignorēšanai, nedrīkst pieļaut šīs sistēmas nejašu izmantošanu. Par ignorēšanas sistēmas iedarbināšanu brīdina gaismas signāls. Vadības ierīces mehānismu automātiskai izslēgšanai un darbības palēnināšanai, kas tiek veikta drošības nolūkā, ierīko atsevišķi no signalizācijas sistēmas.

Noteikums II-1/E/53. Īpašas prasības attiecībā uz mašīntelpas un katlu ierīcēm un elektroierīcēm

- 2. Elektroenerģijas galvenais avots atbilst šādām prasībām:
 - 2.1. ja elektroenerģiju parasti piegādā viens ģenerators, paredz piemērotu slodzes nomešanas ierīci, lai nodrošinātu integrētu apgādi kuģa piedziņas un vadības, kā arī drošības vajadzībām. Ja notiek ģenerators atteice, jāparedz pietiekamas jaudas ģenerators automātiska palaišana un pieslēgšana galvenajam sadales skapim, lai nodrošinātu piedziņu, vadību un kuģa drošību, automātiski no jauna palaižot būtiskus palīgmehānismus, tajā skaitā pēc vajadzības secīgas darbības;

▼ **M4**

- 2.2. ja elektroenerģiju parasti piegādā vairāki ģeneratori, kas darbojas paralēli, jāpanāk, piemēram, izmantojot slodzes nomešanu, lai vienas ģeneratoriekārtas atteices gadījumā pārējās ģeneratoriekārtas turpinātu darboties bez pārslodzes, nodrošinot kuģa piedziņu, vadību un drošību.
3. Ja rezerves mehānismi ir vajadzīgi citiem palīgmehānismiem, kas ir būtiski piedziņas nodrošināšanai, uzstāda automātiskas pārslēgšanas ierīces.
4. Automātiskā vadības un signalizācijas sistēma
 - 4.1. Vadības sistēma nodrošina galveno dzinēju un palīgmehānismu ekspluatāciju, izmantojot vajadzīgās automātiskās sistēmas.
 - 4.2. Automātiskas pārslēgšanās gadījumā atskan trauksmes signāls.
 - 4.3. Signalizācijas sistēmu atbilstīgi noteikumam II-1/E/51 paredz visiem svarīgajiem spiediena līmeņiem, temperatūrām un šķidrums līmeņiem, kā arī citiem būtiskiem parametriem.
 - 4.4. Centrālo kontroles posteni aprīko ar vajadzīgajiem signalizācijas paneļiem un instrumentiem, kas pārraida visus trauksmes signālus.
5. Paredz līdzekļus palaišanas gaisa spiediena uzturēšanai vajadzīgajā līmenī, ja iekšdedzes dzinējus, kas ir būtiski galvenajai piedziņai, palaiž ar saspiestu gaisu.

Noteikums II-1/E/54. Īpaši apsvērumi

Karoga valsts administrācija īpaši apsver kuģus, lai nolemtu, vai šo kuģu mašīntelpas var periodiski atstāt bez uzraudzības, un ja jā – vai ir vajadzīgas prasības, kas papildina attiecīgo noteikumu prasības, lai panāktu drošību, kas ir līdzvērtīga parastā kārtībā uzraudzītu mašīntelpu drošībai.

*G DAĻA***KUĢI, KURI IZMANTO DEGVIELAS AR ZEMU UZLIESMOŠANAS TEMPERATŪRU****Noteikums II-1/G/57. Prasības kuģiem, kuri izmanto degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru**

Kuģiem, kuros lieto gāzveida vai šķidru degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir zemāka, nekā atļauts atbilstīgi noteikumam II-2/4.2.1, ir jāatbilst *IGF* kodeksa prasībām, kā definēts *SOLAS* konvencijas noteikumā II-1/2.28.

*Z DAĻA***DIREKTĪVAS 2009/45/EK ĪPAŠAS PRASĪBAS****Noteikums II-1/Z/100. Paceļamas platformas un rampas automašīnām**

Uz kuģiem, kas aprīkoti ar piekaramiem klājiem pasažieru transportlīdzekļu pārvadāšanai, būvēšanas, instalācijas un ekspluatācijas darbus veic saskaņā ar karoga valsts administrācijas noteiktajiem pasākumiem. Būvdarbiem piemēro atbilstīgus atzītas organizācijas noteikumus.

▼ M4**Noteikums II-1/Z/101. Margas**

1. Uz ārējiem klājiem, uz kuriem var atrasties pasažieri un kuriem nav atbilstīga augstuma drošības reliņu, ierīko margas, kuru augstums virs klāja ir vismaz 1100 mm un kuru konstrukcija neļauj pasažieriem kāpt uz šīm margām un nejauši nokrist no minētā klāja.
2. Kāpnes un kāpņu laukumiņus uz ārējiem klājiem aprīko ar līdzīgas konstrukcijas margām.

Noteikums II-1/Z/102. Lifti

1. Pasažieru un preču lifti attiecībā uz izmēriem, izvietojumu, pasažieru skaitu un/vai preču daudzumu atbilst karoga valsts administrācijas paredzētajiem noteikumiem katrā konkrētajā gadījumā vai katram konkrētajam ietaises veidam.
2. Karoga valsts administrācija apstiprina ietaises rasējumus un uzturēšanas instrukcijas, tajā skaitā noteikumus, kas reglamentē periodiskās pārbaudes, un pārbauda un apstiprina ietaisi pirms ekspluatācijas uzsākšanas.
3. Pēc apstiprināšanas karoga valsts administrācija izdod sertifikātu, ko glabā uz kuģa.
4. Karoga valsts administrācija var atļaut veikt periodiskās pārbaudes administrācijas pilnvarotam ekspertam vai atzītai organizācijai.

II-2 NODAĻA

UGUNSDROŠĪBA, UGUNSGRĒKA ATKLĀŠANA UN UGUNSDZĒŠANA*A DAĻA***VISPĀRĪGI NOTEIKUMI****Noteikums II-2/A/1. Piemērošana**

3. Remontdarbi, izmaiņas, pārveidojumi un iekārtošana
- 3.1. Visiem kuģiem, kuru remonts, izmaiņas, pārveidošana un ar minēto saistīta iekārtošana nav būtiska saskaņā ar Direktīvas 2009/45/EK 2. panta zh) apakšpunktu, arī turpmāk jāatbilst vismaz tām prasībām, ko šiem kuģiem piemēroja iepriekš.

Noteikums II-2/A/2. Ugunsdrošības mērķi un funkcionālās prasības

1. Ugunsdrošības mērķi
- 1.1. Šajā nodaļā aprakstītie ugunsdrošības mērķi ir:
 - .1. nepieļaut ugunsgrēku un eksploziju;
 - .2. samazināt uguns radīto dzīvības apdraudējumu;
 - .3. samazināt ugunsgrēka radīto kuģa, kravas un apkārtējās vides bojājumu risku;
 - .4. ierobežot, kontrolēt un apslāpēt ugunsgrēku un sprādzienu nodaļumā, kurā tas izcēlies; un
 - .5. nodrošināt atbilstīgus un viegli pieejamus pasažieru un apkalpes evakuācijas līdzekļus.

▼ **M4**

2. Funkcionālās prasības
- 2.1. Lai sasniegtu 1. punktā izklāstītos ugunsdrošības mērķus, šīs nodaļas noteikumu pamatā ir turpmāk norādītie pamatprincipi, kas attiecīgā gadījumā ir ietverti noteikumos, ņemot vērā kuģa tipu un saistīto iespējamo ugunsbīstamību:

- .1. kuģa iedalījums galvenajās vertikālajās zonās ar termiskiem un strukturāliem norobežojumiem;
- .2. dzīvojamo telpu atdalīšana no pārējām kuģa daļām ar termiskiem un strukturāliem norobežojumiem;
- .3. degošu materiālu ierobežota izmantošana;
- .4. ugunsgrēka atklāšana zonā, kurā tas izcēlies;
- .5. ugunsgrēka ierobežošana un nodzēšana telpā, kurā tas izcēlies;
- .6. evakuācijas līdzekļu un ugunsdzēsības ekipējuma pieejas aizsardzība;
- .7. ugunsdzēsības iekārtu ērta pieejamība;
- .8. uzliesmojošas kravas tvaiku aizdegšanās iespējas samazināšana līdz minimumam.

3. Ugunsdrošības mērķu sasniegšana

Ugunsdrošības mērķus, kas izklāstīti 1. punktā, sasniedz, nodrošinot atbilstību šajā nodaļā paredzētajām prasībām vai ar alternatīvu konstrukciju un sistēmu, kas atbilst grozītās 1974. gada *SOLAS* konvencijas pārskatītās II-2. nodaļas F daļai. Uzskata, ka kuģis atbilst 2. punktā minētajām funkcionālajām prasībām un ka 1. punktā minētie ugunsdrošības mērķi ir sasniegti, ja:

- .1. kuģa konstrukcijas un sistēmas kopumā atbilst attiecīgajām šīs nodaļas prasībām;
- .2. vai arī kuģa konstrukcija un sistēmas kopumā ir pārskatītas un apstiprinātas saskaņā ar grozītās 1974. gada *SOLAS* konvencijas pārskatītās II-2. nodaļas F daļu;
- .3. vai arī kuģa konstrukcijas un sistēmu daļa(-s) ir pārskatīta(-s) un apstiprināta(-s) saskaņā ar iepriekšminēto 1974. gada *SOLAS* konvencijas pārskatītās II-2. nodaļas F daļu, un pārējās kuģa daļas atbilst šīs nodaļas attiecīgajām prasībām.

Noteikums II-2/A/3. Definīcijas

1. *Dzīvojamās telpas* ir telpas, ko izmanto sabiedriskajām telpām, gaitenim, tualetēm, kajītēm, birojiem, slimnīcām, kinozālēm, spēļu un atpūtas telpām, frizētavām, pieliekamajiem, kuros nav virtuves iekārtu, un tamlīdzīgām telpām.
2. *A klases pārsegumus* veido starpsienas un klāji, un tie atbilst šādām prasībām:
 - .1. būvēti no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla;
 - .2. pienācīgi nostiprināti;

▼ **M4**

- .3. tos izolē ar apstiprinātiem nedegošiem materiāliem, lai testā neizmantotās puses vidējā temperatūra nepārsniegtu 140 °C virs sākotnējās temperatūras un lai nevienā punktā, tajā skaitā nevienā savienojumā, temperatūra nepārsniegtu 180 °C virs sākotnējās temperatūras turpmāk norādītajos laikposmos:

A-60 klase	60 minūtes
A-30 klase	30 minūtes
A-15 klase	15 minūtes
A-0 klase	0 minūtes

- .4. būvēti tā, lai nepieļautu dūmu un liesmu izlaušanos līdz vienu stundu ilgā uzliesmošanas standarttesta beigām;

- .5. Karoga valsts administrācija pieprasa starpsienas vai klāja modeļa testēšanu, lai nodrošinātu tā atbilstību minētajām prasībām attiecībā uz viengabalainību un temperatūras paaugstināšanos saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.

3. *Ātriji* ir sabiedriskas telpas vienā galvenajā vertikālajā zonā, kas aptver vismaz trīs atklātus klājus.

4. *B klases pārsegumus* veido starpsienas, klāji, griesti vai apšuvums, kas atbilst šādām prasībām:

- .1. būvēti tā, lai nepieļautu dūmu un liesmu izlaušanos līdz vienu stundu ilgā uzliesmošanas standarttesta beigām;

- .2. tos izolē tā, lai testā neizmantotās puses vidējā temperatūra nepārsniegtu 140 °C virs sākotnējās temperatūras un lai nevienā punktā, tajā skaitā nevienā savienojumā, temperatūra nepārsniegtu 225 °C virs sākotnējās temperatūras turpmāk norādītajos laikposmos:

B-15 klase	15 minūtes
B-0 klase	0 minūtes

- .3. tie ir būvēti no apstiprinātiem nedegošiem materiāliem, un visiem materiāliem, ko izmanto B klases pārsegumu izbūvē, jābūt nedegošiem, izņemot degošu finieri, kura izmantošanu var atļaut, ja tas atbilst citām šīs nodaļas prasībām;

- .4. karoga valsts administrācija pieprasa pārseguma modeļa testēšanu, lai nodrošinātu tā atbilstību minētajām prasībām attiecībā uz viengabalainību un temperatūras paaugstināšanos saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.

8. Kravas telpas ir visas telpas, ko izmanto kravai (tajā skaitā naftas kravas tilpnes), un gaiteni, kas ved uz šīm telpām.

9. *Centrālais kontrolpunkts* ir kontrolpunkts, kurā ir koncentrētas šādas vadības un indikatoru funkcijas:

- .1. stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas;

▼ **M4**

- .2. automātiskas sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas;
 - .3. ugunsdrošo durvju indikatoru paneli;
 - .4. ugunsdrošo durvju noslēgšana;
 - .5. ūdensnecaurlaidīgo durvju indikatoru paneli;
 - .6. ūdensnecaurlaidīgo durvju noslēgšana;
 - .7. ventilatori;
 - .8. vispārējā/ugunsgrēka signalizācija;
 - .9. sakaru sistēmas, tajā skaitā telefoni; un
 - .10. skaļruņu sistēmu mikrofoni.
10. *C klases pārsegumi* ir būvēti no apstiprinātiem nedegošiem materiāliem. Tiem nav jāatbilst prasībām, kas attiecas uz dūmu un liesmu izlaušanos, ne arī temperatūras paaugstināšanās ierobežojumiem. Degoša finiera izmantošanu atļauj ar noteikumu, ka tas atbilst citām šīs nodaļas prasībām.
 12. *Slēgtas ro-ro kravas telpas* ir ro-ro kravas telpas, kas nav ne atvērtas ro-ro kravas telpas, ne arī atklātais klājs.
 13. *Slēgtas transportlīdzekļu telpas* ir transportlīdzekļu telpas, kas nav ne atvērtas transportlīdzekļu telpas, ne arī atklātais klājs.
 16. *Nepārtraukti B klases griesti vai apšuvums* ir tādi B klases griesti vai apšuvums, kas beidzas tikai pie A vai B klases pārseguma.
 17. *Pastāvīgi uzraudzīts centrālais kontrolpunkts* ir centrālais kontrolpunkts, kurā pastāvīgi uzturas atbildīgais apkalpes loceklis.
 18. *Kontrolpunkti* ir telpas, kurās atrodas kuģa radioiekārta vai galvenās navigācijas iekārtas, vai ārkārtas enerģijas avots, vai kur ir izvietots ugunsgrēka reģistrēšanas vai ugunsvadības aprīkojums.
 20. *Bīstamās kravas* ir kravas, kas norādītas *IMDG* kodeksā, kā definēts *SOLAS* konvencijas noteikumā VII/1.1.
 22. *Ugunsdrošības sistēmu kodekss* ir Starptautiskais ugunsdrošības sistēmu kodekss, kas pieņemts ar grozīto Rezolūciju MSC.98(73).
 23. *Uzliesmošanas testu metožu kodekss* ir 2010. gada Starptautiskais kodekss par ugunsdrošības testu metožu piemērošanu, kas pieņemts ar grozīto Rezolūciju MSC.307(88).
 24. *Uzliesmošanas temperatūra* ir temperatūra Celsija grādos (slēgtā tīģeļa tests), pie kuras priekšmets izdala pietiekami daudz uzliesmojošu tvaiku, lai aizdegtos, ko nosaka ar apstiprinātu uzliesmošanas temperatūras aparātu.
 26. *Helikopteru klājs* ir īpaši izbūvēts helikopteru nolaišanās laukums, kurš atrodas uz kuģa, tostarp visas konstrukcijas, ugunsdzēsības iekārtas un cits aprīkojums, kas vajadzīgs drošai helikopteru ekspluatācijai.
 29. *Zema liesmas izplatība* nozīmē, ka šādi raksturota virsma pietiekami ierobežo liesmas izplatību, ko nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.

▼ **M4**

30. *Mašīntelpas* ir visas A kategorijas mašīntelpas un visas pārējās telpas, kurās ir mašīntelpas galvenie mehānismi, katli, šķidrās degvielas sagatavošanas agregāti, tvaika un iekšdedzes dzinēji, ģeneratori un svarīgākie elektriskie mehānismi, degvielas uzpildes vietas, saldēšanas, stabilizācijas, ventilācijas un kondicionēšanas iekārtas, un tamlīdzīgas telpas un šahtas, kas ved uz šīm telpām.
31. A kategorijas *mašīntelpas* ir telpas un gaiteni, kas ved uz tām, kurās ir:
- .1. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto galvenajos dzinējos; vai
 - .2. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto citiem nolūkiem, nevis galvenajos dzinējos, ja šo mehānismu kopējā jauda nav mazāka par 375 kW; vai
 - .3. jebkāds šķidrā kurināmā katls vai šķidrās degvielas sagatavošanas agregāts, vai jebkāds ar šķidro kurināmo darbināms aparāts, izņemot katlus, piemēram, inertas gāzes ģeneratori, sadedzināšanas krāsnis utt.
32. *Galvenās vertikālās zonas* ir sekcijas, kurās korpusu, virsbūvi un kabīnes sadala A klases pārsegumi un kuru vidējais garums un platums uz jebkura klāja parasti nepārsniedz 40 metrus.
33. *Nedegošs materiāls* ir materiāls, kas nedeg un neizdala ugunsnedrošus tvaikus tādā daudzumā, lai tad, ja tie uzkarst līdz aptuveni 750 °C, notiktu pašai degšanā; to nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu. Jebkurš cits materiāls ir degošs materiāls.
34. *Šķidrās degvielas sagatavošanas agregāts* ir iekārta, ko izmanto, lai sagatavotu šķidro degvielu padevei uz šķidrā kurināmā katlu, vai iekārta, ko izmanto, lai sagatavotu sakarsētas degvielas padevi iekšdedzes dzinējam, un tas sastāv no saspīestas degvielas sūkņiem, filtriem un sildītājiem, kas sagatavo degvielu pie spiediena, kas pārsniedz 0,18 N/mm².
35. *Atvērtas ro-ro telpas* ir ro-ro kravas telpas, kas ir atvērtas abos galos vai vienā galā un kas nodrošinātas ar atbilstīgu dabisku ventilāciju visā garumā, izmantojot pastāvīgas atveres sānu apšuvumā vai klāja segumā, vai no augšas, šo kravas telpu kopējais virsmas laukums ir vismaz 10 % no sienu kopējā virsmas laukuma.
36. *Atvērtas transportlīdzekļu telpas* ir transportlīdzekļu telpas, kas ir atvērtas abos galos vai vienā galā un kas nodrošinātas ar atbilstīgu dabisku ventilāciju visā garumā, izmantojot pastāvīgas atveres sānu apšuvumā vai klāja segumā, vai no augšas, šo kravas telpu kopējais virsmas laukums ir vismaz 10 % no sienu kopējā virsmas laukuma.
38. *Preskriptīvas prasības* nozīmē konstrukcijas raksturīgās īpašības, ierobežotus izmērus vai ugunsdrošības sistēmas, kas norādītas šajā nodaļā.
39. *Sabiedriskas telpas* ir tā dzīvojamo telpu daļa, kurā ir zāles, ēdamistabas, saloni un līdzīgas pastāvīgi norobežotas vietas.

▼ **M4**

40. *Telpas, kurās ir mēbeles un aprīkojums ar ierobežotu aizdegšanās risku*, atbilstīgi noteikumam II-2/C/9 ir telpas, kurās ir mēbeles un aprīkojums ar ierobežotu aizdegšanās risku (kajītes, sabiedriskās telpas, dienesta telpas vai citas dzīvošanai paredzētas telpas), kurās:
- .1. visas iebūvētās mēbeles, piemēram, rakstāmgaldi, skapji, tualetes galdiņi, pultis, skapīši ir izgatavoti vienīgi no apstiprinātiem nedegošiem materiāliem, izņemot degošu finieri, kura biezums nepārsniedz 2 mm un ko var izmantot minēto mēbeļu daba virsmām;
 - .2. visām neiebūvētajām mēbelēm, piemēram, krēsliem, dīvāniem, galdiem, karkass ir izgatavots no nedegošiem materiāliem;
 - .3. visu drapējumu, aizkaru un citu piekārtu tekstilizstrādājumu materiāli ir izturīgi pret liesmu izplatīšanos, un šī izturība nav mazāka par vilnas ar masu 0,8 kg/m² izturību saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu;
 - .4. visiem grīdas segumiem ir vāja uguns izplatīšanas spēja;
 - .5. visām atklātajām starpsienu virsmām, apšuvumiem un griestiem ir vāja uguns izplatīšanas spēja; un
 - .6. visas polsterētās mēbeles ir izturīgas pret aizdegšanos un liesmu izplatīšanos saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu;
 - .7. visi gultas piederumi ir izturīgi pret aizdegšanos un liesmu izplatīšanos, ko nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.
41. *Ro-ro kravas telpas* ir telpas, ko parasti nesadala un kas stiepjas visa kuģa garumā vai aizņem lielu daļu no tā, un kurās parasti horizontālā virzienā var iekraut un no kurām var izkraut mehāniskos transportlīdzekļus, kam degvielas tvertnēs ir degviela piedziņas nodrošināšanai, un/vai preces (iesaiņotas vai neiesaiņotas, vagonos vai piekabēs, transportlīdzekļos (tajā skaitā autocisternās un dzelzceļa cisternās), piekabēs, konteineros, paliktņos, nomontējamās rezervuāros vai līdzīgās nostiprināmās konstrukcijās vai tvertnēs).
42. *Ro-ro pasažieru kuģis* ir pasažieru kuģis ar ro-ro kravas telpām vai īpašas kategorijas telpām, kas definētas šajā noteikumā II-2/A/3.
45. *Dienesta telpas* ir telpas, kurās ir kambīzes, pieliekamie, virtuves iekārtas, slēdzami skapīši, pasta telpa un naudas glabātuve, noliktavas, darbnīcas, izņemot tās, kas ietilpst mašīntelpā, un līdzīgas telpas un gaiteni, kas ved uz šīm telpām.
46. *Īpašas kategorijas telpas* ir tās slēgtās transportlīdzekļu telpas virs starpsienu klāja vai zem tā, kurās var iebraukt un no kurām var izbraukt transportlīdzekļus, un kurās var uzturēties pasažieri. Īpašas kategorijas telpas var ierīkot uz vairākiem klājiem, ja kopējais lietderīgais augstums transportlīdzekļiem nepārsniedz 10 metrus.
47. *Standarta uguns tests* ir tests, kas definēts Direktīvas 2009/45/EK 2. panta zb) apakšpunktā.

▼ **M4**

49. *Transportlīdzekļu telpas* ir kravas telpas, ko paredzēts izmantot, lai pārvadātu mehāniskos transportlīdzekļus, kam degvielas tvertnēs ir degviela piedziņas nodrošināšanai.
50. *Atklātais klājs* ir klājs, kas pilnībā pakļauts laika apstākļu iedarbībai no augšas un vismaz no diviem sāniem.
53. *Kajītes balkons* ir atklāta klāja zona, ko paredz tikai vienas kajītes iemītnieku izmantošanai un kam ir tieša piekļuve no minētās kajītes.
54. *Ugunsdrošības aizbīdnis* noteikuma II-2/C/9.7. punkta īstenošanas nolūkā ir ventilācijas cauruļvadā uzstādīta ierīce, kas normālos apstākļos paliek atvērta, netraucējot plūsmi cauruļvadā, un tiek aizvērta ugunsgrēka laikā, apturot plūsmu cauruļvadā, lai ierobežotu uguns pārnesi. Ar iepriekš sniegtās definīcijas izmantošanu var būt saistīti šādi termini:
- .1. automātisks ugunsdrošības aizbīdnis ir ugunsdrošības aizbīdnis, kas aizveras neatkarīgi, reaģējot uz sadegšanas produktu iedarbību;
 - .2. ar roku darbināms ugunsdrošības aizbīdnis ir ugunsdrošības aizbīdnis, kura atvēršanu vai aizvēršanu apkalpe veic manuāli; un
 - .3. ar tālvadību vadāms ugunsdrošības aizbīdnis ir ugunsdrošības aizbīdnis, kuru apkalpe aizver, izmantojot vadības ierīci, kas atrodas attālināti no vadāmā aizbīdņa.
55. *Dūmu aizbīdnis* noteikuma II-2/C/9.7. punkta īstenošanas nolūkā ir ventilācijas cauruļvadā uzstādīta ierīce, kas normālos apstākļos paliek atvērta, netraucējot plūsmi cauruļvadā, un tiek aizvērta ugunsgrēka laikā, apturot plūsmu cauruļvadā, lai ierobežotu dūmu un karstu gāzu pārnesi. Dūmu aizbīdnis nav paredzēts tā ugunsizturīgā pārseguma viengabalainības nodrošināšanai, kurā ierīkots ventilācijas cauruļvads. Iepriekš sniegtās definīcijas izmantošana var būt saistīta ar šādiem terminiem:
- .1. automātisks dūmu aizbīdnis ir dūmu aizbīdnis, kas aizveras neatkarīgi, reaģējot uz dūmu vai karstu gāzu iedarbību;
 - .2. ar roku darbināms dūmu aizbīdnis ir dūmu aizbīdnis, kura atvēršanu vai aizvēršanu apkalpe veic manuāli; un
 - .3. ar tālvadību vadāms dūmu aizbīdnis ir dūmu aizbīdnis, kuru apkalpe aizver, izmantojot vadības ierīci, kas atrodas attālināti no vadāmā aizbīdņa.

*B DAĻA***UGUNSGRĒKA UN SPRĀDZIENA NOVĒRŠANA****Noteikums II-2/B/4. Aizdeģšanās varbūtība**1. **Nolūks**

Šī noteikuma II-2/B/4 mērķis ir novērst degošu materiālu vai uzliesmojošu šķidrumu aizdegšanos. Šajā nolūkā izpilda turpmāk norādītās funkcionālās prasības:

- .1. nodrošina līdzekļus uzliesmojošu šķidrumu noplūžu kontrolei;
- .2. nodrošina līdzekļus uzliesmojošu tvaiku uzkrāšanās ierobežošanai;

▼ **M4**

- .3. ierobežo degošu materiālu aizdegamību;
- .4. ierobežo aizdegšanās avots; un
- .5. atdala aizdegšanās avotus no degošiem materiāliem un uzliesmojošiem šķidrumiem.

2. **Risinājumi attiecībā uz šķidro degvielu, smēreļļu un citām uzliesmojošām eļļām**

2.1. *Naftas produktu kā degvielas izmantošanas ierobežojumi*

Uz naftas produktu kā degvielas izmantošanu attiecas turpmāk norādītie ierobežojumi.

- .1. Ja šajā punktā nav paredzēts citādi, neizmanto šķidro degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir mazāka par 60 °C.
- .2. Avārijas ģeneratoros drīkst izmantot šķidro degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir vismaz 43 °C.

.3. Karoga valsts administrācija var atļaut šķidrās degvielas, kuras uzliesmošanas temperatūra ir mazāka par 60 °C, bet ir vismaz 43 °C, izmantošanu (piemēram, avārijas ugunsdzēsības sūkņu dzinēju un tādu palīgmehānismu darbināšanai, kas neatrodas A kategorijas mašīntelpās), ievērojot papildu piesardzības pasākumus, ko tā uzskata par vajadzīgiem, un ar nosacījumu, ka apkārtējās vides temperatūrai telpā, kurā uzglabā vai izmanto šķidro degvielu, neļauj palielināties par vairāk nekā 10 °C zem šķidrās degvielas uzliesmošanas temperatūras, ja tiek izpildīts turpmāk norādītais:

- .3.1. degvielleļļas cisternas, izņemot tās, kas atrodas dubultdibena nodalījumos, atrodas ārpus A kategorijas mašīntelpās;
- .3.2. paredz eļļas temperatūras mērīšanu degvielas sūkņa iesūkņēšanas cauruļvadā;
- .3.3. šķidrās degvielas filtru ieplūdes un izplūdes pusēs ierīko noslēdzējvārstu un/vai krānus; un
- .3.4. pēc iespējas vairāk izmanto metinātus cauruļu savienojumus vai aplveida konusa vai lodveida uznavas savienojumus.

Naftas produktu uzliesmošanas temperatūru nosaka, izmantojot apstiprinātu slēgtā tīģeļa metodi.

- .5. Kuģos, kam piemērojama II-1. nodaļas G daļa, atļauts izmantot šķidro degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir zemāka, nekā noteikts 2.1.1. apakšpunktā.

2.2. *Šķidrās degvielas sistēmas*

Uz kuģa, kur izmanto šķidro degvielu, šīs degvielas uzglabāšana, sadalīšana un izmantošana notiek, nodrošinot kuģa un uz tā esošo personu drošību un ievērojot vismaz turpmāk norādītos noteikumus.

▼ M4

- 2.2.1. Šķidrās degvielas sistēmu atrašanās vieta
- Ciktāl iespējams, šķidrās degvielas sistēmas daļas, kurās ir sakarsēta degviela, kuras spiediens pārsniedz $0,18 \text{ N/mm}^2$, neierīko nosegtā vietā, kur uzreiz nav iespējams atklāt defektus un noplūdi. Mašīntelpās, kurās atrodas minētās šķidrās degvielas sistēmas daļas, nodrošina atbilstīgu apgaismojumu. Sakarsēta degviela ir degviela, kuras temperatūra pēc sildīšanas pārsniedz $60 \text{ }^\circ\text{C}$ vai ir augstāka par degvielas pašreizējo uzliesmošanas temperatūru, ja tā ir zemāka par $60 \text{ }^\circ\text{C}$.
- 2.2.2. Mašīntelpu ventilācija
- Mašīntelpu ventilācija ir pietiekama jebkuros parastos apstākļos, lai nepieļautu degvielas tvaiku uzkrāšanos.
- 2.2.3. Šķidrās degvielas cisternas
- 2.2.3.1. Degvielleļļas, smēreļļas un citas uzliesmojošas eļļas nedrīkst pārvadāt priekšpīķa tvertnēs.
- 2.2.3.2. Pēc iespējas šķidrās degvielas cisternas ietilpst kuģa konstrukcijā un atrodas ārpus mašīntelpas. Ja šķidrās degvielas cisternas, izņemot dubultdibena cisternas, atrodas blakus mašīntelpai vai mašīntelpā, vismaz viena no šo cisternu malām atrodas pie mašīntelpas norobežojuma, un ir vēlams, lai tām būtu kopēja mala ar dubultdibena cisternām; cisternas tās malas virsmas laukumam, kas ir vērsta uz mašīntelpas pusi, jābūt minimālam. Ja minētās cisternas atrodas mašīntelpā, tajās nedrīkst glabāt šķidro degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir mazāka par $60 \text{ }^\circ\text{C}$. Jāizvairās no atsevišķi novietotu šķidrās degvielas cisternu ierīkošanas, un šādas cisternas ir aizliegtas mašīntelpā.
- 2.2.3.3. Šķidrās degvielas cisternas neierīko vietās, kur apdraudējumu var radīt izšļakstīta vai noplūdusi degviela, kura nonāk uz sakarsētas virsmas.
- 2.2.3.4. Šķidrās degvielas caurules, kuru bojājums ļautu degvielai izplūst no glabāšanas, nostādināšanas vai ikdienas izmantošanas cisternas, kuras tilpums ir 500 litri vai vairāk un kura atrodas virs dubultā dibena, tieši pie cisternas aprīko ar krānu vai vārstu, ko var aizvērt no drošas vietas ārpus attiecīgās telpas, ja telpā, kurā atrodas cisternas, izceļas ugunsgrēks. Ja diptanki atrodas jebkurā šahtā vai cauruļvadu tunelī, vai līdzīgā telpā, cisternas aprīko ar vārstiem, bet darbināšanu ugunsgrēka gadījumā var veikt ar papildu vārstu uz caurules vai caurulēm ārpus tuneļa vai tamlīdzīgas telpas. Ja šāds papildu vārsts ir ierīkots mašīntelpā, to var darbināt ārpus šīs telpas. Avārijas ģeneratora degvielas cisternas vārsta tālvadības ierīces atrodas atsevišķi no pārējo mašīntelpas vārstu tālvadības ierīcēm.
- 2.2.3.4.a Kuģos, kuru bruto tonnāža ir mazāka nekā 500 tonnas, degvielas cisternas, kas atrodas virs dubultā dibena, ir aprīkotas ar krānu vai vārstu.
- 2.2.3.5. Nodrošina drošu un efektīvu veidu, kā noteikt šķidrās degvielas daudzumu visās šķidrās degvielas cisternās.

▼ **M4**

2.2.3.5.1. Mērīšanas caurules nebeidzas telpā, kurā aizdegšanās risku var radīt izšļakstījumi no mērīšanas caurules. Tās jo īpaši nebeidzas pasažieru vai apkalpes telpās. Mērīšanas caurules parasti nebeidzas mašīntelpās. Tomēr, ja karoga valsts administrācija uzskata, ka šīs prasības ir nepraktiskas, tā drīkst atļaut mērīšanas cauruļu izbeigšanos mašīntelpā ar nosacījumu, ka ir ievērotas šādas prasības:

.1. papildus ir ierīkots degvielas līmeņa mēraparāts, kas atbilst 2.2.3.5.2. apakšpunkta prasībām;

.2. mērīšanas caurules beidzas vietās, kas atrodas tālu no aizdegšanās apdraudējuma vietām, ja vien neveic piesardzības pasākumus, piemēram, efektīvu vairogu ierīkošana, lai nepieļautu to, ka šķidrās degvielas izšļakstījumi no mērīšanas cauruļu galiem nonāk saskarē ar aizdegšanās avotu;

.3. mērīšanas cauruļu gali ir aprīkoti ar pašaizveres nobloķēšanas ierīcēm un ar neliela diametra pašaizveres kontrolkrānu, kas atrodas pirms nobloķēšanas ierīces, lai pirms nobloķēšanas ierīces atvēršanas pārliecinātos, ka caurulē nav šķidrās degvielas. Nodrošina, ka šķidrās degvielas noplūde caur kontrolkrānu nerada aizdegšanās apdraudējumu.

2.2.3.5.2. Šķidrās degvielas daudzumu šķidrās degvielas cisternās drīkst atļaut pārbaudīt ar citiem līdzekļiem, ja šie līdzekļi nav jāievieto zem cisternas augšdaļas un ja šo līdzekļu atteices vai cisternu pārpildīšanas dēļ nenotiek degvielas noplūde.

2.2.3.5.3. Līdzekļus, kas paredzēti 2.2.3.5.2. apakšpunktā, uztur pienācīgā kārtībā, nodrošinot to nepārtrauktu un precīzu ekspluatāciju.

2.2.4. Pārspiediena novēršana

Šķidrās degvielas cisternās un šķidrās degvielas sistēmas daļās, tajā skaitā uzpildes caurulēs, kam paredzēti uz kuģa esošie sūkņi, nepieļauj pārspiedienu. Izplūde no visiem pārplūdes vārstiem un gaisa vai pārplūdes cauruļvadiem notiek tur, kur nav ugunsgrēka vai eksplozijas riska degvielas un tvaiku parādīšanās dēļ, un tā nenotiek apkalpes telpās, pasažieru telpās vai īpašas kategorijas telpās, slēgtās ro-ro telpās, mašīntelpās vai līdzīgās telpās.

2.2.5. Šķidrās degvielas cauruļvadi

2.2.5.1. Šķidrās degvielas caurules un to vārstus un piederumus izgatavo no tērauda vai apstiprināta materiāla, lai gan ierobežotā apjomā var atļaut izmantot lokanas caurules. Minētās lokanās caurules un gala stiprinājumus izgatavo no atbilstīgas izturības apstiprinātiem ugunsdrošiem materiāliem.

Vārstus, ar ko aprīkotas šķidrās degvielas cisternas un uz ko iedarbojas statisks spiediens, drīkst izgatavot no tērauda vai čuguna ar sfēroidālu grafitu. Parasta čuguna vārstus tomēr var izmantot cauruļvadu sistēmās, kur paredzētais spiediens ir mazāks par 7 bāriem, bet paredzētā temperatūra zemāka par 60 °C.

