

I

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta)

DIREKTĪVAS

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)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

māki grozījumi, skaidrības dēļ būtu lietderīgi to pārstrādāt.

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

- (2) Kopējā transporta politikā ir jāparedz pasākumi, lai palielinātu jūras pārvadājumu drošību.

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

- (3) Kopiena ir nopietni norūpējusies par jūras nelaimes gadījumiem, kuros bija iesaistīti pasažieru kuģi un masveidā gāja bojā cilvēki. Personām, kas visā Kopienas teritorijā izmanto pasažieru kuģus un ātrgaitas pasažieru kuģus, ir tiesības sagaidīt un paļauties uz attiecīgu drošības līmeni.

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

- (4) Šī direktīva neattiecas uz darba iekārtām un strādnieku personisko drošības aprīkojumu, jo, lietojot šādu aprīkojumu uz pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus, piemēro Padomes Direktīvu 89/391/EEK (1989. gada 12. jūnijs) par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā ⁽⁵⁾, un konkrētu atsevišķo direktīvu attiecīgos noteikumus.

saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Padomes Direktīva 98/18/EK (1998. gada 17. marts) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem ⁽³⁾ ir vairākkārt būtiski grozīta ⁽⁴⁾. Tā kā tajā ir jāveic turp-

- (5) Ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 4055/86 (1986. gada 22. decembris), ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm ⁽⁶⁾, jau ir liberalizēta jūras pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšana starp dalībvalstīm. Padomes Regulā (EEK) Nr. 3577/92 ⁽⁷⁾ ir paredzēta pakalpojumu sniegšanas brīvības principa piemērošana jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm (jūras kabotāža).

⁽¹⁾ OV C 151, 17.6.2008., 35. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2008. gada 21. oktobra Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts) un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Lēmums.

⁽³⁾ OV L 144, 15.5.1998., 1. lpp.

⁽⁴⁾ Skat. IV pielikuma A daļu.

⁽⁵⁾ OV L 183, 29.6.1989., 1. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 378, 31.12.1986., 1. lpp.

⁽⁷⁾ OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.

- (6) Lai sasniegtu augstu drošības līmeni un novērstu tirdzniecības ierobežojumus, ir jānosaka saskaņoti drošības standarti attiecīgā līmenī pasažieru kuģiem, kas veic vietējos pārvadājumus. Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) izstrādā standartus kuģiem, kas veic starptautiskus reisus. Vajadzētu būt pieejamām procedūrām, lai pieprasītu SJO rīcību nolūkā nodrošināt starptautisko reisu standartu atbilstību šīs direktīvas standartiem.
- (7) Jo īpaši paturot prātā jūras pasažieru pārvadājumu iekšējā tirgus apjomu, Kopienas līmeņa rīcība ir vienīgais iespējamais veids, lai noteiktu kopēju drošības līmeni kuģiem visā Kopienā.
- (8) Paturot prātā proporcionalitātes principu, direktīva ir piemērots juridisks dokuments, jo tā paredz sistēmu drošības standartu vienotai un obligātai piemērošanai dalībvalstīs, atstājot katrai dalībvalstij tiesības lemt par ieviešanas līdzekļiem, kas ir vispiemērotākie tās iekšējai sistēmai.
- (9) Drošības uzlabošanas interesēs un nolūkā izvairīties no konkurences traucējumiem, būtu jāpiemēro kopējas drošības prasības pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus Kopienā, neatkarīgi no karoga, ar kuru tie kuģo. Tomēr ir jāizslēdz dažas kuģu klases, attiecībā uz kurām šīs direktīvas noteikumi ir tehniski nepiemēroti vai nav ekonomiski dzīvotspējīgi.
- (10) Pasažieru kuģi būtu jāiedala dažādās klasēs atkarībā no to jūras rajonu lieluma un apstākļiem, kuros tie darbojas. Ātrgaitas pasažieru kuģi būtu jāiedala klasēs saskaņā ar SJO Kodeksu par ātrgaitas kuģiem.
- (11) Par galveno atsaucē pamatu drošības standartiem būtu jāuzskata 1974. gada Konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (1974. gada SOLAS konvencija), ņemot vērā grozījumus, kura ietver starptautiski saskaņotus standartus pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic starptautiskus reisus, kā arī attiecīgās SJO pieņemtās rezolūcijas un citus pasākumus, kas papildina un interpretē minēto konvenciju.
- (12) Gan jaunu, gan esošo pasažieru kuģu dažādas klases prasa atšķirīgu pieeju, lai noteiktu drošības prasības, kas garantē vienādu drošības līmeni, paturot prātā šo dažādo grupu īpašās vajadzības un ierobežojumus. Ir lietderīgi drošības prasībās paredzēt atšķirības, kas jāievēro starp jauniem un esošiem kuģiem, jo jauniem kuģiem paredzēto noteikumu piemērošana esošiem kuģiem būtu saistīta ar tādām plašām strukturālām izmaiņām, kas padarītu tos ekonomiski dzīvotnespējīgus.
- (13) Finansiālas un tehniskas sekas, ko rada esošo kuģu modernizēšana atbilstoši šajā direktīvā paredzētajiem standartiem, attaisno dažus pārejas posmus.
- (14) Ņemot vērā būtiskās atšķirības ātrgaitas pasažieru kuģu un parasto pasažieru kuģu projektēšanā, uzbūvē un lietojumā, būtu jāprasa, lai attiecībā uz ātrgaitas pasažieru kuģiem tiktu ievēroti īpaši noteikumi.
- (15) Kuģniecības aprīkojumam, kas atbilst Padomes Direktīvai 96/98/EK (1996. gada 20. decembris) par kuģu aprīkojumu⁽¹⁾, ja tas uzstādīts uz pasažieru kuģa, nebūtu jāpieņem papildu pārbaudes, jo uz šādu aprīkojumu jau attiecas minētās direktīvas standarti un procedūras.
- (16) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/25/EK (2003. gada 14. aprīlis) par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem⁽²⁾ tika ieviestas stingrākas stabilitātes prasības ro-ro pasažieru kuģiem, kas sniedz starptautiskus pakalpojumus uz un no Kopienas ostām, un šie uzlabotie noteikumi būtu jāattiecinā arī uz noteiktām šādu kuģu kategorijām, kas veic vietējos reisus tādos pašos jūras apstākļos. Šo stabilitātes prasību nepiemērošana var būt par pamatu ro-ro pasažieru kuģu pakāpeniskai izņemšanai no aprites pēc dažiem gadiem. Tā kā var būt nepieciešams ro-ro pasažieru kuģiem veikt strukturālus pārveidojumus, lai atbilstu īpašajām stabilitātes prasībām, šo prasību ieviešana būtu jāveic vairāku gadu laikā, lai attiecīgajai nozares daļai dotu pietiekamu laiku atbilstības nodrošināšanai; tādēļ būtu jāparedz pakāpeniskas ieviešanas grafiks attiecībā uz esošajiem kuģiem. Šis pakāpeniskās ieviešanas grafiks nedrīkstētu skart īpašās stabilitātes prasības jūras teritorijās, uz kurām attiecas 1996. gada 28. februāra Stokholmas Līguma pielikumi.
- (17) Ir svarīgi piemērot atbilstošus pasākumus, lai sekmētu cilvēku ar kustību traucējumiem drošu nokļūšanu uz pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus dalībvalstīs.
- (18) Ievērojot komitejas procedūrā noteikto kontroli, dalībvalstis var noteikt papildu drošības prasības, ja to pamato vietējie apstākļi, atļaut izmantot vienādus standartus, paredzēt atbrīvojumus no šīs direktīvas noteikumiem saskaņā ar dažiem ekspluatācijas nosacījumiem vai paredzēt drošības pasākumus īpaši bīstamos apstākļos.

(1) OV L 46, 17.2.1997., 25. lpp.

(2) OV L 123, 17.5.2003., 22. lpp.

(19) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (COSS) ⁽¹⁾, tika centralizēti to komiteju uzdevumi, kas izveidotas saskaņā ar attiecīgajiem Kopienas tiesību aktiem par kuģošanas drošību, kuģu radītā piesārņojuma novēršanu un sadzīves un darba apstākļu aizsardzību uz kuģiem.

(20) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽²⁾.

(21) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pielāgot dažus šīs direktīvas noteikumus, tostarp tās pielikumus, lai ņemtu vērā norises starptautiskā līmenī un jo īpaši starptautisku konvenciju labojumus. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt būtiskus šīs direktīvas elementus, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

(22) Lai pārbaudītu šīs direktīvas efektīvu īstenošanu un izpildi, būtu jāveic apskates uz jauniem un esošiem pasažieru kuģiem. Karoga valsts administrācijai vai tās vārdā būtu jāapliecina atbilstība šai direktīvai.

(23) Lai nodrošinātu šīs direktīvas pilnīgu piemērošanu, dalībvalstīm būtu jānosaka sankcijas par to attiecīgās valsts to noteikumu pārkāpšanu, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un jāpārbauda atbilstība šai direktīvai saskaņā ar noteikumiem, kuru pamatā ir noteikumi, kas paredzēti Padomes Direktīvā 95/21/EK (1995. gada 19. jūnijs) par ostas valsts kontroli kuģošanai ⁽³⁾.

(24) Ar šo direktīvu iekļautie jaunie elementi attiecas vienīgi uz komitejas procedūru. Tādēļ dalībvalstīm tie nav jātransponē.

(25) Šī direktīva nedrīkstētu iespaidot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem, kad tām attiecīgās direktīvas jātransponē savos tiesību aktos un jāpiemēro, kā izklāstīts IV pielikuma B daļā,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

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:

- a) "starptautiskās konvencijas" ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (1974. gada SOLAS konvencija), ņemot vērā grozījumus, un 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas zīmi, tostarp to protokoli un grozījumi;
- b) "Kodekss par nebojātu noturību" ir Kodekss par nebojātu noturību visu veidu kuģiem, uz kuriem attiecas SJO dokumenti, kas ietverts SJO Asamblejas 1993. gada 4. novembra Rezolūcijā A.749(18), ņemot vērā grozījumus;
- c) "Kodekss par ātrgaitas kuģiem" ir Starptautiskais kodekss par ātrgaitas kuģu drošību, kas ietverts SJO Kuģošanas drošības komitejas 1994. gada 20. maija Rezolūcijā MSC.36(63), tā jaunākajā redakcijā;
- 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;
- 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

ii) to maksimālais ātrums saskaņā ar definīciju Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 1.4.30. punktā ir mazāks par 20 mezgliem;

⁽¹⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽³⁾ OV L 157, 7.7.1995., 1. lpp.

- 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;
- m) "priekšgala augstums" ir 1966. gada Starptautiskās Konvencijas par kravu zīmi 39. noteikumā definētais priekšgala augstums kā vertikāls attālums priekšējā perpendikulā starp ūdenslīniju, kas atbilst noteiktajiem vasaras brīvsāniem un projektētajai galsverei, un atklātā klāja virsmu pie kuģa sāna;
- 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.
- 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;
- q) "jūras rajons" ir rajons, kas noteikts atbilstīgi 4. panta 2. punktam.

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

- r) "ostas teritorija" ir teritorija, kas nav dalībvalstu noteiktais jūras rajons un kas plešas līdz pastāvīgo ostas darbu veikšanas tālākajai vietai, veidojot ostas sistēmas neatņemamu daļu, vai līdz dabas ģeogrāfisko pazīmju, kas aizsargā upes grīvu, noteiktajām robežām, vai līdzīga aizsargāta teritorija;
- s) "patvēruma vieta" ir ikviena dabiski vai mākslīgi aizsargāta teritorija, ko kuģis var izmantot kā patvērumu apstākļos, kad tā drošība var būt apdraudēta;
- t) "karoga valsts administrācija" ir tās valsts kompetentās iestādes, ar kuras karogu kuģim ir atļauts kuģot;
- u) "uzņemšanas valsts" ir dalībvalsts, uz kuras ostu(-ām) vai no kuras ostas(-ām) vietējos reisos veic kuģis, kas kuģo ar karogu, kas nav šīs dalībvalsts karogs;
- v) "atzīta organizācija" ir organizācija, kas atzīta saskaņā ar 4. pantu Padomes Direktīvā 94/57/EK (1994. gada 22. novembris) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu pārbaudes un apsekojumus, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā ⁽¹⁾;
- w) "jūdze" ir 1 852 metri;
- x) "zīmīgais viļņu augstums" ir noteiktā laikposmā novēroto viļņu augstumu augstākās trešdaļas vidējais augstums;
- y) "cilvēki ar kustību traucējumiem" ir jebkuri cilvēki, kam ir īpašas grūtības izmantot sabiedrisko transportu, tostarp vecāki cilvēki, invalīdi, cilvēki ar maņu orgānu traucējumiem un cilvēki, kuri izmanto braucamkrēslus, kā arī grūtnieces un personas ar maziem bērniem.

Nepārtrauktais klājs var būt ūdensnecaurlaidīgs klājs vai līdzvērtīga konstrukcija, kas ietver ūdensnecaurlaidīgu 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;

⁽¹⁾ OV L 319, 12.12.1994., 20. lpp.

3. pants

Darbības joma

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

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

Ikviena dalībvalsts kā uzņemšanas 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) kuģi, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi,
 - iii) kuģi, kuri nav būvēti no tērauda vai līdzīga materiāla un uz kuriem neattiecas standarti ātrgaitas kuģiem (Rezolūcija MSC 36 (63)) vai kuģiem ar dinamisko cēlējspēku (Rezolūcija A.373 (X)),
 - iv) primitīvas konstrukcijas koka kuģi,
 - v) oriģināli pirms 1965. gada būvēti vēsturiski pasažieru kuģi un to atsevišķas kopijas, kuras būvētas galvenokārt no oriģināliem materiāliem,
 - vi) izklaides jahtas, ja vien uz tām nestrādā vai nestrādās apkalpe un tās nepārvadā vairāk nekā 12 pasažierus komerciālos nolūkos, vai
 - vii) kuģi, kuri darbojas vienīgi ostu teritorijās;
- b) ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas ir:
 - i) karakuģi un karaspēka transportēšanas līdzekļi,
 - ii) izklaides kuģi, ja vien uz tiem nestrādā vai nestrādās apkalpe un tie nepārvadā vairāk nekā 12 pasažierus komerciālos nolūkos, vai

iii) kuģi, kuri darbojas vienīgi ostu teritorijās.

4. pants

Pasažieru kuģu klases

1. Saskaņā ar jūras rajonu, kurā tie darbojas, pasažieru kuģus iedala šādās klasēs:

"A klase"	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reisus, kas nav B, C un D klases reisi.
"B klase"	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reisus, kuru laikā tas nevienā brīdī neatrodas tālāk kā 20 jūdzes no krasta līnijas, kur kuģa avārijā cietušas personas var nokļūt krastā un kur ir vidējs paisuma-bēguma (plūdmaiņas) augstums.
"C klase"	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reisus jūras rajonos, kur varbūtība, ka vilņi var pārsniegt zīmīgo vilņu augstumu 2,5 metri, ir mazāka nekā 10 % vienā gadā attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo visu gadu, vai īpaši ierobežotā gada laikā attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo vienīgi šādā laikposmā (piem., kuģošana vasarā), un kas šo reisu laikā nevienā brīdī neatrodas tālāk kā 15 jūdzes no patvēruma vietas un ne tālāk kā 5 jūdzes no krasta līnijas, kur kuģa avārijā cietušas personas var nokļūt krastā un kur ir vidējs paisuma-bēguma augstums.
"D klase"	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reisus jūras rajonos, kur varbūtība, ka vilņi var pārsniegt zīmīgo vilņu augstumu 1,5 metri, ir mazāka nekā 10 % vienā gadā attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo visu gadu, vai īpaši ierobežotā gada laikā attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo vienīgi šādā laikposmā (piem., kuģošana vasarā), un kas šo reisu laikā nevienā brīdī neatrodas tālāk kā 6 jūdzes no patvēruma vietas, ne arī tālāk kā 3 jūdzes no krasta līnijas, kur kuģa avārijā cietušas personas var nokļūt krastā un kur ir vidējs paisuma-bēguma augstums.

2. Katra dalībvalsts:

- a) izveido un vajadzības gadījumā atjaunina tās jurisdikcijā esošo jūras teritoriju sarakstu, nosakot robežas zonām, kurās notiek reisi visu gadu un, attiecīgā gadījumā, kurās ar ierobežojumiem notiek periodiski noteikto klašu kuģu reisi, pamatojoties uz 1. punktā noteiktajiem kuģu klašu kritērijiem;
- b) publicē sarakstu publiskā datu bāzē, kas pieejama kompetentas jūrnieceības iestādes tīmekļa vietnē;
- c) dara zināmu Komisijai šādas informācijas atrašanās vietu un tajā veiktās izmaiņas.

3. Attiecībā uz ātrgaitas pasažieru kuģiem piemēro Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 1. nodaļas 1.4.10. un 1.4.11. punktā noteiktās kategorijas.

5. pants

Piemērošana

1. Gan jauni, gan esošie pasažieru kuģi un ātrgaitas pasažieru kuģi, kas veic vietējos reisus, 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.

Ikviens dalībvalsts, rīkojoties uzņemšanas valsts statusā, atzīst ātrgaitas kuģu drošības sertifikātu un darbības atļaujas dokumentu, ko cita dalībvalsts izsniegusi ātrgaitas pasažieru kuģim, kurš veic vietējos reisus, vai 13. pantā minēto pasažieru kuģu drošības sertifikātu, ko cita dalībvalsts izsniegusi pasažieru kuģiem, kuri veic vietējos reisus.

3. Uzņemšanas valsts var pārbaudīt pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi, kas veic vietējos reisus, un revidēt tā dokumentāciju saskaņā ar Direktīvu 95/21/EK.

4. Visu kuģu aprīkojumu, kas uzskaitīts Direktīvas 96/98/EK A.1 pielikumā un atbilst tās noteikumiem, uzskata par atbilstīgu šai direktīvai neatkarīgi no tā, vai šīs direktīvas I pielikumā ir prasība, ka aprīkojums jāapstiprina un ka tam jāveic pārbaudes, kuru iznākums ir pieņemams karoga valsts administrācijai.

6. pants

Drošības prasības

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

a) korpusa, galveno un palīgmehānismu, elektrisko un automātisko iekārtu konstrukcija un uzturēšana atbilst klasifikācijas standartiem, kas minēti atzītas organizācijas noteikumos vai līdzvērtīgos noteikumos, ko administrācija izmanto saskaņā ar Direktīvas 94/57/EK 14. panta 2. punktu;

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

c) piemēro 1974. gada SOLAS konvencijas V nodaļas 12. noteikuma prasības par kuģa navigācijas aprīkojumu, ņemot vērā grozījumus. Kuģa navigācijas aprīkojumu, kas

uzskaitīts Direktīvas 96/98/EK A.1 pielikumā un atbilst tās noteikumiem, uzskata par atbilstīgu 1974. gada SOLAS noteikuma V/12(r), ņemot vērā grozījumus, prasībām par tipa apstiprinājumu.

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;

ii) kritērijus, kuru drošības līmenis ir līdzvērtīgs 1966. gada Starptautiskās Konvencijas par kravas zīmi kritērijiem, piemēro attiecībā uz jaunu pasažieru kuģu, kuru garums ir mazāks nekā 24 metri, garumu un klasi;

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

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

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;

c) esošie C un D klases pasažieru kuģi atbilst šajā direktīvā paredzētajām attiecīgajām īpašajām prasībām un – attiecībā uz jautājumiem, uz ko šādas prasības neattiecas – karaļa 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 var darboties šādu klašu kuģi;

pirms esošie C un D klases pasažieru kuģi var uzsākt veikt regulārus vietējos reisos uzņemšanas valstī, karaļa valsts administrācija panāk vienošanos ar uzņemšanas valsti par šādiem noteikumiem;

d) ja dalībvalsts uzskata, ka noteikumi, ko uzņemšanas valsts administrācija paredz saskaņā ar c) apakšpunktu, ir nepamatoti, tā nekavējoties dara to zināmu Komisijai; Komisija uzsāk lietas izskatīšanas procesu, lai pieņemtu lēmumu saskaņā ar 11. panta 2. punktā minēto procedūru;

e) būtiski remontdarbi, pārveidojumi un modifikācijas, un ar tiem saistītā aprīkojuma uzstādīšana ir saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktā paredzētajām prasībām jauniem kuģiem; esošo kuģu pārveidojumus, kas paredzēti vienīgi tam, lai sasniegtu augstāku ilgzināšanas standartu, neuzskata par būtiskiem pārveidojumiem;

f) šā punkta a) apakšpunktu, ja vien 1974. gada SOLAS konvencijā, ņemot vērā grozījumus, nav minēti agrāki termiņi, un b) un c) apakšpunktu, ja vien šīs direktīvas I pielikumā nav minēti agrāki termiņi, līdz attiecīgajai norādītajai dienai nepiemēro attiecībā uz kuģi, kuram ķīlis bija ielikts vai kurš bija līdzīgā būvniecības posmā:

i) pirms 1940. gada 1. janvāra: līdz 2006. gada 1. jūlijam;

ii) 1940. gada 1. janvārī vai pēc tam, bet pirms 1962. gada 31. decembra: līdz 2007. gada 1. jūlijam;

iii) 1963. gada 1. janvārī vai pēc tam, bet pirms 1974. gada 31. decembra: līdz 2008. gada 1. jūlijam;

iv) 1975. gada 1. janvārī vai pēc tam, bet pirms 1984. gada 31. decembra: līdz 2009. gada 1. jūlijam;

v) 1985. gada 1. janvārī vai pēc tam, bet pirms 1998. gada 1. jūlija: līdz 2010. gada 1. jūlijam.