▼ **M4**

- 2.2.5.2. Visas ārējās augstspiediena degvielas padeves līnijas, kas savieno augstspiediena degvielas sūkņus un degvielas inžektorus, aizsargā ar izolācijas apvalka cauruļvadu sistēmu, kas spēj noturēt degvielu, ja notiek augstspiediena līnijas atteice. Izolācijas apvalkā esoša caurule sastāv no ārējās caurules, kurā ir pastāvīgi iemontēta augstspiediena degvielas caurule. Izolācijas apvalkā esošu cauruļvadu sistēmā ietilpst līdzekļi noplūžu savākšanai, kā arī ir jānodrošina, ka par degvielas līnijas atteici ziņo trauksmes signāls.
- 2.2.5.3. Šķidrās degvielas padeves līnijas neierīko tieši virs augstas temperatūras ietaisēm vai to tuvumā, tajā skaitā pie katliem, tvaika cauruļvadiem, izplūdes kolektoriem, trokšņa slāpētājiem vai citām iekārtām, kam nepieciešama izolācija. Ciktāl iespējams, šķidrās degvielas padeves līnijas ierīko tālu no karstām virsmām, elektroierīcēm vai citiem aizdegšanās avotiem un aizsargā ar vairogiem vai citādā piemērotā veidā, lai izvairītos no degvielas izsmidzināšanas vai noplūdes uz aizdegšanās avotiem. Cauruļu sistēmā veido pēc iespējas mazāku savienojumu skaitu.
- 2.2.5.4. Dīzeļdzinēja degvielas sistēmas komponentus uzstāda, ņemot vērā maksimālo spiedienu ekspluatācijas laikā, tajā skaitā maksimālos augstspiediena impulsus, kas degvielas iesmidzināšanas sūkņu darbības dēļ rodas un tiek pārraidīti atpakaļ degvielas padeves un noplūdes līnijās. Savienojumus ar degvielas padeves un noplūdes līnijām ierīko, ņemot vērā šo savienojumu spēju nepieļaut saspīestas šķidrās degvielas noplūdi ekspluatācijas laikā un pēc apkopes.
- 2.2.5.5. Ietaisēs ar vairākiem dzinējiem, kam degvielu piegādā no viena degvielas avota, nodrošina iespēju izolēt degvielas padeves un noplūdes cauruļvadus uz atsevišķiem dzinējiem. Izolācija neietekmē pārējo dzinēju darbību, un to var kontrolēt no posteņa, kurš ir sasniedzams arī tad, ja kādā no dzinējiem izceļas ugunsgrēks.
- 2.2.5.6. Ja karoga valsts administrācija var atļaut naftas, degošu vai citu uzliesmojošu šķidrums pārsūkņēšanu pa dzīvojamām vai dienesta telpām vai kontrolpunktiem, pārsūkņēšanas caurules izgatavo no materiāla, ko administrācija ir apstiprinājusi, ņemot vērā degšanas risku.
- 2.2.6. Augstas temperatūras virsmu aizsardzība
- 2.2.6.1. Atbilstīgi izolē visas virsmas, kuru temperatūra pārsniedz 220 °C un kuras var nonākt saskarē ar degvielu, ja degvielas sistēmai rodas atteice.
- 2.2.6.2. Veic piesardzības pasākumus, lai nepieļautu, ka saskarē ar sakarsētām virsmām nonāk degviela zem spiediena, kas noplūdusi no sūkņa, filtra vai sildītāja.
- 2.3. *Risinājumi attiecībā uz smēreļļām*
- 2.3.1. Risinājumi attiecībā uz spiedieņļošanas sistēmās izmantojamas eļļas glabāšanu, piegādi un izmantošanu nodrošina kuģa un uz tā esošo cilvēku drošību, un mašīntelpā tiem jāatbilst vismaz 2.2.1, 2.2.3.3, 2.2.3.4, 2.2.3.5, 2.2.4, 2.2.5.1, 2.2.5.3 un 2.2.6. apakšpunktu noteikumiem, tomēr:
- .1. tas neizslēdz caurteces novērošanas stiklu izmantošanu eļļošanas sistēmās, ja pārbaudē tiek noteikts, ka tiem ir atbilstoša ugunsizturības pakāpe. Ja izmanto caurteces novērošanas stiklus, caurulei abos galos ierīko vārstus. Vārsts caurules apakšā ir pašizveres vārsts;

▼ **M4**

- .2. mašīntelpās var atļaut izmantot mērīšanas caurules; nav jāpiemēro 2.2.3.5.1.1. un 2.2.3.5.1.3. apakšpunkta prasības, ja mērīšanas caurules ir aprīkotas ar atbilstīgiem aizvēršanas mehānismiem.
- 2.3.2. 2.2.3.4. apakšpunkta noteikumus piemēro arī smēreļļu tilpnēm, izņemot tilpnes, kuru ietilpība ir mazāka par 500 litriem, glabāšanas tvertnes, kuru vārsti kuģa parastas ekspluatācijas laikā ir aizvērti, vai tad, ja ir noteikts, ka nejauša un ātra smēreļļu tilpnes noslēdzējvārsta aizvēršana apdraudētu galveno dzinēju un būtisko palīgmehānismu drošu darbību.
- 2.4. *Risinājumi attiecībā uz citām uzliesmojošām eļļām*
Risinājumi attiecībā uz tādu citu uzliesmojošu eļļu glabāšanu, piegādi un izmantošanu, ko izmanto zem spiediena energopārvades sistēmā, vadības un ieslēgšanas sistēmās un kurināmajās ietaisēs, nodrošina kuģa un uz tā esošo cilvēku drošību. Vietās, kur ir aizdedzes līdzekļi, šādi risinājumi atbilst vismaz 2.2.3.3., 2.2.3.5., 2.2.5.3. un 2.2.6. apakšpunkta noteikumiem un attiecībā uz izturību un uzbūvi 2.2.4. un 2.2.5.1. apakšpunkta noteikumiem.
- 2.5. *Mašīntelpas, ko periodiski atstāj bez uzraudzības*
Papildus 2.1.–2.4. apakšpunktu prasībām šķidrās degvielas un smēreļļu sistēmas atbilst šādām prasībām:
- .1. ja ikdienā izmantojamas šķidrās degvielas cisternas uzpilda automātiski vai ar tālvadību, jānodrošina, ka degviela nenoplūst pārplūdes dēļ. Citas iekārtas, kas automātiski apstrādā uzliesmojošus šķidrums, piemēram, šķidrās degvielas attīrītāji, ko pēc iespējas uzstāda īpašā attīrītājiem un to sildītājiem paredzēta vietā, ir aprīkotas ar ietaisi, kas nepieļauj noplūdi pārplūdes dēļ;
- .2. ja ikdienā izmantojamas šķidrās degvielas cisternas vai nostādināšanas cisternas ir aprīkotas ar sildierīcēm, ierīko signalizāciju, kas brīdina par augstu temperatūru, ja ir iespējams pārsniegt šķidrās degvielas uzliesmošanas temperatūru.
3. **Sistēmas gāzveida degvielām mājāsaimniecības nolūkiem**
Gāzveida degvielas sistēmas mājāsaimniecības nolūkiem apstiprina karoga valsts administrācija. Gāzes balonu glabāšanas vietu ierīko uz atklāta klāja vai labi ventilētā vietā, kurai var piekļūt tikai no atklāta klāja.
4. **Dažādi jautājumi saistībā ar aizdegšanās avotiem un aizdegamību**
- 4.1. *Elektriskie radiatoru*
Elektriskie radiatoru, ja tos izmanto, ir stacionāri, un to konstrukcija ir tāda, ka ugunsbīstamība ir samazināta līdz minimumam. Šos radiatorus neaprīko ar atklātiem sildelementiem, no kuriem varētu apdegt vai aizdegties apģērbs, aizkari vai līdzīgi materiāli.
- 4.2. *Atkritumu tvertnes*
Visas atkritumu tvertnes ir izgatavotas no nedegošiem materiāliem un bez atverēm sānos vai apakšā.

▼ **M4**

- 4.3. *Izolācijas virsmas, kas aizsargātas pret naftas produktu iekļūšanu*
Vietās, kur iespējama naftas produktu iekļūšana, izolācijas virsma ir naftas un naftas produktu tvaiku necaurļaidīga.
- 4.3.100. Vietās, kur iespējama eļļu izšļakstīšanās vai eļļas tvaiki, piemēram, A kategorijas mašīntelpās, izolējošā materiāla virsma ir eļļas un eļļas tvaiku necaurļaidīga. Ja attiecīgajos kuģos augšējā virsma ir pārklāta ar neperforētu tērauda plāksni vai citu nedegošu materiālu (izņemot alumīniju), pārklājumu var piestiprināt ar šuvi, kniedēm u. c.
- 4.4. *Klāja seguma apakšējās kārtas*
Galvenos klāja segumus, ja tādi ir ierīkoti dzīvojamajās un dienesta telpās, kajīšu balkonos un kontrolpunktos, izgatavo no apstiprināta materiāla, kas ātri neaizdegas, ko nosaka saskaņā ar SJO Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.
- 4.100. *Gāzes tvertnes zem spiediena.*
Visas pārnēsājamās tvertnes, kurās ir saspiesta, sašķidrināta vai sadalīta gāze, kas var uzturēt iespējamo ugunsgrēku, tūlīt pēc izmantošanas novieto piemērotā vietā virs starpsienu klāja, no kurienes ir tieša izeja uz atklātu klāju.

Noteikums II-2/B/5. Uguns izplatīšanās iespēja1. **Nolūks**

Šā noteikuma II-2/B/5 mērķis ir ierobežot uguns izplatīšanās iespēju jebkurā kuģa telpā. Šajā nolūkā izpilda turpmāk norādītās funkcionālās prasības:

- .1. nodrošina līdzekļus gaisa padeves kontrolei attiecīgajā telpā;
- .2. nodrošina līdzekļus uzliesmojošu šķidrumu kontrolei attiecīgajā telpā; un
- .3. ierobežo degošu materiālu lietošanu.

2. **Gaisa padeves un uzliesmojošu šķidrumu kontrole telpā**

- 2.1. Ventilācijas noslēgšanas ietaises un apturēšanas ierīces.
 - 2.1.1. Ventilācijas sistēmu galvenās ieplūdes un izplūdes atveres jāspēj aizvērt no vietas, kas atrodas ārpus vēdināmām telpām. Aizvērējierīces ir viegli pieejamas, kā arī pamanāmi un pastāvīgi marķētas, un tās parāda noslēgšanas ierīces darbības režīmu.
- 2.2. Vadības rīki mašīntelpās
 - 2.2.1. Nodrošina vadības rīkus gaismas lūku atvēršanai un aizvēršanai, dūmeņu velkmes ventilācijas atveru aizvēršanai un ventilatoru aizbīdņu aizvēršanai.
 - 2.2.2. Nodrošina vadības rīkus ventilatoru apturēšanai.
 - 2.2.3. Nodrošina vadības rīkus piespiedu un rosinātās velkmes ventilatoru, šķidrās degvielas pārsūkņēšanas sūkņu, šķidrās degvielas sagatavošanas sūkņu, smēreļļas sūkņu, termiskās eļļas cirkulācijas sūkņu un eļļas separatoru apturēšanai. Šā noteikuma II-2/B/5 2.2.4. un 2.2.5. punkts tomēr nav jāpiemēro naftas produktus saturoša ūdens separatoriem.

▼ **M4**

- 2.2.4. 2.2.1.–2.2.3. punktos un noteikuma II-2/B/4 2.2.3.4. apakšpunktā paredzētās vadības ierīces atrodas ārpus attiecīgās telpas, kur tās neatslēgsies, ja telpā, uz ko šīs ierīces attiecas, izceļas ugunsgrēks.
- 2.2.5. Minētās vadības ierīces un visu vajadzīgo ugunsdzēsības sistēmu vadības ierīces atrodas vienā kontrolpostenī vai ir izvietotas pēc iespējas mazākā skaitā posteņos. Minētajos posteņos jāspēj droši iekļūt no atklātā klāja.
- 3. Ugunsdrošības materiāli**
- 3.1. Nedegošu materiālu izmantošana
- 3.1.1. Izolējoši materiāli
- Tvaika barjerām un līmvielām, ko izmanto kopā ar izolāciju, kā arī dzesēšanas sistēmu cauruļvadu piederumu izolācijai nav jābūt no nedegoša materiāla, taču tās izmanto pēc iespējas mazāk un to atklātām virsmām ir zemi liesmas izplatības raksturlielumi.
- 3.1.2. Griesti un apšuvumi
- Izņemot kravas telpas, pasta sūtījumu telpas, bagāžas telpas vai dienesta telpu saldēšanas nodalījumus, visam apšuvumam, pamatam, velkmes aizvirtņiem, griestiem un izolācijai jābūt no nedegošiem materiāliem.
- 3.1.3. Daļējas starpsienas un klāji
- 3.1.3.1. Daļējām starpsienām vai klājiem, ko izmanto, lai sadalītu telpu darba vai mākslinieciskas apstrādes vajadzībām, jābūt no nedegošiem materiāliem.
- 3.1.3.2. Apšuvumu, griestus un daļējas starpsienas vai klājus, ko izmanto blakus esošu kajīšu balkonu nodalīšanai vai atdalīšanai, izgatavo no nedegošiem materiāliem.
- 3.2. Degošu materiālu izmantošana
- 3.2.1. Vispārīgi noteikumi
- 3.2.1.1. A, B un C klases pārsegumi dzīvojamajās un dienesta telpās un kajīšu balkonos, kas apšūti ar degošiem materiāliem, apšuvumu, profildēļiem, dekorācijām un finieri, atbilst 3.2.2.–3.2.4. punktiem un noteikumam II-2/B/6. Tomēr saunās atļauts izmantot tradicionālus koka solus un koka apšuvumu uz starpsienām un griestiem, un šādiem materiāliem nav jāveic aprēķini, kas noteikti 3.2.2. un 3.2.3. punktos. 3.2.3. punkta nosacījumi nav jāpiemēro kajīšu balkoniem.
- 3.2.2. Degošu materiālu maksimālā siltumspēja
- Tāda finiera siltumspēja, ko izmanto virsmām un apšuvumiem, uz kuriem attiecas 3.2.4. punkta prasības, pie izmantotā biežuma nepārsniedz 45 MJ/m^2 .
- 3.2.3. Kopējais degošu materiālu apjoms
- .1. Degošu apšuvumu, profildēļu, dekorāciju un finiera kopējais daudzums jebkurā dzīvojamajā un dienesta telpā nepārsniedz daudzumu, kas vienāds ar 2,5 mm finiera uz visa sienu un griestu laukuma. Degošu materiālu kopējā daudzuma aprēķinā neiekļauj mēbeles, kas piestiprinātas pie apšuvuma, starpsienām vai klājiem.

▼ **M4**

- .2. Ja kuģis ir aprīkots ar automātisku sprinkleru sistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/C/10 6.1.100. apakšpunktam, iepriekšminētajā daudzumā var iekļaut dažus degošus materiālus, ko izmanto C klases pārsegumu izbūvē.

3.2.4. Zemi liesmai pakļautu virsmu liesmas izplatības raksturlielumi

Turpmāk minētajām virsmām ir zemi liesmas izplatības raksturlielumi:

- .1. atklātas virsmas gaitēnos un kāpņutelpās, starpsienā, sienu un griestu apšuvumos visās dzīvojamajās un dienesta telpās (izņemot saunas) un kontrolpunktos;
- .2. slēptas vai nepieejamas vietas dzīvojamajās un dienesta telpās un kontrolpunktos.
- .3. atklātas virsmas kajīšu balkonos, izņemot dabiskas lapkoku koksnes klājuma sistēmas.

3.3. Mēbeles kāpņutelpās

Kāpņutelpās ir tikai sēdēšanai paredzētās mēbeles. Tās ir jāpiestiprina, to skaits nepārsniedz sešas sēdvietas ikviena klāja katrā kāpņutelpā, to ugunsbīstamība ir ierobežota, un tās neaizšķērso pasažieru evakuācijas ceļu. Karoga valsts administrācija var atļaut papildu sēdmēbeļu novietošanu galvenajā apmeklētāju pieņemšanas zonā kāpņutelpā, ja tās ir stacionāras, nedegošas un neaizšķērso pasažieru evakuācijas ceļu. Mēbeles nedrīkst novietot pasažieru un apkalpes gaitēnos, kas veido evakuācijas ceļu kajīšu zonā. Papildus iepriekšminētajam var atļaut ierīkot nedegoša materiāla skapjus, kuros glabā attiecīgajos noteikumos paredzēto drošības aprīkojumu. Dzeramā ūdens agregātus un ledus gabaliņu agregātus drīkst uzstādīt gaitēnos, ja tie ir stacionāri un nesamazina evakuācijas ceļu platumu. Tas pats attiecas uz dekoratīvajiem ziediem vai augiem, skulptūrām vai citiem mākslas objektiem, piemēram, gleznām un gobelēniem gaitēnos un kāpnēs.

3.4. Mēbeles un iekārtojums kajīšu balkonos

Mēbelēm un iekārtojumam kajīšu balkonos jāatbilst noteikuma II-2/A/3 40.1., 40.2., 40.3., 40.6. un 40.7. apakšpunktam, ja vien šādi balkoni nav aizsargāti ar stacionārām ūdens izsmidzināšanas spiedsistēmām, ugunsdetektorsistēmām un ugunsgrēka signalizācijas sistēmām, kas atbilst noteikuma II-2/C/7 10. punktam un noteikuma II-2/A/10 6.1.3. apakšpunktam.

Noteikums II-2/B/6. Dūmu veidošanās iespēja un toksiskums1. **Nolūks**

Šā noteikuma II-2/B/6 mērķis ir samazināt briesmas dzīvībai, ko rada dūmi un toksiskas vielas, kas rodas ugunsgrēka laikā vietās, kur parasti dzīvo vai strādā cilvēki. Šajā nolūkā ierobežo tādu dūmu un toksisku vielu daudzumu, kas izdalās no degošiem materiāliem, tostarp virsmas apdares, ugunsgrēka laikā.

- 2.1. Krāsas, lakas un citi apdares materiāli, ko izmanto uz atklātām iekšējām virsmām, nedrīkst radīt pārmērīgu daudzumu dūmu vai toksisku produktu, to nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.

▼M4

- 2.2. Krāsas, lakas un citi apdares materiāli, ko izmanto uz atklātām iekšējām virsmām kajīšu balkonos, izņemot uz dabiskām lapkoku koksnes klājuma sistēmām, nedrīkst radīt pārmērīgu daudzumu dūmu vai toksisku produktu, to nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.
- 3.1. Galvenos klāja segumus, ja tādi ir ierīkoti dzīvojamajās un dienesta telpās un kontrolpunktos, izgatavo no apstiprināta materiāla, kas nerada toksisku vai sprādziena apdraudējumu augstā temperatūrā, ko nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.
- 3.2. Galvenie klāja klājuma materiāli kajīšu balkonos nedrīkst izdalīt dūmus vai toksiskas vielas, vai radīt sprādzienbīstamību paaugstinātā temperatūrā, ko nosaka atbilstīgi Uzliesmošanas testu metožu kodeksam.

*C DAĻA***UGUNSGRĒKA APSLĀPĒŠANA****Noteikums II-2/C/7. Signalizācija un detektori**

1. Nolūks

Šā noteikuma II-2/C/7 mērķis ir atklāt ugunsgrēku tā izcelšanās vietā un celt trauksmi drošai evakuācijai un ugunsdzēsības darbiem. Šajā nolūkā izpilda turpmāk norādītās funkcionālās prasības:

 - .1. stacionārajām ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmām jābūt piemērotām attiecīgās telpas specifikai, uguns izplatīšanās un dūmu un gāzu rašanās iespējamībai;
 - .2. rokas signalizācijas punktus izvieto tā, lai nodrošinātu, ka paziņošanas līdzekļi ir viegli pieejami; un
 - .3. ugunsdrošības uzraudzības patruļas nodrošina efektīvu veidu ugunsgrēka atklāšanai un lokalizēšanai, kā arī attiecīgā gadījumā komandtiltiņa un ugunsdzēsības grupu brīdināšanai.
2. Vispārīgas prasības
 - 2.2. Izmanto apstiprināta tipa stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.
4. Mašīntelpu aizsardzība
 - 4.1. Uzstādīšana

Saskaņā ar 2.2. apakšpunkta nosacījumiem ierīko apstiprināta tipa stacionāru uguns detektorsistēmu un ugunsgrēka signalizāciju:

 - .1. mašīntelpās, ko periodiski atstāj bez uzraudzības;
 - .2. mašīntelpās, kur:
 - .2.1. telpas nepārtrauktas uzraudzības vietā ir apstiprināta automātisku un no attāluma vadāmu sistēmu un iekārtu uzstādīšana; un
 - .2.2. galvenie dzinēji un palīgdzinēji, tostarp galvenie elektroapgādes avoti, ir aprīkoti ar dažādas pakāpes automātiskām vai tālvadības sistēmām un tos pastāvīgi uzrauga vadības telpas personāls; un
 - .3. noslēgtās telpās, kur atrodas sadedzināšanas krāsnis.

▼ **M4**

4.2. Konstrukcija

Attiecībā uz stacionāru uguns detektorsistēmu un ugunsgrēka signalizāciju, kas paredzēta 4.1.1., 4.1.2. un 4.1.3. apakšpunktā, piemēro turpmāk norādītās prasības.

Šo uguns detektorsistēmu konstruē un detektorus izvieto tā, lai ātri atklātu ugunsgrēka izcelšanos jebkurā minēto telpu daļā mehānismu normālas darbības apstākļos un pie dažādiem ventilācijas režīmiem, ko nosaka iespējamā apkārtējās vides temperatūras amplitūda. Nav atļautas detektorsistēmas, kurās ir tikai siltumdetektori, izņemot vietas ar ierobežotu augstumu, kur to lietošana ir īpaši piemērota. Detektorsistēma pietiekami daudzās vietās raida skaņas un vizuālus signālus, kas abos gadījumos atšķiras no citu sistēmu trauksmes signāliem, kuri nebrīdina par ugunsgrēku, lai nodrošinātu, ka trauksmi sadzird un ņem vērā uz komandtiltiņa, kā arī atbildīgais mehāniķis. Ja uz komandtiltiņa nav apkalpes, trauksmes signālam jāskan vietā, kur dežūrē atbildīgais apkalpes loceklis.

Pēc uzstādīšanas sistēmu testē dažādos dzinēju un ventilācijas darbības apstākļos.

5. Dzīvojamo un dienesta telpu un kontrolpunktu aizsardzība

5.2. Prasības kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus.

Stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst 2.2 apakšpunkta prasībām, ierīko un izkārto tā, lai nodrošinātu dūmu atklāšanu dienesta telpās, kontrolpunktos un dzīvojamajās telpās, tajā skaitā gaitenēs un kāpnēs. Dūmu detektori nav jāierīko privātajās vannasistabās un kambīzēs. Telpas, kuru ugunsbīstamība ir maza vai tās nav, piemēram, tukšas telpas, tualetes, oglekļa dioksīda telpas un līdzīgas telpas, nav jāaprīko ar stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu.

5.3. Prasības kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus.

Katrā atsevišķajā vertikālajā vai horizontālajā zonā, visās dzīvojamajās un dienesta telpās un kontrolpunktos, izņemot telpas, kas nerada lielu ugunsbīstamību, piemēram, tukšas telpas, sanitārās telpas u. c., uzstāda:

- .1. apstiprināta tipa stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst 2.2. apakšpunkta prasībām un ir ierīkota un izvietota tā, lai minētajās telpās varētu atklāt ugunsgrēku, nodrošinātu dūmu atklāšanu gaitenēs, kāpnēs un evakuācijas ceļos dzīvojamajās telpās, vai
- .2. apstiprināta tipa automātisko sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/C/10 6.1.100. apakšpunkta prasībām vai SJO pamatnostādnēm attiecībā uz apstiprinātu ekvivalentu sprinkleru sistēmu, kā paredzēts SJO Rezolūcijā A.800(19), un ir ierīkota un izvietota tā, lai aizsargātu minētās telpas; papildus uzstāda apstiprināta tipa stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst 2.2. apakšpunkta prasībām un ir ierīkota un izkārta tā, lai nodrošinātu dūmu atklāšanu gaitenēs, kāpnēs un evakuācijas ceļos dzīvojamajās telpās.

▼ M4

6. Kravas telpu aizsardzība.
Stacionāru ugunsgrēka signalizāciju un uguns detektorsistēmu vai parauga izvadīšanas dūmu detektorsistēmu nodrošina visās kravas telpās, kas nav pieejamas.
7. Rokas signalizācijas punkti
Rokas signalizācijas punktus, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam, uzstāda visās dzīvojamajās telpās, dienesta telpās un kontrolpunktos. Pie katras izejas ierīko vienu rokas signalizācijas punktu. Rokas signalizācijas punkti ir viegli pieejami katra klāja gaitēšos, un neviena gaitēja daļa neatrodas vairāk kā 20 metru attālumā no rokas signalizācijas punkta.
- 8.1. Ugunsdrošības uzraudzības patruļas
Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, uztur efektīvu ugunsdrošības uzraudzības sistēmu, lai nekavējoties varētu atklāt izcēlušos ugunsgrēku. Katrs ugunsdrošības uzraudzības darbinieks ir apmācīts un pārzina kuģa kārtību, kā arī ar visu to iekārtu atrašanās vietu un lietošanu, ko tam varētu nākties izmantot.
- 8.3. Divvirzienu pārnēsājami radiotelefona aparāti
Katram ugunsdrošības uzraudzības darbiniekam ir pārnēsājams divvirzienu radiotelefons.
9. Ugunsdzēsības signalizācijas sistēmas
 - 9.1. Uz visiem kuģiem jebkurā laikā, atrodoties jūrā vai ostā (izņemot gadījumus, kas kuģis netiek ekspluatēts), ir jābūt apkalpes locekļiem vai aprikojumam, kas nodrošina, ka apkalpes atbildīgais loceklis nekavējoties saņem visus sākotnējos ugunsgrēka trauksmes signālus.
 - 9.2. Vadības panelis darbojas pēc bezatzeices principa, piemēram, atskan trauksmes signāls, ja detektora ķēde nav noslēgta.
 - 9.3. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, uzstāda detektor-signalizāciju tām sistēmām, kas paredzētas 5.2. apakšpunktā, un tā centrāli atrodas pastāvīgi uzraudzītā centrālajā kontrolpunktā. Turklāt tajā pašā vietā centrāli izvieto ugunsdrošo durvju aizvēršanas un ventilatoru izslēgšanas tālvadības ierīces. Pastāvīgi uzraudzīta kontrolpunktā apkalpei jāspēj no jauna iedarbināt ventilatorus. Vadības paneli centrālajā kontrolpunktā norāda, vai ugunsdrošās durvis ir atvērtas vai aizvērtas un vai detektori, signalizācija un ventilatori ir aizvērti vai izslēgti. Vadības paneli nodrošina ar pastāvīgu enerģijas padevi, un tas automātiski pārslēdzas uz rezerves elektroapgādes režīmu, ja tiek pārtraukta parastā apgāde. Vadības panelis saņem elektroenerģiju no galvenā elektroapgādes avota un avārijas elektroapgādes avota, kā definēts noteikumā II-1/D/42, ja vien attiecīgā gadījumā noteikumi nepieļauj citu risinājumu.
 - 9.4. Lai sapulcinātu apkalpi, ierīko īpašu trauksmes signālu, ko darbina no komandtiltiņa vai ugunsvadības posteņa. Šī signalizācija var ietilpt kuģa vispārējā signalizācijas sistēmā, bet to jāspēj iedarbināt neatkarīgi no trauksmes signāla pasažieru telpās.

▼ M4

10. Kajīšu balkonu aizsardzība uz pasažieru kuģiem
- Stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam, uzstāda kuģu kajīšu balkonos, kam piemērojams noteikuma II-2/B/5 3.4. apakšpunkts, ja šādu balkonu mēbeles un iekārtojums neatbilst noteikuma II-2/A/3 40.1., 40.2., 40.3., 40.6. un 40.7. apakšpunktu definīcijai.

Noteikums II-2/C/8. Dūmu izplatīšanās kontrole

1. Nolūks
- Šā noteikuma II-2/C/8 mērķis ir kontrolēt dūmu izplatīšanos, lai mazinātu to radīto apdraudējumu. Šajā nolūkā dūmu kontroles līdzekļus nodrošina ātrijos, kontrolpunktos, mašīntelpās un slēptās telpās.
2. Kontrolpunktu aizsardzība ārpus mašīntelpām
- Veic praktiski iespējamus pasākumus attiecībā uz kontrolpunktiem ārpus mašīntelpām, lai uzturētu ventilāciju, redzamību un dūmu neesamību un ugunsgrēka gadījumā varētu uzraudzīt mašīntelpā esošos mehānismus un aprīkojumu un lai tie turpinātu efektīvi darboties. Nodrošina alternatīvus un atsevišķus gaisa padeves līdzekļus, un abu gaisa padeves avotu atveres izvieto tā, lai samazinātu risku, ka abas atveres vienlaikus iesūc dūmus. Pēc administrācijas ieskatiem šīs prasības nav jāattiecinā uz kontrolpunktiem, kas atrodas uz atklāta klāja un iziet uz to, vai arī tad, ja lokālās noslēgšanas ierīces ir vienlīdz efektīvas.
3. Dūmu izlaišana no mašīntelpām
- 3.2. Ierīko piemērotu sistēmu dūmu izlaišanai no aizsargājamās telpas, ja izceļas ugunsgrēks.
- 3.3. Nodrošina vadības ierīces, kas ļauj izvadīt dūmus un kas atrodas ārpus attiecīgās telpas, kur tās neatslēgsies, ja telpā, uz ko šīs ierīces attiecas, izceļas ugunsgrēks.
- 3.4. 3.3. punktā norādītās vadības ierīces atrodas vienā kontrolpostenī vai ir sagrupētas pēc iespējas mazākā skaitā posteņu. Minētajos posteņos jāspēj droši iekļūt no atklātā klāja.
4. Velkmes aizturi
- Dzīvojamajās un dienesta telpās, kontrolpunktos, gaitenēs un kāpnēs:
- .1. brīvas telpas, kas norobežotas aiz griestiem, paneļiem vai apšuvuma, piemērotā veidā sadala ar velkmes aizvirtņiem, attālums starp kuriem nav lielāks par 14 metriem;
- .2. minētās brīvās telpas, tajā skaitā telpas aiz kāpņu apšuvuma, maģistrālēm u. c. katrā klājā noslēdz vertikālā virzienā.
5. Dūmu izvadīšanas sistēmas ātrijos
- Ātrijos aprīko ar dūmu izvadīšanas sistēmu. Dūmu izvadīšanas sistēmu iedarbina vajadzīgā dūmu detektorsistēma, un tai ir iespējama rokas vadība. Ventilatoru jauda ir pietiekama, lai dūmus visas telpas tilpumā varētu izvadīt ne vairāk kā 10 minūtēs.

▼ **M4****Noteikums II-2/C/9. Ugunsgrēka ierobežošana**1. *Nolūks*

Šā noteikuma II-2/C/9 mērķis ir ierobežot ugunsgrēku tā izcelšanās vietā. Šajā nolūkā izpilda turpmāk norādītās funkcionālās prasības:

- .1. kuģi sadara ar termiskiem un strukturāliem norobežojumiem;
- .2. norobežojumu termoizolāciju ierīko, ņemot vērā ugunsgrēka risku attiecīgajā un blakus telpās; un
- .3. pārsegumu ugunsizturību nodrošina atverēs un šķērsojumos.

2. *Termiskie un strukturālie norobežojumi*

2.2.1. Kuģa galvenās vertikālās un horizontālās zonas.

2.2.1.1.1. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, korpusu, virsbūvi un klāja kabīnes sadala galvenajās vertikālajās zonās ar A-60 kategorijas pārsegumiem. "Pakāpienu" un padziļinājumu skaits ir minimāls, bet, ja tie ir vajadzīgi, arī tie ir A-60 klases pārsegumi. Ja pārseguma vienā pusē atrodas (5), (9) vai (10) kategorijas telpa, kā definēts 2.2.3.2.2. punktā, vai abās pusēs atrodas degvielleļļas tvertnes, standartu var pazemināt līdz A-0.

2.2.1.1.2. Uz kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, korpusu, virsbūvi un klāja kabīnes dzīvojamajās un dienesta telpās sadala galvenajās vertikālajās zonās ar "A" klases pārsegumiem. Šo pārsegumu izolācijas vērtības atbilst ar 2.2.4. punkta tabulām.

2.2.1.2. Ciktāl iespējams, starpsienas, kas norobežo galvenās vertikālās zonas virs starpsienu klāja, atbilst ūdensnecaurīdīgo nodalījumu starpsienām, kas atrodas tieši zem starpsienu klāja. Galveno vertikālo zonu garumu un platumu var palielināt, nepārsniedzot 48 metrus, lai galveno vertikālo zonu gali atbilstu ūdensnecaurīdīgo nodalījumu starpsienu atrašanās vietai vai arī lai ietvertu plašu sabiedrisku telpu, kas stiepjas visā galvenās vertikālās zonas garumā, ja galvenās vertikālās zonas kopējais laukums nevienā klājā nepārsniedz 1600 m². Galvenās vertikālās zonas garums vai platums ir maksimālais attālums starp to starpsienu attālākajiem punktiem, kas to norobežo.

2.2.1.3. Minētās starpsienas stiepjas no klāja līdz klājam un līdz korpusam vai citām norobežojošām sienām.

2.2.1.4. Ja galveno vertikālo zonu sadala ar horizontāliem A klases pārsegumiem horizontālās zonās, lai ierīkotu atbilstīgu barjeru starp kuģa zonām ar sprinkleriem un bez tiem, pārsegumi stiepjas no blakus esošās galvenās vertikālās zonas starpsienām līdz kuģa korpusam vai ārējām malām, un tos izolē saskaņā ar 9.4. tabulā sniegtajām ugunsdrošības izolācijas un viengabalainības vērtībām.

2.2.1.5.1. Uz kuģiem, kas paredzēti īpašiem nolūkiem, piemēram, automobiļiem vai dzelzceļa vagoniem, un kur galvenās vertikālās zonas starpsienas ierīkošana neatbilstu paredzētajai kuģa ekspluatācijai, ekvivalentu ugunsdrošību panāk, sadalot telpu horizontālās zonās.

▼ **M4**

2.2.1.5.2. Tomēr uz kuģiem, kuros ir īpašas kategorijas telpas, visām šīm telpām jāatbilst piemērojamajām noteikuma II-2/G/20 prasībām un, ciktāl šī atbilstība ir nesavienojama ar atbilstību citām šīs daļas prasībām, noteicošas ir noteikuma II-2/G/20 prasības.

2.2.2. Starpsienas galvenajā vertikālajā zonā

2.2.2.1. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, visas starpsienas, kam nav jābūt A klases pārsegumiem, ir vismaz B klases vai C klases pārsegumi, kā paredzēts 2.2.3. punkta tabulās. Visus šos pārsegumus var apšūt ar degošiem materiāliem saskaņā ar noteikuma II-2/B/5 3. punktu.

2.2.2.2. Uz jaunajiem kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, visas starpsienas dzīvojamajās un dienesta telpās, kam nav jābūt A klases pārsegumiem, ir vismaz B vai C klases pārsegumi, kā paredzēts 2.2.4. punkta tabulās. Visus šos pārsegumus var apšūt ar degošiem materiāliem saskaņā ar noteikuma II-2/B/5 3. punktu.

Turklāt uz kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, visas gaitēņu starpsienas, kam nav jābūt A klases starpsienām, ir B klases pārsegumi, kas stiepjas no klāja līdz klājam, izņemot:

- .1. ja abās starpsienas pusēs ir ierīkoti vienlaidus B klases griesti vai apšuvums, tā starpsienas daļa, kas atrodas aiz vienlaidus griestiem vai apšuvuma, ir izgatavota no materiāla, ko atbilstoši tā biežumam un sastāvam var izmantot B klases pārsegumu konstrukcijās, bet kuram jāatbilst B klases viengabalainības standartiem tikai tiktāl, cik tas ir pamatoti un iespējami;
- .2. ja kuģi aizsargā ar automātisku sprinkleru sistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/C/10 6.1.100. apakšpunktam, B klases materiālu gaitēņu starpsienas var beigties pie gaitēņu griestiem, ja šie griesti ir izgatavoti no materiāla, ko atbilstoši tā biežumam un sastāvam var izmantot B klases pārsegumu konstrukcijā.

Neatkarīgi no 2.2.4. punkta prasībām minētajām starpsienām un griestiem ir jāatbilst B klases viengabalainības standartiem tikai tiktāl, cik tas ir pamatoti un iespējami. Visām durvīm un ailēm šajās starpsienās jābūt izgatavotām no nedegošiem materiāliem, un tās jāizgatavo un jāierīko tā, lai nodrošinātu ievērojamu ugunsizturību.

2.2.2.3. Visas starpsienas, kam jābūt B klases pārsegumiem, izņemot 2.2.2.2. punktā paredzētās gaitēņu starpsienas, stiepjas no klāja līdz klājam un līdz korpusam vai citām ārējām malām, ja vien abās starpsienas pusēs ierīkoto vienlaidus B klases griestu vai apšuvums ugunsdrošība nav vismaz tāda pati kā starpsienai, un šādā gadījumā starpsienas var beigties pie vienlaidus griestiem vai apšuvuma.

2.2.3. Starpsienas un klāju ugunsizturība uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus.

2.2.3.1. Papildus konkrētu noteikumu ievērošanai attiecībā uz starpsienas un klāju ugunsizturību, kas minēti citur šajā daļā, visu starpsienas un klāju minimālā ugunsizturība atbilst tam, kas norādīts 9.1. un 9.2. tabulā.

▼ M4

2.2.3.2. Tabulas piemēro, ievērojot turpmāk norādītās prasības.

- .1. Uz starpsienām, kas nenorobežo galvenās vertikālās zonas vai horizontālās zonas, attiecas 9.1. tabula. Uz klājiem, kas neveido "pakāpienus" galvenajās vertikālajās zonās un neierobežo horizontālās zonas, attiecas 9.2. tabula.
- .2. Lai noteiktu atbilstīgos ugunsizturības standartus, kas piemērojami norobežojumam starp blakus esošām telpām, minētās telpas iedala atbilstoši to ugunsbīstamībai kategorijās no (1) līdz (14). Ja telpas saturs un izmantošana rada šaubas par tās iedalījumu šī noteikuma II-2/C/9 vajadzībām, to uzskata par telpu, kas ietilpst kategorijā, uz kuru attiecas visstingrākās prasības saistībā ar norobežojumu. Paredzēts, ka katras kategorijas nosaukums raksturo tipu, nevis nosaka ierobežojumus. Skaitlis iekavās pirms katras kategorijas apzīmē attiecīgo aili vai rindu tabulās.

(1) Kontrolpunkti:

- telpas, kurās ir elektroapgādes un apgaismes avārijas avoti,
- stūres māja un karšu telpa,
- telpas, kurās ir kuģa rācija,
- ugunsdzēsības telpas, ugunsvadības posteņi un ugunsgrēka reģistrēšanas punkti,
- dzinēju vadības telpa, ja tā atrodas ārpus dzinēju mašīntelpas,
- telpas, kurās ir centralizētā ugunsgrēka signalizācijas iekārta,
- telpas, kurās ir centralizētie avārijas skaļruņu sistēmas punkti un iekārtas.

(2) Kāpnes:

- iekšējās kāpnes, lifti un eskalatori (izņemot tos, kas pilnībā atrodas mašīntelpā), kas paredzēti pasažieriem un apkalpei, un to šahtas,
- šajā ziņā kāpnes, kas ir norobežotas tikai vienā līmenī, uzskata par tās telpas daļu, no kuras tās nav atdalītas ar ugunsdrošām durvīm.

(3) Gaiteni:

- pasažieru un apkalpes gaiteni.

(4) Evakuācijas punkti un ārējie evakuācijas ceļi:

- glābšanas laivu un plostu piestiprināšanas zona,
- atklāta klāja zonas un norobežotas promenādes, kur atrodas glābšanas laivu un plostu iekāpšanas un nolaišanas punkti,
- iekšējās un ārējās pulcēšanās vietas,
- ārējās kāpnes un atklātie klāji, ko izmanto evakuācijas ceļiem,

▼M4

- tukša kuģa sāns līdz ūdenslīnijai, virsbūves un klāja kabīnes sāni, kas atrodas zem glābšanas ploštiem un evakuācijas slīdceļiņa iekāpšanas vietas un blakus tai.
- (5) Atklāta klāja zonas:
- atklāta klāja zonas un norobežotas promenādes, kur neatrodas glābšanas laivu un plostu iekāpšanas un nolaišanas punkti,
 - atklātas telpas (telpa ārpus virsbūves un klāja kabīnēm).
- (6) Dzīvojamās telpas ar mazu ugunsbīstamību:
- kajītes, kurās ir mēbeles un iekārtojums ar ierobežotu ugunsbīstamību,
 - dienesta telpas un ambulances, kurās ir mēbeles un iekārtojums ar ierobežotu ugunsbīstamību,
 - sabiedriskas telpas, kurās ir mēbeles un iekārtojums ar ierobežotu ugunsbīstamību un kas aizņem mazāk nekā 50 m² klāja telpas.
- (7) Dzīvojamās telpas ar vidēji lielu ugunsbīstamību:
- iepriekšminētās (6) kategorijas telpas, kurās ir mēbeles un iekārtojums, kura ugunsbīstamība nav tāda, kas uzskatāma par ierobežotu,
 - sabiedriskas telpas, kurās ir mēbeles un iekārtojums ar ierobežotu ugunsbīstamību un kas aizņem 50 m² klāja telpas vai vairāk,
 - izolēti skapji un nelielas glabātuves dzīvojamajās telpās, kuru platība ir mazāka par 4 m² (kur neglabā uzliesmojošus šķidrumus),
 - veikali,
 - kinofilmu demonstrēšanas un filmu glabāšanas telpas,
 - diētiskās virtuves (kurās nav atklātu liesmu),
 - tīrīšanas rīku skapji (kuros neglabā uzliesmojošus šķidrumus),
 - laboratorijas (kurās neglabā uzliesmojošus šķidrumus),
 - aptiekas,
 - nelielas žāvētavas (kas aizņem 4 m² no klāja vai mazāk),
 - seifu telpas,
 - darba telpas.
- (8) Dzīvojamās telpas ar lielāku ugunsbīstamību:
- sabiedriskas telpas, kurās ir mēbeles un iekārtojums, kuru ugunsbīstamība nav āda, kas uzskatāma par ierobežotu, un kas aizņem 50 m² klāja telpas vai vairāk,
 - frizētavas un kosmētikas kabineti,
 - saunas.
 - veikali.

▼ M4

- (9) Sanitārās telpas un līdzīgas telpas:
- kopējie sanitārie mezgli, dušas, vannas, tualetes u. c.,
 - nelielas veļas mazgātavas,
 - peldbaseini telpās,
 - izolēti pieliekamie, kuros nav virtuves iekārtu dzīvojamajās telpās,
 - individuālos sanitāros mezglus uzskata par piederīgiem tai telpai, kurā tie atrodas.
- (10) Tvertnes, tukšas telpas un palīgmehānismu telpas, kam ir maza ugunsbīstamība vai tās nav:
- ūdens tvertnes, kas ietilpst kuģa konstrukcijā,
 - tukšas telpas un koferdami,
 - palīgmehānismu telpas, kurās nav mehānismu ar eļļošanas spiedsistēmu un kur aizliegts uzglabāt uzliesmojošas vielas, piemēram,
 - ventilācijas un gaisa kondicionēšanas telpas; enkurspilvju telpa; stūres mehānisma telpa; stabilizatoriekārtu telpa; elektrodzinēju motortelpa; telpas, kurās ir sekciju sadales skapji un vienīgi elektroiekārtas, izņemot ar eļļu uzpildītus elektriskos transformatorus (virs 10 kVA); vārpstu šahtas un cauruļvadu tuneļi; sūkņu un saldēšanas mehānismu telpas (nav paredzēti rīcībai ar uzliesmojošiem šķidrums vai to izmantošanai);
 - noslēgtas maģistrāles, kas paredzētas zemāk uzskaitītajām telpām;
 - citas noslēgtas maģistrāles, piemēram, cauruļvadu un kabeļu maģistrāles.
- (11) Palīgmehānismu telpas, kravas telpas, kravas un citu naftas produktu tvertnes un citas līdzīgas telpas ar vidēju ugunsbīstamību:
- naftas kravas tīlnes,
 - kravas tīlnes, šahtas un lūkas,
 - saldēšanas kameras,
 - šķidrās degvielas cisternas (ja ierīkotas atsevišķā vietā, kur nav mehānismu),
 - šahtas un cauruļvadu tuneļi, kur var uzglabāt uzliesmojošas vielas,
 - tādas palīgmehānismu telpas, kā paredzēts (10) kategorijā, kurās ir mehānismi ar eļļošanas spiedsistēmu vai kur ir atļauta uzliesmojošu vielu uzglabāšana,
 - šķidrās degvielas uzpildes punkti,
 - telpas, kurās ir ar eļļu uzpildīti elektroenerģijas transformatori (virs 10 kVA),

▼ **M4**

- telpas, kurās ir nelieli iekšdedzes dzinēji, kuru jauda nepārsniedz 110 kW, un kas darbina ģeneratorus, sprinkleru, drenčeru vai ugunsdzēsības sūkņus, sateces sūkņus u. c.,
- noslēgtas maģistrāles, kas paredzētas augstāk uzskaitītajām telpām.

(12) Mašīntelpas un galvenā kambīze:

- galveno dzinēju telpas (izņemot elektrodzinēju motor-telpu) un katlu telpas,
- palīgmehānismu telpas, izņemot (10) un (11) kategorijā minētās telpas, kurās ir iekšdedzes mehānismi vai citi naftas produktus dedzinoši, karsējoši vai sūknējoši agregāti,
- galvenā kambīze un piebūves,
- maģistrāles un šahtas, kas ved uz iepriekš uzskaitītajām telpām.

(13) Noliktavas, darbnīcas, pieliekamie u. c.:

- galvenie pieliekamie, kas nav kambīzes piebūves,
- galvenā veļas mazgātava,
- lielas žāvētavas (kas aizņem vairāk nekā 4 m² no klāja),
- dažādas noliktavas,
- pasta un bagāžas telpas,
- atkritumu novietnes,
- darbnīcas (kas neietilpst mašīntelpā, kambīzē u. c.),
- skapji un glabātuves, kuru platība ir lielāka par 4 m², izņemot telpas, kurās var glabāt uzliesmojošus šķidrumus.

(14) Citas telpas, kurās uzglabā uzliesmojošus šķidrumus:

- krāsu skapji,
- glabātuves, kurās ir uzliesmojoši šķidrumi (tajā skaitā krāsas, medikamenti u. c.),
- laboratorijas (kurās glabā uzliesmojošus šķidrumus).

- .3. Ja divu telpu norobežojuma ugunsizturībai ir norādīta viena vērtība, šo vērtību piemēro visos gadījumos.
- .4. Ja tabulu ailēs ir ievilkta svītriņa, norobežojuma materiālam vai ugunsizturībai nav izvirzītas īpašas prasības.
- .5. Attiecībā uz (5) kategoriju karoga valsts administrācija nosaka, vai 9.1. tabulā norādītās izolācijas vērtības piemēro klāja kabīņu galiem un virsbūvēm un vai 9.2. tabulā norādītās vērtības piemēro atklātajiem klājiem. 9.1. un 9.2. tabulās norādītās prasības attiecībā uz (5) kategoriju neparedz to telpu norobežošanu, kuras karoga valsts administrācijas ieskatā nav jānorobežo.

▼M4

- 2.2.3.3. Var uzskatīt, ka vienlaidu B klases griesti vai apšuvums kopā ar attiecīgajiem klājiem vai starpsienām pilnībā vai daļēji nodrošina vajadzīgo pārseguma izolāciju un ugunsizturību.
- 2.2.3.4. Saunu konstrukcija un izkārtojums
 - 2.2.3.4.1. Saunas perimetru veido A klases norobežojumi, un tā var ietvert ģērbtuves, dušas un tualetes telpas. Saunu no citām telpām izolē atbilstīgi A-60 standartam, izņemot telpas, kas atrodas saunas perimetrā, un (5), (9) un (10) kategorijas telpas.
 - 2.2.3.4.2. Vannas un dušas telpas, no kurām ir tieša piekļuve saunām, var uzskatīt par saunu daļu. Šādos gadījumos durvīm starp saunu un dušas vai vannas telpu nav jāatbilst ugunsdrošības prasībām.
 - 2.2.3.4.3. Saunās uz starpsienām un griestiem atļauts izmantot tradicionālo koka apšuvumu. Griestus virs krāsns apšuj ar nedegošu plāksni, nodrošinot vismaz 30 mm lielu gaisa spraugu. Attālums no karstām virsmām līdz degošiem materiāliem ir ne mazāks par 500 mm – pretējā gadījumā degošie materiāli ir jāaizsargā (piemēram, nedegoša plāksne, nodrošinot vismaz 30 mm lielu gaisa spraugu).
 - 2.2.3.4.4. Saunās atļauts izmantot tradicionālos koka solus.
 - 2.2.3.4.5. Saunas durvis atveras uz ārpusi, tās piespiežot.
 - 2.2.3.4.6. Elektriskām saunas krāsnīm uzstāda taimeru.

9.1. tabula

Starpsienas, kas nenorobežo galvenās vertikālās zonas vai horizontālās zonas

Telpas	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
Kontrolpunkti	(1)	B-0 ^(a)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	
Kāpnes	(2)		A-0 ^(a)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 ^(c)	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Gaitēņi	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Evakuācijas punkti un ārējie evakuācijas ceļi	(4)					A-0	A-60 (b,d)	A-60 (b,d)	A-60 (b,d)	A-0 ^(d)	A-0	A-60 ^(b)	A-60 ^(b)	A-60 ^(b)	A-60 ^(b)
Atklāta klāja zonas	(5)					–	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dzīvojamās telpas ar mazu ugunsbīstamību	(6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Dzīvojamās telpas ar vidēji lielu ugunsbīstamību	(7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Dzīvojamās telpas ar lielāku ugunsbīstamību	(8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Sanitārās telpas un līdzīgas telpas	(9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tvertnes, tukšas telpas un palīgmehānismu telpas, kam ir maza ugunsbīstamība vai tās nav	(10)										A-0 ^(a)	A-0	A-0	A-0	A-0
Palīgmehānismu telpas, kravas telpas, kravas un citu naftas produktu tvertnes un citas līdzīgas telpas ar vidēju ugunsbīstamību	(11)											A-0 ^(a)	A-0	A-0	A-15
Mašīntelpas un galvenā kambīze	(12)												A-0 ^(a)	A-0	A-60
Noliktavas, darbnīcas, pieliekamie u. c.	(13)													A-0 ^(a)	A-0
Citas telpas, kurās uzglabā uzliesmojošus šķidrumus	(14)														A-30

9.2. tabula

Klāji, kas neveido “pakāpienus” galvenajās vertikālajās zonās un neierobežo horizontālās zonas

Zem klāja esošā telpa ↓ Virs klāja esošā telpa→	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
Kontrolpunkti	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Kāpnes	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Gaiteni	(3)	A-15	A-0	A-0 ^(a)	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Evakuācijas punkti un ārējie evakuācijas ceļi	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	–	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Atklāta klāja zonas	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	–	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dzīvojamās telpas ar mazu ugunsbīstamību	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dzīvojamās telpas ar vidēji lielu ugunsbīstamību	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dzīvojamās telpas ar lielāku ugunsbīstamību	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Sanitārās telpas un līdzīgas telpas	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tvertnes, tukšas telpas un palīgmehānismu telpas, kam ir maza ugunsbīstamība vai tās nav	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ^(a)	A-0	A-0	A-0	A-0
Palīgmehānismu telpas, kravas telpas, kravas un citu naftas produktu tvertnes un citas līdzīgas telpas ar vidēju ugunsbīstamību	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0 (a)	A-0	A-0	A-30
Mašīntelpas un galvenā kambīze	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 ^(a)	A-0	A-60
Noliktavas, darbnīcas, pieliekamie u. c.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Citas telpas, kurās uzglabā uzliesmojošus šķidrums	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

▼ **M4**

Piezīmes, kas attiecas uz 9.1. un 9.2. tabulu

- a) Ja blakus esošās telpas ir vienā un tajā pašā kategorijā un augšrakstā ir norādīts burts "a", starp šīm telpām nav jāierīko starpsiena vai klājs, ja karoga valsts administrācija to neuzskata par vajadzīgu. Piemēram, (12) kategorijā starpsiena nav vajadzīga starp kambīzi un piebūvētajiem pieliekamajiem, ja šo pieliekamo starpsiena un klāji saglabā kambīzes norobežojuma viengabalainību. Taču starpsiena ir vajadzīga starp kambīzi un mašīntelpu, kaut arī abas telpas ir iekļautas (12) kategorijā.
- b) A-30 var piemērot tukša kuģa sāniem līdz ūdenslīnijai, virsbūves un klāja kabīnes sāniem, kas atrodas zem un blakus glābšanas plostiem un evakuācijas slīdceļiem.
- c) Ja tualetes ir pilnībā ierīkotas kāpņutelpā, tuaļu starpsienai kāpņutelpā var būt B klases viengabalainība.
- d) Ja (6), (7), (8) un (9) kategorijas telpas pilnībā atrodas pulcēšanās vietas ārējā perimetra iekšpusē, šo telpu starpsienām var būt B-0 klases viengabalainība. Audio, video un apgaismes ierīču kontroles posteņus var uzskatīt par daļu no pulcēšanās vietas.

Papildu vispārējas piezīmes attiecībā uz 9.1. tabulu, kad to piemēro vertikāliem pārsegumiem no alumīnija

1. Abas puses parasti izolē atbilstoši 9.1. tabulā norādītajam standartam.
2. Norobežojumiem, kuru viena puse ir vērsta pret (5), (6), (9) vai (10) kategorijas telpām, bet otra puse pret jebkādas citas iepriekš neminētās kategorijas telpām, tikai otro pusi izolē atbilstīgi 9.1. tabulā norādītajam standartam.
3. Ja norobežojums abās pusēs ir vērsts pret (5), (6), (9) vai (10) kategorijas telpām, piemēro turpmāk norādītos kritērijus.
 - i. Atklāts klājs (5)/dzīvojamās telpas ar mazu ugunsbīstamību (6) – izolāciju ierīko tikai tajā pusē, kas atrodas dzīvojamajās telpās.
 - ii. Atklāts klājs (5)/sanitārās telpas (9) – izolāciju ierīko tikai tajā pusē, kas atrodas sanitārajās telpās.
 - iii. Atklāts klājs (5)/tvertnes, tukši rezervuāri un palīgmehānismu telpas, kam ir maza ugunsbīstamība vai tās nav (10) – izolāciju ierīko tikai tajā pusē, kas atrodas (10) kategorijas telpās. Tomēr tad, kad (10) kategorijas telpa ir tvertne vai tukša telpa, nevienā no pusēm izolācija nav jāierīko.
 - iv. Dzīvojamās telpas ar mazu ugunsbīstamību (6)/sanitārās telpas (9) – 9.1. tabulā attiecībā uz starpsieni starp šīm divām telpām ir paredzēts C standarts. Tāpēc nevienā no pusēm nav jāierīko izolācija.
 - v. Dzīvojamās telpas ar mazu ugunsbīstamību (6)/tvertnes, tukši rezervuāri un palīgmehānismu telpas, kam ir maza ugunsbīstamība vai tās nav (10) – izolāciju ierīko tikai tajā pusē, kas atrodas dzīvojamajās telpās.

▼ **M4**

- vi. Sanitārās telpas (9)/tvertnes, tukšas telpas un palīgmehānismu telpas, kam ir maza ugunsbīstamība vai tās nav – izolāciju ierīko tikai pusē, kas atrodas sanitārajās telpās, ja vien (10) kategorijas telpa nav palīgmehānismu telpa, kam ir maza ugunsbīstamība vai tās nav – šādā gadījumā izolāciju ierīko tikai tajā pusē, kas atrodas (10) kategorijas telpā.
- vii. Sienas pusi, kas atrodas tādas kategorijas telpā, kas nav (5), (6), (9) vai (10) kategorijas telpa, izolē līdz starpsienu klājam atbilstīgi 9.1. tabulā norādītajam standartam, pieņemot, ka blakusesošā telpa ir (5) kategorijas telpa.

Papildu vispārējās piezīmes attiecībā uz 9.2. tabulu, kad to piemēro horizontāliem pārsegumiem no alumīnija

1. Abas puses parasti izolē atbilstoši 9.2. tabulā norādītajam standartam.
2. Norobežojumiem, kuru viena puse ir vērsta pret (5), (6), (9) vai (10) kategorijas telpām, bet otra puse pret jebkādas citas iepriekš neminētās kategorijas telpām, tikai otro pusi izolē atbilstīgi 9.2. tabulā norādītajam standartam.
3. Ja norobežojums abās pusēs ir vērsts pret (5), (6), (9) vai (10) kategorijas telpām, izolāciju ierīko tikai apakšā.
4. Ja telpā virs norobežojuma ir stacionāra ugunsdzēsības sistēma, izolāciju ierīko tikai norobežojuma apakšā, izņemot īpašās kategorijas un ro-ro kravas telpas.

2.2.4. Starpsienu un klāju ugunsizturība uz kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus

2.2.4.1. Papildus konkrētu noteikumu ievērošanai attiecībā uz starpsienu un klāju ugunsizturību, kas minēti citur šajā daļā, starpsienu un klāju minimālā ugunsizturība atbilst tam, kas attiecīgi norādīts 9.3. un 9.4. tabulā.

2.2.4.2. Tabulas piemēro, ievērojot turpmāk norādītās prasības.

- .1. Starpsienām un klājiem, kas atdala blakus esošās telpas, attiecīgi piemēro 9.3. un 9.4. tabulu.
- .2. Lai noteiktu atbilstīgos ugunsizturības standartus, kas piemērojami pārsegumiem starp blakus esošām telpām, minētās telpas iedala kategorijās no (1) līdz (11) atbilstoši to ugunsbīstamībai. Ja telpas saturs un izmantošana rada šaubas par tās iedalījumu šī noteikuma II-2/C/9 vajadzībām, to uzskata par telpu, kas ietilpst kategorijā, uz kuru attiecas visstingrākās prasības saistībā ar norobežojumu. Paredzēts, ka katras kategorijas nosaukums raksturo tipu, nevis nosaka ierobežojumus. Skaitlis iekavās pirms katras kategorijas apzīmē attiecīgo ailī vai rindu tabulās.

(1) Kontrolpunkti:

- telpas, kurās ir elektroapgādes un apgaismes avārijas avoti,
- stūres māja un karšu telpa,
- telpas, kurās ir kuģa rācija,
- ugunsdzēsības telpas, ugunsvadības posteņi un ugunsgrēka reģistrēšanas punkti,

▼ M4

- dzinēju vadības telpa, ja tā atrodas ārpus dzinēju mašīntelpas,
 - telpas, kurās ir centralizētā ugunsgrēka signalizācijas iekārta.
- (2) Gaiteni:
- pasažieru un apkalpes gaiteni un vestibili.
- (3) Dzīvojamās telpas:
- telpas, kas definētas noteikuma II-2/A/3 1. punktā, izņemot gaitenus.
- (4) Kāpnes:
- iekšējās kāpnes, lifti un eskalatori (izņemot tos, kas pilnībā atrodas mašīntelpā) un to šahtas,
 - šajā ziņā kāpnes, kas ir norobežotas tikai vienā līmenī, uzskata par tās telpas daļu, no kuras tās nav atdalītas ar ugunsdrošām durvīm.
- (5) Dienesta telpas (ar zemu apdraudējuma līmeni):
- skapji un glabātavas, kurās nav paredzēts turēt uzliesmojošos šķidrumus un kuru platība ir mazāka par 4 m², kā arī žāvētavas un veļas mazgātavas.
- (6) A kategorijas mašīntelpas:
- telpas, kas definētas noteikuma II-2/A/3 31. punktā.
- (7) Citas mašīntelpas:
- telpas, kas definētas noteikuma II-2/A/3 30. punktā, izņemot A kategorijas mašīntelpas.
- (8) Kravas telpas:
- visas telpas, ko izmanto kravai (tajā skaitā naftas kravas tvertnes) un šahtas un lūkas uz šīm telpām, izņemot īpašas kategorijas telpas.
- (9) Dienesta telpas (ar augstu apdraudējuma līmeni):
- kambīzes, pieliekamie ar virtuves iekārtām, krāsu un lampu telpas, skapīši un glabātuves, kuru platība ir 4 m² vai vairāk, uzliesmojošu šķidrumu uzglabāšanas telpas, saunas un darbnīcas, izņemot tās, kas atrodas mašīntelpā.
- (10) Atklātie klāji:
- atklāto klāju zonas un norobežotas promenādes uz augšējā klāja, kas nav ugunsbīstamas. Atklātas telpas (telpa ārpus virsbūves un klāja kabīnēm).
- (11) Īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpas:
- telpas, kas definētas noteikuma II-2/A/3 41. un 46. punktā.

▼ M4

- .3. Nosakot ugunsizturības standartu, kas attiecas uz norobežojumu starp divām telpām galvenajā vertikālajā zonā vai horizontālajā zonā, kas nav aizsargāta ar automatisku sprinkleru sistēmu, kura atbilst noteikuma II-2/C/10 6.1.100. apakšpunktam, vai starp minētajām zonām, no kurām neviena nav šādā veidā aizsargāta, izmanto augstāko no tabulās norādītajām divām vērtībām.
 - .4. Nosakot ugunsizturības standartu, kas attiecas uz norobežojumu starp divām telpām galvenajā vertikālajā zonā vai horizontālajā zonā, kas ir aizsargāta ar automatisku sprinkleru sistēmu, kura atbilst noteikuma II-2/C/10 6.1.100. apakšpunktam, vai starp minētajām zonām, kuras abas ir aizsargātas šādā veidā, izmanto zemāko no tabulās norādītajām divām vērtībām. Ja ar sprinkleriem aprīkota zona un neaprīkota zona atrodas vienai otrai blakus dzīvojamās un dienesta telpās, pārsegumam starp šīm zonām piemēro augstāko no tabulās norādītajām divām vērtībām.
- 2.2.4.3. Var uzskatīt, ka vienlaidu B klases griesti vai apšuvums kopā ar attiecīgajiem klājiem vai starpsienām pilnībā vai daļēji nodrošina vajadzīgo pārseguma izolāciju un ugunsizturību.
 - 2.2.4.4. Ārējās sienās, kam saskaņā ar noteikuma II-2/C/11 2. punktu jābūt izgatavotām no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla, var ierīkot atveres logu un borta iluminatoru uzstādīšanai, ja nekur citur šajā daļā nav norādīts, ka šīm sienām ir jānodrošina A klases viengabalainība. Tāpat arī sienās, kurām nav jānodrošina A klases viengabalainība, var ierīkot durvis, kas izgatavotas no karoga valsts administrācijai pieņemamiem materiāliem.
 - 2.2.4.5. Saunas atbilst 2.2.3.4. punktam.

9.3. tabula

Blakus esošu telpu starpsienu ugunsizturība

Telpas		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrolpunkti	(1)	A-0 (°)	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	(*)	A-60
Gaitēņi	(2)		C (°)	B-0(°)	A-0 (°) B-0 (°)	B-0(°)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 (°)	(*)	A-30
Dzīvojamās telpas	(3)			C (°)	A-0 (°) B-0 (°)	B-0 (°)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 (°)	(*)	A-30 A-0 (°)
Kāpnes	(4)				A-0 (°) B-0 (°)	A-0 (°) B-0 (°)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 (°)	(*)	A-30
Dienesta telpas (ar zemu apdraudējuma līmeni)	(5)					C (°)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
A kategorijas mašīntelpas	(6)						(*)	A-0	A-0	A-60	(*)	A-60
Citas mašīntelpas	(7)							A-0 (°)	A-0	A-0	(*)	A-0
Kravas telpas	(8)								(*)	A-0	(*)	A-0
Dienesta telpas (ar augstu apdraudējuma līmeni)	(9)									A-0 (°)	(*)	A-30
Atklātie klāji	(10)											A-0
Īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpas	(11)											A-30

9.4. tabula

Blakus esošo telpu atdalošo klāju ugunsizturība

Zem klāja esošā telpa ↓ Virs klāja esošā telpa→		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrolpunkti	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Gaitēņi	(2)	A-0	(*)	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Dzīvojamās telpas	(3)	A-60	A-0	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30 A-0 ^(d)
Kāpnes	(4)	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Dienesta telpas (ar zemu apdraudējuma līmeni)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
A kategorijas mašīntelpas	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	(*)	A-60 ^(f)	A-30	A-60	(*)	A-60
Citas mašīntelpas	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-0	(*)	A-0
Kravas telpas	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	(*)	A-0
Dienesta telpas (ar augstu apdraudējuma līmeni)	(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
Atklātie klāji	(10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	–	A-0
Īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpas	(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

▼ **M4**

Piezīmes, kas attiecīgi jāpiemēro 9.3. un 9.4. tabulai

- a) Lai noskaidrotu, kas ir jāpiemēro, skatīt 2.2.2. un 2.2.5. punktu.
 - b) Ja telpas ir vienā kategorijā, piemēram, (9) kategorijā, un ir norādīts augšraksta burts "b", tabulās norādītās kategorijas starpsiena vai klājs ir vajadzīgs tikai tad, ja blakus esošās telpas ir paredzētas dažādiem mērķiem. Kambīzei, kas atrodas blakus kambīzei, nav vajadzīga starpsiena, bet kambīzei, kas atrodas blakus krāsu telpai, ir vajadzīga A-0 starpsiena.
 - c) Starpsienas, kas atdala stūres māju no karšu telpas, var būt B-0 kategorijas starpsienas.
 - d) Skatīt šā noteikuma II-2/C/9 2.2.4.2.3. un 2.2.4.2.4. punktu.
 - e) Lai piemērotu 2.2.1.1.2. punktu, visās vietās, kur 9.3. tabulā parādās "B-0" un "C", tas jālasa kā "A-0".
 - f) Ugunsdrošības izolācija nav jāierīko, ja (7) kategorijas mašīntelpai ir mazs ugunsdrošības risks vai tā nav.
- (*) Ja tabulās atzīmēta zvaigznīte, pārsegumam jābūt no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla, bet tam nav jāatbilst A klases standartam. Tomēr, ja caur klāju, izņemot (10) kategorijas zonu, izvelk elektroenerģijas kabelus, caurules un ventilācijas cauruļvadus, šo atvērumu izolē, lai nepieļautu liesmu un dūmu pārnēsi. Pārsegumos starp kontrolpunktiem (avārijas ģeneratoriem) un atklātajiem klājiem drīkst būt neaizveramas gaisa ieplūdes atveres, izņemot gadījumus, kad ir ierīkota stacionāra gāzes ugunsdzēsšanas sistēma.

Lai piemērotu 2.2.1.1.2. punktu, visās vietās, kur 9.4. tabulā parādās zvaigznīte, izņemot (8) un (10) kategorijas, tā jālasa kā "A-0".

Papildu vispārējās piezīmes attiecībā uz 9.3. tabulu, kad to piemēro vertikāliem pārsegumiem no alumīnija

1. Abas puses parasti izolē atbilstoši 9.3. tabulā norādītajam standartam.
2. Norobežojumiem, kuru viena puse ir vērsta pret (5) vai (10) kategorijas telpām, bet otra puse pret jebkādas citas iepriekš neminētās kategorijas telpām, tikai otro pusi izolē atbilstīgi 9.3. tabulā norādītajam standartam.

Papildu vispārējās piezīmes attiecībā uz 9.4. tabulu, kad to piemēro horizontāliem pārsegumiem no alumīnija

1. Abas puses parasti izolē atbilstoši 9.4. tabulā norādītajam standartam.
2. Norobežojumiem, kuru viena puse ir vērsta pret (5) vai (10) kategorijas telpām, bet otra puse pret jebkādas citas iepriekš neminētās kategorijas telpām, tikai otro pusi izolē atbilstīgi 9.4. tabulā norādītajam standartam.
3. Ja telpā virs norobežojuma ir stacionāra ugunsdzēsības sistēma, izolāciju ierīko tikai norobežojuma apakšā, izņemot īpašās kategorijas un ro-ro kravas telpas.

▼ **M4**

- 2.2.5. Kāpņu un liftu aizsardzība dzīvojamās un dienesta telpās.
- 2.2.5.1. Visas kāpnes ir iebūvētas šahtās, ko norobežo A klases pārsegumi, un visām atverēm ir efektīvi aizvēršanas mehānismi, tomēr:
- .1. nav jānorobežo kāpnes, kas savieno tikai divus klājus, ja klāja viengabalainību nodrošina atbilstīgas starpsienas vai durvis starpklāju telpā. Ja kāpnes ir noslēdzamas starpklāju telpā, kāpņutelpu aizsargā saskaņā ar 2.2.3. un 2.2.4. punktā ietvertajām klāju tabulām;
 - .2. atklātas kāpnes var ierīkot sabiedriskajās telpās, ja tās pilnībā atrodas šajās sabiedriskajās telpās.
- 2.2.5.2. Liftu šahtas ierīko tā, lai nepieļautu dūmu un liesmu nokļūšanu no viena klāja uz otru, kā arī paredz aizvēršanas ierīci, lai varētu kontrolēt velkmi un dūmus.
- 2.2.6. Kajīšu balkonu izbūve
- Apkalpes locekļiem no abām pusēm jāspēj atvērt nenesošās daļējās starpsienas, kas nodala blakusesošus kajīšu balkonus, lai dzēstu ugunsgrēku.
- 2.2.7. Ātriju aizsardzība
- 2.2.7.1. Ātriji atrodas norobežojumos, ko veido A klases starpsienas, kuru ugunsizturība attiecīgi noteikta saskaņā ar 9.2. un 9.4. tabulu.
- 2.2.7.2. Telpas ātrijos nodala klāji, kuru ugunsizturība attiecīgi noteikta saskaņā ar 9.2. un 9.4. tabulu.
3. *Ugunsizturīgu pārsegumu šķērsojumi un siltuma pārneses novēršana*
- 3.1. Ja A klases pārsegumos ierīko elektroenerģijas kabeļus, cauruļvadus, maģistrālus kabeļus, kanālus u. c. vai arī brucas, sijas vai citus konstrukcijas elementus, šādus šķērsojumus pārbauda saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu, lai nodrošinātu pārsegumu ugunsizturības nemazināšanos. Attiecībā uz ventilācijas cauruļvadiem piemēro 7.1.2. un 7.3.1. punktu. Tomēr, ja ierīkotā caurule ir izgatavota no tērauda vai līdzvērtīga materiāla, tās biezums ir 3 mm vai vairāk un garums nav mazāks par 900 mm (vēlams 450 mm katrā pārseguma pusē), un tajā nav atveru, testēšana nav jāveic. Minētās ietaises attiecīgi izolē, lai to izolācija būtu tāda pati kā pārseguma izolācija.
- 3.2. Ja B klases pārsegumos ierīko elektroenerģijas kabeļus, cauruļvadus, maģistrālus kabeļus, kanālus u. c. vai arī ventilācijas galiekārtas, gaismekļus un līdzīgas ietaises, veic pasākumus, lai nodrošinātu pārsegumu ugunsizturības nemazināšanos, ņemot vērā 7.3.2. punkta noteikumus. Cauruļvadus, kas nav izgatavoti no tērauda vai vara un kas ir ierīkoti B klases pārsegumos, aizsargā vienā no turpmāk norādītajiem veidiem:
- .1. ar šķērsojuma ietaisi, kam veikta ugunsdrošības pārbaude un kuras ugunsdrošība atbilst attiecīgā pārseguma un izmantotā cauruļvadu veida ugunsdrošībai; vai

▼ **M4**

- .2. ar tērauda uznavu, kuras biezums ir vismaz 1,8 mm un garums vismaz 900 mm, ja caurules diametrs ir 150 mm vai vairāk, un vismaz 600 mm, ja caurules diametrs ir mazāks par 150 mm (vēlams, lai garums būtu vienādi sadalīts abās pārseguma pusēs). Cauruli savieno ar uznavas galiem, izmantojot atlokus vai savienojumus, vai arī sprauga starp uznavu un cauruli nedrīkst pārsniegt 2,5 mm vai arī spraugu starp cauruli un uznavu aizpilda, izmantojot nedegošus vai citus piemērotus materiālus.
- 3.3. Metāla caurules bez izolācijas, kas ir ierīkotas A vai B klases pārsegumos, izgatavo no materiāliem, kuru kušanas temperatūra pārsniedz 950 °C A-0 kategorijas pārsegumiem un 850 °C B-0 kategorijas pārsegumiem.
- 3.4. Apstiprinot konstrukcijas ugunsdrošības informāciju, karoga valsts administrācija ņem vērā siltuma pārvades risku paredzēto siltumbarjeru krustojumos un galos.

Īstenojot ugunsdrošības pasākumus, karoga valsts administrācija veic darbības, lai nepieļautu siltumpārnesi pa siltuma tiltiem, piemēram, starp klājiem un starpsienām.

Klāja vai starpsienas izolāciju turpina vismaz 450 mm aiz šķērsojuma, krustpunkta vai gala punkta, ja konstrukcijas ir izgatavota no tērauda un alumīnija. Ja telpu sadala klājs vai A klases starpsiena, kuru izolācija ir atšķirīga, izturīgākā izolācija turpinās uz klāja vai starpsienas, bet mazāk izturīgā izolācija – vēl vismaz 450 mm.

4. *Ugunsizturīgu pārsegumu atveru aizsardzība*
- 4.1.1. Šķērsojumi un atvērumi A klases pārsegumos
- 4.1.1.1. Visas atveres A klases pārsegumos aprīko ar stacionārām aizvērējierīcēm, kas ir tikpat ugunsizturīgas, kā konstrukcijas, kurās tās ierīkotas.
- 4.1.1.2. Visu A klases pārsegumos ierīkoto durvju un durvju aiļu konstrukcijai, kā arī to nostiprināšanas līdzekļiem, kad durvis ir aizvērtas, pēc iespējas nodrošina ugunsizturību, kā arī izturību pret dūmiem un liesmām, kas ir ekvivalenta to starpsienu izturībai, kurās durvis ir ierīkotas. Durvis un durvju ailes izgatavo no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla.
- 4.1.1.3. Ūdensnecaurlaidīgas durvis nav jāizolē.
- 4.1.1.4. Nodrošina, ka pat viena persona ir spējīga visas durvis aizvērt un atvērt no abām starpsienas pusēm.
- 4.1.1.5. Ugunsdrošas durvis galvenās vertikālās zonas starpsienās, kambīžu norobežojumos un kāpņutelpās, izņemot mehāniskās piedziņas ūdensnecaurlaidīgas durvis un parasti aizslēgtās durvis, atbilst šādām prasībām:
- .1. durvis ir pašaizveres durvis, un tās ir iespējams aizvērt, ja kuģa sānsvere sasniedz 3,5° pretēji durvju aizvēršanas virzienam;
- .2. ugunsdrošu durvju ar enģēm aptuvenais aizvēršanās laiks nav garāks par 40 sekundēm un īsāks par 10 sekundēm, sākot no kustības sākuma, ja kuģis ir vertikālā stāvoklī. Bīdāmu ugunsdrošu durvju aptuvenais vienāda aizvēršanās ātrums nav lielāks par 0,2 m/s un nav mazāks par 0,1 m/s, ja kuģis ir vertikālā stāvoklī;

▼ M4

- .3. durvis ir iespējams ar tālvadību atvērt no pastāvīgi uzraudzīta centrālā kontrolposteņa – vienlaikus vai pa grupām, kā arī atsevišķi no jebkuras durvju puses. Atbrīvošanas slēdžiem paredz ieslēgts–izslēgts funkciju, lai nepieļautu sistēmas automātisku atiestatīšanu;
- .4. ir aizliegti atvērtā stāvokļa noturēšanas āķi, ko nevar atbrīvot no centrālā kontrolposteņa;
- .5. durvis, kas ir aizvērtas ar tālvadību no centrālā kontrolposteņa, ir iespējams atkal atvērt ar lokālo vadības ierīci no jebkuras durvju puses. Pēc lokālās atvēršanas durvis atkal automātiski aizveras;
- .6. pastāvīgi uzraudzīta centrālā kontrolposteņa ugunsdrošo durvju panelī ietver indikatoru, kas rāda, vai ar tālvadību vadāmās durvis ir aizvērtas;
- .7. atbrīvošanas mehānismu konstruē tā, lai durvis automātiski aizvērtos, ja pārtrūkst vadības sistēmas darbība vai elektroapgāde no galvenā avota;
- .8. mehāniskās piedziņas durvju lokālos akumulatorus uzstāda durvju tiešā tuvumā, lai pēc vadības sistēmas darbības vai elektroapgādes no galvenā avota pārtraukšanas durvis varētu darbināt vismaz 10 reizes (pilnībā atvērt un aizvērt), izmantojot lokālo vadību;
- .9. vienu durvju vadības sistēmas vai galvenā elektroapgādes avota darbības pārtraukums neskar pārējo durvju drošu izmantošanu;
- .10. attālināti atveramas bīdāmas vai mehāniskās piedziņas durvis aprīko ar signalizāciju, kas skan vismaz 5 sekundes, bet ne vairāk kā 10 sekundes pēc durvju atvēršanas no centrālās vadības posteņa un pirms durvju izkustēšanās, un turpina skanēt līdz durvju pilnīgai aizvēršanai;
- .11. durvis, kurām paredzēts atkal atvērties, ja aizvēršanās laikā tās saskaras ar kādu objektu, atkal atveras ne vairāk kā viena metra platumā no saskares punkta;
- .12. divvērtņu durvīm, kas aprīkotas ar aizkritņa slēdzeni, kura vajadzīga šo durvju ugunsizturības nodrošināšanai, paredz fiksatoru, ko automātiski iedarbina durvju kustība, ja tās atbrīvo ar vadības sistēmu;
- .13. durvis, kas nodrošina tiešu izeju uz īpašas kategorijas telpām, kam ir mehāniskā piedziņa un kas aizveras automātiski, nav jāaprīko ar signalizāciju un tālvadības atbrīvošanas mehānismiem, kas noteikti 3. un 10. punktos;
- .14. lokālās vadības sistēmas komponenti ir pieejami apkopei un regulēšanai; un
- .15. mehāniskās piedziņas durvis aprīko ar apstiprināta tipa vadības sistēmu, kas spēj darboties ugunsgrēka gadījumā, ko nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu. Šī sistēma atbilst šādām prasībām:
 - .1. ar vadības sistēmu vismaz 200 °C temperatūrā un vismaz 60 minūtes var darbināt durvis ar enerģijas padevi;

▼ **M4**

2. elektroapgāde pārējām durvīm, ko ugunsgrēks nav skāris, darbojas bez traucējumiem;
 3. un, ja temperatūra pārsniedz 200 °C, vadības sistēma tiek automātiski izolēta no elektroapgādes un ar to ir iespējams noturēt durvis slēgtā stāvoklī līdz vismaz 945 °C temperatūrai.
- 4.1.1.7. Prasības attiecībā uz kuģa ārējo malu A klases viengabalainību nepiemēro stikla starpsienām, logiem un iluminatoriem, ja saskaņā ar 4.1.3.5. un 4.1.3.6. punktu šīm malām nav obligāti jāpiemīt A klases viengabalainībai. Prasības attiecībā uz kuģa ārējo malu A klases viengabalainību nepiemēro ārdurvīm, izņemot virsbūvēs un klāja kabīnēs ierīkotām ārdurvīm, kas ved uz glābšanas līdzekļiem, iekāpšanas un ārējām pulcēšanās vietām, ārējām kāpnēm un atklātajiem klājiem, ko izmanto kā evakuācijas ceļu. Šīs prasības nav jāievēro attiecībā uz kāpņutelpas durvīm.
- 4.1.1.8. Izņemot ūdensnecaurlaidīgas durvis, jūras apstākļos izturīgas durvis (daļēji ūdensnecaurlaidīgas durvis), durvis, kas ved uz atklātu klāju un durvis, kam jābūt mēreni gāzes necaurlaidīgām, visas A klases durvis, kas atrodas kāpnēs, sabiedriskās telpās un galvenās vertikālās zonas starpsienās evakuācijas ceļā, aprīko ar pašaizveres šļūtenes lūku, kuras materiāls, konstrukcija un ugunsdrošība ir tādi paši kā durvīm, kurās tā ierīkota, un šī lūka ir 150 mm kvadrātveida atvere aizvērtās durvīs, kas ierīkota durvju apakšējā daļā iepretī durvju engēm vai bīdāmo durvju gadījumā pie to atvēruma.
- 4.1.2. Šķērsojumi un atvērumi B klases pārsegumos
- 4.1.2.1. Durvis un durvju ailes B klases pārsegumos, kā arī šo durvju stiprinājumi aizveras veidā, kas nodrošina pārsegumu ugunsdrošībai ekvivalentu ugunsdrošību, izņemot to, ka šo durvju apakšējā daļā var ierīkot ventilācijas atveres. Ja šāda atvere ir durvīs vai zem durvīm, atveres vai atveru kopējais neto izmērs nepārsniedz 0,05 m². Kā alternatīvu ir atļauts ierīkot nedegošu gaisa līdzsvara kanālu, ko izveido starp kajīti un gaiteni un kas atrodas zem sanitārā mezgla, ja kanāla šķērsriezuma laukums nepārsniedz 0,05 m². Visas ventilācijas atveres aprīko ar režģi, kas izgatavots no nedegošiem materiāliem. Durvis izgatavo no nedegoša materiāla.
- 4.1.2.1.a Lai samazinātu troksni, administrācija kā ekvivalentu var apstiprināt durvis ar iebūvētu skaņas necaurlaidīgu ventilāciju ar atverēm vienas durvju puses apakšā un otras puses augšā, ja ir ievēroti šādi nosacījumi:
1. augšējā atvere vienmēr ir vērsta uz gaiteni, un to aprīko ar nedegoša materiāla režģi un automātisku ugunsdrošības aizbīdni, kas tiek aktivizēts aptuveni 70 °C temperatūrā;
 2. apakšējo atveri aprīko ar nedegoša materiāla režģi;
 3. durvis pārbauda saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.
- 4.1.2.2. Kajīšu durvis, kas ierīkotas B klases pārsegumos, ir pašaizveres durvis. Atvērtā stāvokļa aizturierīces nav atļautas.
- 4.1.2.3. Prasības attiecībā uz kuģa ārējo malu B klases viengabalainību nepiemēro stikla starpsienām, logiem un iluminatoriem. Prasības attiecībā uz B klases viengabalainību nepiemēro arī ārdurvīm, kas ierīkotas virsbūvēs un klāja kabīnēs. Uz kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, karoga valsts administrācija var atļaut izmantot degošus materiālus durvīs, kas atdala kajītes no individuālajiem iekšējiem sanitārajiem mezgliem, piemēram, dušām.