4. Attiecībā uz ātrgaitas pasažieru kuģiem:

a) ātrgaitas pasažieru kuģi, kuri būvēti vai kuros veikti būtiski remontdarbi, pārveidojumi vai modifikācijas 1996. gada 1. janvārī vai pēc tam, atbilst 1974. gada SOLAS konvencijas X nodaļas 3. noteikuma prasībām, ņemot vērā grozījumus, izņemot gadījumus, kad:

i) to ķīlis bija ielikts vai tie bija līdzīgā būvniecības posmā ne vēlāk kā 1998. gada 4. jūnijā;

ii) to piegāde un nodošana ekspluatācijā tika uzsākta ne vēlāk kā 1998. gada 4. decembrī; un

iii) tie pilnībā atbilst Kodeksa par drošību uz kuģiem ar dinamisko cēlējspēku (DSC kodeksa) prasībām, kas ietvertas SJO Asamblejas 1977. gada 14. novembra Rezolūcijā A.373(X), kura grozīta ar Kuģošanas drošības komitejas 1994. gada 19. maija Rezolūciju MSC 37 (63);

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.

Ātrgaitas pasažieru kuģi, kas būvēti pirms 1996. gada 1. janvāra un neatbilst Kodeksa par ātrgaitas kuģiem prasībām, nevar veikt vietējos reisos, ja vien tie jau nenodarbījās 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;

c) ātrgaitas pasažieru kuģu un to aprīkojuma konstrukcija un uzturēšana atbilst atzītas organizācijas noteikumiem par ātrgaitas kuģu klasifikāciju vai līdzvērtīgiem noteikumiem, ko administrācija izmanto saskaņā ar Direktīvas 94/57/EK 14. panta 2. punktu.

7. pants

Ro-ro pasažieru kuģu stabilitātes prasības un pakāpeniska izņemšana no aprites

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

2. Visi A, B un C klases ro-ro pasažieru kuģi, kuriem ķīlis bija ielikts vai kuri bija līdzīgā būvniecības posmā līdz 2004. gada 1. oktobrim, atbilst Direktīvas 2003/25/EK 6., 8. un 9. panta prasībām no 2010. gada 1. oktobra, izņemot gadījumus, kad tie netiek izņemti no aprites minētajā dienā vai vēlāk, kad tie sasniedz 30 gadu vecumu, bet noteikti ne vēlāk kā 2015. gada 1. oktobrī.

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 ķīlis bija ielikts 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 ķīlis bija ielikts 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.

Dalībvalstis nosaka valsts rīcības plānu, kā šādiem kuģiem un ātrgaitas kuģiem piemēro minētās pamatnostādnes. Dalībvalstis nosūta plānu Komisijai ne vēlāk kā 2005. gada 17. maijā.

4. Dalībvalstis ne vēlāk kā 2006. gada 17. maijā ziņo Komisijai par šā panta īstenošanu attiecībā uz visiem 1. punktā minētajiem pasažieru kuģiem, 3. punktā minētajiem pasažieru kuģiem, kas sertificēti pārvadāt vairāk nekā 400 pasažieru, un visiem ātrgaitas pasažieru kuģiem.

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.

2. Saskaņā ar 4. punktā paredzēto procedūru dalībvalstis var paredzēt pasākumus, kas pieļauj ekvivalentus I pielikumā ietvertajiem noteikumiem, ar nosacījumu, ka šādi ekvivalenti ir vismaz tikpat iedarbīgi kā minētie noteikumi.

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.

4. Dalībvalsts, kas izmanto 1., 2. vai 3. punktu, rīkojas saskaņā ar šā punkta otro līdz sesto daļu.

Dalībvalsts paziņo Komisijai par pasākumiem, ko tā plāno pieņemt, tostarp konkrētus datus tiktāl, ciktāl tas vajadzīgs, lai apliecinātu atbilstošu drošības līmeņa uzturēšanu.

Ja sešos mēnešos no paziņojuma sniegšanas dienas saskaņā ar 11. panta 2. punktā minēto procedūru nolemj, ka ierosinātie pasākumi nav pamatoti, attiecīgajai dalībvalstij prasa grozīt vai nepieņemt ierosinātos pasākumus.

Paredzētos pasākumus precizē dalībvalsts attiecīgajos tiesību aktos un dara zināmus Komisijai, kas par to konkrētiem datiem informē citas dalībvalstis.

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

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

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;

- c) saskaņā ar 11. panta 2. punktā minēto procedūru pieņemt lēmumu, vai dalībvalsts lēmums apturēt šāda kuģa darbību vai paredzēt papildu drošības pasākumus ir pamatots sakarā ar nopietniem iemesliem, kad apdraudēta dzīvības vai īpašuma drošība vai vide, un, ja darbības apturēšana vai pasākumi nav pamatoti, attiecīgajai dalībvalstij prasa atsaukt šo darbības apturēšanu vai minētos pasākumus.

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;

- d) īpašās atsaucēs uz starptautiskajām konvencijām un SJO rezolūcijām, kas minētas 2. panta g), m) un q) apakšpunktā, 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā, 6. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā, 6. panta 2. punkta b) apakšpunktā un 13. panta 3. punktā.

2. Pielikumus var grozīt, lai:

- a) šajā direktīvā piemērotu grozījumus, kas izdarīti starptautiskajās konvencijās;
- b) uzlabotu to tehniskās specifikācijas, ņemot vērā gūto pieredzi.

3. Šā panta 1. un 2. punktā minētos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 11. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

4. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. pantu šo direktīvu var neattiecināt uz šīs direktīvas 2. pantā minēto starptautisko tiesību instrumentu grozījumiem.

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.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir divi mēneši.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

12. pants

Apsekojumi

1. Visiem jauniem pasažieru kuģiem karoga valsts administrācija veic a) līdz c) apakšpunktā minētos apsekojumus:

- a) apsekojums, pirms kuģis uzsāk darbību;
- b) periodisks apsekojums reizi 12 mēnešos; un
- c) papildu apsekojumi noteiktos apstākļos.

2. Visiem esošajiem pasažieru kuģiem karoga valsts administrācija veic a) līdz c) apakšpunktā minētos apsekojumus:

- a) sākotnējais apsekojums, pirms kuģis uzsāk veikt vietējos reisos uzņemšanas valstī, attiecībā uz esošiem kuģiem, kas veic vietējos reisos dalībvalstī, ar kuras karogu tiem ir atļauts kuģot;
- b) periodisks apsekojums reizi 12 mēnešos; un

- c) papildu apsekojumi noteiktos apstākļos.

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.

4. Ievēro attiecīgas apsekojumu veikšanas procedūras un pamatnostādnes pasažieru kuģu drošības sertifikāta sakarā, kas minētas SJO Asamblejas 1993. gada 4. novembra Rezolūcijā A.746(18) par apsekojumu pamatnostādņēm, ko paredz apsekošanas un sertifikācijas saskaņotā sistēma, vai procedūras, kas izstrādātas tā paša mērķa sasniegšanai.

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.

13. pants

Sertifikāti

1. Visiem jauniem un esošiem pasažieru kuģiem saskaņā ar šo direktīvu ir pasažieru kuģu drošības sertifikāts. Sertifikāta forma ir tāda, kā paredzēts II pielikumā. Šo sertifikātu izdod karoga valsts administrācija pēc tam, kad ir veikts sākotnējais apsekojums, kā paredzēts 12. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 2. punkta a) apakšpunktā.

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.

Pirms karoga valsts administrācija izdod darbības atļaujas dokumentu ātrgaitas pasažieru kuģim, kas veic vietējos reisus uzņemšanas valstī, tā vienojas ar uzņemšanas valsti par darbības nosacījumiem, kas saistīti ar kuģa darbību šajā valstī. Šādus nosacījumus karoga valsts administrācija norāda darbības atļaujas dokumentā.

4. Atvieglumus, kas kuģiem piešķirti saskaņā ar 9. panta 3. punkta noteikumiem, norāda kuģa sertifikātā.

14. pants

1974. gada SOLAS konvencijas noteikumi

1. Attiecībā uz pasažieru kuģiem, kas veic starptautiskus reisus, Kopiena iesniedz lūgumus SJO, lai:

a) veicinātu pašreizējo SJO darbu 1974. gada SOLAS konvencijas II-1, II-2 un III nodaļas, ņemot vērā grozījumus, kas ietver administrācijas ziņā atstātos jautājumus, noteikumu pārstrādāšanā, minēto noteikumu saskaņotas interpretācijas izveidošanā un atbilstīgu to grozījumu pieņemšanā; un

b) paredzētu pasākumus, lai obligāti piemērotu Kuģošanas drošības komitejas MSC Cirkulāra Nr. 606 par uzņemšanas valsts saskaņošanu ar SOLAS konvencijas atvieglojumiem noteikumu pamatprincipus.

2. Lūgumus, kas minēti 1. punktā, iesniedz Padomes prezidentvalsts un Komisija, pamatojoties uz I pielikumā paredzētajiem saskaņotajiem noteikumiem.

Visas dalībvalstis rīkojas savu iespēju robežās, lai nodrošinātu to, ka SJO var ātri sākt izstrādāt minētos noteikumus un pasākumus.

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.

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.

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.