▼ **M4**

- 4.1.3. Logi un borta iluminatori
- 4.1.3.1. Visi starpsienu logi un borta iluminatori dzīvojamajās telpās un dienesta telpās, un kontrolpunktos, izņemot tos, uz kuriem attiecas 4.1.1.7. un 4.1.2.3. punkti, ir ierīkoti, ievērojot viengabalainības prasības attiecībā uz to starpsienu veidu, kurā tie ir ierīkoti, ko nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.
- 4.1.3.2. Neatkarīgi no 9.1.–9.4. tabulu prasībām visus logus un borta iluminatorus starpsienās, kas atdala dzīvojamās un dienesta telpas un kontrolpunktus no āra, ierīko ar tērauda vai cita piemērota materiāla rāmjiem. Stiklu nostiprina, izmantojot metāla apmali vai stūreni.
- 4.1.3.5. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, logu, kas atrodas iepretī glābšanas laivām un ploštiem, iekāpšanas un pulcēšanās vietām, ārējām kāpnēm un atklātajiem klājiem, ko izmanto kā evakuācijas ceļu, un logu, kas atrodas zem glābšanas plostu un glābšanas slīdceļu iekāpšanas zonām, ugunsizturība atbilst 9.1. tabulā norādītajai ugunsizturībai. Ja logiem paredz īpašas automātiskas sprinklergalviņas, kā ekvivalentu var pieņemt A-0 logus. Lai sprinkleru galviņas izvērtētu šā punkta nolūkiem, tām ir jābūt:
- .1. īpašām galviņām, kas atrodas virs logiem un ir ierīkotas papildus parastajiem griestu sprinkleriem; vai
 - .2. parastām sprinklergalviņām, kas ierīkotas tā, lai logu aizsargātu sprinkleri, kura jauda ir vismaz 5 litri/minūtē uz vienu kvadrātmētru telpas, un sprinkleru aptverto platību aprēķinā iekļauj papildu logu virsmu; vai
 - .3. ūdens–miglas sprauslām, kas pārbaudītas un apstiprinātas atbilstīgi pārskatītajām pamatnostādņēm attiecībā uz sprinkleru sistēmām, kas ir līdzvērtīgas sistēmām, kuras paredzētas *SOLAS* konvencijas noteikumā II-2/12 (grozītā Rezolūcija A.800(19)); un
- to logu ugunsizturība, kas atrodas kuģa sānos zem zonām, no kurām kāpj glābšanas laivās, atbilst vismaz A-0 klases ugunsizturībai.
- 4.1.3.6. Uz kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, tādu logu ugunsizturībai, kas vērsti pret glābšanas laivām un ploštiem, evakuācijas slīdceļam un iekāpšanas zonām, kā arī tādu logu ugunsizturībai, kas atrodas zem šādām zonām, jāatbilst vismaz A-0 klases ugunsizturībai.
5. *Mašīntelpu norobežojumu atvērumu aizsardzība*
- 5.2.1. Atbilstīgi ventilācijas un kuģa pareizas un drošas ekspluatācijas vajadzībām līdz minimumam samazina gaismas lūku, durvju, ventilatoru, dūmeņu velkmes ventilācijas atveru un citu mašīntelpas atveru skaitu.
- 5.2.2. Gaismas lūkas ir no tērauda vai ekvivalenta materiāla, un tajās nav stikla rūšu.
- 5.2.3. Nodrošina vadības rīkus mehāniskās piedziņas durvju aizvēršanai vai tādu durvju atvēršanas mehānisma iedarbināšanai, kas nav ūdensnecaurlaidīgas durvis ar mehānisko piedziņu. Vadības ierīces atrodas ārpus attiecīgās telpas, kur tās neatslēgsies, ja telpā, uz ko šīs ierīces attiecas, izceļas ugunsgrēks.

▼ **M4**

- 5.2.4. 5.2.3. punktā norādītās vadības ierīces atrodas vienā kontrolpostenī vai ir sagrupētas pēc iespējas mazākā skaitā posteņu. Minētajos posteņos jāspēj droši iekļūt no atklātā klāja.
- 5.2.5. Ja telpā izceļas ugunsgrēks, durvīm, izņemot mehāniskās piedziņas ūdensnecaurlaidīgās durvis, jābūt efektīvi aizveramām, izmantojot aizvēršanas ierīci ar mehānisko piedziņu vai arī pašai zveres durvis, kas aizveras automātiski neatkarīgi no nelabvēlīgas sānsveres 3,5° leņķī un kam ir efektīvs bezatzeices drošības mehānisms, kurš aprīkots ar tālvadības atbrīvošanas ierīci.
- 5.2.6. Mašīntelpu norobežojošajās sienās neierīko logus. Mašīntelpas kontrolposteņos tomēr var izmantot stiklu.
6. *Kravas telpu norobežojumu aizsardzība*
- 6.2. Uz komandtiltiņa ierīko indikatorus, kas rāda, vai ir aizvērtas visas ugunsdrošās durvis uz īpašās kategorijas telpām.

Īpašās kategorijas telpu durvju konstrukcija ir tāda, ka tās nevar pastāvīgi turēt atvērtas, un kuģošanas laikā tās ir jātur aizvērtas.

7. *Ventilācijas sistēmas*

7.1. Vispārīgi noteikumi

7.1.1. Ventilācijas cauruļvadus, tostarp viensienas un dubultsienu cauruļvadus, izgatavo no tērauda vai ekvivalenta materiāla, izņemot īsas elastīgas plēšas, kuru garums nav lielāks par 600 mm un ko gaisa kondicionēšanas telpās izmanto ventilatoru savienošanai ar cauruļvadiem. Ja 7.1.6. punktā nav nepārprotami noteikts citādi, jebkurš cits materiāls, ko izmanto cauruļvadu, tostarp izolācijas, izgatavošanai, arī ir nedegošs. Tomēr īsiem cauruļvadiem, kuri nav garāki par 2 m un kuru šķērsriezuma laukums (termins "šķērsriezuma laukums" pat iepriekš izolētu cauruļvadu gadījumā ir laukums, ko aprēķina, izmantojot paša cauruļvada, bet ne izolācijas iekšējos izmērus) nepārsniedz 0,02 m², nav jābūt izgatavotiem no tērauda vai ekvivalenta materiāla, ja tiek ievēroti šādi nosacījumi:

.1. cauruļvadi ir izgatavoti no nedegoša materiāla, kas no iekšpuses un ārpusē var būt apšūts ar membrānām, kurām ir zemi liesmas izplatības raksturlielumi un kuru siltumspēja virsmas laukumam izmantotajā biežumā jebkurā gadījumā nepārsniedz 45 MJ/m². Siltumspēju aprēķina saskaņā ar Starptautiskās Standartizācijas organizācijas publicētajām rekomendācijām, jo īpaši saskaņā ar publikāciju ISO 1716:2002 "Būvizrādājumu testēšana pēc to reakcijas uz uguni – siltumspējas noteikšana";

.2. cauruļvadus izmanto tikai ventilācijas ietaises galā; un

.3. cauruļvadi atrodas vismaz 600 mm attālumā, mērot pa cauruļvadu, no atveres A vai B klases pārsegumā, tostarp vienlaidu B klases griestos.

7.1.2. Saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu testē turpmāk minēto:

▼ M4

- .1. ugunsdrošības aizbīdņus, tostarp attiecīgās to darbināšanas ierīces, tomēr pārbaude nav vajadzīga aizbīdņiem, kas atrodas kambīžu plītim paredzēto izplūdes cauruļvadu apakšējā daļā un kam jābūt izgatavotiem no tērauda un jāspēj apturēt velkmi cauruļvadā; un
 - .2. cauruļvadu A klases pārsegumu šķērsojumus, tomēr pārbaude nav vajadzīga tad, ja tērauda čaulas ir tieši savienotas ar ventilācijas cauruļvadiem, izmantojot kniedējamus vai skrūvējamus savienojumus vai metināšanu.
- 7.1.3. Ugunsdrošības aizbīdņiem jābūt viegli pieejamiem. Ja tie atrodas aiz griestiem vai apšuvuma, attiecīgos griestus vai apšuvumu aprīko ar apskates lūku, uz kuras norāda ugunsdrošības aizbīdņa identifikācijas numurs. Ugunsdrošības aizbīdņa identifikācijas numuru norāda arī uz visām tālvadības ierīcēm.
 - 7.1.4. Ventilācijas cauruļvadus aprīko ar apskates un tīrīšanas lūkām. Lūkas atrodas pie ugunsdrošības aizbīdņiem.
 - 7.1.5. Ventilācijas sistēmu galvenās ieplūdes un izplūdes atveres jāspēj aizvērt no vietas, kas atrodas ārpus vēdināmām telpām. Aizvērējierīces ir viegli pieejamas, kā arī pamanāmi un pastāvīgi marķētas, un tās parāda noslēgšanas ierīces darbības režīmu.
 - 7.1.6. A vai B klases pārsegumos un cauruļvados, kuru konstrukcijai jāatbilst A klasei, atloka ventilācijas cauruļvadu savienojumos tuvāk par 600 mm no atverēm nav atļauts izmantot degošas blīvēplāksnes.
 - 7.1.7. Ventilācijas atveres vai gaisa līdzsvara cauruļvadus starp divām norobežotām telpām neierīko, izņemot 4.1.2.1. punktā paredzētos gadījumus.
- 7.2. Cauruļvadu ierīkošana
 - 7.2.1. A kategorijas mašīntelpu, ro-ro kravas telpu, kambīžu, īpašas kategorijas telpu un kravas telpu ventilācijas sistēmas nodala vienu no otras un no pārējo telpu ventilācijas sistēmām. Tomēr kambīzes ventilācijas sistēmas uz kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, nav pilnībā jānodala no citām ventilācijas sistēmām, kambīžu ventilāciju var nodrošināt atsevišķi cauruļvadi, kas savienoti ar citām telpām paredzētu ventilācijas agregātu. Šādā gadījumā kambīzes ventilācijas cauruļvadā pie ventilācijas agregāta ierīko automātisku ugunsdrošības aizbīdni.
 - 7.2.2. A kategorijas mašīntelpu, kambīžu, ro-ro kravas telpu vai īpašas kategorijas telpu ventilācijai ierīkotie cauruļvadi nešķērso dzīvojamās telpas, dienesta telpas vai kontrolpunktus, ja vien tie neatbilst 7.2.4. punkta nosacījumiem.
 - 7.2.3. Dzīvojamo telpu, dienesta telpu vai kontrolpunktu ventilācijai ierīkotie cauruļvadi nešķērso A kategorijas mašīntelpas, kambīzes, ro-ro kravas telpas vai īpašas kategorijas telpas, ja vien tie neatbilst 7.2.4. punkta nosacījumiem.

▼ **M4**

7.2.4. Atbilstoši 7.2.2. un 7.2.3. punktam cauruļvadi ir:

- .1.1. izgatavoti no tērauda, kura biezums cauruļvadiem ar šķērsriezuma laukumu, kas mazāks par $0,075 \text{ m}^2$, ir vismaz 3 mm, cauruļvadiem ar šķērsriezuma laukumu, kas ir $0,075\text{--}0,45 \text{ m}^2$, vismaz 4 mm un cauruļvadiem ar šķērsriezuma laukumu, kas ir lielāks par $0,45 \text{ m}^2$, vismaz 5 mm;
- .1.2. piemērotā veidā atbalstīti un nostiprināti;
- .1.3. aprīkoti ar automātiskiem ugunsdrošības aizbīdņiem tuvu pie norobežojošajām sienām, kurās tie ierīkoti; un
- .1.4. izolēti atbilstīgi A-60 klases standartam no telpu, kam tie paredzēti, norobežojošajām sienām līdz punktam, kurš ir vismaz 5 metru attālumā no katra ugunsdrošības aizbīdņa;

vai

- .2.1. izgatavoti no tērauda saskaņā ar 7.2.4.1.1. un 7.2.4.1.2. punktu; un
- .2.2. izolēti atbilstīgi A-60 klases standartam visās tajās telpās, ko tie šķērso, izņemot cauruļvadus, kas šķērso (9) vai (10) kategorijas telpas, kuras definētas 2.2.3.2.2. apakšpunktā.

7.2.5. 7.2.4.1.4. un 7.2.4.2.2. punktu piemērošanas nolūkā cauruļvadiem izolē visu to šķērsriezuma ārējo virsmu. Cauruļvadus, kas atrodas ārpus konkrētās telpas, bet līdzās tai, un kam ir viena vai vairākas kopīgas virsmas, uzskata par tādiem, kuri šķērso konkrēto telpu, un šo cauruļvadu virsmu izolē visā tajā garumā, kas ir kopīgs ar konkrēto telpu, kā arī 450 mm aiz tās (šādu risinājumu skices ir ietvertas SOLAS konvencijas vienoto skaidrojumu II-2. nodaļā (MSC.1/Circ.1276)).

7.2.6. Ja ventilācijas cauruļvadam jāšķērso galvenās vertikālās zonas pārsegums, blakus šim pārsegumam ierīko automātisku ugunsdrošības aizbīdni. Aizbīdni jāspēj arī aizvērt ar roku no jebkuras pārseguma puses. Vadības ierīces atrašanās vieta ir viegli pieejama un skaidri un pamanāmi marķēta. Cauruļvadu starp pārsegumu un aizbīdni izgatavo no tērauda atbilstoši 7.2.4.1.1. un 7.2.4.1.2. punktam un izolē, lai panāktu vismaz tādu pašu ugunsizturību, kāda ir pārsegumam, kuru tas šķērso. Vismaz vienā pārseguma pusē aizbīdni aprīko ar redzamu indikatoru, kas parāda aizbīdņa darbības pozīciju.

7.3. Informācija par ugunsdrošības aizbīdņiem un šķērsojošiem cauruļvadiem

7.3.1. Cauruļvadi, kas šķērso A klases pārsegumus, atbilst šādām prasībām:

- .1. ja plāns cauruļvads ar pārklājumu un šķērsriezuma laukumu, kas ir vienāds ar $0,02 \text{ m}^2$ vai mazāks par šo vērtību, šķērso A klases pārsegumus, atverē ievieto tērauda vai ekvivalenta materiāla loksnes čaulu, kuras sieniņu biezums ir vismaz 3 mm un garums vismaz 200 mm, pēc iespējas katrā starpsienas pusē izvietojot 100 mm čaulas

▼ **M4**

garuma, bet klāja gadījumā minēto pilnībā ievieto šķērsoto klāju apakšējā daļā. Cauruļvadu čaulas, kas nav izgatavotas no tērauda, izolē no uguns iedarbības. Izolācijas ugunsizturība ir vismaz tāda pati kā pārsegumam, kuru šis cauruļvads šķērso;

.2. ja ventilācijas cauruļvadi, kuru šķērsriezuma laukums pārsniedz $0,02 \text{ m}^2$, bet nepārsniedz $0,075 \text{ m}^2$, šķērso A klases pārsegumus, atvērumus apšuj ar tērauda vai ekvivalenta materiāla plāksņu čaulām. Cauruļvadu un čaulu sienīņu biezums ir vismaz 3 mm, bet garums vismaz 900 mm. Starpsienu šķērsojuma vietās ir vēlams, lai katrā starpsienas pusē atrastos 450 mm no šā garuma. Minētajiem cauruļvadiem vai čaulām, ar ko apšūti šie cauruļvadi, ir ugunsdroša izolācija. Izolācijas ugunsizturība ir vismaz tāda pati kā pārsegumam, kuru šis cauruļvads šķērso; un

.3. visos cauruļvados, kuru šķērsriezuma laukums pārsniedz $0,075 \text{ m}^2$ un kuri šķērso A klases pārsegumus, ierīko automātiskos ugunsdrošības aizbīdņus. Visus aizbīdņus uzstāda tuvu pie šķērsotā pārseguma, un cauruļvadu starp aizbīdņiem un šķērsoto pārsegumu izgatavo no tērauda saskaņā ar 7.2.4.2.1. un 7.2.4.2.2. punktu. Ugunsdrošības aizbīdņi darbojas automātiski, bet to jāspēj aizvērt arī manuāli no abām pārseguma pusēm. Aizbīdņi aprīko ar redzamu indikatoru, kas parāda uz aizbīdņa darbības pozīciju. Ugunsdrošības aizbīdņi nav vajadzīgi, ja cauruļvadi šķērso telpas, ko norobežo A klases pārsegumi, un nav paredzēti šīm telpām, ja vien cauruļvadiem nav tāda pati ugunsizturība kā pārsegumiem, kuros tie ierīkoti. Cauruļvadu, kura šķērsriezuma laukums pārsniedz $0,075 \text{ m}^2$, pirms A klases pārseguma šķērsošanas nesadala mazākos cauruļvados un pēc tam, kad pārsegums ir šķērsots, vēlreiz neapvieno, ja šādi cenšas izvairīties no šajos noteikumos paredzētās aizbīdņa uzstādīšanas.

7.3.2. Ventilācijas cauruļvados, kuru šķērsriezuma laukums pārsniedz $0,02 \text{ m}^2$ un kuri šķērso B klases starpsienas, apšuj ar 900 mm garām tērauda vai ekvivalenta materiāla plāksņu čaulām – vēlams, lai katrā starpsienas pusē būtu 450 mm, ja vien cauruļvads šajā posmā nav izgatavots no tērauda. Cauruļvadu čaulas, kas nav izgatavotas no tērauda, izolē no uguns iedarbības. Izolācijas ugunsizturība ir vismaz tāda pati kā pārsegumam, kuru šis cauruļvads šķērso.

7.3.3. Visus ugunsdrošības aizbīdņus jāspēj darbināt ar roku. Aizbīdņiem ir tieši mehāniski atvēršanas rīki vai arī tos aizver ar elektrisku, hidraulisku vai pneimatisku vadību. Visi aizbīdņi ir darbināmi ar roku no abām pārseguma pusēm. Automātiskiem ugunsdrošības aizbīdņiem, tostarp tādiem, ko iespējams darbināt no attāluma, ir atteikumdrošs mehānisms, kas ugunsgrēka gadījumā aizbīdņi aizver pat tad, ja ir pārrāvums elektroenerģijas padevē vai hidrauliskā vai pneimatiskā spiediena zudums. Ar tālvadību vadāmus ugunsdrošības aizbīdņus jāspēj atkal atvērt ar roku.

▼ M4

- 7.4. *Ventilācijas sistēmas kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus*
- 7.4.1. Papildus 7.1., 7.2. un 7.3. iedaļā noteiktajām prasībām ventilācijas sistēmas uz pasažieru kuģa, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, atbilst arī turpmāk norādītajam:
- 7.4.2. parasti ventilatorus ierīko tā, lai cauruļvadi, kas savieno dažādas telpas, atrastos galvenajā vertikālajā zonā;
- 7.4.3. kāpņutelpas ventilē ar neatkarīgu ventilatoru un cauruļvadu sistēmu (sūces un padeves sistēma), kas ventilācijas sistēmās nav paredzēta nevienai citai telpai;
- 7.4.4. neatkarīgi no šķērsriezuma cauruļvads, kas paredzēts vairāk nekā vienai starpklāja dzīvojamajai telpai, dienesta telpai vai kontrolpunktam, pie katra šādu telpu klāja šķērsošanas vietas ir aprīkots ar automātisku dūmu aizbīdni, ko ir iespējams aizvērt arī ar roku no aizsargātā klāja virs aizbīdņa. Ja ventilators ar atsevišķu cauruļvadu palīdzību, kuri atrodas galvenajā vertikālajā zonā un no kuriem katrs ir paredzēts vienai starpklāja telpai, ventilē vairāk nekā vienu starpklāja telpu, katru cauruļvadu aprīko ar manuāli darbināmu dūmu aizbīdni, kas ierīkots netālu no ventilatora;
- 7.4.5. vertikālus cauruļvadus vajadzības gadījumā izolē, kā paredzēts 9.1. un 9.2. tabulā. Cauruļvadus starp telpām, kurām tie paredzēti, izolē atbilstoši tādām prasībām, kādas ir piemērojamas klājiem.
- 7.5. Kambīžu plīšu izplūdes cauruļvadi
- 7.5.1. Prasības kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus.
- 7.5.1.1. Papildus 7.1., 7.2. un 7.3. punktā noteiktajām prasībām kambīžu plīšu izplūdes cauruļvadus konstruē saskaņā ar 7.2.4.2.1. un 7.2.4.2.2. punktu un izolē atbilstīgi A-60 klases standartam visu to dzīvojamo telpu, dienesta telpu vai kontrolpunktu garumā, ko tie šķērso. Tos aprīko arī ar:
1. tauku uztvērēju, ko var ērti izņemt un iztīrīt, ja vien nav ierīkota alternatīva apstiprināta tauku savākšanas sistēma;
 2. automātisku un ar tālvadību vadāmu ugunsdrošības aizbīdni, kas atrodas cauruļvada apakšā tā savienojuma vietā ar kambīzes tvaika nosūcēju, kā arī ar ugunsdrošības aizbīdni, ko vada ar tālvadību un ierīko cauruļvada augšpusē pie cauruļvada izplūdes;
 3. stacionāru ierīci uguns dzēšanai cauruļvadā. Ugunsdzēsības sistēmas atbilst Starptautiskās Standartizācijas organizācijas publicētajām rekomendācijām, jo īpaši publikācijai ISO 15371:2009 par kuģiem un kuģniecības aprīkojumu – ugunsdzēsības sistēmām kambīzes gatavošanas aprīkojuma aizsardzībai;

▼ **M4**

- .4. tālvadības ierīcēm, kas paredzētas sūces ventilatoru un padeves ventilatoru apturēšanai, 7.5.1.1.2. punktā minēto ugunsdrošības aizbīdņu un ugunsdzēsības sistēmas darbīnāšanai, un šīs ierīces novieto ārpus kambīzes pie ieejas tajā. Ja ierīko sazarotu sistēmu, kopā ar iepriekš minētajām vadības ierīcēm nodrošina tālvadības ierīci, ar ko var noslēgt visus atzarus, pa kuriem novada gaisu uz vienu galveno cauruļvadu pirms ugunsdzēsības līdzekļa ievadīšanas sistēmā; un
- .5. piemērotās vietās ierīkotām apskates un tīrīšanas lūkām, tostarp vienu no tām ierīko pie sūces ventilatora un vienu apakšējā daļā, kur krājas tauki.
- 7.5.1.2. Uz atklātiem klājiem uzstādīta virtuves aprīkojuma plīšu izplūdes cauruļvadi attiecīgā gadījumā atbilst 7.5.1.1. punkta noteikumiem, ja tie šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir degoši materiāli.
- 7.5.2. Prasības kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus.
- Ja kambīžu plīšu izplūdes cauruļvadi šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir degoši materiāli, šos izplūdes cauruļvadus konstruē saskaņā ar 7.2.4.1.1. un 7.2.4.1.2. punktu. Katru izplūdes cauruļvadu aprīko ar:
- .1. tauku uztvērēju, ko var viegli izņemt un iztīrīt;
 - .2. automātisku un ar tālvadību vadāmu ugunsdrošības aizbīdni, kas atrodas cauruļvada apakšā tā savienojuma vietā ar kambīzes tvaika nosūcēju, kā arī ar ugunsdrošības aizbīdni, ko vada ar tālvadību un ierīko cauruļvada augšpusē pie cauruļvada izplūdes;
 - .3. sūces un padeves ventilatoru apturēšanas sistēmām, kas ir darbīnāmas no kambīzes; un
 - .4. stacionārām ierīcēm uguns dzēšanai cauruļvadā. Ugunsdzēsības sistēmas atbilst Starptautiskās Standartizācijas organizācijas publicētajām rekomendācijām, jo īpaši publikācijai ISO 15371:2009 par kuģiem un kuģniecības aprīkojumu – ugunsdzēsības sistēmām kambīzes gatavošanas aprīkojuma aizsardzībai.
- 7.6. Ventilācijas telpas, kas paredzētas A kategorijas mašīntelpām, kurās ir iekšdedzes mehānismi
- 7.6.1. Ja ventilācijas telpa ir paredzēta tikai šādai blakus esošai mašīntelpai un starp ventilācijas telpu un mašīntelpu nav ugunsdroša pārseguma, ierīces tāda ventilācijas cauruļvada vai cauruļvadu aizvēršanai, kas ir paredzēti mašīntelpai, novieto ārpus ventilācijas telpas un mašīntelpas.
 - 7.6.2. Ja ventilācijas telpa ir paredzēta šādai mašīntelpai, kā arī citām telpām, un no mašīntelpas tā, kā arī šķērsojumi, ir nodalīta ar A-0 kategorijas pārsegumu, ierīces mašīntelpas ventilācijas cauruļvada vai cauruļvadu aizvēršanai var atrasties ventilācijas telpā.
- 7.7. Veļas mazgātavu ventilācijas sistēmas uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus.

▼ **M4**

2.2.3.2.2. punktā definētajās (13) kategorijas telpās esošu veļas mazgātavu un žāvētavu izplūdes cauruļvadus aprīko ar:

- .1. filtriem, ko var viegli izņemt un iztīrīt;
- .2. automātisku un ar tālvadību vadāmu ugunsdrošības aizbīdņi, kas atrodas cauruļvada apakšā;
- .3. tālvadības sistēmām, kas paredzētas sūces ventilatoru un padeves ventilatoru apturēšanai no telpas un 7.7.2. punktā minētā ugunsdrošības aizbīdņa darbināšanai; un
- .4. piemērotās vietās ierīkotām apskates un tīrīšanas lūkām.

Noteikums II-2/C/10. Ugunsdzēsība

1. Nolūks

- 1.1. Šā noteikuma II-2/C/10 mērķis ir apslāpēt un ātri nodzēst ugunsgrēku tā izcelšanās vietā. Šajā nolūkā izpilda turpmāk norādītās funkcionālās prasības:

- .1. uzstāda stacionāra ugunsdzēsības sistēmas, ņemot vērā uguns izplatīšanās iespēju aizsargātajās telpās; un
- .2. nodrošina ugunsdzēsības ierīču tūlītēju pieejamību.

2. Ūdensapgādes sistēmas

Uz katra kuģa nodrošina ugunsdzēsības sūkņus, ugunsdzēsības maģistrāles, hidrantus, šļūtenes un sprauslas, kas attiecīgi atbilst noteikuma II-2/C/10 prasībām.

2.1. *Cauruļvadi un hidranti*

2.1.1. Vispārīgi noteikumi

Ugunsdzēsības maģistrālēm un hidrantiem neizmanto materiālus, kas uguns ietekmē tiek bojāti, ja vien tiem nenodrošina atbilstīgu aizsardzību. Cauruļvadus un hidrantus izvieto tā, lai tiem var viegli pievienot ugunsdzēsības šļūtenes. Cauruļvadu un hidrantu sistēmu ierīko tā, lai nepieļautu aizsalšanas iespēju. Slēgvārstus ierīko visiem atklātā klāja ugunsdzēsības maģistrāles atzariem, ko neizmanto ugunsdzēsšanai, bet citiem nolūkiem. Uz kuģiem, kas kravu var pārvadāt uz klāja, hidrantus izvieto tā, lai tie vienmēr ir brīvi pieejami, un cauruļvadus ierīko pēc iespējas tālāk, lai tos nevarētu sabojāt minētā krava.

2.1.2. Viegli pieejama ūdensapgāde

- 1.1. Uz B klases kuģiem, kas drīkst pārvadāt vairāk nekā 250 pasažierus, ērti pieejama ūdensapgādes sistēma ir tāda, lai no jebkura iekštelpās esoša hidranta uzreiz varētu saņemt vismaz vienu efektīvu ūdensstrūklu un turpmāko ūdens padevi nodrošinātu ar vajadzīgā ugunsdzēsības sūkņa automātisku palaišanu.

- 1.3. Uz kuģiem, kur mašīntelpu periodiski atstāj bez uzraudzības vai sardzē jāstāv tikai vienam apkalpes loceklim, ugunsdzēsības maģistrāles sistēma nekavējoties piegādā ūdeni zem piemērota spiediena, no komandtiltiņa un ugunsvadības punkta, ja tāds ir, ar tālvadību palaižot vienu no galvenajiem ugunsdzēsības tālvadības sūkņiem, vai arī izmantojot vienu galveno ugunsdzēsības sūkni, pastāvīgi turot zem spiediena ugunsdzēsības maģistrāles sistēmu.

▼ M4

2.1.3. Ugunsdzēsības maģistrāles diametrs

Ugunsdzēsības maģistrāles un ūdensapgādes cauruļu diametrs ir pietiekami liels, lai varētu efektīvi sadalīt maksimālo vajadzīgo izplūdi no diviem ugunsdzēsības sūkņiem, kas darbojas vienlaicīgi.

2.1.4. Slēgvārsts un pārplūdes vārsts

2.1.4.1. Viegli pieejamā un izturīgā vietā ārpus mašīntelpas ierīko slēgvārstus, lai no pārējās ugunsdzēsības maģistrāles atdalītu to ugunsdzēsības maģistrāles daļu mašīntelpā, kurā ietilpst galvenais ugunsdzēsības sūknis vai sūkņi. Ugunsdzēsības maģistrāli ierīko tā, lai tad, kad ir aizvērti slēgvārsti, visiem kuģa hidrantiem, izņemot tos, kas atrodas iepriekšminētajā mašīntelpā, ūdeni var piegādāt cits sūknis vai avārijas ugunsdzēsības sūknis. Avārijas sūkni, šā sūkņa jūras ūdens ieplūdes atveri un iesūkņēšanas un izsūkņēšanas caurules un slēgvārstus ierīko ārpus mašīntelpas. Ja tas nav iespējams, mašīntelpā var ierīkot jūras lādi, ja vārstu regulē ar tālvadību no posteņa tajā pašā nodalījumā, kur atrodas avārijas sūknis, un iesūkņēšanas caurule ir pēc iespējas īsāka. Iesūkņēšanas vai izplūdes cauruļvadi var šķērsot mašīntelpu, ja tiem ir pietiekami biezs tērauda vai ekvivalenta materiāla apvalks vai izolācija atbilstīgi A-60 standartiem. Cauruļu sienai jābūt pietiekami biezas, bet ne plānākas par 11 mm, un tās ir savienotas metinot, izņemot atloka savienojumu ar jūras ūdens ieplūdes vārstu.

2.1.4.2. Katru ugunsdzēsības šļūteni aprīko ar vārstu, lai jebkuru ugunsdzēsības šļūteni varētu atvienot, kamēr ugunsdzēsības sūknis darbojas.

2.1.5. Ugunsdzēsības hidrantu skaits un izvietojums

2.1.5.1. Ugunsdzēsības hidrantu skaits un ievietojums ir tāds, lai vismaz divas ūdensstrūklas no dažādiem hidrantiem, no kurām viena izplūst no viengabala šļūtenes, var sasniegt jebkuru kuģa daļu, kurai kuģošanas laikā parasti ir piekļuve pasažieriem vai apkalpei, un jebkuru tukšu kravas telpu daļu, jebkuru ro-ro kravas telpu vai īpašas kategorijas telpu, turklāt šīs telpas gadījumā jebkura telpas daļa ir aizsniedzama ar divām ūdensstrūklām no divām viengabala šļūtenēm. Minētos ugunsdzēsības hidrantus ierīko pie ejām, kas ved uz aizsargātām telpām.

2.1.5.2.1. Dzīvojamās telpās, dienesta telpās un mašīntelpās hidrantu skaits un izvietojums atbilst 2.1.5.1. punkta prasībām, kad ir aizvērtas visas ūdensnecaurlaidīgās durvis un visas durvis galvenajā vertikālajā zonā.

2.1.5.2.2. Ja mašīntelpas apakšējai daļai var piekļūt no blakus esošā dzenvārpstas tuneļa, tās ārpusē pie ieejas mašīntelpā ierīko divus ugunsdzēsības hidrantus. Ja mašīntelpā iekļūst no citām telpām, vienā no šīm telpām pie ieejas mašīntelpā ierīko divus ugunsdzēsības hidrantus. Šīs prasības neievēro, ja tuneli vai blakus esošās telpas neizmanto kā evakuācijas ceļu.

2.1.6. Hidrantu spiedienu

.1. Ja divi sūkņi vienlaikus pa 2.3.3. punktā norādītajām sprauslām piegādā ūdeni un ir pietiekams hidrantu skaits, lai nodrošinātu 2.1.3. punktā minēto ūdens daudzumu, visos hidrantos uztur šādu minimālo spiedienu:

▼ **M4**

Kuģi, kas drīkst pārvadāt	
vairāk nekā 500 pasažierus	0,4 N/mm ²
līdz 500 pasažieriem	0,3 N/mm ²

- .3. Maksimālais spiediens visos hidrantos nepārsniedz spiedienu, pie kāda var efektīvi kontrolēt ugunsdzēsības šļūteni.

2.2. *Ugunsdzēsības sūkņi*

2.2.1. Sūkņi, ko uzskata par ugunsdzēsības sūkņiem

Kanalizācijas, balasta, kravas telpu vai vispārējas lietošanas sūkņus var uzskatīt par ugunsdzēsības sūkņiem, ja tos parasti neizmanto naftas sūkņēšanai – ja tos reizēm izmanto šķidrās degvielas pārliešanai vai sūkņēšanai, tos aprīko ar piemērotām pārslēgšanas ierīcēm.

2.2.2. Ugunsdzēsības sūkņu skaits

Uz kuģiem uzstāda turpmāk norādīto mehāniskās piedziņas ugunsdzēsības sūkņu skaitu:

- .1. kuģi, kas drīkst pārvadāt vairāk nekā 500 pasažierus: vismaz trīs sūkņi, no kuriem viens var būt sūknis, ko darbina galvenais dzinējs;
- .2. kuģi, kas drīkst pārvadāt 500 pasažierus vai mazāk: vismaz divi sūkņi, no kuriem viens var būt sūknis, ko darbina galvenais dzinējs.

2.2.3. Ugunsdzēsības sūkņu un ugunsdzēsības maģistrāļu izkārtojums

2.2.3.1. Ugunsdzēsības sūkņi

Jūras savienojumu, ugunsdzēsības sūkņu un to barošanas avotu izkārtojums ir tāds, lai nodrošinātu, ka:

- .1. kuģos, kas drīkst pārvadāt vairāk nekā 250 pasažierus, nepārstāj darboties visi ugunsdzēsības sūkņi, ja kādā nodaļumā sākas ugunsgrēks;
- .2. uz B klases kuģiem, kas drīkst pārvadāt 250 pasažierus vai mazāk, ja, izceļoties ugunsgrēkam vienā nodaļumā, var pārstāt darboties visi sūkņi, kā alternatīvu ūdens piegādei ugunsdzēsības nolūkā izmanto neatkarīgi darbināmu, mehāniskās piedziņas avārijas ugunsdzēsības sūkni, kura barošanas avots un jūras ūdens ieplūdes atvere atrodas ārpus mašintelpas. Minētajam neatkarīgi darbināmajam mehāniskās piedziņas avārijas ugunsdzēsības sūknim jāatbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.

2.2.4. Ugunsdzēsības sūkņu jauda

2.2.4.1. Vajadzīgo ugunsdzēsības sūkņu kopējā jauda

Vajadzīgie ugunsdzēsības sūkņi ugunsdzēsības nolūkā pie 2.1.6. punktā norādītā spiediena var piegādāt ūdens daudzumu, kas ir vismaz divas trešdaļas no daudzuma, kas jāizsūkņē sateces sūkņiem, kad tos izmanto sateces atsūkņēšanā.

▼ **M4**

2.2.4.2. Katra ugunsdzēsības sūkņa jauda

Uz katra kuģa, kur saskaņā ar šo noteikumu II-2/C/10 jābūt vairākiem ugunsdzēsības sūkņiem, katra vajadzīgā sūkņa jauda ir vismaz 80 % no kopējās vajadzīgās jaudas, izdalot ar vajadzīgo ugunsdzēsības sūkņu minimālo skaitu, bet jebkurā gadījumā tā nedrīkst būt mazāka par 25 m³/h un jebkurā gadījumā katrs sūknis var nodrošināt vismaz divas vajadzīgās ūdensstrūklas. Šiem ugunsdzēsības sūkņiem jāspēj apgādāt ugunsdzēsības maģistrāles sistēma atbilstīgi vajadzīgajiem apstākļiem. Ja uzstādīto sūkņu skaits pārsniedz minimālo sūkņu skaitu, papildu sūkņu jauda ir vismaz 25 m³/h un tie var nodrošināt vismaz divas ūdensstrūklas, kā noteikts šā noteikuma II-2/C/10 2.1.5. punktā.

2.2.100. Katra ugunsdzēsības sūkņa padeves vārstu aprīko ar vienvirziena vārstu.

2.3. *Ugunsdzēsības šļūtenes un sprauslas*

2.3.1. Vispārīgas specifikācijas

2.3.1.1. Ugunsdzēsības šļūtenes izgatavo no karoga valsts administrācijas apstiprināta dilumizturīga materiāla, un to garums ir pietiekams, lai raidītu ūdensstrūklu uz jebkuru telpu, kur to izmantošana ir vajadzīga. Katru šļūteni aprīko ar sprauslu un vajadzīgajiem savienojumiem. Šļūteņu savienojumiem un sprauslām jābūt pilnībā savstarpēji aizvietojamām. Šļūtenes, kas šajā nodaļā ir apzīmētas kā “ugunsdzēsības šļūtenes”, kopā ar vajadzīgajiem piederumiem un instrumentiem, tur lietošanas gatavībā bīstamās vietās pie ūdensapgādes hidrantiem vai savienojumiem. Turklāt to kuģu iekštelpās, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, ugunsdzēsības šļūtenes ir pastāvīgi savienotas ar hidrantiem.

2.3.2. Ugunsdzēsības šļūteņu skaits un diametrs.

2.3.2.2. Katram no 2.1.5. punktā minētajiem hidrantiem ir viena šļūtene. Ugunsdzēsības šļūtenes garums uz klāja un virsbūvē nepārsniedz 20 metrus un mašīntelpās – 15 metrus, bet uz mazākiem kuģiem – attiecīgi 15 un 10 metrus.

2.3.3. Sprauslu izmērs un veidi

2.3.3.1. Šīs nodaļas vajadzībām sprauslu standartizmēri ir 12 mm, 16 mm un 19 mm vai izmērs, kas ir pēc iespējas tuvāks šiem izmēriem. Ja izmanto citas sistēmas, piemēram, miglas sistēmu, var atļaut izmantot sprauslas ar citu diametru.

2.3.3.2. Dzīvojamās telpās un dienesta telpās nav jāizmanto sprauslas, kuru izmērs pārsniedz 12 mm.

2.3.3.3. Mašīntelpās un ārtelpās sprauslu izmērs ir tāds, lai divām strūklām no vismazākā sūkņa ar 2.1.6. punktā minēto spiedienu varētu nodrošināt maksimālo iespējamo izplūdi ar noteikumu, ka nav jāizmanto sprauslas, kuru izmērs pārsniedz 19 mm.

2.3.3.4. Visas sprauslas ir apstiprināta divfunkciju tipa sprauslas (proti, smidzināšanas/strūklas tips) un ir noslēdzamas.

▼ M4

3. Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti
 - 3.1. Veids un konstrukcija

Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.
 - 3.2. Ugunsdzēsamo aparātu izkārtojums
 - 3.2.1. Ugunsdzēsamos aparātu minimālais skaits ir šāds:
 - .1. dzīvojamajās un dienesta telpās:

ugunsdzēsamos aparātus izvieto tā, lai neviens telpas punkts neatrastos vairāk nekā 10 metru iešanas attālumā no ugunsdzēsamā aparāta;
 - .2. ugunsdzēsamos aparātus, kas piemēroti lietošanai augstsprieguma telpās, novieto pie strāvas paneļa vai apakšpaneļa, kura jauda ir 20 kW un vairāk;
 - .3. kambīzē ugunsdzēsamos aparātus izvieto tā, lai neviens telpas punkts neatrastos vairāk nekā 10 metru iešanas attālumā no ugunsdzēsamā aparāta;
 - .4. ugunsdzēsamo aparātu novieto pie krāsu skapju telpām, kurās ir viegli uzliesmojoši materiāli;
 - .5. vismaz vienu ugunsdzēsamo aparātu novieto uz komandtiltiņa un katrā kontrolpunktā.
 - 3.2.2. Vienu no pārnēsājamiem ugunsdzēsamajiem aparātiem, kas paredzēts lietošanai attiecīgā telpā, novieto pie ieejas šajā telpā.
 - 3.2.3. Oglekļa dioksīda ugunsdzēsamos aparātus neizvieto dzīvojamās telpās. Kontrolpunktos un citās telpās, kurās ir elektroierīces vai elektroniskas iekārtas, kas vajadzīgas kuģa drošībai, izvieto tādu ugunsdzēsamos aparātus, kuru ugunsdzēsšanas līdzekļi nevada elektroenerģiju un nekaitē iekārtām un aprīkojumam.
 - 3.2.4. Lietošanai gatavus ugunsdzēsamos aparātus izvieto viegli pamanāmās vietās, ko ugunsgrēka gadījumā var ātri un viegli sasniegt jebkurā laikā, un tādā veidā, lai to izmantojamībai nekaitētu laika apstākļi, vibrācija vai citi ārēji apstākļi. Pārnēsājamus ugunsdzēsamos aparātus aprīko ar ierīcēm, kas norāda, vai tie ir tikuši izmantoti.
 - 3.3. Rezerves uzpildes
 - 3.3.1. Rezerves uzpildi nodrošina 100 % pirmo 10 ugunsdzēsamo aparātu un 50 % pārējo ugunsdzēsamo aparātu, ko uz kuģa var atkārtoti uzpildīt.
 - 3.3.2. Ugunsdzēsamajiem aparātiem, ko nevar atkārtoti uzpildīt uz kuģa, rezerves uzpildes vietā nodrošina papildu pārnēsājamus tāda paša tilpuma, tipa, jaudas un skaita ugunsdzēsamos aparātus, kā noteikts 3.2.1. punktā iepriekš.
 - 3.100. Īpašas Direktīvas 2009/45/EK prasības.
 - 3.100.1. Nav atļauts izmantot ugunsdzēsamos aparātus, kas satur ugunsdzēsšanas līdzekli, kurš pats par sevi vai paredzamos lietošanas apstākļos izdala toksiskas gāzes tādā daudzumā, kas apdraud cilvēkus, vai izdala apkārtējai videi bīstamas gāzes.
 - 3.100.2. Ugunsdzēsāmie aparāti ir piemēroti tādu ugunsgrēku dzēšanai, kas var izcelties ugunsdzēsamā aparāta tuvumā.

▼ **M4**

3.100.3. Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti, kas paredzēti lietošanai dzīvojamajās vai dienesta telpās, pēc iespējas ir izmantojami vienādā veidā.

3.100.4. Periodiskas ugunsdzēsamo aparātu pārbaudes:

karoga valsts administrācija nodrošina pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu periodiskas pārbaudes, darbības testus un spiediena testus.

4. Stacionāras ugunsdzēsības sistēmas

4.1. Stacionāru ugunsdzēsības sistēmu veidi

4.1.1.1. Stacionāras gāzes ugunsdzēsības sistēmas.

Stacionāras gāzes ugunsdzēsības sistēmas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.

4.1.1.2. Stacionāras augstas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmas.

Stacionāras augstas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.

4.1.1.3. Stacionāras ūdens izsmidzināšanas ugunsdzēsības spiedsistēmas.

Stacionāras ūdens izsmidzināšanas ugunsdzēsības spiedsistēmas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.

4.1.2. Ja tiek uzstādīta stacionāra ugunsdzēsības sistēma, kas nav paredzēta šajā nodaļā, minētā sistēma atbilst šīs nodaļas un Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.

4.2. Stacionāras gāzes ugunsdzēsības sistēmas aizvēršanas ietaises.

Paredz iespēju ārpus aizsargātajām telpām aizvērt visas atveres, pa kurām aizsargātajā telpā varētu ieplūst gaiss vai no tās izplūst gāze.

4.3. Ugunsdzēsības līdzekļa uzglabāšanas telpas

Ja ugunsdzēsības līdzekļi uzglabā ārpus aizsargātās vietas, to uzglabā telpā, kas atrodas aiz priekšējās triecienspējas un ko neizmanto citiem nolūkiem. Vēlams, lai ieeja šajā uzglabāšanas telpā būtu no atklātā klāja, un tā nedrīkst būt savienota ar aizsargāto vietu. Ja uzglabāšanas telpa atrodas zem klāja, tā neatrodas dziļāk kā vienu klāju zem atklātā klāja un ir tieši pieejama pa kāpnēm no atklātā klāja. Telpas, kas atrodas zem klāja, vai telpas, kurās nevar nonākt no atklātā klāja, aprīko ar mehānisku ventilācijas sistēmu, kas paredzēta izplūdes gaisa savākšanai no telpas apakšējās daļas un kura nodrošina vismaz 6 gaisa apmaiņas reizes stundā. Ieejas durvis ir veramas uz ārpusi, un starpsienas un klāji, kuros ir durvis un citas atveru aizvēršanas ierīces un kas norobežo minētās telpas un blakus esošās noslēgtās telpas, ir gāzes necaurlaidīgi. 9.1., 9.2., 9.3. un 9.4. tabulu piemērošanas nolūkā minētās uzglabāšanas telpas noteikumā II-2/C/9 uzskata par ugunsvadības punktiem.

4.100. Īpašas Direktīvas 2009/45/EK prasības.

.1. Nodrošina ugunsdzēsības līdzekļa papildu daudzumu, ja jebkurā telpā gaisa savācējos ir tāds brīvā gaisa daudzums, ka, ugunsgrēka gadījumā ielaižot šo gaisu minētajā telpā, ievērojami samazinātos stacionāro ugunsdzēsības sistēmu efektivitāti.

▼ M4

- .2. Stacionāro ugunsdzēsības ietaišu piegādātāji nodrošina ietaises aprakstu, tajā skaitā apkopes pārbaudes kontrolsarakstu angļu valodā un karoga valsts oficiālajā valodā (valodās).
- .3. Administrācijas apstiprināts eksperts, ietaises piegādātājs vai atzīta organizācija vismaz reizi gadā pārbauda ugunsdzēsšanas līdzekļa daudzumu.
- .4. Periodiskās pārbaudes, ko veic kuģa vecākais mehāniķis vai rīko kuģa vadība, reģistrē kuģa žurnālā, norādot attiecīgās pārbaudes jomu un laiku.
- .5. Karoga valsts administrācija nodrošina to, ka telpas, kurās atrodas CO₂ baterijas, ir pienācīgi aprīkotas ar pieejas, ventilācijas un sakaru iekārtām. Tā veic visus drošības pasākumus, kas vajadzīgi attiecībā uz CO₂ cilindru, cauruļu un cauruļu piederumu konstrukciju, uzstādīšanu, marķēšanu, papildīšanu un testēšanu, kā arī attiecībā uz minēto ietaišu vadības un signalizācijas iekārtām. Visas durvis, kas ved uz telpām, ko aizsargā ar CO₂ ietaisi, marķē ar šādu tekstu "Šo telpu aizsargā CO₂ ietaise, un telpa ir evakuējama, atskatot trauksmes signālam".

5. Ugunsdzēsības iekārtas mašīntelpā

5.123.1. Stacionāras ugunsdzēsības sistēmas

A kategorijas mašīntelpās uzstāda jebkādas no turpmāk norādītajām stacionārajām ugunsdzēsības sistēmām:

- .1. gāzes sistēmu, kas atbilst attiecīgajām 4.1.1.1., 4.2., 4.3. un 4.100. punkta prasībām, vai ekvivalentu ūdens sistēmu, kas atbilst grozītā SJO MSC/Circ.1165 noteikumiem;
- .2. augstas izplešanās putu sistēmu, kas atbilst 4.1.1.2. punkta attiecīgajām prasībām;
- .3. ūdens izsmidzināšanas spiedsistēmu, kas atbilst 4.1.1.3. punkta attiecīgajām prasībām.

5.123.2. Papildu ugunsdzēsības sistēmas

5.123.2.1. A kategorijas mašīntelpās uzstāda vismaz vienu pārnēsājamu gaisa-putu iekārtu, kurā ietilpst induktora tipa gaisa-putu sprausla, ko ar ugunsdzēsības šļūteni var pievienot ugunsdzēsības maģistrālei, un pārnēsājams rezervuārs, kurā ir vismaz 20 litri putu šķidruma, un viens rezerves rezervuārs. Pa sprauslu jāizplūst putām, ar ko var nodzēst naftas ugunsgrēku, izpūšot vismaz 1,5 m³ minūtē.

5.123.2.2. Katrā minētajā telpā izvieto apstiprinātus putu ugunsdzēsamos aparātus, kuru ietilpība ir vismaz 45 litri, vai to ekvivalentus, kuru skaits ir pietiekams, lai putas vai to ekvivalentu varētu novirzīt uz jebkuru degvielas un smēreļļu spiediena sistēmu daļu, pārvadiem un citām ugunsbīstamām vietām. Turklāt izvieto pietiekamu skaitu pārnēsājamo putu ugunsdzēsamo aparātu vai tiem līdzvērtīgu aparātu, lai neviens telpas punkts neatrastos vairāk nekā 10 metru iekšējā attālumā no ugunsdzēsamā aparāta un lai katrā telpā būtu vismaz divi šādi ugunsdzēsamie aparāti.

▼ **M4**

5.5. Papildu prasības

Katrā mašīntelpā uzstāda divus piemērotus ūdens miglas aplikatorus, kas var sastāvēt no L formas metāla caurules, kuras garākā daļa ir aptuveni 2 metrus gara un kuru var pievienot ugunsdzēsības šļūtenei, un kuras īsākā daļa ir aptuveni 250 mm gara un aprīkota ar fiksētu ūdens miglas sprauslu vai kuru var aprīkot ar ūdens sprauslu.

Ja sildīšanai izmanto uzkaršētu kurināmo, papildus var pieprasīt, lai katlu telpas uz vietas aprīko ar pastāvīgām vai pārnēsājamām iekārtām, kas ugunsdzēsības nolūkā nodrošina ūdensstrūklu zem spiediena vai putu izkliedi virs un zem grīdas.

5.6. Stacionāras lokālas izmantošanas ugunsdzēsības sistēmas.

5.6.2. A kategorijas mašīntelpas, kuru tilpums pārsniedz 500 m³, papildus šajā noteikumā II-2/C/10 norādītajām stacionārajām ugunsdzēsības sistēmām aizsargā arī ar apstiprināta tipa stacionāru lokālas izmantošanas ūdens vai ekvivalentu ugunsdzēsības sistēmu, pamatojoties uz pamatnostādņēm SJO dokumentā MSC/Circ.913 "Stacionāru lokālas izmantošanas ūdens ugunsdzēsības sistēmu apstiprināšanas pamatnostādnes attiecībā uz izmantošanu A kategorijas mašīntelpās". Ja mašīntelpu periodiski atstāj bez uzraudzības, ugunsdzēsības sistēmai jābūt iedarbināmai automātiski un ar rokas vadību. Ja mašīntelpu uzrauga pastāvīgi, ugunsdzēsības sistēmai jābūt iedarbināmai tikai ar rokas vadību.

5.6.3. Ar stacionārām lokālas izmantošanas ugunsdzēsības sistēmām aizsargā, piemēram, turpmāk norādītās telpas, neizslēdzot dzinējus, neevakuējot apkalpi un hermētiski nenoslēdzot telpas:

- .1. visu iekšdedzes mehānismu daļas, kas ir ugunsbīstamas;
- .2. katlu priekšpusi;
- .3. sadedzināšanas krāšņu ugunsbīstamās daļas un
- .4. sakarsēta šķidrā kurināmā attīrītājus.

5.6.4. Kad lokālās izmantošanas sistēma sāk darboties, aizsargājamajā telpā un pastāvīgi uzraudzītajos postežos parādās vizuāls signāls un atskan atpazīstams skaņas signāls. Signalizācija norāda konkrēto sistēmu, kas ir iedarbināta. Šajā punktā aprakstītās prasības attiecībā uz sistēmas signalizāciju papildina un neaizstāj ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas, kas norādītas citās šīs nodaļas sadaļās.

6. Ugunsdzēsības sistēmas kontrolpunktos, dzīvojamajās un dienesta telpās

6.1. Sprinkleru un ūdens izsmidzināšanas sistēmas.

6.1.1. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, uzstāda apstiprināta tipa automātisku sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst 6.1.100. punkta prasībām vai SJO pamatnostādņēm attiecībā uz apstiprinātu ekvivalentu sprinkleru sistēmu, kā paredzēts SJO Rezolūcijā A.800(19), visās dienesta telpās, kontrolpunktos un dzīvojamajās telpās, tajā skaitā gaitējos un kāpnēs. Kontrolpunktus, kuros ūdens var sabojāt būtiskas iekārtas, var arī aprīkot ar cita tipa apstiprinātu stacionāru ugunsdzēsības sistēmu.- Telpas, kuru ugunsbīstamība ir maza vai tās nav, piemēram, tukšas telpas, tualetes, oglekļa dioksīda telpas un līdzīgas telpas, nav jāaprīko ar automātisku sprinkleru sistēmu.

▼ **M4**

6.1.2. Uz kuģi, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, ievēro noteikuma II-2/C/7 5.3.2. apakšpunktu.

6.1.3. Stacionāru ūdens izsmidzināšanas ugunsdzēsības spiedsistēmu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam, uzstāda tādu kuģu kajīšu balkonos, kam piemērojams 5.3.4. noteikums, ja šādu balkonu mēbeles un iekārtojums neatbilst noteikuma II-2/A/3 40.1., 40.2., 40.3., 40.6. un 40.7. apakšpunktu definīcijai.

6.1.3. Izmanto apstiprināta tipa automātiskās sprinkleru, ugunsgrēka signālizācijas un uguns detektorsistēmas, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.

C un D klases kuģiem, kuru garums ir mazāks par 40 metriem un kuru kopējās aizsargātās telpas izmērs ir mazāks par 280 m², karoga valsts administrācija var noteikt attiecīgu telpas lielumu, kas jāņem vērā, izvēloties sūkņu un alternatīvu padeves ietaišu jaudu.

6.3. Telpas, kurās ir uzliesmojoši šķidrumi

6.3.1. Krāsu skapjus aizsargā, izmantojot šādus līdzekļus:

.1. oglekļa dioksīda sistēma, kurā paredzētais brīvās gāzes minimālais tilpums ir vienāds ar 40 % no aizsargājamās telpas bruto tilpuma;

.2. sausa pulvera sistēma, kas paredzēta vismaz 0,5 kg pulvera uz vienu m³ izšaušanai;

.3. ūdens izsmidzināšanas vai sprinkleru sistēma, kas nodrošina 5 litrus ūdens uz vienu m² telpas minūtē. Ūdens izsmidzināšanas sistēmas var pieslēgt kuģa ugunsdzēsības maģistrālei; vai

.4. sistēma, kas nodrošina līdzvērtīgu aizsardzību, kā noteikusi karoga valsts administrācija.

Jebkurā gadījumā sistēmas vadībai jābūt ārpus aizsargājamās vietas.

6.3.2. Uzliesmojošu šķidrumu skapjus aizsargā ar atbilstīgu ugunsdzēsības sistēmu, ko apstiprinājusi karoga valsts administrācija.

6.3.3. Skapjiem, kuru aizņemtā klāja zona ir mazāka par 4 m² un no kurienes nevar nokļūt dzīvojamajās telpās, stacionāras sistēmas vietā var izmantot pārnēsājamo oglekļa dioksīda ugunsdzēsamo aparātu, kura ietilpība ir pietiekama, lai nodrošinātu minimālo brīvās gāzes daudzumu, kas vienāds ar 40 % no telpas bruto tilpuma. Skapī var ierīkot izplūdes lūku, pa kuru var izmantot ugunsdzēsamo aparātu, neieejot aizsargājamajā telpā. Vajadzīgo pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu piestiprina blakus lūkai. Kā alternatīvu var ierīkot lūku vai šļūtenes savienojumu, lai vieglāk varētu izmantot ugunsdzēsības maģistrāles ūdeni.

6.4. Dziļās taukvāres pannas, vārīšanas un cepšanas iekārtas.

Ja dziļās taukvāres pannas, vārīšanas un cepšanas iekārtas uzstāda un lieto ārpus galvenās kambīzes, karoga valsts administrācija nosaka papildu drošības pasākumus attiecībā uz konkrēto ugunsbīstamību, kas saistīta ar šo iekārtu izmantošanu.

Dziļās taukvāres aprīkojumam uzstāda:

.1. automātisku vai rokas ugunsdzēsšanas sistēmu, kas pārbaudīta atbilstīgi starptautiskajiem standartiem saskaņā ar publikāciju ISO 15371:2009 par ugunsdzēsāmām sistēmām kambīzes dziļās taukvāres iekārtu aizsardzībai;

▼ **M4**

- .2. galveno un rezerves termostatu ar signalizāciju, kas brīdina operatoru par viena vai otra termostata atteici;
 - .3. iespēju automātiski noslēgt elektroapgādi, aktivizējot ugunsdzēsības sistēmu;
 - .4. signalizāciju, kas brīdina par ugunsdzēsības sistēmas darbību kambīzē, kurā ir uzstādīta iekārta; un
 - .5. vadības ierīces ugunsdzēsības sistēmu manuālai darbināšanai, kas ir skaidri marķētas un uzreiz izmantojamas.
7. Ugunsdzēsības sistēmas kravas telpās
- 7.1. Stacionāras gāzes ugunsdzēsības sistēmas vispārējam kravām
- 7.1.1. Izņemot gadījumus, kas noteikti 7.2. punktā, tādu pasažieru kuģu kravas telpas, kuru bruto tonnāža ir vismaz 1000 tonnas, aizsargā ar stacionāru oglekļa dioksīda vai inertas gāzes ugunsdzēsības sistēmu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam, vai ar stacionāru augstas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmu, kas nodrošina līdzvērtīgu aizsardzību.
- 2.1.4. Kuģos, kuru tonnāža nepārsniedz 1000 tonnas, kravas telpu sistēmām jāatbilst karoga valsts administrācijas prasībām, ja kuģi ir aprīkoti ar tērauda vai ekvivalenta materiāla lūku vākiem un iedarbīgiem līdzekļiem visu ventilatoru un citu uz kravas telpām vedošu atvērumu noslēgšanai.
- 7.2. Stacionāras gāzes ugunsdzēsības sistēmas bīstamām kravām
- Kuģus, kas jebkādas kravas telpās pārvadā bīstamās kravas, aprīko ar stacionāru oglekļa dioksīda vai inertas gāzes ugunsdzēsības sistēmu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam, vai ar ugunsdzēsības sistēmu, kas karoga valsts administrācijas ieskatā nodrošina līdzvērtīgu pārvadājamo kravu aizsardzību.
- 7.3. Ugunsdzēsšana uz kuģiem, kas paredzēti konteineru pārvadāšanai uz augšējā klāja vai zem tā.
- 7.3.1. Papildus 1. un 2. punktā norādītajam aprīkojumam un sistēmām uz kuģiem nodrošina vismaz vienu ūdens miglas pūtēju.
- 7.3.1.1. Ūdens miglas pūtējs sastāv no caurules ar asu sprauslu, kura spēj caurdurt konteineru sienu un no kuras slēgtā telpā (konteinerā utt.) var iepūst ūdens miglu, ja šis pūtējs ir savienots ar ugunsdzēsības maģistrāli.
10. Ugunsdzēsēja ietērps un piederumi.
- 10.1. Ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu veidi.
- 10.1.1. Ugunsdzēsēja ietērps un piederumi atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam.
- 10.1.2. Katram elpošanas aparātam pievieno pietiekami garu un izturīgu ugunsdrošu glābšanas trosi, ko ar karabīnes veida āķi var piestiprināt aparāta stiprinājuma siksnām vai atsevišķai jostai, lai glābšanas troses izmantošanas laikā elpošanas aparāts netiktu novilkts.

▼ **M4**

- 10.2. Ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektu skaits.
- 10.2.1. Uz B, C un D klases kuģiem, kuru garums ir 40 metri un vairāk, nodrošina vismaz divus ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektus.
- 10.2.2. Papildus piemēro turpmāk norādītās prasības.
- .1. Ja uz kuģiem, kuru garums ir 60 metri un vairāk, visu pasažieru telpu un dienesta telpu kopgarums uz klāja, kur šīs telpas atrodas, pārsniedz 80 metrus vai ja ir vairāki šādi klāji, uz klāja, kur minēto telpu kopgarums ir vislielākais, jābūt diviem papildu ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektiem un diviem individuālā ekipējuma komplektiem uz katriem 80 metriem klāja vai uz mazāku šā kopgaruma attālumu.
- Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, katrā galvenajā vertikālajā zonā jābūt diviem papildu ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektiem, izņemot kāpnes, kas veido atsevišķas galvenās vertikālās zonas, un izņemot ierobežota garuma galvenās vertikālās zonas kuģa priekšgalā un pakaļgalā, kas neietver dzīvojamās telpas, mašīntelpas vai galveno kambīzi.
- 10.2.5. Katram vajadzīgajam elpošanas aparātam nodrošina divas rezerves uzpildes, izņemot:
- i) B klases kuģos, kas īsāki par 40 metriem, nodrošina tikai vienu rezerves uzpildi katram vajadzīgajam elpošanas aparātam;
- ii) kopējam uzglabātam rezerves brīvā gaisa daudzumam kuģos, kuri ir vismaz pieci elpošanas aparāti, nav jāpārsniedz 9600 litri;
- iii) kuģos, kas aprīkoti ar pienācīgi izvietotām ietaisēm gaisa cilindru pilnīgai uzlādei bez piesārņojuma, nodrošina tikai vienu rezerves uzpildi katram vajadzīgajam elpošanas aparātam, un kopējam uzglabātam rezerves brīvā gaisa daudzumam nav jāpārsniedz 4800 litri.
- 10.3. Ugunsdzēsēja ietērps un piederumi.
- 10.3.1. Ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektus un individuālā ekipējuma komplektus uzglabā viegli pieejamā vietā lietošanas gatavībā, un, ja uz kuģa ir vairāki ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplekti vai vairāki individuālā ekipējuma komplekti, tos uzglabā posteņos, kas atrodas tālu cita no cita.
- 10.3.2. Minētajos posteņos jābūt vismaz vienam ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektam un vienam individuālā ekipējuma komplektam.
- 10.4. Ugunsdzēsēju sakaru sistēmas.
- Ugunsdzēsēju sakaru nodrošināšanai uz kuģiem, uz kuriem jābūt vismaz vienam ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektam, katrai ugunsdzēsēju grupai paredz vismaz divas pārnēsājamas divvirzienu radioteleфона iekārtas. Uz kuģiem, ko darbina ar LNG, vai uz ro-ro pasažieru kuģiem ar slēgtām ro-ro kravas telpām vai īpašas kategorijas telpām minētās šīs divvirzienu pārnēsājamās radioteleфона iekārtas ir sprādzīndrošas vai pašdrošas.
- 10.100. Ja karoga valsts administrācija uzskata, ka šajā noteikumā II-2/C/10 iekļautās pārvadāšanas prasības ir nepamatotas un/vai kuģim tehniski nepiemērotas, uz šādu kuģi atbilstoši Direktīvas 2009/45/EK 9. panta 3. punkta noteikumiem var neattiecināt vienu vai vairākas šī noteikuma II-2/C/10 prasības.

▼ **M4****Noteikums II-2/C/11. Strukturālā viengabalainība**

1. **Nolūks**
Šā noteikuma II-2/C/11 mērķis ir uzturēt kuģa strukturālo viengabalainību, novēršot daļēju vai pilnīgu kuģa konstrukciju sabrukšanu, samazinoties to izturībai karstuma ietekmē. Šajā nolūkā uz kuģa izmantotajiem materiāliem jānodrošina, ka ugunsgrēka dēļ nemazinās strukturālā viengabalainība.
2. **Korpusa, virsbūves, konstruktīvo starpsienu, klāju un klāja kabīņu materiāls.**
Korpusu, virsbūves, konstruktīvās starpsienas, klājus un klāja kabīnes būvē no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla. Lai piemērotu cita ekvivalenta materiāla definīciju, kas norādīta Direktīvas 2009/45/EK 2. panta za) punktā, "atbilstīgais uzliesmošanas standarttests" atbilst noteikuma II-2/C/9 2.2.3. un 2.2.4. apakšpunktu 9.1.–9.4. tabulās sniegtajiem viengabalainības un izolācijas standartiem. Piemēram, ja tādiem pārsegumiem kā klājiem vai klāja kabīņu galiem un malām ir atļauta B-0 ugunsizturība, "atbilstīgais uzliesmošanas standarttests" ilgst pusstundu.
3. **Alumīnija sakausējuma konstrukcijas**
Tomēr gadījumos, kad konstrukcijas daļa ir izgatavota no alumīnija sakausējuma, piemēro šādas prasības:
 - .1. A un B klases pārsegumu alumīnija sakausējuma komponentu izolācija, izņemot nenesošās konstrukcijas, ir tāda, ka konstrukcijas serdes temperatūra ne reizi atbilstīgā uzliesmošanas standarttesta laikā nepārsniedz apkārtējās vides temperatūru par vairāk nekā 200 °C.
 - .2. Īpašu uzmanību pievērš alumīnija sakausējuma komponentu izolācijai stabos, statņos un citos konstrukcijas elementos, kas vajadzīgi glābšanas laivu un plostu novietošanas, nolaišanas un iekāpšanas vietu un A un B klases pārsegumu balstiem, lai nodrošinātu, ka:
 - .2.1. pēc vienas stundas minēto glābšanas laivu un plostu stiprinājumu un A un B klases pārsegumu balstu temperatūras palielinājums nepārsniedz 3.1. punktā noteiktās robežvērtības, un
 - .2.2. pēc pusstundas B klases pārsegumu vajadzīgo balstu temperatūras palielinājums nepārsniedz 3.1. punktā noteiktās robežvērtības.
4. **A kategorijas mašīntelpas**
 - 4.1. **Augšējie pārsegumi un korpusu konstrukcijas**
A kategorijas mašīntelpu augšējos pārsegumus un korpusu konstrukcijas izgatavo no tērauda vai ekvivalenta materiāla un atbilstīgi izolē, kā paredzēts noteikuma II-2/C/9 tabulās. Jebkādas atveres šajās konstrukcijās pienācīgi izvieto un aizsargā, lai novērstu uguns izplatīšanos.
 - 4.2. **Grīdas plāksnes**
A kategorijas mašīntelpu parasto eju grīdas plāksnes izgatavo no tērauda vai ekvivalenta materiāla.

▼M4

5. Ietaises aiz borta
- Materiālus, kas karstumā tiek ātri sabojāti, neizmanto notekām aiz borta, kanalizācijas izplūdes caurulēm un citām atverēm, kas atrodas tuvu ūdenslīnijai un kur materiāla bojājumi ugunsgrēka gadījumā radītu applūšanas briesmas.

*D DAĻA***EVAKUĀCIJA****Noteikums II-2/D/12. Apkalpes un pasažieru informēšana**

1. Nolūks
- Šā noteikuma II-2/D/12 mērķis ir panākt, ka apkalpe un pasažieri tiek informēti par ugunsgrēku, lai droši evakuētos. Šajā nolūkā nodrošina vispārēju avārijas signalizācijas sistēmu un skaļruņu sakaru sistēmu.
2. Vispārēju avārijas signalizācijas sistēmu, kas paredzēta noteikums III/3.1. punktā, izmanto apkalpes un pasažieru informēšanai par ugunsgrēku.
3. Publiskās apskaņošanas sistēmas
- Dzīvojamajās telpās, dienesta telpās, kontrolpostēnos un uz atklātajiem klājiem nodrošina pieejamu skaļruņu sakaru sistēmu vai citus efektīvus sakaru līdzekļus, kas atbilst *SOLAS* konvencijas grozītajam noteikumam III/6.5.

Noteikums II-2/D/13. Evakuācijas līdzekļi

1. Nolūks
- Šā noteikuma II-2/D/13 mērķis ir nodrošināt evakuācijas līdzekļus, lai uz klāja esošās personas varētu ātri un droši nonākt glābšanas laivu un plostu iekāpšanas klājā. Šajā nolūkā izpilda turpmāk norādītās funkcionālās prasības:
- .1. nodrošina drošus evakuācijas ceļus;
- .2. evakuācijas ceļus uztur drošā stāvoklī, un tajos nedrīkst būt šķēršļu; un
- .3. pēc vajadzības paredz papildu evakuācijas palīg līdzekļus, lai nodrošinātu pieejamību, skaidru marķējumu un avārijas situāciju pienācīgu plānošanu.
2. Vispārīgas prasības
- 2.2. Liftus nedrīkst uzskatīt par vienu no vajadzīgajām evakuācijas izejām.
3. Evakuācijas līdzekļi no kontrolpunktiem, dzīvojamām un dienesta telpām.
- 3.1. Vispārīgas prasības
- 3.1.1. Kāpnes, gaitenļus un durvis ierīko tā, lai no visām pasažieru un apkalpes telpām, kā arī no apkalpes parastajām darba telpām, izņemot mašīntelpas, pa tām varētu ērti nokļūt līdz klājam, no kura kāpj glābšanas laivās un plostos.

▼ **M4**

- 3.1.2. Ir aizliegts ierīkot gaiteni, vestibulu vai gaiteņa daļu, no kuras ir tikai viens evakuācijas ceļš. Atļauj ierīkot dienesta telpās izmantojamus gaitenus ar noslēgtu galu, kas vajadzīgi kuģa praktiskajā ekspluatācijā, piemēram, degvielleļļas uzpildes vietas un šķērsām pāri kuģim ierīkoti apgādes gaiteni, ja gaiteni ar noslēgtu galu ir atdalīti no apkalpes dzīvojamajām telpām un tajos nevar iekļūt no pasažieru dzīvojamajām telpām. Gaiteņa daļu, kuras dziļums nepārsniedz tās platumu, uzskata par padziļinājumu vai pagarinājumu, un atļauj ierīkot uz kuģa.
- 3.1.3. Visām kāpnēm ir tērauda rāmja konstrukcija, izņemot gadījumos, kad administrācija atļauj izmantot citus ekvivalentus materiālus.
- 4.1.3. Ja no radiotelegrāfa posteņa nav tiešas izejas uz atklāto klāju, šim postenim ierīko divas evakuācijas vai piekļuves izejas, no kurām viena varbūt pietiekami liels iluminators vai logs, vai cita atvere.
- 3.2. Evakuācijas līdzekļi
- 3.2.1. Evakuācija no telpām zem starpsienu klāja.
- 3.2.1.1. Zem starpsienu klāja katram ūdensnecaurļaidīgajam nodalījumam vai līdzīgi norobežotām telpām vai telpu grupām ierīko divas evakuācijas izejas, no kurām vismaz viena neiet caur ūdensnecaurļaidīgajām durvīm. Izņēmuma kārtā vienu no evakuācijas līdzekļiem var neierīkot apkalpes telpās, kurās uzturas tikai laiku pa laikam, ja vajadzīgais evakuācijas ceļš neved pa ūdensnecaurļaidīgām durvīm. Šādā gadījumā vienīgajai evakuācijas izejai ir jānodrošina droša evakuācija.
- 3.2.2. Evakuācija no telpām virs starpsienu klāja.
- Virs starpsienu klāja ir vismaz divas evakuācijas izejas no katras galvenās vertikālās zonas vai līdzīgi norobežotas telpas vai telpu grupas, no kurām vismaz viena iziet uz kāpnēm, kas veido vertikālu evakuācijas izeju.
- 3.2.3. Tieša piekļuve kāpņutelpām
- No kāpņutelpām nodrošina tiešu piekļuvi gaitenim, un tās ir pietiekami plašas, lai nepieļautu sastrēgumus, ņemot vērā to personu skaitu, kas tās izmantos avārijas laikā. Šādu kāpņutelpu perimetra iekšpusē atļauj ierīkot vienīgi tualetes, nedegoša materiāla skapjus, kuros glabā drošības aprīkojumu, un atklāta tipa informācijas standus. Vienīgi sabiedriskajām telpām, gaitenim, tualetēm, īpašas kategorijas telpām un atvērtām ro-ro kravas telpām, kurām var piekļūt pasažieri, citām evakuācijas kāpnēm, kas paredzētas 3.2.4.1. punktā, un ārējām zonām drīkst būt tieša izeja uz šīm kāpņutelpām.
- 3.2.4. Informācija par evakuācijas līdzekļiem
- 3.2.4.1. Vismaz vienu no 3.2.1.1 un 3.2.2. apakšpunktā norādītajām evakuācijas izejām veido viegli pieejamas norobežotas kāpnes, kas nodrošina ilgstošu patvērumu no uguns, sākot no šo kāpņu apakšas līdz attiecīgajiem klājiem, kur notiek iekāpšana glābšanas laivās un plostos, vai arī līdz visaugstākajam atklātajam klājam, ja iekāpšanas klājs nesniedzas līdz attiecīgajai galvenajai vertikālajai zonai. Pēdējā gadījumā tiešu izeju uz iekāpšanas klāju nodrošina ar ārējām atklātām kāpnēm un ejām, un saskaņā ar noteikuma III/5.3. punktu ierīko avārijas apgaismojumu un neslidenu segumu zem kājām. Norobežojumiem, kas iziet uz ārējām atklātajām kāpnēm un ejām, kuras veido daļu no evakuācijas ceļa, un sienām, kuru bojājumi ugunsgrēka laikā aizkavētu evakuāciju uz iekāpšanas klāju, jābūt ugunsizturīgām, tostarp to izolācijas vērtībai jāatbilst 9.1.–9.4. tabulā noteiktajām vērtībām.