Strasbūrā, 2009. gada 6. maijā

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
J. KOHOUT

I PIELIKUMS

DROŠĪBAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ JAUNIEM UN ESOŠIEM PASAŽIERU KUĢIEM, KAS VEIC VIETĒJOS REISUS*Satura rādītājs*

I NODAĻA: VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

II-1. NODAĻA: KONSTRUKCIJA — SADALĪJUMS UN NOTURĪBA, MAŠĪNELPA UN ELEKTROINSTALĀCIJAS

A DAĻA: VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

1. Definīcijas, kas attiecas uz B daļu (R 2)
2. Definīcijas, kas attiecas uz C, D un E daļu (R 3)

B DAĻA: NEBOJĀTA KUĢA NOTURĪBA, SADALĪJUMS UN AVĀRIJAS NOTURĪBA

1. Nebojāta kuģa noturība, Rezolūcija A.749 (18)
2. Sadalījums ūdensnecaurlaidīgos nodaļumos
3. Applūdināmais robežgarums (R 4)
4. Pieļaujamais nodaļuma garums (R 6)
5. Ūdens caurlaidība (R 5)
6. Sadalījuma faktors
7. Īpašas prasības attiecībā uz kuģa sadalījumu (R7)
8. Noturība bojātā stāvoklī (R 8)
- 8-1. Ro-ro pasažieru kuģu noturība bojātā stāvoklī (R 8-1)
- 8-2. Īpašas prasības attiecībā uz pasažieru kuģiem, kas pārvadā 400 cilvēkus un vairāk (R 8-2)
- 8-3. Īpašas prasības attiecībā uz pasažieru kuģiem, izņemot ro-ro pasažieru kuģus, kas pārvadā 400 cilvēkus un vairāk
9. Pīķa un mašīntelpas starpsienas (R 10)
10. Dubultdibeni (R 12)
11. Sadalījuma kravas līniju noteikšana, marķēšana un reģistrēšana (R 13)
12. Ūdensnecaurlaidīgu starpsienu u.c. būve un sākotnējā testēšana (R 14)
13. Ūdensnecaurlaidīgu starpsienu atveres (R 15)
14. Kuģi, kas pārvadā kravas automobiļus un pavadāšo personālu (R 16)
15. Atveres kuģa korpusa apšuvumā zem iegrimis robežlīnijas (R 17)
16. Pasažieru kuģu ūdensnecaurlaidība virs iegrimis robežlīnijas (R 20)
17. Kravas nodaļuma iekraušanas durvju noslēgšana (R 20-1)
- 17-1. Ūdensnecaurlaidība no ro-ro kuģu klāja (starpsienu klāja) līdz telpām zem tā (R 20-2)
- 17-2. Piekļūšana ro-ro kuģu klājam (R 20-3)
- 17-3. Ro-ro kuģu klāja starpsienu noslēgšana (R 20-4)
18. Informācija par noturību (R 22)

19. Avārijas vadības plāni (R 23)
20. Korpusa un virsbūves viengabalainība, bojājumu novēršana un kontrole (R 23-2)
21. Ūdensnecaurļaidīgu durvju u.c. marķēšana, regulāra izmantošana un pārbaude (R 24)
22. Ieraksti kuģa žurnālā (R 25)
23. Paceļamas platformas un rampas automašīnām
24. Margas

C DAĻA: MAŠĪNTELPA

1. Vispārīgi noteikumi (R 26)
2. Iekšdedzes dzinēji (R 27)
3. Atsūkņēšanas ierīce (R 21)
4. Sateces ūdeņu sūkņu skaits un tips (R 21)
5. Līdzekļi braukšanai atpakaļgaitā (R 28)
6. Stūres mehānisms (R 29)
7. Papildu prasības attiecībā uz elektrisko un elektrohidraulisko stūres mehānismu (R 30)
8. Ventilācijas sistēmas mašīntelpā (R 35)
9. Sakaru sistēma starp komandtiltiņu un mašīntelpu (R 37)
10. Mehāniķa izsaukšanas signalizācija (R 38)
11. Avārijas aprīkojuma atrašanās vieta (R 39)
12. Mehānismu vadības ierīces (R 31)
13. Tvaika cauruļvadu sistēmas (R 33)
14. Saspiesta gaisa sistēmas (R 34)
15. Prettrokšņa aizsardzība (R 36)
16. Lifti

D DAĻA: ELEKTROINSTALĀCIJAS

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

E DAĻA: PAPILDU PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ MAŠĪNTELPĀM, KO PERIODISKI ATSTĀJ BEZ UZRAUDZĪBAS

Īpaši apsvērumi (R 54)

1. Vispārīgi noteikumi (R 46)
2. Drošības pasākumi attiecībā uz ugunsgrēku (R 47)
3. Aizsardzība pret applūšanu (R 48)

4. Dzinēju vadība no komandtilpā (R 49)
5. Sakaru sistēma (R 50)
6. Signalizācijas sistēma (R 51)
7. Drošības sistēmas (R 52)
8. Īpašas prasības attiecībā uz mašīntelpas un katlu ierīcēm un elektroierīcēm (R 53)
9. Automātiskā vadības un signalizācijas sistēma (R 53.4)

II-2. NODAĻA: UGUNSDROŠĪBA, UGUNIS DETEKTORI UN UGUNSDZĒŠANA

A DAĻA: VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

1. Pamatprincipi (R 2)
2. Definīcijas (R 3)
3. Ugunsdzēsšanas sūkņi, ugunsdzēsības maģistrāles, ugunsdzēsšanas krāni, šļūtenes un sprauslas (R 4)
4. Stacionāras ugunsdzēsības sistēmas (R 5 + 8 + 9 + 10)
5. Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti (R 6)
6. Ugunsdzēsības sistēmas mašīntelpā (R 7)
7. Īpašas sistēmas mašīntelpā (R 11)
8. Automātisko sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas (R 12)
9. Stacionārās ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas (R 13)
10. Risinājumi attiecībā uz šķidro degvielu, ziežuļļu un citām uzliesmojošām eļļām (R 15)
11. Ugunsdzēsēja ekipējums (R 17)
12. Dažādi (R 18)
13. Ugunsdrošības pasākumu plāni (R 20)
14. Gatavība ekspluatācijai un apkope
15. Instrukcijas, mācības uz kuģiem un mācību trauksmes
16. Darbība

B DAĻA: UGUNSDROŠĪBAS PASĀKUMI

1. Uzbūve (R 23)
2. Kuģa galvenās vertikālās un horizontālās zonas (R 24)
3. Starpsienas galvenajā vertikālajā zonā (R 25)
4. Starpsienu un klāju ugunsizturība uz jaunajiem kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus (R 26)
5. Starpsienu un klāju ugunsizturība uz jaunajiem kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, un esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus (R 27)
6. Evakuācijas līdzekļi (R 28)
- 6-1. Evakuācijas ceļi uz ro-ro pasažieru kuģiem (R 28-1)

7. Šķērsojumi un atvērumi A un B klases pārsegumos (R 30, 31)
8. Kāpņu un liftu ugunsdrošība dzīvojamajā un dienesta zonā (R 29)
9. Ventilācijas sistēmas (R 32)
10. Logi un borta iluminatori (R 33)
11. Uzliesmojošu materiālu izmantošanas ierobežošana (R 34)
12. Konstruktijas detaļas (R 35)
13. Stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas un automātisko sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēma (R 14) (R 36)
14. Īpašas kategorijas telpu ugunsdrošība (R 37)
15. Ugunsdrošības uzraudzības dienests, ugunsgrēka atklāšana, signalizācija un skaļruņu sakaru sistēma (R 40)
16. Esošo B klases kuģu, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, modernizācija (R 41-1)
17. Īpašas prasības attiecībā uz kuģiem, kas pārvadā bīstamas preces (R 41)
18. Īpašas prasības attiecībā uz helikopteru pacelšanās un nolaišanās iekārtām

III NODAĻA: GLĀBŠANAS LĪDZEKĻI

1. Definīcijas (R 3)
2. Sakari, glābšanas laivas un plosti, dežūrlaivas, individuālie glābšanas līdzekļi (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)
3. Avārijas trauksme, ekspluatācijas instrukcijas, apmācību rokasgrāmata, pulcēšanās saraksts un instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)
4. Glābšanas laivu un plostu apkalpes komplektēšana un uzraudzība (R 10)
5. Kārtība, kādā pulcēties un sakāpt glābšanas laivās un plostos (R 11 + 23 + 25)
- 5-1. Prasības attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem (R 26)
- 5-2. Helikopteru nolaišanās un pacelšanās vieta (R 28)
- 5-3. Lēmumu pieņemšanas atbalsta sistēma kapteiņiem (R 29)
6. Glābšanas līdzekļu nolaišanas vietas (R 12)
7. Glābšanas laivu un plostu nostiprināšana (R 13 + 24)
8. Dežūrlaivu nostiprināšana (R 14)
- 8.a Jūras evakuācijas sistēmu nostiprināšana (R 15)
9. Glābšanas laivu un plostu nolaišanas un pacelšanas kārtība (R 16)
10. Kārtība, kādā notiek sakāpšana dežūrlaivās, dežūrlaivu nolaišana un pacelšana (R 17)
11. Instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā (R 19)
12. Gatavība ekspluatācijai, apkope un pārbaudes (R 20)
13. Apmācība par to, kā pamest kuģi, un mācību trauksmes vingrinājumi (R 19 + R 30)

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Ja ir skaidri norādīts, šā pielikuma noteikumus piemēro jaunajiem un esošajiem A, B, C un D klases pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus.

Jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kuru garums ir mazāks par 24 metriem, jāatbilst šajā pielikumā iekļauto II-1/B/2 līdz II-1/B/8 un II-1/B/10 noteikumu prasībām, ja vien tās karaļa valsts administrācija, zem kuras karaļa šiem kuģiem ir kuģošanas tiesības, nodrošina šo kuģu atbilstību karaļa valsts noteikumiem, un šie noteikumi garantē līdzvērtīgu drošības līmeni.

Ja šā pielikuma noteikumus nepiemēro jauniem kuģiem, kuru garums ir mazāks par 24 metriem, karaļa valsts administrācija nodrošina līdzvērtīgu drošības līmeni uz šiem kuģiem, panākot, ka tie atbilst attiecīgās valsts noteikumiem.

Esošajiem C un D klases kuģiem nav jāatbilst šā pielikuma II-1 un II-2 nodaļas noteikumiem, ar noteikumu, ka tās karaļa valsts administrācija, zem kuras karaļa šiem kuģiem ir tiesības kuģot, nodrošina šo kuģu atbilstību karaļa valsts noteikumiem, un ka šie noteikumi garantē līdzvērtīgu drošības līmeni.

Ja šis pielikums paredz SJO rezolūcijas piemērošanu esošajiem kuģiem, šī rezolūcija neattiecas uz kuģiem, kas būvēti divos gados pēc attiecīgās SJO rezolūcijas pieņemšanas, ar noteikumu, ka šie kuģi atbilst iepriekšējām piemērojamajām rezolūcijām, ja tādas ir.

“Nozīmīgs” remonts, pārbūve un modifikācijas ir, piemēram, šādas:

- visas izmaiņas, kuru rezultātā būtiski mainās kuģa izmēri, piemēram: kuģa pagarināšana, pievienojot jaunu viduskorpusu,
- visas izmaiņas, kuru rezultātā būtiski mainās kuģa pieļaujamais pasažieru skaits, piemēram: transportlīdzekļu klāju pārveido par pasažieru telpām,
- visas izmaiņas, kā rezultātā būtiski pagarinās kuģa ekspluatācijas laiks, piemēram: pasažieru telpu izremontēšana visā klājā.