▼ M4

- 3.2.4.2. Izeju no kāpņutelpas uz zonām, kur notiek iekāpšana glābšanas laivās un plostos, aizsargā tieši vai arī izmanto aizsargātus iekšējus ceļus, kuru ugunsizturības un izolācijas vērtības atbilst 9.1.–9.4. tabulā noteiktajām vērtībām.
- 3.2.4.5. Glābšanas eju platumam, skaitam un nepārtrauktībai jāatbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa prasībām.
- 3.2.5. Evakuācijas ceļu marķējums
- 3.2.5.1. Papildus avārijas apgaismojumam, kas paredzēts noteikumos II-1/D/42 un III/5.3, evakuācijas izejas, tostarp kāpnes un izejas durvis marķē ar apgaismojumu vai fotoluminiscējošu līniju, ko novieto ne augstāk kā 0,3 metrus virs klāja visos evakuācijas ceļa punktos, tostarp stūros un krustpunktos. Marķējumam jābūt tādām, lai pasažieri varētu atrast visus evakuācijas ceļus un viegli sameklēt evakuācijas izeju. Ja izmanto elektrisko apgaismojumu, tā barošanu nodrošina no avārijas elektroenerģijas avota un ierīko tā, lai vienas lampas vai apgaismojuma posma atslēgšanās dēļ marķējums nekļūtu neefektīvs. Turklāt visas evakuācijas ceļa norādes un ugunsdzēsības iekārtu atrašanās vietu marķējumu izgatavo no fotoluminiscējoša materiāla vai marķē ar apgaismojumu. Karoga valsts administrācija nodrošina, ka minētais apgaismojums vai fotoluminiscences ietaises ir novērtētas, testētas un tiek izmantotas saskaņā ar Ugunsdrošības sistēmu kodeksu.
- 3.2.5.2. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, šā noteikuma II-2/D/13 3.2.5.1. apakšpunkta prasības piemēro arī apkalpes dzīvojamajām telpām.
- 3.2.6. Parasti aizslēgtas durvis, kas ietilpst evakuācijas ceļā.
- 3.2.6.1. Kājīšu durvīm nav vajadzīgas atslēgas, lai tās atslēgtu no iekšpuses. Tāpat arī paredzētā evakuācijas ceļa garumā nav durvju, kam vajadzīgas atslēgas to atslēgšanai, virzoties evakuācijas izejas virzienā.
- 3.2.6.2. Evakuācijas durvis sabiedriskās telpās, kas parasti noslēgtas ar aizkritņa slēdzeni, aprīko ar ietaisi, kas ļauj tās ātri atvērt. Minētā ietaise sastāv no aizkritņa slēdzenes mehānisma, kurā esošā ierīce atver fiksatoru, ja uz durvīm iedarbojas ar spēku evakuācijas plūsmas virzienā. Ātrās atvēršanas mehānismus ierīko atbilstīgi karoga valsts administrācijas prasībām, un tie jo īpaši:
- .1. ir režģi vai paneļi, kuru palaides daļa sniedzas pāri vismaz pusei no durvju vērtnes un kas ir ierīkoti vismaz 760 mm un ne vairāk kā 1120 mm attālumā no grīdas;
 - .2. atver durvju aizkritņa slēdzeni, ja uz durvīm iedarbojas ar spēku, kas nepārsniedz 67 N; un
 - .3. nav aprīkoti ar atslēgas slēdzeni, bultskrūvēm vai citām ietaisēm, kas neļauj atvērt aizkritņa slēdzeni, ja uz to iedarbojas ar spēku.
- 3.2.7. Evakuācijas analīze pasažieru kuģiem

▼ **M4**

3.2.7.1. Evakuācijas ceļus novērtē evakuācijas analīzes laikā, ko veic agrīnā projektēšanas procesa posmā saskaņā ar grozītajām "Pārskatītajām vadlīnijām attiecībā uz jaunu un esošu pasažieru kuģu evakuācijas analīzi" (MSC.1/Circ.1533). Šī analīze attiecas uz:

- .1. ro-ro pasažieru kuģiem; un
- .2. citiem pasažieru kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, ja dzīvojamajās telpās nav ierīkotas kajītes, tās atrodas tikai uz viena klāja un ir tikai viena pulcēšanās vieta.

3.2.7.2. Šo analīzi izmanto, lai noteiktu un pēc iespējas novērstu sastrēgumus, kas var veidoties kuģa pamešanas laikā pasažieru un apkalpes kustības dēļ pa evakuācijas ceļu, tostarp ņemot vērā iespēju, ka apkalpei var rasties vajadzība virzīties pa šiem ceļiem pretēji pasažieru kustības virzienam. Šo analīzi arī izmanto, lai pierādītu, ka glābšanas organizācija ir pietiekami elastīga un paredz iespēju, ka daži evakuācijas ceļi, pulcēšanās vietas, iekāpšanas vietas vai glābšanas laivas un plosti nelaimes gadījuma dēļ nav pieejami.

3.4. Avārijas glābšanas elpošanas aparāti kuģiem, kuru garums ir 40 metri un vairāk.

3.4.1. Uz kuģa ir avārijas glābšanas elpošanas aparāti, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam.

3.4.3. Katrā galvenajā vertikālajā zonā ir vismaz divi avārijas glābšanas elpošanas aparāti.

3.4.4. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, papildus aparātiem, kas paredzēti 3.4.3. apakšpunktā, katrā galvenajā vertikālajā zonā nodrošina divus avārijas glābšanas elpošanas aparātus.

3.4.5. Tomēr 3.4.3. un 3.4.4. apakšpunktu nepiemēro kāpnūtelpām, kas veido atsevišķas galvenās vertikālās zonas, un galvenajām vertikālajām zonām kuģa priekšgalā un pakaļgalā, kurās nav ietvertas noteikuma II-2/C/9 2.2.3. apakšpunktā definētās (6), (7), (8) vai (12) kategorijas telpas.

4. Evakuācijas līdzekļi no mašīntelpām

4.1. Evakuācijas līdzekļi

Katrai mašīntelpai nodrošina divas evakuācijas izejas. Jo īpaši jāievēro turpmāk norādītie noteikumi.

4.1.1. Evakuācija no telpām zem starpsienu klāja.

Ja telpa atrodas zem starpsienu klāja, abas evakuācijas izejas veido:

- .1. divas tērauda kāpnes, kas novietotas pēc iespējas tālāk viena no otras un ved uz durvīm telpas augšējā daļā, kuras ir līdzīgi izvietotas un no kurām ir nodrošināta piekļuve attiecīgam klājam, no kura iekāpj glābšanas laivās un plostos. Vienas no minētajām kāpnēm atrodas aizsargātā šahtā, kas attiecīgi atbilst noteikuma II-2/C/9 2.2.3. apakšpunkta (2) kategorijai vai noteikuma II-2/C/9 2.2.4. apakšpunkta (4) kategorijai, no tās telpas apakšējās daļas, kam šīs kāpnes paredzētas, līdz drošai vietai ārpus telpas. Šahtā ierīko ugunsdrošas pašaizveres durvis, kas atbilst tādām pašām ugunsizturības standartam. Kāpnes piestiprina tā, lai no neizolētajām stiprinājuma vietām šahtā netiktu pārnesti karstums. Aizsargātās šahtas minimālie izmēri ir 800 mm × 800 mm, un tajā ir ierīkots avārijas apgaismojums; vai

▼ **M4**

.2. vienas tērauda kāpnes, kas ved uz durvīm, kuras iziet uz telpas augšējo daļu, no kuras nodrošina piekļuvi iekāpšanas klājam, un telpas apakšējā daļā atstatu no minētajām kāpnēm papildus ierīko tērauda durvis, ko var atvērt no abām pusēm un kas nodrošina drošu evakuācijas ceļu no telpas apakšējās daļas līdz iekāpšanas klājam.

4.1.2. Evakuācija no telpām virs starpsienu klāja.

Ja telpa atrodas virs starpsienu klāja, divām evakuācijas izejām jāatrodas pēc iespējas tālāk vienai no otras, un durvīm, kas ved no šīm izejām, jāatrodas tur, kur ir izeja uz attiecīgajiem klājiem, no kuriem notiek iekāpšana glābšanas laivās un plastos. Ja minētajām evakuācijas izejām vajadzīgas kāpnes, tām jābūt no tērauda.

4.1.3. Atteikšanās no evakuācijas līdzekļiem

Karoga valsts administrācija var atļaut neierīkot vienu evakuācijas izeju šādā telpā, ja vien durvis vai tērauda kāpnes nodrošina drošu evakuācijas ceļu uz iekāpšanas klāju, pienācīgi ņemot vērā vietas raksturu un atrašanās vietu, un to, vai apkalpe parasti strādā šajā telpā. Stūres mehānisma telpā ierīko otru evakuācijas izeju, ja šajā telpā atrodas avārijas stūres postenis, izņemot gadījumus, kad tur ir tieša izeja uz atklāto klāju.

4.1.4. Evakuācija no mehānismu vadības telpas

Mehānismu vadības telpā, kas atrodas mašīntelpā, ierīko divas evakuācijas izejas, no kurām vismaz viena nodrošina ilgstošu patvērumu no uguns, kamēr nokļūst līdz drošai vietai ārpus mašīntelpas.

4.1.5. Kāpnes un trepes

Mašīntelpas kāpņu apakšpusei jābūt aizsargātai.

4.1.6. Evakuācija no galvenajām darbnīcām mašīntelpās

Galvenajai darbnīcai, kas atrodas mašīntelpā, nodrošina divas evakuācijas izejas. Vismaz vienā no minētajām evakuācijas izejām nodrošina tik ilgu patvērumu no uguns, kamēr nokļūst līdz drošai vietai ārpus mašīntelpas.

4.1.100. 4.1.1., 4.1.2. un 4.1.3. apakšpunktā paredzētās kāpnes var izgatavot no tēraudam ekvivalenta materiāla, ja tās atrodas aizsargātā nodalījumā, kura izolācija pret uguns iedarbību atbilst noteikuma II-2/C/9 attiecīgajām tabulām.

4.3. Avārijas glābšanas elpošanas aparāti kuģiem, kuru garums ir 40 metri un vairāk.

4.3.1. Mašīntelpā avārijas glābšanas elpošanas aparātus lietošanas gatavībā novieto labi redzamās vietās, kas ugunsgrēka gadījumā jebkurā laikā ir ātri un viegli aizsniedzamas. Novietojot avārijas glābšanas elpošanas ierīces, ņem vērā mašīntelpas izvietojumu un cilvēku skaitu, kāds parasti strādā šajā telpā. Ievēro SJO MSC/Circ.849 iekļautās Pamatnostādnes par evakuācijas elpošanas aparātu (*EEBD*) veikspēju, atrašanās vietu, izmantošanu un apkopi.

4.3.2. Šo aparātu skaitu un atrašanās vietu norāda noteikuma II-2/E/15 2.4. apakšpunktā paredzētajā ugunsvadības plānā.

▼ **M4**

- 4.3.3. Uz kuģa ir avārijas glābšanas elpošanas aparāti, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam.
5. Evakuācijas līdzekļi no īpašas kategorijas telpām un atvērtām ro-ro kravas telpām, kurām ir piekļuve jebkuram pasažierim
- 5.1. Īpašas kategorijas telpās un atvērtās ro-ro kravas telpās, kurām ir piekļuve jebkuram pasažierim, evakuācijas izeju skaitam un to atrašanās vietai zem un virs starpsienu klāja jāatbilst karoga valsts administrācijas prasībām, un kopumā nokļūšanai līdz iekāpšanas klājam jābūt vismaz tikpat drošai, kā paredzēts 3.2.1.1., 3.2.2., 3.2.4.1. un 3.2.4.2. punktā. Minētās telpas aprīko ar īpaši paredzētām ejām līdz evakuācijas izejām, kuru platums ir vismaz 600 mm un, ja iespējams un pieņemams, minētās īpaši paredzētās gareniskās ejas ierīko vismaz 150 mm virs klāja virsmas. Transportlīdzekļus novieto tā, lai ejas vienmēr būtu brīvas.
- 5.2. Viens no evakuācijas ceļiem, kas ierīkots mašīntelpā, kur apkalpe parasti strādā, nedrīkst būt ar tiešu izeju uz īpašas kategorijas telpu.
- 5.100. Paceļamas rampas, pa kurām uzbrauc uz platformas klāja un nobrauc no tā, nolaistā stāvoklī nedrīkst bloķēt apstiprinātus evakuācijas ceļus.
6. Evakuācijas līdzekļi no ro-ro kravas telpām
- Ro-ro kravas telpās, kur parasti strādā apkalpe, nodrošina vismaz divas evakuācijas izejas. Evakuācijas ceļiem jāpanāk droša evakuācija uz glābšanas laivu un plostu iekāpšanas klājiem un jāatrodas telpas priekšējā un aizmugurējā daļā.
7. Papildu prasības attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem
- 7.1. Vispārīgi noteikumi
- 7.1.1. Evakuācijas ceļus ierīko no visām kuģa telpām, kurās parasti uzturas cilvēki, līdz pulcēšanās vietai. Minētos evakuācijas ceļus ierīko tā, lai tie nodrošinātu vistaisnāko iespējamo ceļu uz pulcēšanās vietu, un tos marķē ar simboliem, kas apzīmē dzīvības glābšanas iekārtas un sistēmas un ko SJO pieņēmusi ar grozīto Rezolūciju A.760(18).
- 7.1.2. Evakuācijas ceļam no kajītēm līdz kāpnutelpām jābūt pēc iespējas taisnākam, minimāli mainot virzienu. Lai sasniegtu evakuācijas ceļu, nav jāšķērso kuģis no vienas malas līdz otrai. Lai sasniegtu pulcēšanās vietu vai atklāto klāju no pasažieru telpām, nav jākāpj augšā vai lejā tālāk par diviem klājiem.
- 7.1.3. Ārējos ceļus nodrošina no atklātajiem klājiem, kas minēti 7.1.2. punktā, līdz vietām, kur notiek iekāpšana glābšanas laivās un plostos.
- 7.1.4. Ja blakus atklātajam klājam ir norobežotas telpas, atveres starp norobežoto telpu un atklāto klāju iespēju robežās būtu jāspēj izmantot kā avārijas izejas.
- 7.1.5. Evakuācijas ceļi nav aizšķērsoti ar mēbelēm vai citiem šķēršļiem. Dokumentu skapjus un citu smagu aprīkojumu, izņemot galdus un krēslus, ko var aizvēkt, atbrīvojot telpu, sabiedriskajās telpās un evakuācijas ceļa garumā nostiprina, lai tie neslīdētu, ja kuģis šūpojas uz sāniem vai gareniski. Nostiprina arī grīdas segumu. Ja kuģis ir ceļā, evakuācijas ceļos nedrīkst atrasties šķēršļi, piemēram, apkopēju ratiņi, gultas piederumi, bagāža un preču kastes.

▼ **M4**

- 7.2. Instrukcijas drošai evakuācijai
- 7.2.1. Klājus secīgi sanumurē, sākot ar tilpņu augšpusi vai viszemāko klāju, ko apzīmē ar "1". Šos ciparus labi saredzamā veidā norāda kāpņu laukumīņos un vestibilos pie liftiem. Klājiem var būt arī nosaukumi, bet klāja numurs vienmēr jānorāda kopā ar klāja nosaukumu.
- 7.2.2. Katras kajītes iekšpusē uz durvīm un sabiedriskās telpās labi saredzamā veidā novieto vienkāršus plānus, kas norāda vietu, kurā atrodas cilvēks, kas iepazīstas ar plānu ("jūs atrodaties šeit"), kā arī evakuācijas ceļus, kas iezīmēti ar bultiņām. Plānā parāda evakuācijas ceļa virzienu, un plānam jābūt pareizi orientētam atbilstīgi tā atrašanās vietai uz kuģa.
- 7.3. Margu un gaiteņu izturība
- 7.3.1. Visos gaitēnos gar evakuācijas ceļu ierīko margas vai citus turekļus, lai pa ceļam uz pulcēšanās punktiem un iekāpšanas vietām uz katra soļa ir pieejams stingrs tureklis, ja tas ir iespējams. Šādas margas ierīko abās pusēs gareniskajiem gaitēņiem, kuru platums nepārsniedz 1,8 metrus, un šķērseniskajiem gaitēņiem, kuru platums pārsniedz 1 metru. Īpašu uzmanību pievērš tam, lai būtu iespēja šķērsot vestibilus, ātrijus un citas plašas atklātas vietas evakuācijas ceļā. Margām un turekļiem jābūt pietiekami izturīgiem, lai tie varētu izturēt 750 N/m lielu izklieātu horizontālo slodzi, kas vērsta uz gaitēņa vai telpas centru, un 750 N/m lielu izklieātu vertikālo slodzi, kas vērsta lejup. Abām slodzēm nav jābūt vienlaicīgām.
- 7.3.2. To starpsienu un citu sienu apakšējiem 0,5 metriem, kas veido vertikālos pārsegumus evakuācijas ceļa malās, jāspēj izturēt 750 N/m slodzi, lai tos varētu izmantot sāniskai iešanai pa evakuācijas ceļu, ja kuģa sānsvere ir ļoti liela.

*E DAĻA***EKSPLUATĀCIJAS PRASĪBAS****Noteikums II-2/E/14. Gatavība ekspluatācijai un apkope**

1. Nolūks
- Šā noteikuma II-2/E/14 mērķis ir uzturēt un pārraudzīt to ugunsdrošības pasākumu efektivitāti, kas pieejami kuģī. Šajā nolūkā izpilda turpmāk norādītās funkcionālās prasības:
- .1. ugunsdrošības sistēmas un ugunsdzēsšanas sistēmas un iekārtas uztur darba gatavībā; un
- .2. ugunsdrošības sistēmas un ugunsdzēsšanas sistēmas un iekārtas pienācīgi pārbauda un izmēģina.
2. *Vispārīgas prasības*
- Ugunsdrošības sistēmas un ugunsdzēsības sistēmas un iekārtas uztur lietošanas kārtībā visu kuģa ekspluatācijas laiku.
- Kuģis netiek ekspluatēts, ja:
- .1. tas ir remontā vai uz laiku izņemts no aprites (noenkurots vai atrodas ostā), vai ievietots sausajā dokā;

▼ **M4**

- .2. īpašnieks vai īpašnieka pārstāvis paziņo, ka kuģis netiek ekspluatēts; un
 - .3. uz kuģa nav pasažieru.
- 2.1. Gatavība ekspluatācijai
- 2.1.1. Turpmāk minētās ugunsdrošības sistēmas uztur labā stāvoklī, lai nodrošinātu to atbilstīgu izmantošanu ugunsgrēka gadījumā.
- .1. konstrukcijas ugunsdrošība, tajā skaitā ugunsdroši pārsegumi un šo pārsegumu atveru un šķērsojumu ugunsdrošība;
 - .2. ugunsdrošības detektori un signalizācijas sistēmas; un
 - .3. evakuācijas līdzekļu sistēmas un iekārtas.
- 2.1.2. Ugunsdzēsības sistēmas un iekārtas uztur labā darba kārtībā, un tās ir viegli pieejamas tūlītējai izmantošanai. Iztukšotus pārnēsājamus ugunsdzēsamos aparātus nekavējoties uzpilda vai aizstāj ar ekvivalentiem aparātiem.
- 2.2. Apkope, testēšana un pārbaudes
- 2.2.1. Apkopi, testēšanu un pārbaudes veic, pamatojoties uz SJO grozītajā dokumentā MSC.1/Circ.1432 iekļautajām pamatnostādnēm, ņemot vērā vajadzību nodrošināt ugunsdzēsības sistēmu un iekārtu uzticamību.
- 2.2.2. Uz kuģa ir apkopes plāns, kas pieejams pārbaudes vajadzībām, kad to pieprasa karoga valsts administrācija.
- 2.2.3. Apkopes plāns aptver vismaz turpmāk minētās ugunsdrošības sistēmas un ugunsdzēsības sistēmas un iekārtas, ja tās ir uzstādītas:
- .1. ugunsdzēsības maģistrāles, ugunsdzēsības sūkņi un hidranti, tajā skaitā šļūtenes un sprauslas;
 - .2. stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas;
 - .3. stacionāras ugunsdzēsības sistēmas un citas ugunsdzēsāmās iekārtas;
 - .4. automātiskas sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas;
 - .5. ventilācijas sistēmas, tajā skaitā uguns un trokšņu slāpētāji, ventilatori un to vadības ierīces;
 - .6. degvielas padeves avārijas atslēgšana;
 - .7. ugunsdrošas durvis, tajā skaitā to vadības ierīces;
 - .8. vispārējas avārijas signalizācijas sistēmas;
 - .9. avārijas glābšanas elpošanas aparāti;
 - .10. pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti, tajā skaitā rezerves uzpildes; un
 - .11. ugunsdzēsēja ietērps un piederumi.
- 2.2.4. Apkopes programma var būt datorizēta.

▼ **M4**

3. *Papildu prasības*
- Kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, papildus 2.2. punktā minētajam apkopes plānam izstrādā zemu novietotu apgaismes un skaļruņu sistēmu apkopes plānu.

Noteikums II-2/E/15. Instrukcijas, mācības uz kuģiem un mācību trauksmes

1. Nolūks
- Šā noteikuma II-2/E/15 mērķis ir mazināt ugunsgrēka sekas, sniedzot atbilstošas norādes par uz klāja esošo personu apmācību un mācībām par to, kā ievērot pareizas procedūras avārijas apstākļos. Šajā nolūkā apkalpei jāapgūst visas vajadzīgās zināšanas un prasmes, lai rīkotos ugunsgrēka gadījumā, tostarp parūpētos par pasažieriem.
2. *Vispārīgas prasības*
- 2.1. Instrukcijas, pienākumi un organizācija
- 2.1.1. Apkalpes locekļi saņem instrukcijas par ugunsdrošību uz kuģa.
- 2.1.2. Apkalpes locekļi saņem instrukcijas par saviem pienākumiem.
- 2.1.3. Norīko personas, kas atbild par ugunsgrēka dzēšanu. Šīs personas spēj pildīt savus pienākumus jebkurā laikā, kamēr kuģis ir ekspluatācijā.
- 2.2. Mācības uz kuģiem un mācību trauksmes
- 2.2.1. Apkalpes locekļus apmāca, lai viņi pārzinātu kuģa sistēmas un kur atrodas un kā ir lietojamas ugunsdzēsības sistēmas un iekārtas, ko viņiem var nākties izmantot.
- 2.2.2. Mācībās uz kuģiem ietilpst arī avārijas glābšanas elpošanas aparātu lietošanas apmācība.
- 2.2.3. To apkalpes locekļu darbu, kam uzticēti ugunsdzēsšanas pienākumi, regulāri novērtē, veicot mācības uz kuģa un mācību trauksmes, lai noteiktu vajadzīgos uzlabojumus, nodrošinātu ugunsdzēsšanas prasmju uzturēšanu un ugunsdzēsības organizācijas gatavību darbam.
- 2.2.4. Kuģa ugunsdzēsības sistēmu un iekārtu lietošanas apmācību uz kuģa plāno un veic saskaņā ar grozītās 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumu III/19.4.1.
- 2.2.5. Ugunsgrēka mācību trauksmi veic un reģistrē saskaņā ar grozītās 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumiem III/19.3.5, III/19.5 un III/30.
- 2.2.6. Uz kuģiem, uz kuriem attiecas noteikuma II-2/C/10 10. punkts, mācību trauksmēs izmantotus elpošanas aparātu cilindrus pirms atiešanas uzpilda vai nomaina.
- 2.3. Apmācību rokasgrāmatas
- 2.3.1. Apmācību rokasgrāmatu novieto katrā apkalpes kopkajītē un atpūtas telpā vai katrā apkalpes kajītē.
- 2.3.2. Apmācību rokasgrāmata ir sagatavota kuģa darba valodā.

▼ M4

- 2.3.3. Apmācību rokasgrāmata, ko var veidot vairāki sējumi, satur 2.3.4. punktā norādītās instrukcijas un informāciju viegli saprotamā valodā un, ja iespējams, ar ilustrācijām. Jebkuru minētās informācijas daļu var sniegt audiovizuālu materiālu formā, aizstājot rokasgrāmatu.
- 2.3.4. Apmācību rokasgrāmatā sīki izklāsta šādu informāciju:
- .1. vispārējā ugunsdrošības prakse un piesardzības pasākumi, kas saistīti ar apdraudējumu, ko rada smēķēšana, elektroenerģija, uzliesmojoši šķidrums, un līdzīgām apdraudējumi, kas parasti rodas uz kuģiem;
 - .2. vispārīgas instrukcijas attiecībā uz ugunsdzēsšanas darbībām un ugunsdzēsšanas procedūrām, tajā skaitā procedūras ugunsgrēka izziņošanai un rokas signalizācijas punktu izmantošanai;
 - .3. kuģa trauksmes signālu atšifrējums;
 - .4. ugunsdzēsības sistēmu un iekārtu darbība un izmantošana;
 - .5. ugunsdrošo durvju darbība un izmantošana;
 - .6. uguns un dūmu slāpētāju darbība un izmantošana; un
 - .7. glābšanas sistēmas un iekārtas.
- 2.4. Ugunsvadības plāni
- 2.4.1. Kuģa virsnieku zināšanai uz visiem kuģiem ir pastāvīgi izklāti vispārēji plāni, kuros katram klājam ir precīzi norādīti kontrolpunkti, dažādās ugunsdrošības sekcijas, ko norobežo A klases pārsegumi, sekcijas, ko norobežo B klases pārsegumi, kā arī informācija par ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmām, sprinkleru ietaisēm, ugunsdzēsamajiem aparātiem, piekļūšanu dažādiem nodalījumiem, klājiem u. c., kā arī ventilācijas sistēmu, tostarp informācija par ventilatoru kontroles posteņiem un to ventilatoru slāpētāju atrašanās vietu un identifikācijas numuriem, kas darbojas katrā sekcijā. Iepriekšminēto informāciju var izklāstīt arī brošūrā, kuras eksemplārus izsniedz katram kuģa virsniekam, un viens eksemplārs pastāvīgi atrodas uz klāja viegli pieejamā vietā. Plānus un brošūras atjauno, pēc iespējas ātrāk tajās atspoguļojot visas izmaiņas. Minētie plāni un brošūras ir sagatavotas karoga valsts oficiālajā valodā. Ja šī valoda nav angļu vai franču valoda, pievieno tulkojumu vienā no šīm valodām. Ja kuģis veic vietējos reisos citā dalībvalstī, pievieno tulkojumu minētās ostas valsts oficiālajā valodā, ja tā nav angļu vai franču valoda.
- Informācija, kas jāsniedz kopā ar vajadzīgajiem ugunsvadības plāniem un brošūrām, un grafiskie simboli, kas jālieto ugunsvadības plānos, atbilst grozītajām SJO Rezolūcijām A.756(18) un A.952(23).
- 2.4.2. Ugunsvadības plānu komplekta vai brošūras, kurā ir šie plāni, dublikātu pastāvīgi glabā skaidri marķētā futrālī, kas ir izturīgs jūras apstākļos un atrodas ārpus klāja kabīnes, tādējādi nodrošinot palīdzību krasta ugunsdzēsējiem.

▼ **M4****Noteikums II-2/E/16. Darbības**

1. Nolūks
Uz kuģa jābūt ekspluatācijas brošūrām, lai sniegtu informāciju un instrukcijas, kā pareizi ekspluatēt kuģi un rīkoties ar kravu, ievērojot ugunsdrošības prasības.
2. Ugunsdrošas ekspluatācijas brošūras
- 2.1. Norādītajā ugunsdrošas ekspluatācijas brošūrā iekļauj vajadzīgo informāciju un instrukcijas kuģa drošai ekspluatācijai un rīcībai ar kravu, ievērojot ugunsdrošības prasības. Brošūrā ietver informāciju par apkalpes pienākumiem attiecībā uz kuģa vispārējo ugunsdrošību kravas iekraušanas un izkraušanas laikā un kuģošanas laikā. Uz kuģiem, kas pārvadā bīstamas preces, ugunsdrošas ekspluatācijas brošūrā ir atsauce uz attiecīgajām ugunsdzēsības un avārijas kravas operāciju instrukcijām, kas iekļautas Starptautiskajā jūras bīstamo kravu kodeksā.
- 2.3. Ugunsdrošas ekspluatācijas brošūra ir sagatavota kuģa darba valodā.
- 2.4. Ugunsdrošas ekspluatācijas brošūru var apvienot ar noteikuma II-2/E/15 2.3. punktā paredzētajām apmācību rokasgrāmatām.

*G DAĻA***ĪPAŠAS PRASĪBAS****Noteikums II-2/G/18. Īpašas prasības attiecībā uz helikopteru pacelšanās un nolaišanās iekārtām**

Kuģiem, uz kuriem ir helikopteru pacelšanās un nolaišanās laukums, piemēro pārskatītās SOLAS konvencijas II-2. nodaļas G daļas 18. noteikuma prasības.

Noteikums II-2/G/19. Īpašas prasības attiecībā uz kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas

Pasažieru kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas, pēc vajadzības piemēro pārskatītās SOLAS konvencijas II-2. nodaļas G daļas 19. noteikuma prasības.

Noteikums II-2/G/20. Īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpu aizsardzība

1. Nolūks
Šā noteikuma II-2/G/20 mērķis ir noteikt papildu drošības pasākumus, lai sasniegtu šīs nodaļas ugunsdrošības mērķus kuģos, kuros ir īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpas. Šajā nolūkā izpilda turpmāk norādītās funkcionālās prasības:
 - .1. nodrošina ugunsdrošības sistēmas, lai pienācīgi aizsargātu kuģi no uguns radītā apdraudējuma saistībā ar īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpām;
 - .2. aizdegšanās avotus nodala no īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpām; un
 - .3. īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpas pienācīgi ventilē.
2. Vispārīgas prasības
 - 2.1.1. Piemērošana
Papildus B, C, D un E daļas attiecīgo noteikumu ievērošanai īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpām ir arī jāatbilst šā noteikuma II-2/G/20 prasībām.

▼ **M4**

2.1.2. Transportlīdzekļus, kuru tvertnēs ir degviela šo transportlīdzekļu piedziņai, drīkst pārvadāt kravas telpās, kas nav īpašas kategorijas vai ro-ro kravas telpas, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

- .1. kravas telpās transportlīdzekļi nepārvietojas ar savu piedziņu;
- .2. kravas telpas atbilst attiecīgajām noteikuma II-2/G/19 prasībām;
- .3. transportlīdzekļus pārvadā saskaņā ar Starptautisko jūras bīstamo kravu kodeksu.

2.2. Pamatprincipi

2.2.1. Šā noteikuma II-2/G/20 pamatā ir princips, ka, tā kā īpašas kategorijas telpās un ro-ro kravas telpās nav realizējams parastais vertikālais dalījums zonās, šo zonu līdzvērtīgu ugunsdrošību panāk ar horizontālā dalījuma koncepciju un efektīvu stacionāru ugunsdzēsības sistēmu. Atbilstoši šai koncepcijai šā noteikuma II-2/G/20 vajadzībām horizontāla zona var ietvert īpašas kategorijas telpas vairākos klājos, ja transportlīdzekļiem paredzētais kopējais lietderīgais augstums nepārsniedz 10 metrus.

2.2.3. Noteikuma II-2/C/9 3., 4. un 7. punkta prasības attiecībā uz vertikālo zonu viengabalainības saglabāšanu vienlīdz piemēro klājiem un starpsienām, kas atdala horizontālās zonas vienu no otras un no pārējā kuģa.

3. Piesardzības pasākumi, lai nepieļautu uzliesmojošu tvaiku aizdegšanos.

3.1. Ventilācijas sistēma

3.1.1. Ventilācijas sistēmu jauda.

Īpašās kategorijas telpās un ro-ro kravas telpās ierīko efektīvu mehāniskās piedziņas ventilācijas sistēmu, kas nodrošina gaisa apmaiņu vismaz 10 reizes stundā. Gaisa apmaiņas reižu skaitu palielina vismaz līdz 20 reizēm stundā, kamēr iekrauj un izkrauj transportlīdzekļus.

3.1.2. Ventilācijas sistēmu veikspēja.

3.1.2.1. Mehāniskās piedziņas ventilācijas sistēmu nodala no citām ventilācijas sistēmām. Mehāniskās piedziņas ventilācijas sistēmu darbina tā, lai tad, kad transportlīdzekļi atrodas šādā telpā, nodrošinātu vismaz 3.1.1. punktā paredzēto gaisa apmaiņas reižu skaitu, izņemot gadījumus, kad saskaņā ar 3.1.2.4. punktu ir uzstādīta gaisa kvalitātes kontroles sistēma. Ventilācijas cauruļvadus, kas paredzēti šādām kravas telpām un ko iespējams efektīvi noslēgt, nodala atsevišķi katrai šādai telpai. Sistēmu iespējams vadīt, atrodoties ārpus minētajām telpām.

3.1.2.3. Ventilācija ir tāda, kas nepieļauj gaisa noslāņošanos un gaisa kabatu veidošanos.

3.1.2.4. Visiem kuģiem, kuros, pamatojoties uz grozītajām "SJO Pārskatītajām konstrukcijas vadlīnijām un ekspluatācijas ieteikumiem attiecībā uz ventilācijas sistēmām ro-ro kravas telpās" (MSC/Circ.1515), ir izveidota gaisa kvalitātes kontroles sistēma, ventilācijas sistēmu var ekspluatēt ar mazāku jaudu un/vai nodrošināt mazāku skaitu gaisa apmaiņas reižu. Šis atvieglojums neattiecas uz telpām, kurās atbilstoši šā noteikuma II-2/G/20 3.2.2. punktam ir vajadzīgas desmit gaisa apmaiņas reizes stundā, kā arī telpām, uz ko attiecas SOLAS konvencijas noteikums II-2/19.3.4.1.

▼ M4

- 3.1.3. Ventilācijas sistēmu indikatori.
- Uz komandtiltiņa ierīko indikatoru, kas brīdina par vajadzīgās ventilācijas jaudas zudumu vai samazinājumu.
- 3.1.4. Noslēgšanas iekārtas un cauruļvadi
- 3.1.4.1. Nodrošina iespēju ātri izslēgt un efektīvi noslēgt ventilācijas sistēmu ugunsgrēka gadījumā, ņemot vērā laika un jūras apstākļus.
- 3.1.4.2. Ventilācijas cauruļvadus, tajā skaitā aizbīdņus, izgatavo no tērauda, un tos izvieto atbilstoši karoga valsts administrācijas prasībām. Horizontālajās zonās vai mašīntelpās ierīkotie ventilācijas cauruļvadi ir A-60 klases tērauda cauruļvadi, kas izbūvēti saskaņā ar noteikuma II-2/C/9 7.2.4.1.1. un 7.2.4.1.2. apakšpunktu.
- 3.1.5. Pastāvīgas atveres
- Pastāvīgās atveres īpašās kategorijas telpu vai ro-ro kravas telpu sānu apšuvumā, galos vai griestos ir izvietotas tā, lai ugunsgrēks īpašās kategorijas telpā vai ro-ro kravas telpā neapdraudētu glābšanas laivu un plostu stiprinājumu vietas un iekāpšanas vietas, dzīvojamās telpas, dienesta telpas un kontrolpunktus virsbūvēs un klāja kabīnēs virs īpašās kategorijas vai ro-ro kravas telpām.
- 3.2. Elektroiekārtas un vadi
- 3.2.1. Izņemot 3.2.2. punktā minētos gadījumus, elektroiekārtas un instalācijas, ja tās ir ierīkotas, ir piemērotas izmantošanai sprādzienbīstamā benzīna un gaisa maisījumā.
- 3.2.2. Ja zem starpsienu klāja atrodas telpas, kas nav īpašās kategorijas telpas, neatkarīgi no 3.2.1. punkta noteikumiem 450 mm virs klāja un no katras transportlīdzekļu platformas, ja tāda uzstādīta, izņemot platformas ar pietiekami lielām atverēm, lai benzīna gāzes varētu nosēsties uz leju, kā alternatīvu drīkst uzstādīt elektroiekārtas, kas ir atbilstīgi aizsargātas un norobežotas, lai novērstu dzirksteļu izkliedēšanu, ja ventilācijas sistēma ir konstruēta un tiek ekspluatēta tā, lai laikā, kad uz borta atrodas transportlīdzekļi, panāktu kravas telpu pastāvīgu ventilāciju ar jaudu, kas atbilst vismaz desmit gaisa apmaiņām stundā.
- 3.3. Elektroiekārtas un instalācijas izplūdes ventilācijas cauruļvados.
- Ja elektroiekārtas un instalācijas ir ierīkotas izplūdes ventilācijas cauruļvadā, šīs ietaises ir apstiprinātas izmantošanai sprādzienbīstamā benzīna un gaisa maisījumā, un izplūdes cauruļvada atvere atrodas drošā vietā, ņemot vērā pārējos iespējamās aizdegšanās avotus.
- 3.4. Citi aizdegšanās avoti.
- Nav atļautas citas iekārtas, kas var būt uzliesmojošo tvaiku aizdegšanās avots.