Norāde “(R...)” aiz vairākiem šajā pielikumā iekļauto noteikumu virsrakstiem, attiecas uz 1974. gada SOLAS konvencijas, ņemot vērā grozījumus, noteikumiem, uz kuru pamata ir sagatavoti šā pielikuma noteikumi.

II-1 NODAĻA

KONSTRUKCIJA — SADALĪJUMS UN NOTURĪBA, MAŠĪNELPA UN ELEKTROINSTALĀCIJAS

A DAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. Definīcijas, kas attiecas uz B daļu (R 2)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES 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. *Iegrime* 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 iegrimes līnijas līmenī, kas atbilst noteiktajam vasaras brīvsānam.
6. *Tukša kuģa svars* ir kuģa ūdensizspaidis, izteikts tonnās, bez kravas, degvielas, ziežellām, balasta ūdens, saldūdens un dzeramais ūdens rezervuāros, bez patēriņa krājumiem, pasažieriem un apkalpes un viņu personiskajām mantām.
7. *Starpsienu klājs* ir augšējais klājs, līdz kuram sniedzas ūdensnecaurļaidīgas šķērssienas.
8. *Iegrimes 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 iegrimes robežlīnijas, mēra tikai līdz šai līnijai.
10. *Mašīntelpa* atrodas starp teorētisko pamatplakni un iegrimes robežlīniju un starp galējām galvenajām ūdensnecaurļaidīgajām 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. *Ūdensnecaurļaidība* attiecībā uz konstrukciju nozīmē, ka konstrukcija ne no vienas, ne otras puses neļaiž 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 II-2/A/2 Noteikumā.

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, un palīgiekārtas un līdzekļi, ar ko pielikt griezes momentu stūres vārpstai (piemēram, stūres groziklis 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 sabojājas galvenais stūres mehānisms, bet tā neietver stūres grozikli, sektoru un citus šim nolūkam paredzētus elementus.
4. *Normāli ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļi* ir apstākļi, kādos kuģis kopumā, mehānismi, ekspluatācija, piedziņas, stūrēšanas iespējas, drošas kuģošanas, ugunsdrošības un nenogremdējamības nodrošināšanas 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.

5. *Ārkārtējs stāvoklis* ir stāvoklis, kurā sakarā ar galvenā elektroenerģijas avota sabojāšanos nedarbojas neviens pakalpojums, kas vajadzīgs normālu ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļu nodrošināšanai.
6. *Galvenais elektroenerģijas avots*, no kura elektroenerģiju piegādā galvenajam sadales skapim, kur to sadala visiem pakalpojumiem, kas vajadzīgi, lai uz kuģa uzturētu normālus ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļus.
7. *Kuģis bez gaitas* ir tad, kad strāvas 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 no kura sadala elektroenerģiju kuģa funkciju veikšanai.
10. *Avārijas sadales skapis* ir sadales skapis, kam galvenā elektroenerģijas avota sabojāšanās gadījumā elektroenerģiju piegādā elektroenerģijas avārijas avots vai elektroenerģijas pagaidu avots, un no kura sadala elektroenerģiju ārkārtas funkciju veikšanai.
11. *Elektroenerģijas avārijas avots* ir elektroenerģijas avots, no kura piegādā elektroenerģiju avārijas sadales skapim, ja nedarbojas 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, generatori 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 galvenajā dzenošajā iekārtā; vai
 2. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto citiem nolūkiem, nevis galvenajā dzenošajā iekārtā, ja šo mehānismu kopējā jauda nav mazāka par 375 kW; vai
 3. visi šķidrā kurināmā katli vai šķidrās degvielas sagatavošanas agregāti.
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 cauruļu piederumi un stūres spēka pievads. Piedziņas sistēmām var būt kopīgi mehāniski elementi, piemēram, stūres grozīklis, sektors un stūres vārpsta vai elementi, ko izmanto tādām pašām nolūkam.
16. *Kontrolpunkti* ir telpas, kurās atrodas kuģa radioiekārta vai galvenās navigācijas iekārtas, vai ārkārtas enerģijas avots, vai kur ir koncentrēta ugunsgrēka reģistrēšanas vai ugunsdrošības iekārta.

B DAĻA

NEBOJĀTA KUĢA NOTURĪBA, SADALĪJUMS UN AVĀRIJAS NOTURĪBA

1. Nebojāta kuģa noturība, Rezolūcija A.749 (18)

JAUNI A, B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

Visu klašu jaunajiem kuģiem, kuru garums ir 24 metri un vairāk, piemēro attiecīgos noteikumus, kas pasažieru kuģiem noteikti Kodeksā par nebojātu kuģu noturību, ko SJO pieņēma Asamblejas 18. sesijā 1993. gada 4. novembrī ar Rezolūciju A.749 (18).

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

ESOŠIE A UN B KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

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

a) laukums zem noturības pleca (GZ) liknes 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 izturīgā veidā - 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 vai lielāks par 30°;

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 SJO Rezolūcijas A.749 (18) 3.5.1.1. punktā uzskaitītos nosacījumus.

Visiem esošajiem A un B klases kuģiem, kuru garums ir 24 metri un vairāk, jāatbilst arī papildu kritērijiem, kas sniegti 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 SJO Rezolūcijas A.749 (18) laika apstākļu kritērija piemērošanu, var piemērot alternatīvu pieeju, kas nodrošina labu noturību. Šajā sakarā ir jāiesniedz pierādījumi Komisijai, kas apliecina, ka ir nodrošināts līdzvērtīgs drošības līmenis.

2. Ūdensnecaurlaidīgi nodalījumi

JAUUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI:

Ar starpsienām, kas ir ūdensnecaurlaidīgas līdz starpsienu klājam, katru kuģis sadala ūdensnecaurlaidīgos nodalījumos, kuru maksimālo garumu aprēķina saskaņā ar turpmāk izklāstītām īpašām prasībām.

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 teikts SJO Rezolūcijā A.265 (VIII), ja šos noteikumus piemēro pilnībā.

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

3. Applūdināmais robežgarums (R 4)

JAUUNI 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 iegrimšanas robežlīnijas, pieņemot, ka caurlaidība atbilst turpmāk norādītajai.

2. Ja kuģim nav vienlaidu starpsienu klāja, applūdināmo robežgarumu jebkurā punktā var noteikt pie izvēlētas iegrimšanas 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 izvēlētās iegrimes robežlīnijas daļa atrodas ievērojami zemāk par klāju, ar ko savienotas starpsienas, karoga valsts administrācija var atļaut ierobežotā apmērā samazināt to starpsienu daļu ūdensnecaurclaidību, kas atrodas virs iegrimes robežlīnijas un tieši zem augstākā klāja.

4. **Pieļaujamais nodalījumu garums (R 6)**

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

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

5. **Caurclaidība (R 5)**

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

Šīs daļas 3. Noteikumā minētie noteiktie pieņēmumi attiecas uz to telpu caurclaidību, kas atrodas zem iegrimes robežlīnijas.

Nosakot applūdināmo robežgarumu, to telpu izvēlētā vidējā caurclaidība, kas atrodas zem iegrimes robežlīnijas, ir norādīta 8.3. Noteikuma tabulā.

6. **Sadalījuma faktors**

Sadalījuma faktors ir šāds:

JAUNIEM B, C UN D KLASĒS KUĢIEM UN ESOŠAJIEM B KLASĒS RO-RO PASAŽIERU KUĢIEM

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

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

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

ESOŠAJIEM B KLASĒS PASAŽIERU KUĢIEM, KAS NAV RO-RO KUĢI: 1,0

7. **Īpašas prasības attiecībā uz kuģa sadalījumu (R 7)**

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

1. Ja kādā kuģa daļā vai daļās ūdensnecaurclaidīgās starpsienas sniedzas līdz augstākam klājam nekā pārējā kuģī, un ja ir vēlēšanās izmantot šādu starpsienu pagarinājumu applūdināmā robežgaruma aprēķināšanā, katrai šādai kuģa daļai var izmantot atsevišķas iegrimes robežlīnijas ar noteikumu, ka:

- 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 15. Noteikumam; un
 - abi nodalījumi blakus "pakāpienam" starpsienā klājā ir pieļaujamā garumā, kas atbilst to attiecīgajām iegrimes robežlīnijām un turklāt to kopējais garums nepārsniedz divkārtšu pieļaujamo garumu, pamatojoties uz apakšējo iegrimes robežlīniju.
2. Nodalījuma garums var pārsniegt pieļaujamo garumu, ko nosaka 4. Noteikuma normas — ar noteikumu, ka katra tāda blakus esošo nodalījumu pāra kopējais garums, kam ir kopīgs attiecīgais nodalījums, nepārsniedz applūdināmo robežgarumu vai divkārtšu pieļaujamo garumu atkarībā no tā, kurš ir mazāks.
3. Galvenajā šķērseniskajā starpsienā var būt padziļinājums, ar noteikumu, ka visas padziļinājuma daļas atrodas kuģa abu sānu vertikālo virsmu iekšpusē tādā attālumā no korpusa apšuvuma, kas vienāds ar vienu piektdaļu no kuģa platuma, un ka 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 plakanu starpsienu.

5. Ja galvenajā šķērseniskajā ūdensnecaurīdīgajā nodalījumā ir nodalījumi un karoga valsts administrācija pieņem, ka pēc iespējamām sānu bojājumiem, kas pārsniedz 3,0 m garumu plus 3 % no kuģa garuma vai 11,0 metrus, vai 10 % no kuģa garuma atkarībā no tā, kas ir mazāks, viss galvenais nodalījums netiks applūdināts, var proporcionāli palielināt pieļaujamo garumu, ko citos gadījumos pieprasa šādam nodalījumam. Tādā gadījumā pieņemtās efektīvās peldspējas apjoms nebojātajā sānā nav lielāks par pieņemto peldspēju bojātajā sānā.

Pielaidi saskaņā ar šo punktu izdara tikai tad, ja šāda pielaide netraucē panākt atbilstību 8. Noteikumam.

JAUNIE B, C UN D KLASES KUĢI:

6. Galvenajā šķērseniskajā starpsienā var ierīkot "pakāpienu" ar noteikumu, ka tas atbilst vienam no šādiem nosacījumiem:

1. abu to nodalījumu kopējais garums, ko nodala attiecīgā starpsiena, nepārsniedz 90 % no applūdināmā garuma vai divkārtu 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 ieņemšanas robežlīnijai, kuru mēra 76 mm zem "pakāpiena".
7. Kuģos, kuru garums ir 100 m un vairāk, vienu no galvenajām šķērseniskajām starpsienām priekšpiķa aizmugurē ierīko tādā attālumā no priekšējā perpendikula, kad 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 mazāks, 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. Noturība avārijas apstākļos (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 jāiekļaujas applūdināmajā robežgarumā.
- 1.2. Ja divus blakus esošus nodalījumus atdala starpsiena, kam ir "pakāpiens" saskaņā ar 7.6.1. Noteikuma nosacījumiem, nebojāta kuģa noturībai nav jāmainās, ja applūst šie divi blakus esošie nodalījumi.
- 1.3. Ja vajadzīgais sadalījuma faktors ir 0,50, nebojāta kuģa noturībai nav jāmainās, 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 ņemti vērā kuģa izmēri un tehniskās īpašības, kā arī bojāto nodalījumu izkārtojums un konfigurācija. Veicot šos aprēķinus, pieņem, ka noturības ziņā kuģis ir vissliktākajos iespējamajos ekspluatācijas apstākļos.
- 2.2. Ja ir paredzēts ierīkot noslēgtus klājus, iekšējo apšuvumu vai gareniskās starpsienas, kas ir pietiekami cieši noslēgtas, lai ievērojami ierobežotu ūdens plūsmu, aprēķinos pienācīgi jāņem vērā šādi ierobežojumi.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN 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 šādi:

2.3.1. Pozitīvās atlikušās noturības pleca līknes minimālais loks ir 15° virs līdzsvara leņķa. Šo loku var samazināt līdz ne vairāk kā par 10°, ja laukumu zem noteiktās noturības pleca līknes ir 2.3.2. apakšpunktā norādīts 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. sakarā ar vēja spiedienu,

ko aprēķina, izmantojot šādu formulu:

$$GZ(\text{metri}) = \frac{\text{sānsveres moments}}{\text{ūdensizspāids}} + 0,04$$

Noturības plecs tomēr 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 kvadrātmetru;
 - 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:
 - 2.1. pieņem, ka visas glābšanas laivas un dežūrilaivas, kas nostiprinātas tajā pusē, uz kuru saskāries 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 sasvērīs 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 iegrimis nebojātā stāvoklī, līdz sānu virsmas laukuma smaguma centram.
- 2.4. Ja notiek liela pakāpeniska applūšana, tā izraisa strauju noturības pleca samazināšanos par 0,04 metriem vai vairāk, un 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.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS 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
Šķidrumiem paredzētas telpas	0 vai 95 (*)

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

Pieņem, ka virsmas caurlaidība ir augstāka tajās telpās, kurās bojātas peldvirsmas tuvumā neatrodas ievērojams daudzums dzīvošanai vai mašīnām paredzētu telpu, un telpas, 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 vismazākais;
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. vai 4.3. punktā, 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 iesniedz 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 (jaunie un esošie kuģi) un 12° C un D klases kuģiem (jauni kuģi).

Ja vienlaikus applūst divi blakus esoši nodalījumi, esošajiem un jaunajiem B klases kuģiem var pieļaut 12° sānsveri ar noteikumu, ka 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 izpēti 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 kapteinim informē par noturības nosacījumiem, uz kuru pamata ir veikti sānsveres aprēķini, un brīdina viņu, ka var rasties pārlieku liela sānsvere, ja kuģis gūst bojājumus, strādājot 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 obligāto pieļaujamo metacentrisko augstumu (GM) pie dažādām iegrimēm vai ūdensizspaidiem, kas atspoguļo visus ekspluatācijas apstākļus. Informācijā ir norādes par dažādu galsveru ietekmi, ņemot vērā ekspluatācijas ierobežojumus.
9. Katra kuģa priekšgalā un pakalgalā 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 pakaljala iegrimus.
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 apliecināts, ka šo prasību izpildei vajadzīgais nebojātā 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.

8-1. Ro-ro pasažieru kuģu noturība avārijas apstākļos (R 8-1)

ESOŠIE B KLASES RO-RO PASAŽIERU KUĢI:

1. Esošajiem B klases ro-ro pasažieru kuģiem piemēro 8. noteikumu ne vēlāk kā pirmās regulārās pārbaudes dienā pēc turpmāk noteiktās atbilstības dienas saskaņā ar A/Amax vērtību, kura definēta pielikumā par aprēķinu procedūru, ar ko novērtē esošo ro-ro pasažieru kuģu derīgās lietošanas ilgumu, izmantojot vienkāršotu metodi, kuras pamatā ir Rezolūcija A.265 (VIII), ko izstrādājusi SJO Kuģošanas drošības komiteja savā 1991. gada 59. sesijā (MSC/Circ. 574):

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

8-2. Īpašas prasības attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem, kas pārvadā 400 vai vairāk cilvēkus (R 8-2)

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

Neatkarīgi no noteikumiem II-1/B/8 un II-1/B/8-1,

1. jaunajiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas drīkst pārvadāt 400 cilvēkus vai vairāk, piemēro noteikuma II-1/B/8 2.2. punktu, pieņemot, ka bojājums ir skāris kuģa garumu 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 pienāk pēdējā.

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

2.2. Atļautais pārvadājamo pasažieru skaits:

1 500 vai vairāk	2002. gada 1. oktobris
1 000 vai vairāk, bet mazāk par 1 500	2006. gada 1. oktobris
600 vai vairāk, bet mazāk par 1 000	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. Īpašas prasības attiecībā uz pasažieru kuģiem, izņemot ro-ro pasažieru kuģus, kas pārvadā 400 vai vairāk cilvēkus

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

Neatkarīgi no noteikuma II-1/B/8 pasažieru kuģiem, izņemot ro-ro pasažieru kuģus, kas drīkst pārvadāt vairāk nekā 400 cilvēkus, piemēro noteikuma II-1/B/8 2.3. un 2.6. punktu, pieņemot, ka bojājums ir skāris kuģa garumu L.

9. Piķa un mašintelpas starpsienas (R 10)

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

1. Ierīko priekšpiķi vai trieciensarpsieni, kas ir ūdensnecaurīdīgi līdz pat starpsienu klājam. Attālums starp šo starpsienu 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 vai nu:
 1. no minētā izvērījuma 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 mazākais.
3. Ja priekšā ir ierīkota gara virsbūve, priekšpiķi vai trieciensarpsieni jūras apstākļiem izturīgā veidā pagarina līdz nākamajam pilnajam klājam virs starpsienu 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, ar noteikumu, ka visas pagarinājuma daļas nav izvērītas aiz 1. vai 2. punktā noteiktās priekšējās robežas.

Taču esošajos B klases kuģos:

1. ja slīpā iekraušanas rampa ietilpst trieciensarpsienas pagarinājumā virs starpsienu klāja, tā rampas daļa, kas ir vairāk nekā 2,3 metrus virs starpsienu klāja, var būt izvērīta ne vairāk kā 1,0 metrus aiz priekšējās robežas, kā noteikts 1. un 2. punktā;
2. ja esošā rampa kā trieciensarpsienas izvērījums neatbilst attiecīgajām prasībām un rampas atrašanās vieta neļauj šo pagarinājumu ietilpināt 1. vai 2. punktā noteiktajās robežās, izvērījumu var ietilpināt ierobežotā attālumā aiz kuģa aizmugurējās robežas, kas noteikta 1. vai 2. punktā. Ierobežotajam attālumam pakālgalā nav jābūt lielākam par to, kas vajadzīgs, lai netraucētu rampas darbību. Trieciensarpsienas izvērījums atveras uz priekšu, atbilst 3. punkta prasībām un ir ierīkots tā, lai rampa to nevarētu sabojāt, ja rampa sabojājas vai atdalās.
5. Rampas, kas neatbilst iepriekšminētajām prasībām, neuzskata par trieciensarpsienas izvērījumu.
6. Esošajiem B klases kuģiem 3. un 4. punkta prasības piemēro sākot ar pirmās regulārās pārbaudes dienu pēc 1998. gada 1. jūlija.

7. Jāierīko arī pakalpiķa starpsiena un starpsienas, kas atdala mašīntelpu no kravas un pasažieru telpām kuģa priekšgalā un pakalgalā un tām jābūt ūdensnecaurīdīgām līdz starpsienai klājam. Pakalpiķa starpsienai tomēr var veidot "pakāpienu" zem starpsienas klāja ar noteikumu, ka šāda risinājuma dēļ nemazinās kuģa drošība attiecībā uz sadalījumu.
8. Visos gadījumos deidvuda caurules ievieto ūdensnecaurīdīgās telpās. Pakalgalā blīvslēgs atrodas ūdensnecaurīdīgā dzenvārpstas tunelī vai citā ūdensnecaurīdīgā vietā atsevišķi no deidvuda nodalījuma, kura tilpums ir tāds, ka pakalgalā blīvslēga noplūdes gadījumā neiegrims iegrimes robežlīnija.

10. Dubultdibeni (R 12)

JAUNI B, C UN D KLASES UN ESOŠIE B KLASES KUĢI UN JAUNI KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK UN KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

1. Jaunajiem B, C un D klases un esošajiem B klases kuģiem un jaunajiem kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk un kuru garums ir 24 metri un vairāk, ir dubultdibens, kas sniedzas no priekšpiķa starpsienas līdz pakalpiķa starpsienai, ciktāl tas ir iespējams un savietojams ar kuģa konstrukciju un pareizu ekspluatāciju.
 1. Kuģiem, kuru garums ir 50 metri un vairāk, bet nepārsniedz 61 metru, dubultdibens sniedzas vismaz no mašīntelpas līdz priekšpiķa starpsienai vai pēc iespējas tuvāk tai.
 2. Kuģiem, kuru garums ir 61 metrs un vairāk, bet nepārsniedz 76 metrus, dubultdibens sniedzas vismaz no mašīntelpas ārpuses līdz priekšpiķa un pakalpiķa starpsienām vai pēc iespējas tuvāk tām.
 3. Kuģiem, kuru garums ir 76 metri un vairāk, dubultdibens ir kuģa vidusdaļā un sniedzas līdz priekšpiķa un pakalpiķa starpsienām vai pēc iespējas tuvāk tām.
2. Ja ir vajadzīgs dubultdibens, tā augstumam jāatbilst atzītas organizācijas noteiktajiem standartiem, un iekšējam dibenam jāsniedzas līdz kuģa sāniem, lai aizsargātu kuģa dibenu līdz nosēdītīpnēm. Šo aizsardzību uzskata par pietiekamu, ja ķimeņu kalsiņa ārējās malas un ķimeņu ārējā apšuvuma krustošanās līnija neatrodas zem horizontālās plaknes, kas iet caur midelbrangas un 25° leņķī pret pamatlīniju esošas šķērseniskas diagonāles krustpunktu un pāršķēr to punktā, kas atbilst pusei no kuģa teorētiskā borta augstuma, ņemot no viduslīnijas.
3. Mazās sateču akas, kas ierīkotas dubultdibenā saistībā ar kravas telpu atsūkņēšanas ierīcēm, nesniedzas lejup vairāk nekā vajadzīgs. Akas dziļums nedrīkst pārsniegt dubultdibena dziļumu viduslīnijā mīnus 460 mm, un aka nedrīkst stiepties zem 2. punktā minētās horizontālās plaknes. Aka, kas sniedzas līdz ārējām dibenam, tomēr ir atļauta dzenvārpstas tuneļa pakalējā galā. Karoga valsts administrācija var atļaut citu aku ierīkošanu (piemēram, zīeļlīnām zem galvenajiem dzinējiem), ja tā atzīst, ka tādas sistēmas nodrošinātā ugunsdrošība ir līdzvērtīga šim noteikumam atbilstīga dubultdibena nodrošinātajai ugunsdrošībai.
4. Dubultdibens nav vajadzīgs neliela izmēra ūdensnecaurīdīgiem nodalījumiem, ko izmanto vienīgi šķidrumu pārvadāšanai, ar noteikumu, ka pēc karoga valsts administrācijas domām kuģa dibena vai sānu bojājuma gadījumā šā iemesla dēļ nemazinās šā kuģa drošība.
5. Neatkarīgi no 10. noteikuma 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 nebūtu savietojama ar kuģa konstrukciju un pareizu ekspluatāciju.