▼ **M4**

4. Signalizācija un detektori
- 4.3. Īpašas kategorijas telpas
 - 4.3.1. Īpašas kategorijas telpās uztur efektīvu ugunsdrošības uzraudzības sistēmu. Visās telpās, kur ugunsdrošības uzraudzība pastāvīgi nenotiek visā reisa laikā, ierīko apstiprināta tipa stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst noteikuma II-2/C/7 2.2. apakšpunkta prasībām. Stacionāra uguns detektorsistēma spēj ātri atklāt ugunsgrēka izcelšanos. Detektoru tipu, izvietojumu un atrašanās vietu nosaka, ņemot vērā ventilācijas un citu būtisku faktoru radīto efektu. Sistēmu pēc ierīkošanas testē normālos ventilācijas apstākļos, un tās vispārējās reakcijas laikam jāatbilst karoga valsts administrācijas prasībām.
 - 4.3.2. Rokas signalizācijas punktus izvieto tā, lai neviens telpas punkts neatrastos vairāk nekā 20 m attālumā no rokas signalizācijas punkta, un vienu šādu punktu novieto pie katras izejas no šādām telpām.
5. Konstruktīvas aizsardzība

Neatkarīgi no noteikuma II-2/C/9 2.2. apakšpunkta nosacījumiem uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, īpašo kategoriju un ro-ro kravas telpu norobežojošās starpsienas un klājus izolē saskaņā ar A-60 klases standartu. Tomēr, ja atklāta klāja telpa (kā definēts noteikuma II-2/C/4.2.2.3.(5) apakšpunktā), sanitārais mezgls vai tamlīdzīga klāja telpa (kā definēts noteikuma II-2/C/4.2.2.3.(9) apakšpunktā), vai tvertne, tukša telpa vai palīgmehānismu telpa ar mazu ugunsbīstamību vai bez tās (kā definēts noteikuma II-2/C/4.2.2.2.(10) apakšpunktā) atrodas vienā pārseguma pusē, var piemērot A-0 standartu. Ja degvielleļļas tilpnes atrodas zem īpašas kategorijas vai ro-ro kravas telpas, klāja viengabalainības standartu starp šīm telpām var pazemināt līdz A-0.
6. Uguns dzēšana
 - 6.1. Stacionāra ugunsdzēsības sistēma
 - 6.1.1. Ro-ro kravas telpās, kuras nav īpašas kategorijas telpas un kuras var hermetizēt no vietas ārpus kravas telpām, aprīko ar vienu no turpmāk minētajām stacionārajām ugunsdzēsības sistēmām:
 - .1. stacionāru gāzes ugunsdzēsības sistēmu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem;
 - .2. stacionāru augstas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem; vai
 - .3. stacionāru ūdens ugunsdzēsības sistēmu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa 7.2.4. punkta, kā arī 6.1.2.1.–6.1.2.4. punktu noteikumiem.
 - 6.1.2. Nehermetizējamas ro-ro kravas telpas un īpašas kategorijas telpas aprīko ar apstiprinātu stacionāru ūdens ugunsdzēsības sistēmu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa 7.2.4. punkta noteikumiem un kas aizsargā visas jebkāda klāja un transportlīdzekļus platformas, kas atrodas šādās telpās, daļas. Minētās ūdens ugunsdzēsības sistēmas ietver šādus komponentus:
 - .1. manometrs uz kolektora vārsta;

▼ M4

- .2. skaidrs marķējums uz katra kolektora vārsta, kas norāda telpas, kam šī sistēma ir paredzēta;
 - .3. apkopes un ekspluatācijas instrukcijas, kas atrodas vārsta telpā; un
 - .4. pietiekams skaits drenāžas vārstu.
- 6.1.3. Karoga valsts administrācija var atļaut izmantot citas stacionāras ugunsdzēsības sistēmas, kas pilna apjoma testu laikā, kad tiek simulēts plūstošas degvielas ugunsgrēks īpašas kategorijas vai ro-ro kravas telpā, ir izrādījušās ne mazāk efektīvas tāda ugunsgrēka dzēšanā, kas var izcelties šajās telpās. Minētā stacionārā ūdens izsmidzināšanas spiedsistēma vai cita ekvivalenta ugunsdzēsības sistēma atbilst SJO Rezolūcijas A.123(V) noteikumiem, kā arī ir jāņem vērā SJO MSC/Circ.1430 pamatnostādnes attiecībā uz stacionāru ūdens ugunsdzēsības sistēmu izstrādi un apstiprināšanu ro-ro telpām un īpašas kategorijas telpām.
- 6.1.4. Tā kā kuģa noturība var ievērojami samazināties, jo uz klāja vai klājiem pēc stacionārās ūdens izsmidzināšanas spiedsistēmas izmantošanas ir sakrājies liels ūdens daudzums, veic turpmāk norādītos pasākumus.
- 1.1. Īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpās virs starpsienu klāja uzstāda notekas, lai nodrošinātu, ka šāds ūdens tiek ātri novadīts tieši pāri bortam, ņemot vērā SJO MSC.1/Circ.1320 grozītās vadlīnijas “Ugunsdzēsšanas ūdens drenāža no slēgtām transportlīdzekļu un ro-ro kravas telpām un īpašas kategorijas telpām pasažieru un kravas kuģos”⁽¹⁾.
 - .1.2.1. Kamēr kuģi ir jūrā, noteku drošības vārstus, kuri aprīkoti ar efektīvu aizvēršanas ietaisi, kas ir darbināma no posteņa virs starpsienu klāja, saskaņā ar spēkā esošās Starptautiskās konvencijas par kravas zīmi noteikumiem tur vaļā.
 - .1.2.2. Visas darbības ar 6.1.4.1.2.1. apakšpunktā minētajiem vārstiem reģistrē kuģa žurnālā.
 - 1.3. Īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpās zem starpsienu klāja papildus atbilstībai noteikuma II-1/C/35-1 prasībām karoga valsts administrācija var pieprasīt nodrošināt sūkņēšanas un drenāžas iekārtas. Šādā gadījumā drenāžas sistēmu ierīko tā, lai izvadītu ne mazāk kā 125 % no abu ūdens smidzināšanas sistēmu sūkņu un vajadzīgā skaita ugunsdzēsības šļūteņu sprauslu kopējās jaudas, ņemot vērā SJO MSC.1/Circ.1320 grozītās vadlīnijas “Ugunsdzēsšanas ūdens drenāža no slēgtām transportlīdzekļu un ro-ro kravas telpām un īpašas kategorijas telpām pasažieru un kravas kuģos”. Drenāžas sistēmas vārsti ir darbināmi ārpus aizsargājamās telpas no vietas ugunsdzēsības sistēmu vadības ierīču tuvumā. Sateču aku ietilpībai jābūt pietiekamai, un tās ierīko pie kuģa borta; attālums starp tām katrā ūdensnecauraidīgajā nodalījumā nepārsniedz 40 metrus.

⁽¹⁾ Šis cirkulārs attiecīgā gadījumā jāņem vērā arī attiecībā uz atklātām ro-ro kravas telpām.

▼ **M4**

- 6.1.5. Ja ir uzstādītas stacionāras ūdens izsmidzināšanas spiedsistēmas, ro-ro kravas telpās un īpašas kategorijas telpās nodrošina līdzekļus drenāžas sistēmu nosprostošanās novēršanai, ņemot vērā SJO MSC.1/Circ.1320 grozītās vadlīnijas “Ugunsdzēsības ūdens drenāža no slēgtām transportlīdzekļu un ro-ro kravas telpām un īpašas kategorijas telpām pasažieru un kravas kuģos”.
- 6.2. Pārnēsājamais ugunsdzēsamais aprīkojums
- 6.2.1. Pārnēsājamos ugunsdzēsamos aparātus izvieto katra klāja līmenī – visos nodalījumos, kuros pārvadā transportlīdzekļus, un attālums starp tiem nav lielāks par 20 metriem uz abām telpas pusēm. Vismaz vienu pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu novieto pie katras šo telpu ieejas.
- 6.2.2. Turklāt īpašas kategorijas un ro-ro kravas telpās izvieto arī šādas ugunsdzēsības iekārtas:
- .1. vismaz trīs ūdens–miglas aparātus; un
 - .2. vienu pārnēsājamo putu aparātu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem, ja uz kuģa izmantošanai minētajās telpās ir pieejami vismaz divi šādi aparāti.

III NODAĻA

GLĀBŠANAS LĪDZEKĻI

Noteikums III/1. Definīcijas (R 3)

1. Šajā nodaļā, ja vien nav nepārprotami paredzēts citādi, piemēro grozītās 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumā III/3 sniegtās definīcijas.

Noteikums III/2. Sakari, glābšanas laivas un plosti, dežūrlaivas, individuālie glābšanas līdzekļi (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)

1. Uz katra kuģa ir vismaz radiotehniskie glābšanas līdzekļi, radiolokatoru transponderi, individuālie glābšanas līdzekļi, glābšanas plosti un laivas, dežūrlaivas, briesmu signālugunis, līnmetēji, kas norādīti turpmāk sniegtajā tabulā un attiecīgajās piezīmēs, ņemot vērā kuģa klasi.
2. Visas iepriekšminētās iekārtas, tajā skaitā pēc vajadzības to palaišanas ierīces, atbilst grozītās 1974. gada *SOLAS* konvencijas pielikuma III nodaļas prasībām un grozītajam *LSA* kodeksam, ja vien turpmākajos punktos nav paredzēts citādi. Ja vien nav nepārprotami norādīts citādi, esošajam aprīkojumam jāatbilst vismaz tiem noteikumiem, kas bija spēkā aprīkojuma uzstādīšanas laikā.
3. Turklāt visos kuģos katrā šādā kuģī esošā glābšanas laivā jābūt vismaz trīs hidrotērpiem (un) siltuma papildu aizsarglīdzekļiem, kas paredzēti katrai glābšanas laivā uzņemtajai personai, kam nav paredzēts hidrotērps. Šie hidrotērpi un siltuma aizsarglīdzekļi nav jānodrošina:
- .1. personām, kuras atrodas pilnībā vai daļēji slēgtās glābšanas laivās; vai
 - .2. ja kuģis galvenokārt kuģo siltos klimatiskajos apstākļos, kur pēc administrācijas atzinuma tie nav vajadzīgi, ņemot vērā ieteikumus, ietverti SJO MSC/Circ.1046.

▼ M4

5. Pienācīga izmēra hidrotērps, kas atbilst *LSA* kodeksa.2.3. iedaļas prasībām, vai aizsargtērpa, kas atbilst *LSA* kodeksa.2.4. iedaļas prasībām, jānodrošina katrai personai, kas strādā apkalpes dežūrilaivās vai jūras evakuācijas komandā. Taču, ja kuģis galvenokārt kuģo siltos klimatiskajos apstākļos, kur administrācijas ieskatā siltuma aizsarglīdzekļi nav vajadzīgi, minētajam aizsargtērpam uz kuģa nav jābūt, ņemot vērā ieteikumus, kas ietverti SJO MSC/Circ.1046.
6. Kuģiem, uz kuriem nav glābšanas laivu vai dežūrilaivu, glābšanai ir jānodrošina viens hidrotērps. Taču, ja kuģis galvenokārt kuģo siltos klimatiskajos apstākļos, kur administrācijas ieskatā siltuma aizsarglīdzekļi nav vajadzīgi, minētajam aizsargtērpam uz kuģa nav jābūt, ņemot vērā ieteikumus, kas ietverti SJO MSC/Circ.1046.

Kuģa klase:	B		C		D		
	Cilvēku skaits (N) Pasažieru skaits (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Glābšanas laivu un plostu ietilpība ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :		1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
—							
Dežūrilaivas ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾		1	1	1	1	1	1
Glābšanas riņķi ⁽⁶⁾		8	8	8	4	8	4
Glābšanas vestes ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾		1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Bērnu glābšanas vestes ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾		0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Zīdaiņu glābšanas vestes ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾		0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Briesmu signālugunis ⁽⁷⁾		12	12	12	12	6	6
Līnmetēji		1	1	1	1	—	—
Radiolokācijas atstarotāji		1	1	1	1	1	1
Pārnēsājama divvirzienu UĪV radiotelefonijas iekārta		3	3	3	3	3	2

(1) Glābšanas līdzekļi var būt glābšanas laivas vai glābšanas plosti, vai to kombinācija atbilstoši noteikuma III/2.2. punktam.

Ja reiss veic aizsargātos ūdeņos un/vai kuģa ekspluatācijas teritorijā ir labvēlīgi klimatiskie apstākļi un ja ostas dalībvalsts neiebilst, karoga valsts administrācija, ievērojot ieteikumus, kas ietverti SJO MSC/Circ.1046, var atļaut turpmāk minēto:

- valējus abpusēji peldošus piepūšamus glābšanas plostus, kas neatbilst *LSA* kodeksa 4.2. vai 4.3. iedaļai, ja šie glābšanas plosti pilnībā atbilst 2000. gada Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 11. pielikuma prasībām;
- glābšanas plostus, kas neatbilst *LSA* kodeksa 4.2.2.2.1. un 4.2.2.2.2. punkta prasībām attiecībā uz glābšanas plostu grīdas aukstumizolāciju.

Ro-ro pasažieru kuģi atbilst attiecīgajam noteikuma III/5-1 prasībām.

Jūras evakuācijas sistēmu vai sistēmas, kas atbilst *LSA* kodeksa 6.2. iedaļai, var aizstāt ar ekvivalentas ietilpības glābšanas plostiem, kā norādīts tabulā, tai skaitā to nolaišanas ierīcēm, ja nepieciešams.

(2) Glābšanas līdzekļu, tai skaitā papildu glābšanas plostu, kopējā/apvienotā ietilpība atbilst iepriekšminētajā tabulā norādītajām prasībām, t. i., 1,25 N = 125 % no kopējā cilvēku skaita (N), ko kuģis drīkst pārvadāt.

Vienas glābšanas laivas vai plostu pazaudēšanas vai sabojāšanās gadījumā atlikušās glābšanas laivas un plosti var uzņemt visas tās personas, ko kuģis drīkst pārvadāt (N).

▼M4

- (3) Glābšanas līdzekļus pēc iespējas vienmērīgāk izvietoj gar abiem kuģa bortiem. Glābšanas laivu un plostu sadalījumam, izvērtēšanai un ietilpībai jābūt tādai, lai katrā kuģa pusē varētu uzņemt 75 % no kopējā personu skaita (N), ko kuģis ir sertificēts uzņemt (šī prasība neizslēdz glābšanas plostu izmantošanu, ja tie tiek glabāti pozīcijā, kas ļauj plostus viegli pārvietot no vienas kuģa malas uz otru viena klāja līmenī).
- (4) Glābšanas laivu un/vai dežūrlaivu skaitam jābūt pietiekamam, lai nodrošinātu, ka tad, kad visas personas, ko kuģis drīkst pārvadāt, pamet kuģi, vienai glābšanas laivai vai dežūrlaivai jāpavada ne vairāk kā deviņi plosti.
- (5) Dežūrlaivu nolaišanas sistēma atbilst noteikuma III/10 prasībām.
- Ja dežūrlaiva atbilst *LSA* kodeksa 4.5. vai 4.6. iedaļas prasībām, to var iekļaut iepriekšminētajā tabulā norādītajā glābšanas laivu un plostu ietilpībā.
- Glābšanas laivu var uzskatīt par dežūrlaivu, ja tās nolaišanas un pacelšanas sistēmas atbilst arī dežūrlaivu prasībām.
- Vismaz viena no dežūrlaivām, ja ir noteikts, ka tādai jābūt, uz ro-ro pasažieru kuģiem ir ātrgaitas dežūrlaiva, kas atbilst noteikuma III/5-1 3. punkta prasībām.
- Uz kuģi var neattiecināt prasību par glābšanas laivu un 4. zemspējas piezīmi, ja kuģis atbilst visām turpmāk norādītajām prasībām:
- kuģis pārvadā mazāk nekā 250 pasažierus, un karoga valsts administrācija uzskata, ka uz klāja nav fiziski iespējams uzstādīt glābšanas laivu vai ātrgaitas glābšanas laivu;
 - kuģi drīkst ekspluatēt tikai C un D zonā, kur karoga valsts administrācijai ir pierādīts, ka, veicot evakuāciju jebkurā maršruta posmā, ir liela varbūtība, ka visus pasažierus un apkalpi var droši izglābt visīsākajā no šiem periodiem:
 - laikā, lai novērstu glābšanas laivā vai plostā esošu personu hipotermiju sliktākajos paredzētajos apstākļos,
 - pienācīgā laikā, ņemot vērā vides apstākļus un maršruta ģeogrāfiskās iezīmes,
 - divās stundās;
 - katram glābšanas plostam ir piešķirts viens glābšanas plostu radiolokatora transponders;
 - uz kuģa ir līdzekļi, ar kuru palīdzību no ūdens izcelt bezpalīdzīgu cilvēku;
 - bezpalīdzīga cilvēka izcelšanu no ūdens var novērot no komandtiltiņa; un
 - kuģi ir iespējams pietiekami labi manevrēt, lai izglābtu cilvēkus vissliktākajos paredzamajos apstākļos.
- (6) Vismaz vienu glābšanas riņķi pie katra borta aprīko ar peldošu glābšanas līni, kuras garums atbilst vismaz divkārtšam līnes stiprinājuma augstumam virs ūdenslīnijas, kuģim esot tukšam, vai arī 30 metriem, atkarībā no tā, kurš garums ir lielāks.
- Divus glābšanas riņķus aprīko ar automātiskām dūmu signalizācijas ierīcēm un automātisku apgaismojumu; tos var ātri nomest no komandtiltiņa. Pārējos glābšanas riņķus aprīko ar pašizdedzes spuldzēm atbilstīgi *LSA* kodeksa 2.1.2. punkta noteikumiem.
- (7) Briesmu signālugunis, kas atbilst *LSA* kodeksa 3.1. iedaļas prasībām, piestiprina pie komandtiltiņa vai pie stūres posteņa.
- (8) Katrai personai, kam ir jāveic darbs kuģa atklātajās vietās, nodrošina piepūšamu glābšanas vesti. Šīs piepūšamās glābšanas vestes var iekļaut glābšanas vestu kopskaitā, kas norādīts Direktīvā 2009/45/EK.
- (9) To glābšanas vestu skaits, kas piemērotas bērniem, ir vismaz 10 % no kuģa pasažieru skaita vai vairāk, lai būtu iespējams nodrošināt glābšanas vesti katram bērnam.
- (10) To glābšanas vestu skaits, kas piemērotas zīdaiņiem, ir vismaz 2,5 % no kuģa pasažieru skaita vai vairāk, lai būtu iespējams nodrošināt glābšanas vesti katram zīdaiņim.
- (11) Visos kuģos ir pietiekams skaits glābšanas vestu personām, kuras ir sardzē, kā arī izmantošanai attālinātās izvietotajās glābšanas līdzekļu stacijās. Sardzē esošajām personām paredzētās glābšanas vestes novieto uz komandtiltiņa, dzinēju vadības telpā un jebkurā citā uzraudzītā dežūrpunktā.
- (12) Ja pieaugušo glābšanas vestes nav paredzētas personām, kuras sver vairāk nekā 140 kg un kuru krūšu apkārtmērs ir vairāk nekā 1 750 mm, uz kuģa jābūt pieejamam pietiekamam skaitam piemērotu piederumu, lai vestes varētu aizdarīt šādām personām.
- (13) Visos pasažieru kuģos katrai glābšanas vestei piestiprina apgaismojumu, kas atbilst *LSA* kodeksa 2.2.3. punkta prasībām.

Noteikums III/3. Avārijas signalizācijas sistēma, skaļruņu sakaru sistēma, pulcēšanās saraksts un instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā, radiosakaru personāls, ekspluatācijas instrukcijas, apmācību rokasgrāmata un apkopes instrukcijas (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)

Uz katra kuģa ir:

1. *Vispārējā avārijas signalizācijas sistēma (R 6.4.2 + 6.4.3)*

Tai jāatbilst *LSA* kodeksa 7.2.1.1. punkta prasībām, un tā ir piemērota pasažieru un apkalpes sapulcināšanai pulcēšanās vietās, kā arī lai uzsāktu pulcēšanās sarakstā iekļautās darbības.

Vispārējās avārijas signalizācijas sistēmas ir sadzirdamas visās dzīvojamajās telpās, apkalpes parastajās darba vietās un uz visiem atklātajiem klājiem, un avārijas trauksmes signāla toņa minimālajam skaņas spiediena līmenim jāatbilst *LSA* kodeksa 7.2.1.2. un 7.2.1.3. punktam.

▼ **M4**

- .2. *Skaļruņu sakaru sistēma (R 6.5.)*
- 2.1. Papildus noteikuma II-2/D/12 3. punkta un 1. punkta prasībām, visus pasažieru kuģus, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, aprīko ar skaļruņu sakaru sistēmu.
- 2.2. Skaļruņu sakaru sistēma ir skaļruņu ietaise, kas ļauj pārraidīt ziņojumus uz visām telpām, kurās parasti atrodas apkalpes locekļi vai pasažieri, vai apkalpe un pasažieri, un uz pulcēšanās vietām. Tā ļauj pārraidīt ziņojumus no komandtiltiņa un citām kuģa vietām, ko karoga valsts administrācija uzskata par vajadzīgu. To uzstāda, ņemot vērā trokšņainību, un ziņojuma saņēmējam nekas nav jā dara, lai noklausītos ziņojumu.
- 2.3. Skaļruņu sakaru sistēmu aizsargā pret neatļautu izmantošanu, un tā ir skaidri sadzirdama, ņemot vērā apkārtējo troksni, visās telpās, kā paredzēts 2.2. punktā, un šai sistēmai paredz ignorēšanas funkciju, ko kontrolē no komandtiltiņa un citām kuģa vietām, kuras karoga valsts administrācija uzskata par vajadzīgām, lai tiktu pārraidīti visi ārkārtas paziņojumi, ja kāds no skaļruņiem minētajās vietās ir izslēgts, tam ir atslēgta skaņa vai skaļruņu sakaru sistēmu izmanto citiem nolūkiem.
- Ārkārtas paziņojumu pārraides minimālais skaņas spiediena līmenis atbilst *LSA* kodeksa 7.2.2.2. punktam.
- 2.4.1. Skaļruņu sakaru sistēmai ir vismaz divas sakaru līnijas, kas ir pietiekami nodalītas visā to garumā un kam ir divi atsevišķi un neatkarīgi pastiprinātāji.
- 2.4.2. Skaļruņu sakaru sistēmas un tās darbības standartus apstiprina karoga valsts administrācija, ievērojot ieteikumus, kas ietverti SJO MSC/Circ.808.
- 2.5. Skaļruņu sakaru sistēmu savieno ar avārijas elektroapgādes avotu.
- .3. *Pulcēšanās saraksts un instrukcijas avārijas gadījumā (R 8)*
- Skaidras instrukcijas, kas jāievēro avārijas gadījumā, izsniedz katram uz kuģa esošajam cilvēkam saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikumu III/8.
- Pulcēšanās sarakstus un instrukcijas avārijas gadījumiem, kas atbilst *SOLAS* konvencijas noteikumam III/37, izliek redzamās vietās uz visa kuģa, tajā skaitā uz komandtiltiņa, mašīntelpā un apkalpes dzīvojamajās telpās.
- Pasažieru kajītēs un redzamā vietā pie pulcēšanās vietām un citās pasažieru telpās izvietojiet instrukcijas atbilstīgās valodās, lai informētu pasažierus par:
- i) to, kur atrodas viņu pulcēšanās vieta;
 - ii) būtiskajām darbībām, kas tiem jāveic ārkārtas gadījumā;
 - iii) glābšanas vestes uzvilkšanu.

▼ **M4**

- .3.a *Radiosakaru personāls*
- .1. Saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikumu IV/16 uz katra kuģa ir personāls, kas kvalificēts izmantot avārijas un drošības radiosakarus atbilstīgi administrācijas prasībām. Darbiniekiem ir attiecīgi sertifikāti, kas paredzēti noteikumos par radiosakariem, un vienu personu ieceļ par galveno atbildīgo personu saistībā ar radiosakariem ārkārtas situācijās, ko norāda instrukcijās par rīcību avārijas gadījumā.
 - .2. B un C klases kuģos vismaz vienu atbilstoši 1. punktam kvalificētu personu nozīmē radiosakaru uzturēšanai ārkārtas situācijā, ko norāda instrukcijās par rīcību avārijas gadījumā.
- .4. *Ekspluatācijas instrukcijas (R 9)*
- Uz glābšanas laivām un ploštiem un to palaišanas ierīcēm vai pie tiem vai tām izvietojiet plakātus vai norādes, kas:
- i) parāda vadības ierīču mērķi un iekārtas ekspluatācijas procedūras un sniedz atbilstīgas instrukcijas vai brīdinājumus;
 - ii) ir labi saredzami avārijas apgaismojumā;
 - iii) izmanto simbolus saskaņā ar grozīto SJO Rezolūciju A.760(18).
- .5. *Apmācību rokasgrāmata*
- Apmācību rokasgrāmatu, kas atbilst *SOLAS* konvencijas noteikuma III/35 prasībām, novieto katrā apkalpes kopkajītē un atpūtas telpā vai katrā apkalpes kajītē.
- .6. *Apkalpes instrukcijas (R 20.3)*
- Uz kuģa nodrošina instrukcijas par glābšanas līdzekļu apkopi uz kuģa vai plānotās apkopes programmas uz kuģa, kas ietver glābšanas līdzekļu apkopi, un apkopi veic saskaņā ar tām. Instrukcijām jāatbilst *SOLAS* konvencijas noteikumam III/36.
- Noteikums III/4. Glābšanas laivu un plostu apkalpes komplektēšana un uzraudzība (R 10)**
- .1. Uz kuģa nodrošina pietiekami daudz apmācītu personu, kas var sapulcināt neapmācītas personas un palīdzēt tām.
 - .2. Uz kuģa nodrošina pietiekamu skaitu apkalpes locekļu, kuri var darboties ar glābšanas laivām un ploštiem un to palaišanas ierīcēm, kas vajadzīgs, lai visi uz kuģa esošie cilvēki pamestu kuģi.
 - .3. Par katru izmantojamo glābšanas laivu un plostu atbild viens kuģa virsnieks vai šim nolūkam apstiprināta persona. Tomēr apkalpes locekli, kas prot apieties ar glābšanas ploštiem, var iecelt par atbildīgo par glābšanas plostu vai glābšanas plostu grupu. Katrā dežūrilaivā un glābšanas laivā vai plostā ar motoru ir cilvēks, kas prot apieties ar motoru un veikt sīkus labojumus.
 - .4. Kapteinis nodrošina 1., 2. un 3. punktā minēto personu samērīgu sadalījumu kuģa glābšanas laivās un plostos.

▼ **M4****Noteikums III/5. Kārtība, kādā pulcēties un sakāpt glābšanas laivās un ploštos (R 11 + 23 + 25)**

1. Glābšanas laivas un ploštos, kam vajadzīgas apstiprinātas nolaišanas iekārtas, piestiprina pēc iespējas tuvāk dzīvojamajām un dienesta telpām.
2. Pulcēšanās vietas ierīko tuvu iekāpšanas vietām, tām jāspēj viegli piekļūt no dzīvojamo un darba telpu zonas, un tajās ir pietiekami daudz vietas, lai izvietotu un instruētu pasažierus. Vienai personai atvēl vismaz 0,35 m² brīva klāja platības.
3. Pulcēšanās un iekāpšanas vietas, ejas, kāpnes un izejas, no kurām nokļūst pulcēšanās un iekāpšanas vietās, atbilstīgi apgaismo.

Apgaismojuma energopadevi ir iespējams nodrošināt ar avārijas elektroapgādes avotu, kas norādīts noteikumos II-1/D/42 un II-1/D/42-1.

Papildus marķējumam, kas vajadzīgs saskaņā ar noteikuma II-2/D/13 3.2.5.1. apakšpunktu, kā arī šā marķējuma ietvaros ceļus uz pulcēšanās vietām norāda ar pulcēšanās vietas simbolu, kas paredzēts šim mērķim saskaņā ar grozīto SJO Rezolūciju A.760(18).

4. Glābšanas laivās ir iespējams iekāpt tieši no vietas, kur laiva ir piestiprināta, vai no iekāpšanas klāja, bet ne no abām vietām.
5. Ar laivceltni nolaižamā glābšanas ploštā ir iespējams iekāpt no vietas, kas atrodas tieši blakus vietai, kur piestiprināts plosts, vai no vietas, uz kuru plostu pārceļ pirms nolaišanas ūdenī.
6. Vajadzības gadījumā paredz iespēju pievirzīt ar laivceltni nolaižamo glābšanas laivu vai plostu pie kuģa sāna un turēt to, lai cilvēki varētu tajā droši iekāpt.
7. Ja glābšanas laivu un plostu nolaišanas ierīce ir tāda, ka iekāpšana nav iespējama, kamēr laiva vai plosts nav nolaiests ūdenī, un attālums no iekāpšanas vietas līdz ūdenim ir vairāk nekā 4,5 metri virs ūdenslīnijas, kad kuģis nav piekrauts, ierīko *LSA* kodeksa 6.2. iedaļai atbilstīgu apstiprināta tipa jūras evakuācijas sistēmu.

Uz kuģiem, kuriem ir ierīkota jūras evakuācijas sistēma, nodrošina sakarus starp iekāpšanas vietu un glābšanas laivas vai plosta platformu.

8. Katrā kuģa sānā nodrošina vismaz vienas iekāpšanas kāpnes, kas atbilst *LSA* kodeksa 6.1.6. punktam; karoga valsts administrācija var nepiemērot kuģim šo prasību, ja pie galsveres un sānsveres nebojātā stāvoklī un paredzamā avārijas stāvoklī brīvsāna augstums starp plānoto iekāpšanas vietu un ūdenslīniju nepārsniedz 1,5 metrus.

Noteikums III/5-1. Prasības attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem (R 26)

1. *Glābšanas plosti*
 2. Ro-ro pasažieru kuģu glābšanas ploštiem paredz jūras evakuācijas sistēmas, kuras atbilst *LSA* kodeksa 6.2. iedaļai, vai iekārtas nolaišanai ūdenī, kuras atbilst *LSA* kodeksa 6.1.5. iedaļai un ir vienmērīgi izvietotas abās kuģa pusēs.

Nodrošina sakarus starp iekāpšanas vietu un platformu.

▼ M4

- .3. Katru glābšanas postu uz ro-ro pasažieru kuģiem nodrošina ar ierīcēm brīvai uzpeldēšanai atbilstīgi *SOLAS* konvencijas noteikumam III/13.4.2.
- .4. Katru glābšanas postu uz ro-ro pasažieru kuģiem aprīko ar iekāpšanas trapu atbilstīgi *LSA* kodeksa 4.2.4.1. punkta vai 4.3.4.1. punkta attiecīgajām prasībām.
- .5. Katrs glābšanas postu uz ro-ro pasažieru kuģiem ir automātiski pašiztaisnojošs vai arī abpusēji peldošs glābšanas postu ar pārsegu, kas ir stabils atklātā jūrā un ko var droši izmantot neatkarīgi no tā, ar kuru pusi uz augšu tas peld. Valējus abpusēji peldošus postus var atļaut, ja karoga valsts administrācija to uzskata par lietderīgu, ņemot vērā, ka brauciens notiek aizsargātā vietā un ka brauciena zonā un laika posmā ir labvēlīgi klimatiskie apstākļi, un ja šādi glābšanas postu pilnībā atbilst 2000. gada Ātrgaitas kuģu kodeksa 11. pielikuma prasībām.

Kā alternatīvu papildus parastajiem glābšanas postiem uz kuģa nodrošina/var nodrošināt automātiski pašiztaisnojošus glābšanas postus vai abpusēji peldošus glābšanas postus ar pārsegu ar tādu kopējo ietilpību, kas atbilst vismaz 50 % personu, ko neizvieto glābšanas laivās. Šo papildu glābšanas postu ietilpību nosaka, pamatojoties uz starpību starp kopējo uz klāja esošo personu skaitu un glābšanas laivās izvietojamo personu skaitu. Katru šādu glābšanas postu apstiprina karoga valsts administrācija, ņemot vērā ieteikumus SJO MSC/Circ.809.

.2. *Transponderi*

- .1. Glābšanas postus uz B klases ro-ro pasažieru kuģiem aprīko ar radiolokatoru transponderiem, paredzot vienu transponderi uz katrām četriem glābšanas postiem. Transponderi uzstāda glābšanas postu iekšienē tā, lai tā antena būtu vairāk nekā vienu metru virs jūras līmeņa, kad glābšanas postu ir atvērts; divpusējiem glābšanas postiem ar pārsegu transponderi uzstāda tā, lai izdzīvojušie varētu viegli tam piekļūt un to izvērst. Katru transponderi uzstāda tā, lai to varētu manuāli izvērst, kad glābšanas postu ir atvērts. Ar transponderiem aprīkoto glābšanas postu tvertnes skaidri marķē.

.3. *Ātrgaitas dežūrlaivas*

- .1. Glābšanas laiva uz ro-ro pasažieru kuģa, ja ir noteikts, ka tādai jābūt, ir ātrgaitas glābšanas laiva, ko apstiprina karoga valsts administrācija, ņemot vērā ieteikumus, kas iekļauti grozītajā SJO MSC/Circ.809.
- .2. Ātrgaitas glābšanas laivai paredz piemērotu iekārtu nolaišanai ūdenī, ko apstiprina karoga valsts administrācija. Apstiprinot minētās iekārtas, karoga valsts administrācija ņem vērā, ka ātrgaitas glābšanas laiva ir paredzēta nolaišanai un pacelšanai pat ļoti nelabvēlīgos laika apstākļos, kā arī SJO pieņemtos ieteikumus.

▼ **M4**

- .3. Vismaz divas ātrgaitas glābšanas laivas komandas regulāri apmāca un trenē, ņemot vērā Jūmieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (*STCW*) kodeksa A-VI/2. iedaļas A-VI/2-2. tabulu “Instrukcijas par kompetences minimālo standartu uz ātrgaitas glābšanas laivām” un ieteikumus, kas iekļauti grozītajā SJO Rezolūcijā A.771(18). Apmācība un treniņi iekļauj visus glābšanas, rīcības, manevrēšanas, minēto laivu izmantošanas aspektus dažādos apstākļos un to apgriešanu pēc apgāšanās.

4. *Glābšanas līdzekļi*

- .1. Katru ro-ro pasažieru kuģi aprīko ar efektīviem līdzekļiem ātrai izdzīvojušo izcelšanai no ūdens un pārvietošanai no glābšanas ierīcēm vai glābšanas laivām uz kuģi.
- .2. Līdzekļi izdzīvojušo pārvietošanai uz kuģi var būt daļa no jūras evakuācijas sistēmas vai daļa no glābšanas nolūkiem paredzētās sistēmas.

Minētos līdzekļus apstiprina karoga valsts, ņemot vērā ieteikumus, kas iekļauti grozītajā SJO MSC/Circ.810.

- .3. Ja jūras evakuācijas sistēmas slīdceļiņš ir domāts izdzīvojušo pārvietošanai uz kuģa klāju, to aprīko ar roku balstiem vai trapiem, kas palīdz uzkāpt pa slīdceļiņu.

5. *Glābšanas vestes*

- .1. Neatkarīgi no noteikuma II/2 prasībām pulcēšanās vietu tuvumā glabā pietiekamu skaitu glābšanas vestu, lai pasažieriem nav jāatgriežas savās kajītēs, lai paņemtu glābšanas vestes.

Noteikums III/5-2. Helikopteru nolaišanās un pacelšanās vietas (R 28)

- .1. Uz ro-ro pasažieru kuģiem ierīko helikopteru pacelšanās vietu, ko apstiprinājusi karoga valsts administrācija, ņemot vērā ieteikumus, kas iekļauti grozītajā SJO Rezolūcijā A.894(21).
- .2. Uz ro-ro pasažieru kuģiem, kuru garums ir 130 metri un vairāk, ierīko helikopteru nolaišanās laukumu, ko apstiprinājusi karoga valsts administrācija, ņemot vērā ieteikumus, kas iekļauti Starptautiskās aeronavigācijas un jūras meklēšanas un glābšanas (*IAMSAR*) rokasgrāmatā, kas pieņemta ar grozīto SJO Rezolūciju A.894(21), kā arī SJO MSC/Circ.895 Ieteikumus par helikopteru nolaišanās laukumiem uz ro-ro pasažieru kuģiem.

Noteikums III/5-3. Lēmumu pieņemšanas atbalsta sistēma kapteiņiem (R 29)

- .1. Uz visu kuģu komandtiltiņiem nodrošina lēmumu pieņemšanas atbalsta sistēmu avāriju pārvaldībai.
- .2. Sistēma sastāv vismaz no avārijas plāna vai plānu izdrukas. Avārijas plānā vai plānos norāda visas paredzamās ārkārtas situācijas, tostarp, bet ne tikai šādas galveno avāriju grupas:

- .1. ugunsgrēks;

- .2. kuģa bojājumi;

▼ **M4**

- .3. piesārņojums;
 - .4. nelikumīga darbība, kas apdraud kuģa, pasažieru un apkalpes drošību;
 - .5. nelaimes gadījumi, kuros iesaistīts personāls;
 - .6. ar kravu saistīti nelaimes gadījumi; un
 - .7. neatliekamā palīdzība citiem kuģiem.
- .3. Avārijas plānā vai plānos noteiktās ārkārtas procedūras sniedz atbalstu lēmumu pieņemšanā kapteiņiem saistībā ar rīcību dažādu ārkārtas situāciju kombināciju gadījumā.
 - .4. Avārijas plānam vai plāniem ir vienota struktūra, un tie ir ērti lietojami. Attiecīgā gadījumā avārijas situācijas vadības nolūkā izmanto faktisko slodzes stāvokli, kas aprēķināts attiecībā uz kuģa noturību reisa laikā.
 - .5. Papildus izdrukātajam avārijas plānam vai plāniem karoga valsts administrācija var pieņemt arī datorizētas lēmumu atbalsta sistēmas izmantošanu uz komandtiltiņa, kas ietver visu informāciju, ko satur avārijas plāns vai plāni, kā arī procedūras, pārbaudes punktu sarakstus u. c., un kas var piedāvāt to ieteicamo darbību uzskaitījumu, kas jāveic paredzamā ārkārtas situācijā.

Noteikums III/6. Glābšanas līdzekļu nolaišanas vietas (R 12)

Nolaišanas vietas ir izvietotas tā, lai nodrošinātu drošu nolaišanu ūdenī, jo īpaši ņemot vērā nepieciešamību izvairīties no dzenskrūves un stāvām kuģa korpusa pārkarēm, lai glābšanas laivas un plosts varētu nolaižties ūdenī gar kuģa gludo sānu. Ja tās ir izvirzītas uz āru, šīm vietām jāatrodas pasargātā zonā triecienstarpstienas kuģa pakalgalā.

Noteikums III/7. Glābšanas laivu un plostu nostiprināšana (R 13 + 24)

- .1. Visas glābšanas laivas un plosts nostiprina:
 - a) lai glābšanas laivas un plosti, kā arī to stiprinājumi netraucētu citu glābšanas laivu un plostu nolaišanai ūdenī;
 - b) pēc iespējas tuvāk ūdens virsmai, ja tas ir droši un iespējams; ar laivceltņi nolaižamas glābšanas laivas un plosti, kas atrodas nolaišanas pozīcijā, neaizsniedz ūdenslīniju, kad kuģis ir pilnībā piekrauts jebkādos galsveres apstākļos līdz 10 un sānsveres apstākļos līdz 20 uz katru pusi, vai atrodas tādā leņķī, kad kuģa augšējais klājs iegrimst ūdenī atkarībā no tā, kurš no šiem leņķiem ir mazāks; laivceltņa galva pēc iespējas neatrodas augstāk par 15 metriem no ūdenslīnijas, kad kuģis nav piekrauts;
 - c) pastāvīgā lietošanas gatavībā, lai divi apkalpes locekļi varētu sagatavot iekāpšanai un nolaišanai ūdenī 5 minūšu laikā;
 - d) tik tālu uz priekšu no dzenskrūves, cik iespējams; un
 - e) pilnībā aprīkotus, kā noteikts attiecīgajos *SOLAS* konvencijas noteikumos, izņemot noteikuma III/2 1.a. vai 1.b. tabulas piezīmē definētos glābšanas plosts, uz kuriem var neattiecināt dažas *SOLAS* konvencijas prasības attiecībā uz šajā piezīmē minēto aprīkojumu.