11. Sadalījuma kravas līniju noteikšana, marķēšana un reģistrēšana (R 13)

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

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 virs augšējās kravas līnijas sālsūdenī, ko nosaka kuģa izturība vai spēkā esošā Starptautiskā konvencija par kravas zīmi.
6. Neatkarīgi no sadalījuma kravas līnijas marķējuma atrašanās 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. Ūdensnecaur laidīgu starpsienu u.c. būve un sākotnējā testēšana (R 14)

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

1. Visas šķērseniskās vai gareniskās ūdensnecaur laidīgo nodalījumu starpsienas būvē tā, lai tās ar atbilstīgu pretestību varētu izturēt maksimālo spiedienu, ko rada ūdens masa kuģa avārijas gadījumā un varētu izturēt 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 ūdensnecaur laidīgi un tikpat izturīgi kā pārējā starpsiena.
 - 2.2. Ja ūdensnecaur laidīgu klāju vai starpsienu šķērso brangas vai šķērssijs, šo klāju vai starpsienu konstrukcijas padara ūdensnecaur laidīgas, 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 iespējams sabojāt mehānismus, elektroiekārtu izolāciju vai iekārtojumu, tās vietā var veikt metināto savienojumu rūpīgu un vizuālu pārbaudi, vajadzības gadījumā izmantojot, piemēram, hermētiskuma pārbaudes krāsvielas metodi vai hermētiskuma pārbaudes ultraskaņas metodi, vai līdzvērtīgu pārbaudi. Jebkurā gadījumā veic ūdensnecaur laidīgo starpsienu rūpīgu pārbaudi.
4. Priekšpiķi, dubultdibenus (tostarp tunelķīļus) un iekšējo apšuvumu pārbauda ar ūdens spiedienu atbilstīgi šā 12. noteikuma 1. punkta prasībām.
5. To tilpņu necaur laidīgumu, kas paredzētas šķidrumu 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 ķīļa augšpuses 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 ūdensnecaur laidību, un tās nav jāuzskata par pārbaudēm, ar ko nosaka nodalījuma piemērotību šķidrās degvielas uzglabāšanai vai citiem nolūkiem, jo tam var būt vajadzīgas stingrākas pārbaudes atkarībā no šķidruma līmeņa tilpnē vai caurulēs, kas ar to savienotas.

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

13. Ūdensnecauraidīgu starpsienu atveres (R 15)

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

1. Atveru skaits ūdensnecauraidīgajās starpsienās ir jāsamazina līdz minimumam, kas atbilst kuģa konstrukcijai un pareizai ekspluatācijai; jāparedz piemēroti līdzekļi šo atveru noslēgšanai.
- 2.1. Ja ūdensnecauraidīgo nodalījumu starpsienās ir ierīkotas caurules, notekas, elektriskie kabeļi u. c., jāveic pasākumi, lai nodrošinātu starpsienu ūdensnecauraidību.
- 2.2. Ūdensnecauraidīgo nodalījumu starpsienās nedrīkst ierīkot vārstus, kas nepieder cauruļu sistēmai.
- 2.3. Sistēmās, kas šķērso ūdensnecauraidīgo nodalījumu starpsienas, neizmanto svinu vai citus termiski jutīgus materiālus, ja šo sistēmu sabojāšanās ugunsgrēka gadījumā ietekmētu starpsienu ūdensnecauraidību.
- 3.1. Durvis, lidlūkas vai piekļuves atveres nedrīkst ierīkot:
 1. triecienstarpsienā zem iešanas robežlīnijas;
 2. šķērseniskajās ūdensnecauraidīgajās starpsienās, kas atdala kravas telpu no blakus esošās kravas telpas, izņemot gadījumus, kas paredzēti šā 13. noteikuma 10.1. punktā un 14. noteikumā.
- 3.2. Izņemot 3.3. punktā paredzētos gadījumus, triecienstarpsienā zem iešanas robežlīnijas drīkst šķērsot ne vairāk kā viena caurule, kas paredzēta priekšpiķa tilpnes šķidrumam, ar noteikumu, ka šī caurule ir aprīkota ar aizskrūvējamu vārstu, kuru var darbināt, atrodoties virs starpsienu klāja, un vārsta kaste ir jāpiestiprina pie triecienstarpsienas priekšpiķa iekšpusē. Šo vārstu tomēr var ierīkot triecienstarpsienas aizmugurē ar noteikumu, ka vārsts ir viegli pieejams jebkuros kuģa ekspluatācijas apstākļos un telpa, kurā tas atrodas, nav kravas telpa.
- 3.3. Ja priekšpiķī ir paredzēts uzglabāt divu dažādu veidu šķidrumus, triecienstarpsienā zem iešanas robežlīnijas var šķērsot divas caurules, kas iebūvētas atbilstīgi 3.1. punkta prasībām, ar noteikumu, ka praktiski nav iespējams iztikt bez otras caurules iebūvēšanas un ka kuģis joprojām ir drošs, ņemot vērā papildu nodalījumu priekšpiķī.
4. Attiecībā uz telpām, kurās atrodas galvenie dzinēji un palīgdzinēji, tostarp 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, atrodoties virs starpsienu klāja, atrodas ārpus mašīntelpām.
- 5.1. ESOŠIE B KLASES KUĢI UN JAUNIE B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR MAZĀKS PAR 24 METRIEM

Ūdensnecauraidīgas durvis ir bīdāmas durvis vai iekarināmas durvis, vai līdzīga veida durvis. Noņemamas plātņu durvis, kas ir noslēdzamas vienīgi ar aizbīdņiem, un durvis, kas aizveramas ar kritiena spēku, nav atļautas.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

Ūdensnecauraidīgas durvis, izņemot šā 13. noteikuma 10.1. punktā vai 14. noteikumā 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 atrodoties stāvus.
- 5.2. ESOŠIE B KLASES KUĢI UN JAUNIE B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR MAZĀKS PAR 24 METRIEM

Bīdāmas durvis var būt:

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

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

Kuģiem, kam ūdensnecaurlaidīgo 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 ūdensnecaurlaidīgās durvis darbina ar mehānisko piedziņu vai nē, tām visām jābūt aizveramām, izmantojot mehānisko piedziņu vai rokas piedziņu, ja kuģis ir sasvērēis 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.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

- 5.4. Ūdensnecaurlaidīgo durvju vadības sistēmas, tostarp hidrauliskās cauruļu sistēmas un elektrības kabeli, jāierīko pēc iespējas tuvāk starpsienai, kurā ir ierīkotas durvis, lai samazinātu to sabojāšanās iespēju kuģa avārijas gadījumā. Ūdensnecaurlaidīgās durvis un to vadības sistēmas jāierīko tā, lai gadījumā, 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 ir jāaprīko ar signālierīci, kas visos tālvadības posteņos rāda, vai durvis ir atvērtas vai aizvērtas. Tālvadības posteņi atrodas tikai uz komandtiltiņa, kā to pieprasa 7.1.5. punkts, un virs starpsienu klāja, no kurienes 7.1.4. punkts pieprasa nodrošināt mehānisko vadību.

ESOŠIE B KLASES KUĢI UN JAUNIE B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR MAZĀKS PAR 24 METRIEM

- 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 aizbraukšanas no ostas.

JAUNIE B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR MAZĀKS PAR 24 METRIEM UN 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 kustību vai citu kustību, kas garantē tādu pašu drošību un kas ir apstiprināta. Ja izmanto rokas pievadu, durvju pilnīgai aizvēršanai nepieciešamais 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 mehānisku 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 kustību 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.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

- 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, ar noteikumu, ka tiek ņemti vērā pārējie drošības pasākumi, tostarp:

- 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 karaļa valsts administrācija,
 3. ir aprīkojamas ar ierīcēm, kas vajadzīgas, lai durvis varētu atvērt, izmantojot elektroenerģiju, hidroaulisko enerģiju vai citu enerģijas veidu, kas ir pieņemams karaļa valsts administrācijai;
 4. ir 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 kustību vai citu kustību, kas garantē tādu pašu drošību un ir pieņemama karaļa 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. ir 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. ir 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 un pēc durvju pilnīgas aizvēršanas skan vismaz 5 sekundes, bet ne ilgāk kā 10 sekundes. Ja durvis darbinā ar tālvadību, izmantojot rokas piedziņu, pietiek, ja skaņas signāls skan tikai durvju kustības laikā. Karaļa valsts administrācija turklāt var pieprasīt, lai pasažieru telpās un telpās ar skaņu fona troksni skaņas signālu papildina ar mirgojošu gaismas signālu pie durvīm; un
 7. ir 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.
- 7.2. Elektroenerģiju, kas vajadzīga bīdāmajām ūdensnecaurīdīgajām durvīm ar mehānisko piedziņu, piegādā no avārijas sadales skapja vai nu tieši ceļā vai caur šim nolūkam paredzētu sadales pulti, kas atrodas virs starpsienu klāja; attiecīgos vadības, norāžu un signalizācijas slēgumus nodrošina tieši no avārijas sadales skapja vai no caur šim nolūkam paredzētas sadales pults, kas atrodas virs starpsienu klāja, un tos automātiski nodrošina elektroenerģijas pagaidu avārijas avots, ja sabojājas galvenais vai avārijas enerģijas avots.
 - 7.3. Bīdāmajām ūdensnecaurīdīgajām durvīm ar mehānisko piedziņu ir
 1. centralizēta hidroauliska sistēma ar diviem neatkarīgiem enerģijas avotiem, sastāvošiem no dzinēja un sūkņa, kas var vienlaikus aizvērt visas durvis. Turklāt visai sistēmai kopumā ir paredzēti hidroauliski akumulatori, kuru jauda ir pietiekama, lai durvis varētu iedarbināt vismaz trīs reizes, t.i., aizvērt-atvērt-aizvērt, ja kuģis ir savvēries 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 hidroaulisko cauruļu sistēmas bojājums varētu ietekmēt vairāk nekā vienu durvju darbību. Hidroaulisko sistēmu aprīko ar signalizāciju, kas brīdina par zemu līmeni hidroauliskā 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 hidroauliskajos akumulatoros. Tai jābūt skaņas un gaismas signalizācijai un jāatrodas centrālās vadības pultī uz komandtiltiņa; vai
 2. neatkarīga hidroauliska sistēma katrām durvīm, un katru enerģijas avotu veido dzinējs un sūknis, ar ko var atvērt un aizvērt durvis. Turklāt jābūt arī hidroauliskam akumulatoram, kura jauda ir pietiekama, lai durvis varētu iedarbināt vismaz trīs reizes, t.i., aizvērt-atvērt-aizvērt, ja kuģis ir savvēries 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 hidroauliskajos akumulatoros. Visas lokālās ekspluatācijas vietas arī aprīko 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 sabojājas galvenais vai avārijas elektroenerģijas avots, un tā jauda ir pietiekama, lai durvis varētu iedarbināt vismaz trīs reizes, t. i., aizvērt-atvērt-aizvērt, ja kuģis ir savvēries 15° grādu leņķī.