▼ **M4**

- .2. Glābšanas laivas piestiprina pie nolaišanas iekārtām, un uz pasažieru kuģiem, kuru garums ir 80 metri un vairāk, katru glābšanas laivu piestiprina tā, ka tās pakalģals atrastos vismaz pusotra laivas garuma attālumā no dzenskrūves.
- .3. Katru glābšanas plostu piestiprina:
 - a) ar plosta tauvu pie kuģa;
 - b) ar brīvpeldes sistēmu, kura atbilst *LSA* kodeksa 4.1.6. punkta prasībām, kas ļauj glābšanas plostim brīvi peldēt un, ja tas ir piepūšams, automātiski piepūsties, ja kuģis grimst. Vienu brīvpeldes sistēmu var izmantot diviem glābšanas plostim vai vairāk, ja brīvpeldes sistēma ir pietiekami efektīva, lai atbilstu *LSA* kodeksa 4.1.6. punkta prasībām;
 - c) lai no stiprinājuma to varētu atbrīvot ar rokām.
- .4. Ar laivceltni nolaižamus glābšanas plostmus piestiprina pacēlējāku tuvumā, ja vien nav ierīkots pārnese līdzeklis, kas nekļūst nelietojams pie galsveres līdz 10° un sānsveres uz vienu vai otru pusi līdz 20°, vai tad, ja kuģis kustās vai tiek pārtraukta energoapgāde.
- .5. Glābšanas plostmus, ko paredzēts nolaist ūdenī, pārsviežot pāri bortam, nostiprina tā, lai tos varētu viegli pārnest no viena kuģa sāna uz otru viena atklātā klāja līmenī. Ja šādu nostiprināšanas sistēmu nav iespējams īstenot, nodrošina papildus glābšanas plostmus, lai kopējā ietilpība katrā kuģa sānā būtu 75 % no kopējā cilvēku skaita uz kuģa.
- .6. Ar jūras evakuācijas sistēmu (*MES*) saistītos glābšanas plostmus:
 - a) nostiprina netālu no *MES* konteinerā;
 - b) ir iespējams atbrīvot no stiprinājuma ar tādu metodi, kas ļauj to pietauvt un piepūst pie iekāpšanas platformas;
 - c) ir iespējams atbrīvot kā neatkarīgu glābšanas plostmu; un
 - d) aprīko ar pievilkšanas līnēm pie iekāpšanas platformas.

Noteikums III/8. Dežūrlaivu nostiprināšana (R 14)

Dežūrlaivas nostiprina:

- .1. pastāvīgā gatavībā nolaišanai ūdenī ne ilgāk kā 5 minūtēs un, ja tās ir piepūšamās laivas, pastāvīgi pilnībā piepūstas;
- .2. stāvoklī, kas piemērots nolaišanai ūdenī un izceļšanai no tā;
- .3. tā, lai ne dežūrlaiva, ne tās nostiprināšanas ierīces netraucētu nevienas citas glābšanas laivas vai plosta ekspluatācijai nevienā citā nolaišanas vietā;
- .4. saskaņā ar noteikuma III/7 prasībām, ja tā ir arī glābšanas laiva.

Noteikums III/8a. Jūras evakuācijas sistēmu nostiprināšana (R 15)

1. Kuģa sānā starp jūras evakuācijas sistēmas iekāpšanas vietu un tukša kuģa ūdenslīniju nedrīkst būt atveres, un paredz sistēmas aizsardzību no jebkādiem izvirzījumiem.

▼ **M4**

2. Jūras evakuācijas sistēmas izvieto tā, lai nodrošinātu drošu nolaišanu ūdenī, jo īpaši ņemot vērā nepieciešamību izvairīties no dzenskrūves un stāvām kuģa korpusa pārkarēm, lai, ciktāl iespējams, sistēmu varētu nolaist ūdenī gar kuģa gludo sānu.
3. Katru jūras evakuācijas sistēmu nostiprina tā, lai ne eja, ne platforma, ne stiprinājumi, ne arī ekspluatācija netraucētu citu glābšanas līdzekļu izmantošanai citā nolaišanas vietā.
4. Attiecīgā gadījumā kuģi iekārto tā, lai piestiprinātās jūras evakuācijas sistēmas tiktu pasargātas no vētras radītiem bojājumiem.

Noteikums III/9. Glābšanas laivu un plostu nolaišanas un pacelšanas kārtība (R 16)

1. Visām glābšanas laivām un plostim nodrošina nolaišanas ierīces, kas atbilst *LSA* kodeksa 6.1. iedaļas prasībām, izņemot tad, ja iekāpšanas sistēmas glābšanas laivās, plostos un dežūrilaivās spēj efektīvi darboties vides apstākļos, kādos kuģim nāksies strādāt, kā arī pie galsveres un sānsveres nebojātā stāvoklī un paredzamā avārijas stāvoklī, un brīvsāna augstums starp plānoto iekāpšanas vietu un tukša kuģa ūdenslīniju nepārsniedz 4,5 metrus – šādā gadījumā karoga valsts administrācija var pieņemt sistēmu, atbilstoši kurai cilvēki tieši iekāpj glābšanas plostos.
2. Katrai glābšanas laivai nodrošina ierīci, ar ko glābšanas laivu ir iespējams nolaist un pacelt. Turklāt jānodrošina iespēja pavirzīt glābšanas laivu tālāk, lai atbrīvotu laivas atbrīvošanas mehānismu apkopes veikšanai.
3. Nolaišanas un pacelšanas sistēma ļauj ierīces darbinātājam uz kuģa nepārtraukti redzēt glābšanas laivu vai plostu nolaišanas laikā, bet glābšanas laivu – pacelšanas laikā.
4. Uz kuģa esošajām līdzīgajām glābšanas laivām un plostim izmanto viena veida atbrīvošanas mehānismu.
5. Ja izmanto falles, tām jābūt pietiekami garām, lai glābšanas laiva vai plosts sasniegtu ūdeni no tukša kuģa, kad galsvere nav lielāka par 10° un sānsvere uz jebkuru pusi par 20°.
6. Glābšanas laivu un plostu sagatavošana vienā nolaišanas vietā netraucē ātri sagatavot citu glābšanas laivu, plostu vai dežūrilaivu citā vietā.
7. Nodrošina līdzekļus, lai nepieļautu, ka kuģa pamešanas laikā uz glābšanas laivām un plostim saplūst ūdens.
8. Glābšanas laivu un plostu sagatavošanas un nolaišanas laikā glābšanas laivas un plosti, to nolaišanas ierīce un ūdens laukums, kurā tie ir nolaižami, ir pienācīgi jāapgaismo, saņemot elektroenerģiju no noteikumos II-1/D/42 un II-1/D/42-1 paredzētā avārijas elektroapgādes avota.

Noteikums III/10. Kārtība, kādā notiek sakāpšana dežūrilaivās, dežūrilaivu nolaišana un pacelšana (R 17)

1. Sistēma iekāpšanai dežūrilaivā un tās nolaišanai ūdenī ļauj dežūrilaivā iekāpt un to nolaist ūdenī visīsākajā iespējamajā laikā.

▼ M4

- .2. Dežūrļaivā ir iespējams iekāpt, un to var nolaist ūdenī tieši no stiprinājumu vietas ar tāda skaita personu palīdzību, kas uz klāja norīkotas par dežūrļaivas apkalpi.
- .3. Ja dežūrļaiva ir iekļauta glābšanas laivu un plostu ietilpībā un no iekāpšanas vietas notiek iekāpšana citās glābšanas laivās, papildus 2. punkta noteikumiem arī dežūrļaivā jāspēj iekāpt no iekāpšanas vietas.
- .4. Nolaīšanas sistēma atbilst noteikuma III/9 prasībām. Tomēr visas dežūrļaivas jāspēj nolaist, vajadzības gadījumā izmantojot tauvas, kamēr kuģis mierīgā ūdenī virzās uz priekšu ar ātrumu, kas nepārsniedz 5 mezglus.
- .5. Dežūrļaivas pacelšanas laiks vidēji viļņainā jūrā nepārsniedz 5 minūtes, ja laivā atrodas viss paredzētais cilvēku skaits un aprīkojums. Ja dežūrļaivas ietilpība ir iekļauta glābšanas laivu un plostu ietilpībā, tāds pats izcelšanas laiks ir iespējams, ja laivā ir glābšanas aprīkojums un apstiprinātā dežūrļaivas komanda – vismaz 6 personas.
- .6. Iekāpšanas un dežūrļaivas pacelšanas sistēma ļauj droši un efektīvi rīkoties ar nestuvēm. Drošības nolūkos nelabvēlīgiem laika apstākļiem ierīko pacelšanas “stropes”, ja smagi bloki rada apdraudējumu.

Noteikums III/10a. Cilvēku izcelšana no ūdens

- .1. Uz visiem kuģiem ir attiecīgajam kuģim piemērots plāns un procedūra cilvēku izcelšanai no ūdens, ņemot vērā SJO izstrādātās vadlīnijas (*). Plānos un procedūrās nosaka aprīkojumu, ko paredzēts izmantot glābšanai, un pasākumus, kas jāveic, lai līdz minimumam samazinātu risku kuģa personālam, kas iesaistīts glābšanas darbībās.
- .2. Ro-ro pasažieru kuģus, kas atbilst noteikuma III/5-1 4. punkta prasībām, uzskata par tādiem, kas atbilst šā noteikuma III/10a prasībām.

(*) Vadlīnijas par to, kā izstrādāt plānus un procedūras cilvēku izcelšanai no ūdens (MSC.1/Circ.1447).

Noteikums III/11. Instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā (R 19)

- .1. Ja kuģis kuģo pa maršrutu, kurā plānots, ka pasažieri atradīsies uz klāja vairāk nekā 24 stundas, jauniekāpušo pasažieru instruktāžu veic uzreiz pirms vai pēc kuģa atiešanas. Pasažierus apmāca par to, kā lietot glābšanas vestes un kā rīkoties avārijas gadījumā.
- .2. Ja uz kuģa uzkāpj jauni pasažieri, uzreiz pirms vai pēc kuģa atiešanas pasažierus informē par drošības jautājumiem. Informācija ietver vismaz noteikuma III/3 3. punktā norādītās instrukcijas. Informāciju sniedz vienā vai vairākās valodās, ko pasažieri varētu saprast. Paziņojumu pārraida, izmantojot kuģa skaļruņu sakaru sistēmu vai citu piemērotu līdzekli, lai šo informāciju varētu dzirdēt vismaz tie pasažieri, kas reisa laikā to vēl nav dzirdējuši.

Noteikums III/12. Gatavība ekspluatācijai, apkope un pārbaudes (R 20)

- .1. Pirms kuģa atiešanas no ostas un visā reisa laikā visiem glābšanas līdzekļiem jābūt darba kārtībā un gataviem tūlītējai lietošanai.

▼ **M4**

- .2. Glābšanas līdzekļu apkopi un pārbaudes veic saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikuma III/20 prasībām.

Noteikums III/13. Apmācība par to, kā pamest kuģi, un mācību trauksmes vingrinājumi (R 19 + R 30)

- .1. Pirms reisa sākuma katrs apkalpes loceklis, kam uzticēti pienākumi avārijas gadījumā, iepazīstas ar šiem pienākumiem.
- .2. Apmācību par to, kā pamest kuģi, mācību trauksmes vingrinājumus un ugunsgrēka trauksmes vingrinājumus rīko reizi nedēļā.

Katrs apkalpes loceklis reizi mēnesī piedalās vismaz vienā apmācībā par to, kā pamest kuģi, un vienā ugunsgrēka trauksmes vingrinājumā. Apkalpes mācību trauksmes vingrinājumi notiek pirms kuģa došanās reisā, ja vairāk nekā 25 % no apkalpes uz šā konkrētā kuģa iepriekšējā mēnesī nav piedalījušies apmācībā par to, kā pamest kuģi, un ugunsgrēka trauksmes vingrinājumā. Kad kuģi pirmo reizi nodod ekspluatācijā pēc būtiskām izmaiņām vai pēc jaunas apkalpes nolīgšanas, iepriekšminētās mācību trauksmes rīko pirms došanās jūrā.

- .3. Visās apmācībās par to, kā pamest kuģi, iekļauj darbības, kas norādītas *SOLAS* konvencijas noteikumā III/19.3.4.1. ņemot vērā grozītājā SJO dokumentā MSC.1/Circ.1206/Rev. 1 “Pasākumi glābšanas laivu negadījumu nepieļaušanai” iestrādātās pamatnostādnes.
- .4. Glābšanas laivas un dežūrlaivas nolaiž secīgos mācību trauksmes vingrinājumos saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikumu III/19.3.4.2., 3.4.3. un 3.4.6.

Karoga valsts administrācija var atļaut kuģiem nenolaist glābšanas laivas vienā pusē, ja pietauvošanās vieta ostā un darba raksturs neļauj nolaist glābšanas laivas attiecīgajā pusē. Tomēr visas glābšanas laivas nolaiž zemāk vismaz reizi 3 mēnešos un nolaiž ūdenī vismaz reizi gadā.

Ja glābšanas laivu un dežūrlaivu nolaišanas mācības veic, kuģim pārvietojoties uz priekšu, saistīto briesmu dēļ mācības organizē aizsargātos ūdeņos un tikai šādās mācībās pieredzējuša virsnieka uzraudzībā.

- .5. Ja kuģis ir aprīkots ar jūras evakuācijas sistēmām, mācību trauksmes vingrinājumos ietver darbības, kas norādītas *SOLAS* konvencijas noteikumā III/19.3.4.8.
- .6. Visās mācībās par to, kā pamest kuģi, pārbauda pulcēšanās vietas un kuģa pamešanas vietas avārijas apgaismojumu.
- .7. Ugunsgrēka mācību trauksmi veic saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikumu III/19.3.5.
- .8. Apkalpes locekļus apmāca uz kuģa un instruē saskaņā ar *SOLAS* konvencijas noteikumu III/19.4.
- .9. Apkalpes locekļi, kuri ir atbildīgi par iekļūšanu norobežotā telpā vai glābšanas pasākumu veikšanu, piedalās tādās mācību trauksmēs iekļūšanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai, kas ar administrācijas noteiktu periodiskumu, bet ne retāk kā vienu reizi gadā, notiek uz kuģa.

.1. Mācību trauksmes iekļūšanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai ir jāplāno un jāveic drošā veidā, attiecīgā gadījumā ņemot vērā norādījumus “Pārskatītajos ieteikumos iekļūšanai slēgtās telpās uz kuģiem”, ko SJO pieņēmusi ar Rezolūciju A.1050(27).

▼ **M4**

- .2. Katrā mācību trauksmē iekļūšanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai ietver:
 - .1. iekļūšanai vajadzīgo individuālo aizsardzības līdzekļu pārbaudi un izmantošanu;
 - .2. radiosakaru ierīču un procedūru pārbaudi un izmantošanu;
 - .3. instrumentu, kas paredzēti atmosfēras mērīšanai norobežotās telpās, pārbaudi un izmantošanu;
 - .4. glābšanas ierīču un procedūru pārbaudi un izmantošanu; un
 - .5. nodarbības par pirmās palīdzības sniegšanu un atdzīvināšanas metodēm.
- .10. Bojājumu kontroles mācību trauksmes veic atbilstoši *SOLAS* konvencijas noteikuma II-1/19-1 prasībām tik bieži, cik noteikusi administrācija, bet ne retāk kā reizi gadā.

Noteikums III/14. Pieraksti (R 19.5)

- .1. Datumus, kad tiek veiktas pulcēšanās, un datus par kuģa pamešanas un ugunsgrēka mācību trauksmēm, datus par mācību trauksmēm ieiešanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai, datus par mācību trauksmēm ar citiem glābšanas līdzekļiem un mācībām uz kuģa reģistrē tādā kuģa žurnālā, kādu paredzējusi administrācija. Ja netiek veikta pilna pulcēšanās, mācību trauksme vai apmācības sesija, kuģa žurnālā izdara ierakstu par apstākļiem un apmēru, kādā pulcēšanās, mācību trauksme vai apmācības sesija netika veikta.

IV NODAĻA

RADIOSAKARI**Noteikums IV/1. Radiosakaru aprīkojums**

1. D klases kuģos nodrošina vismaz:
 - 1.1. UĪV radioiekārtu, kas spēj pārraidīt un uztvert;
 - 1.1.1. DSC ar 156,525 MHz frekvenci (70. kanāls). Jāspēj uzsākt briesmu signālu pārraidīšana 70. kanālā no pozīcijas, kādā kuģi parasti vada; un
 - 1.1.2. radiotelefonijas iekārtu ar 156,300 MHz frekvenci (6. kanāls), 156,650 MHz frekvenci (13. kanāls) un 156,800 MHz (16. kanāls).
 - 1.2. UĪV radioiekārta spēj arī pārraidīt un uztvert vispārējos radioziņojumus, izmantojot radiotelefonijas iekārtu.
 - 1.3. Ievēro 1974. gada *SOLAS* konvencijas noteikumus IV/7.1.1. un IV/8.2.

▼ **M4**

II PIELIKUMS

PASAŽIERU KUĢA DROŠĪBAS SERTIFIKĀTA VEIDLAPA

PASAŽIERU KUĢA DROŠĪBAS SERTIFIKĀTS

(Šo sertifikātu izdod kopā ar aprīkojuma sarakstu¹⁾)

(Oficiāls zīmogs)	(Valsts)
Izdots saskaņā ar noteikumiem	
.....	
(karoga valsts ieviestā attiecīgā(-o) pasākuma(-u) nosaukums)	
un apliecina turpmāk minētā kuģa atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem	
valdības vārdā	
.....	
(karoga valsts pilns oficiāls nosaukums)	
Izdevējietāde	
.....	
(saskaņā ar Direktīvu 2009/15/EK atzītās kompetentās iestādes vai organizācijas pilns oficiālais nosaukums)	
Kuģa dati	
Kuģa vārds	
Reģistrācijas osta	
Pazīšanas numurs vai burti	
SJO numurs ²	
Garums	
Pasažieru skaits	
Bruto tilpība	
Ķīļa ielikšanas datums vai datums, kad kuģis bija līdzīgā būvniecības posmā	
Sākotnējā apsekojuma diena	
Jūras rajoni, kuros kuģim atļauts kuģot (SOLAS IV/2. noteikums)	A1/A2/A3/A4 ³
Kuģa klase saskaņā ar jūras rajonu, kurā kuģim atļauts kuģot, uz ko attiecas šādi ierobežojumi vai papildu prasības ⁴	A/B/C/D ³

(1) A klases kuģiem, kam ir derīgs SOLAS konvencijas pasažieru kuģu drošības sertifikāts, var nepiemērot šo papildinājumu.

(2) SJO kuģa identifikācijas numurs, ja tāds ir, kas piešķirts saskaņā ar Rezolūciju A.1078(28).

(3) Izsvītrot lieko.

(4) Jebkādi ierobežojumi, kas saskaņā ar Direktīvas 2009/45/EK 9. panta 1. punktu piemērojami kuģošanas maršruta, darbības rajona, ierobežota darbības laika vai kādu papildu prasību dēļ, kuras izvirzītas saistībā ar īpašiem vietējiem apstākļiem.

▼ **M4**Sākotnējais⁽¹⁾/Atkārtotais⁽¹⁾ apsekojums

Ar šo apliecinām, ka:

1. ir veikts kuģa apsekojums saskaņā ar Direktīvas 2009/45/EK 12. pantu,
2. apsekojuma laikā ir konstatēts, ka kuģis pilnībā atbilst Direktīvas 2009/45/EK prasībām, un
3. saskaņā ar Direktīvas 2009/45/EK 9. panta 2. un 3. punkta nosacījumiem kuģis no šādām direktīvas prasībām ir atbrīvots un/vai tam paredzēti ekvivalenti noteikumi:

Nosacījumi, ar kādiem piešķir atbrīvojumu un/vai paredz ekvivalentus noteikumus:

4. ka kuģis saskaņā ar II-1. nodaļas G daļu, izmantojot . . . degvielu/Neattiecas¹
5. ir noteiktas šādas sadalījuma kravas līnijas:

Noteiktās sadalījuma kravas līnijas, kas atzīmētas uz kuģa sāniem kuģa vidusdaļā (SOLAS II-1/18. noteikums) ²	Brīvsānu augstums (mm)	Piezīmes attiecībā uz alternatīviem ekspluatācijas apstākļiem
P.1		
P.2		
P.3		

Saskaņā ar Direktīvas 2009/45/EK 13. panta 2. punktu šis sertifikāts ir derīgs līdz . . .

(Nākamā periodiskā apsekojuma datums)

Vieta ... Datums . . .

(Paraksts un/vai izdevējiestādes zīmogs)

Ja sertifikātā ir paraksts, pievieno šādu rindkopu:

Apakšā parakstījusies persona apliecina, ka karoga valsts to ir pilnvarojusi izdot šo Pasažieru kuģa drošības sertifikātu.

(paraksts)

(1) Izsvītrot lieko.

(2) Uz kuģiem, kas būvēti saskaņā ar I pielikuma 1. iedaļas II-1. nodaļas B-2. daļas prasībām, būtu jāizmanto piemērojamie sadalījuma kravas līnijas apzīmējumi "C1, C2 un C3" (noteikums II-1/B/11). Arābu ciparus, kas seko burtam "C", var aizvietot ar romiešu cipariem vai burtiem, ja karoga valsts administrācija uzskata to par vajadzīgu, lai norādītu atšķirību no sadalījuma kravas līniju starptautiskajiem apzīmējumiem.

▼ M4

Apstiprinājums sertifikāta derīguma pagarinājumam uz vienu mēnesi saskaņā ar 13. panta 2. punktu

Šis sertifikāts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK 13. panta 2. punktu ir uzskatāms par

derīgu līdz

Vieta Datums

.....

(Paraksts un/vai izdevējietādes zīmogs)

▼M4

PASAŽIERU KUĢA DROŠĪBAS SERTIFIKĀTA APRĪKOJUMA SARAKSTS

Šis saraksts ir neatņemama pasažieru kuģa drošības sertifikāta sastāvdaļa

APRĪKOJUMA SARAKSTS – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVAS 2009/45/EK PRASĪBU IZPILDEI

1. Kuģa dati

Kuģa vārds	
Pazīšanas numurs vai burti	
Kuģis sertificēts pārvadāt šādu skaitu pasažieru	
Minimālais personu skaits ar nepieciešamo kvalifikāciju radioaparātūras ekspluatācijai	

2. Dzīvības glābšanas līdzekļu dati

1.	Kopējais to personu skaits, kurām nodrošināti dzīvības glābšanas līdzekļi		
	Glābšanas laivas un dežurlaivas	Kreisais borts	Labais borts
2.	Glābšanas laivu kopējais skaits		
2.1.	Kopējais to personu skaits, cik tajās var uzņemt		
2.2.	Glābšanas laivu (<i>LSA</i> kodeksa 4.5. punkts) kopējais skaits		
2.3.	Glābšanas laivu (<i>LSA</i> kodeksa 4.6. punkts) kopējais skaits		
2.4.	Pārējo glābšanas laivu kopējais skaits		
3.	Iepriekš norādītajā kopējā glābšanas laivu skaitā ietilpstošo motorizēto glābšanas laivu skaits		
3.1.	To glābšanas laivu skaits, kuras aprīkotas ar meklēšanas gaismām		
4.	Dežurlaivu skaits		
4.1.	Iepriekš norādītajā kopējā glābšanas laivu skaitā ietilpstošais laivu skaits		
4.2.	To laivu skaits, kas ir ātrgaitas dežurlaivas		
5.	Glābšanas plosti	Kreisais borts	Labais borts

▼ **M4**

5.1.	To glābšanas postu skaits, kuriem nepieciešamas apstiprinātas palaišanas iekārtas		
5.1.-1.	Kopējais to personu skaits, cik tajos var uzņemt		
5.2.	To glābšanas postu skaits, kuriem nav nepieciešamas apstiprinātas palaišanas iekārtas		
5.2.-1.	Kopējais to personu skaits, cik tajos var uzņemt		

2. *Dzīvības glābšanas līdzekļu dati (turpinājums)*

6.	Jūras evakuācijas sistēmu (MES) skaits		
6.1.	Kopējais glābšanas postu skaits, cik tās apkalpo		
6.2.	Kopējais to personu skaits, cik tajos var uzņemt		
7.	Individuālie dzīvības glābšanas līdzekļi		
8.	Glābšanas riņķu skaits		
9.1.	Pieaugušo glābšanas vestu skaits		
9.2.	Bērnu glābšanas vestu skaits		
9.3.	Zīdaiņu glābšanas vestu skaits		
10.1.	Hidrotērpu skaits		
10.2.	To hidrotērpu skaits, kas atbilst glābšanas vestēm noteiktajām prasībām		
11.	Aizsargtērpu skaits		
12.	Siltumu aizturošu līdzekļu skaits ⁽¹⁾		
13.	Radiotehniskie dzīvības glābšanas līdzekļi		
13.1.	Radiolokācijas atstarotāju skaits		
13.2.	Divvirzienu ultrašviļņu (VHF) radiotelefonu iekārtu skaits		
14.	Pirotehnika		
14.1.	Līnmetējs		
14.2.	Briesmu signālugunis		

⁽¹⁾ Izņemot tos, kas iekļauti glābšanas laivu, glābšanas postu un dežurlaivu aprīkojumā, lai nodrošinātu atbilstību LSA kodeksam.

3. *Radiotehnisko līdzekļu dati*

1.	Primārās sistēmas	
1.1.	Ultrašviļņu (VHF) radioiekārta	
1.1.1.	DSC kodētājs	

▼ **M4**

1.1.2.	DSC dežūruztvērējs	
1.1.3.	Radiotelefonija	

3. *Radiotehnisko līdzekļu dati (turpinājums)*

1.2.	Vidējas frekvences radioiekārta	
1.2.1.	DSC kodētājs	
1.2.2.	DSC dežūruztvērējs	
1.2.3.	Radiotelefonija	
1.3.	Vidējas/augstas frekvences radioiekārta	
1.3.1.	DSC kodētājs	
1.3.2.	DSC dežūruztvērējs	
1.3.3.	Radiotelefonija	
1.3.4.	Tiešās izdrukas radiotelekss	
1.4.	Atzīta mobilā satelītu dienesta kuģa Zemes stacija	
2.	Trauksmes un briesmu signālu izziņošanas sekundārie līdzekļi	
3.	Līdzekļi kuģošanas drošības informācijas saņemšanai	
3.1.	NAVTEX uztvērējs	
3.2.	EGC uztvērējs	
3.3.	Augstas frekvences (HF) tiešās drukas radio-teleksa uztvērējs	
4.	EPIRB satelīts	
4.1.	COSPAS-SARSAT	
4.2.	INMARSAT	
5.	Ultraīsviļņu (VHF) avārijas radioboja	
6.	Kuģa meklēšanas un glābšanas ierīce	
6.1.	Meklēšanas un glābšanas transponders (SART)	
6.2.	AIS meklēšanas un glābšanas raidītājs (AIS SART)	

4. *Metodes, ko izmanto, lai nodrošinātu radiotehnisko līdzekļu pieejamību (SOLAS IV/15.6. un 15.7. noteikums)*

7.1.	Aprīkojuma dublēšana	
7.2.	Apkope krastā	
7.3.	Apkopes iespējas jūrā	

▼ **M4**5. *Navigācijas sistēmu un iekārtu dati*

1.1.	Standarta magnētiskais kompass ⁽²⁾	
1.2.	Rezerves magnētiskais kompass ⁽²⁾	
1.3.	Žirokompass ⁽²⁾	
1.4.	Žirokompasa kursa retranslators ⁽²⁾	
1.5.	Žirokompasa balsta retranslators ⁽²⁾	
1.6.	Kursa vai maršruta kontroles sistēma ⁽²⁾	
1.7.	Pelorus vai kompasa balsta iekārta ⁽²⁾	
1.8.	Kursa un balsta korekcijas līdzekļi ⁽²⁾	
1.9.	Kursa pārraidīšanas ierīce (<i>THD</i>) ⁽²⁾	
2.1.	Jūras navigācijas karšu/elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmas (<i>ECDIS</i>) ⁽¹⁾	
2.2.	<i>ECDIS</i> dublējumu sistēma	
2.3.	Navigācijas publikācijas	
2.4.	Elektronisko navigācijas publikāciju dublējumu sistēma	
3.1.	Globālās navigācijas satelītu sistēmas uztvērējs/zemes radionavigācijas sistēma/daudzsistēmu radionavigācijas uztvērējs ⁽¹⁾ ⁽²⁾	
3.2.	9 GHz radars ⁽²⁾	
3.3.	Otrais radars (3 GHz/9GHz) ⁽¹⁾ , ⁽²⁾	
3.4.	Automātiskā radiolokācijas kursa noteikšanas līdzeklis (<i>ARPA</i>) ⁽²⁾	
3.5.	Automātiskā sekošanas iekārta ⁽²⁾	
3.6.	Papildu automātiskā sekošanas iekārta ⁽²⁾	
3.7.	Elektroniska mērķu attāluma un peilējuma noteikšanas ierīce ⁽²⁾	
4.1.	Automātiskā identifikācijas sistēma (<i>AIS</i>)	
4.2.	Tālās darbības identifikācijas un sekošanas sistēma (<i>LRIT</i>)	
5.	Reisa datu reģistrācijas ierīce/Vienkāršota reisa datu reģistrācijas ierīce (<i>VDR/S-VDR</i>) ⁽¹⁾	
6.1.	Ātruma un attāluma mērīšanas iekārta (caur ūdeni) ⁽²⁾	
6.2.	Ātruma un attāluma mērīšanas iekārta (attiecībā pret grunti uz priekšu un perpendikulāri kuģim) ⁽²⁾	

▼ M4

7.	Eholote ⁽²⁾	
8.1.	Stūres, dzenskrūves, spiediena, dzenskrūves soļa un ekspluatācijas režīma indikatori ⁽²⁾	
8.2.	Pagriešanās ātruma indikators ⁽²⁾	

⁽¹⁾ Izsvītrot lieko.

⁽²⁾ Saskaņā ar *SOLAS* V/19 šīs prasības izpildei ir atļauts izmantot citus līdzekļus. Citu līdzekļu izmantošanas gadījumā tie jānorāda.

▼ **M4***III PIELIKUMS***PASAŽIERU KUĢU UN ĀTRGAITAS PASAŽIERU KUĢU DROŠĪBAS PRASĪBU PAMATNOSTĀDNES ATTIECĪBĀ UZ PERSONĀM AR KUSTĪBU TRAUCĒJUMIEM**

(kā minēts 8. pantā)

Piemērojot šajā pielikumā noteiktās pamatnostādnes, dalībvalstīm jāievēro SJO MSC/Circ.735 "Ieteikums pasažieru kuģu konstruēšanai un ekspluatācijai, lai atbilstu vecāku cilvēku un invalīdu vajadzībām".

1. NOKĻŪŠANA UZ KUĢA

Kuģi jākonstruē un jāaprīko tā, lai personas ar kustību traucējumiem varētu viegli un droši uzkāpt uz kuģa un nokāpt no tā un tiem būtu nodrošināta pieeja starp klājiem vai nu patstāvīgi vai ar slīpņu, pacelāju vai liftu palīdzību. Virzienu norādes uz šādām pieejām izlīmē pie citām kuģa piekļuves vietām un citās atbilstošās vietās kuģī.

2. NORĀDES

Norādēm uz kuģa, kuras paredzētas, lai palīdzētu pasažieriem, jābūt pieejamām un viegli izlasāmām personām ar kustību traucējumiem (tostarp personām ar sensoro invaliditāti), un jāatrodas svarīgākajās vietās.

3. PAZIŅOŠANAS VEIDI

Operatoram uz kuģa klāja jābūt vizuāliem un verbāliem līdzekļiem, lai personām ar dažāda veida kustību traucējumiem sniegtu paziņojumus par kavēšanos, saraksta izmaiņām un pakalpojumiem uz klāja.

4. TRAUKSMES SIGNĀLS

Trauksmes sistēma un trauksmes poga jāveido tā, lai būtu pieejama un uztverama visiem pasažieriem ar kustību traucējumiem, tostarp personām ar sensoro invaliditāti un personām ar mācīšanās traucējumiem.

5. PAPILDU PRASĪBAS, LAI NODROŠINĀTU PĀRVIETOŠANOS UZ KUĢA

Margas, koridori un gaiteni, ieejas un durvis jāpielāgo to cilvēku kustībai, kas pārvietojas braucamkrēslos. Pacelāji, transportlīdzekļu klāji, pasažieru atpūtas telpas, kajītes un dušas telpas jāveido tā, lai tās būtu saprātīgi un samērīgi pieejamas personām ar kustību traucējumiem.

▼ M1

IV PIELIKUMS

A DAĻA

Atceltā direktīva ar tās sekojošiem grozījumiem

(minēta 17. pantā)

Padomes Direktīva 98/18/EK

(OV L 144, 15.5.1998., 1. lpp.)

Komisijas Direktīva 2002/25/EK

(OV L 98, 15.4.2002., 1. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/84/EK

tikai 7. pants

(OV L 324, 29.11.2002., 53. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/24/EK

(OV L 123, 17.5.2003., 18. lpp.)

Komisijas Direktīva 2003/75/EK

(OV L 190, 30.7.2003., 6. lpp.)

B DAĻA

Termiņu uzskaitījums transponēšanai valsts tiesību aktos un piemērošanai

(minēts 17. pantā)

Direktīva	Termiņš transponēšanai	Piemērošanas datums
Direktīva 98/18/EK	1998. gada 1. jūlijs	
Direktīva 2002/25/EK	2002. gada 15. oktobris	2003. gada 1. janvāris, ja vien direktīvas pielikumā nav noteikts citādi
Direktīva 2002/84/EK	2003. gada 23. novembris	
Direktīva 2003/24/EK	2004. gada 16. novembris	
Direktīva 2003/75/EK	2004. gada 31. janvāris	



V PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 98/18/EK	Šī direktīva
1. pants	1. pants
2. pants, ievadvārdi	2. pants, ievadvārdi
2. pants, a) punkts	2. pants, a) punkts
2. pants, b) punkts	2. pants, b) punkts
2. pants, c) punkts	2. pants, c) punkts
2. pants, d) punkts	2. pants, d) punkts
2. pants, e) punkts	2. pants, e) punkts
2. pants, ea) punkts	2. pants, f) punkts
2. pants, f) punkts, ievadvārdi	2. pants, g) punkts, ievadvārdi
2. pants, f) punkts, pirmais ievilkums	2. pants, g) punkts, i) apakšpunkts
2. pants, f) punkts, otrais ievilkums	2. pants, g) punkts, ii) apakšpunkts
2. pants, g) punkts	2. pants, h) punkts
2. pants, h) punkts	2. pants, i) punkts
2. pants, ha) punkts	2. pants, j) punkts
2. pants, i) punkts	2. pants, k) punkts
2. pants, j) punkts	2. pants, l) punkts
2. pants, k) punkts	2. pants, m) punkts
2. pants, l) punkts	2. pants, n) punkts
2. pants, m) punkts	2. pants, o) punkts
2. pants, n) punkts	2. pants, p) punkts
2. pants, o) punkts	2. pants, q) punkts
2. pants, p) punkts	2. pants, r) punkts
2. pants, q) punkts	2. pants, s) punkts
2. pants, r) punkts	2. pants, t) punkts
2. pants, s) punkts	2. pants, u) punkts
2. pants, t) punkts	2. pants, v) punkts
2. pants, u) punkts	2. pants, w) punkts
2. pants, v) punkts	2. pants, x) punkts
2. pants, w) punkts	2. pants, y) punkts
3. pants, 1. punkts	3. pants, 1. punkts
3. pants, 2. punkts, ievadvārdi	3. pants, 2. punkts, ievadvārdi
3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, ievadvārdi	3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, ievadvārdi
3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, pirmais ievilkums	3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, i) punkts
3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, otrais ievilkums	3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, ii) punkts
3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, trešais ievilkums	3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, iii) punkts

▼ **M1**

Direktīva 98/18/EK	Šī direktīva
3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, ceturtais ievilkums	3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, iv) punkts
3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, piektais ievilkums	3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, v) punkts
3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, sestais ievilkums	3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, vi) punkts
3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, septītais ievilkums	3. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts, vii) punkts
3. pants, 2. punkts, b) apakšpunkts, ievadvārdi	3. pants, 2. punkts, b) apakšpunkts, ievadvārdi
3. pants, 2. punkts, b) apakšpunkts, pirmais ievilkums	3. pants, 2. punkts, b) apakšpunkts, i) punkts
3. pants, 2. punkts, b) apakšpunkts, otrais ievilkums	3. pants, 2. punkts, b) apakšpunkts, ii) punkts
3. pants, 2. punkts, b) apakšpunkts, trešais ievilkums	3. pants, 2. punkts, b) apakšpunkts, iii) punkts
4. pants	4. pants
5. pants	5. pants
6. pants	6. pants
6.a pants	7. pants
6.b pants	8. pants
7. pants	9. pants
8. pants, 1. punkts, ievadvārdi	10. pants, 1. punkts, ievadvārdi
8. pants, 1. punkts, a) apakšpunkts, i) punkts	10. pants, 1. punkts, a) apakšpunkts
8. pants, 1. punkts, a) apakšpunkts, ii) punkts	10. pants, 1. punkts, b) apakšpunkts
8. pants, 1. punkts, a) apakšpunkts, iii) punkts	10. pants, 1. punkts, c) apakšpunkts
8. pants, 1. punkts, a) apakšpunkts, vi) punkts	10. pants, 1. punkts, d) apakšpunkts
8. pants, 1. punkts, nobeiguma vārdi	10. pants, 1. punkts, ievadvārdi
8. pants, 1. punkts, b) apakšpunkts, ievadvārdi	10. pants, 2. punkts, ievadvārdi
8. pants, 1. punkts, b) apakšpunkts, i) punkts	10. pants, 2. punkts a) apakšpunkts
8. pants, 1. punkts, b) apakšpunkts, ii) punkts	10. pants, 2. punkts b) apakšpunkts
8. pants, 2. punkts	10. pants, 3. punkts
9. pants	11. pants
10. pants	12. pants
11. pants	13. pants
12. pants	14. pants
13. pants	15. pants
14. pants	16. pants
—	17. pants
15. pants	18. pants
16. pants	19. pants
I pielikums	I pielikums
II pielikums	II pielikums
III pielikums	III pielikums
—	IV pielikums