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

Mehāniskās piedziņas ūdensnecauraidīgo 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 ūdensnecauraidīgo 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 UN ESOŠIE B KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

Abās durvju pusēs ir plāksnīte ar norādi, kā darbināt durvju sistēmu. Abās durvju pusēs ir arī plāksnīte 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, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

- 7.5. Ciktāl iespējams, ūdensnecauraidīgo 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, neizraisa durvju atvēršanos.
- 7.8. Viens energoapgādes traucējums, kas radies bīdāmo ūdensnecauraidīgo 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, ko pieprasa 7.3. punkta noteikumi. 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, neizmantojot 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.
- 8.2. Komandtiltiņa centrālajai vadības pultij ir diagramma 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, sarkanā gaisma mirgo, norādot, ka notiek durvju aizvēršanās. Indikatoru slēgums nav savienots 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. Ūdensnecaurlaidīgās 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. Ūdensnecaurlaidīgās durvis kuģošanas laikā var atvērt, lai pa tām izietu pasažieri vai apkalpe vai arī, 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 ir jāaizver.
- 9.3. Dažas ūdensnecaurlaidīgās 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.

JAUNIE B, C UN D KLASES KUĢI

- 10.1. Ja karoga valsts administrācija uzskata, ka šādas durvis ir būtiskas, atbilstīgas konstrukcijas ūdensnecaurlaidīgās durvis var ierīkot ūdensnecaurlaidīgajās starpsienās, kas atdala kravas un klāja telpas. Tās var būt iekarīnāmas durvis, durvis uz veltnīšiem vai bīdāmas durvis, taču tās nav vadāmas ar tālvadību. Tās ierīko visaugstākajā līmenī un pēc iespējas tālāk no korpusa apšuvuma, bet to ārējo vertikālo apmaļu 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 aizbraukšanas no ostas. Ja kādām durvīm ir jābūt pieejamām reisa laikā, tās atver ar ierīci, kas nepieļauj durvju neatļautu atvēršanu. Ja saņem priekšlikumu ierīkot šādas durvis, karoga valsts administrācija īpaši izskata šo durvju skaitu un sistēmu.
 11. Starpsienās, izņemot mašīntelpu, nedrīkst ierīkot noņemamas plātnes. Pirms kuģa iziešanas no ostas minētās plātnes vienmēr ir jānovieto tām paredzētajā vietā un kuģošanas laikā tās neaiztiek, izņemot neatliekamas vajadzības gadījumus, kad to dara pēc kapteiņa izvēles. Karoga valsts administrācija var atļaut katrā galvenajā šķērseņiskajā starpsienā ne vairāk kā vienas bīdāmas ūdensnecaurlaidīgās durvis ar mehānisku piedziņu, kas ir lielākas par 7.1.2. punktā minētajām durvīm, aizstāt ar minētajām noņemamajām plātnēm, ar noteikumu, ka šīs durvis aizver pirms kuģa iziešanas no ostas un tās paliek aizvērtas kuģošanas laikā, izņemot neatliekamas vajadzības gadījumus, kad to dara pēc kapteiņa izvēles. Šīm durvīm nav jāatbilst 7.1.4. punkta prasībām attiecībā uz pilnīgu aizvēršanu 90 sekundēs, izmantojot rokas piedziņas pievadu. Neatkarīgi no tā, vai kuģis ir jūrā vai ostā, šo durvju atvēršanas un aizvēršanas laiku ieraksta kuģa žurnālā.
14. **Kuģi, kas pārvadā kravas automobiļus un pavadāmo personālu (R 16)**
- JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI
1. Šis noteikums attiecas uz pasažieru kuģiem, kas paredzēti vai pielāgoti kravas automobiļu un pavadāmo personāla pārvadāšanai.
 2. Ja uz šāda kuģa kopējais pasažieru skaits, tostarp to personu skaits, kas pavada transportlīdzekļus, nepārsniedz $N = 12 + A/25$, kur A = kopējais klāja virsmas laukums (kvadrātmetros) telpās, kas pieejamas kravas automobiļu novietošanai, un kur novietnes un ieejas augstums nav mazāks par 4 metriem, piemēro 13. noteikuma 10. punktu attiecībā uz ūdensnecaurlaidīgām durvīm, izņemot to, ka durvis var ierīkot jebkurā to ūdensnecaurlaidīgo starpsienu līmenī, kas atdala kravas telpas. Turklāt uz komandtilpņa 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.

15. **Atveres kuģa korpusa apšuvumā zem iegrimis robežlīnijas (R 17)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES 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 ir ierīkotas.
- 2.2. Ievērojot spēkā esošās Starptautiskās konvencijas par kravas zīmi prasības, nevienam 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.
- 2.3. Visi borta iluminatori, kuru apakšējās malas ir zem iegrimes robežlīnijas, ir konstruēti tā, lai nevienš 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 piemērotā 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 starpsienu klāja, vai ar diviem automātiskiem vienvirziena vārstiem bez tiešas aizvēršanas iespējas, ar noteikumu, ka 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 starpsienu 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 kastēm, kas piestiprinātas pie kuģa apšuvuma. Vārstus var kontrolēt lokāli, un ir ierīkoti indikatori, kas rāda, vai vārsti ir atvērti vai aizvērti.

JAUNIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Kingstonu sviras un rokturi ir viegli pieejami darbināšanai. Visus vārstus, ko izmanto kā kingstonus, aizver, pagriežot to sviras pulksteņa rādītāja virzienā.
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 vajā.
3. Visus cauruļu sistēmu, piemēram, atsūkņēšanas un balasta sistēmu, mazuta un ziezeļļu sistēmu, ugunsdzēsšanas un slūžu sistēmu, ūdens dzesēšanas un sanitārās 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 tualetu 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 sienīgu biezumam tomēr nav jāpārsniedz 14 mm.
 5. Ja ierīko vārstu ar tiešu aizvēršanas mehānismu, vietai, no kurienes to var darbināt, jābūt viegli pieejamai un jābūt indikatoram, 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, ar noteikumu, ka šī vieta ir viegli pieejama visos apstākļos.
 6. Visa armatūra un vārsti, ko pieprasa šis noteikums, 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, ir no tērauda vai cita līdzvērtīga materiāla, ko atzīst karoga valsts administrācija.
 7. Ejas un kravas lūkas, kas atrodas zem iegrimes robežlīnijas, ir pietiekami izturīgas. Pirms kuģa izešanas no ostas tās cieši aizver un nostiprina, lai nelaistu cauri ūdeni, un kuģošanas laikā saglabā aizvērtas.
 8. Šīs lūkas nedrīkst ierīkot tā, ka to zemākais punkts atrodas zem sadalījuma augšējās kravas līnijas.
16. **Pasažieru kuģu ūdensnecaurlaidība 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 ūdensnecaurlaidīgas starpsienas, tās ar ūdensnecaurlaidīgiem savienojumiem ir saistītas ar korpusu un starpsienu klāju, lai ierobežotu ūdens plūšanu pa klāju, ja kuģis ir bojāts un savērries. Ja daļējā ūdensnecaurlaidīgā starpsiena nesakrīt ar apakšējo starpsienu, 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 iegrimes robežlīnijas, aizvēršanas ierīču konstrukcija ir efektīva un pietiekami izturīga, ņemot vērā vietu, kur tās ir ierīkotas, un atrašanos attiecībā pret sadalījuma augšējo kravas līniju.
 5. Visiemorta iluminatoriem, kas atrodas zem pirmā klāja virs starpsienu klāja, pieliek vētras vākus, ko var viegli un efektīvi aizvērt un nostiprināt, lai tie būtu ūdensnecaurlaidīgi.
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 iegrimes līnijas, aizver un aizslēdz pirms kuģa došanās reisā, un tās paliek aizvērtas un aizslēgtas, kamēr kuģis ierodas nākamajā piestātnē:
 1. kravas iekraušanas durvis korpusā vai norobežotas virsbūves sienās;
 2. priekšgala vizieri, kas ierīkoti 1.1. punktā norādītajās vietās;

3. kravas iekraušanas durvis triecienstarpisnā;
 4. jūras apstākļos izturīgas rampas, kas nodrošina alternatīvu 1.1. līdz 1.3. punktā (to ieskaitot) definētajai aizvēršanai. Ja ir durvis, ko nevar atvērt vai aizvērt, kamēr kuģis atrodas piestātnē, tās var atvērt vai atstāt vaļā, kamēr kuģis tuvojas piestātnē vai dodas prom no tās, bet tikai tiktāl, cik tas vajadzīgs, lai durvis varētu tūlīt darbināt. Iekšējā priekšgala durvīm jebkurā gadījumā jābūt aizvērtām.
2. Neatkarīgi no 1.1. un 1.4. punkta prasībām, karoga valsts administrācija var atļaut konkrēto durvju atvēršanu pēc kapteiņa izvēles, 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. punktā minēto durvju aizvēršanu un atvēršanu.
 4. Pirms kuģa došanās reisā kapteinis nodrošina to, ka kuģa žurnālā atbilstīgi 22. noteikuma prasībām tiek ierakstīts laiks, cik ir notikusi 1. punktā minēto durvju pēdējā aizvēršana, un laiks, cik konkrētās durvis ir tikušas atvērtas saskaņā ar 2. punktu.

17-1. Ūdensnecaurīdība no ro-ro kuģu klāja (starpisnu 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 ieejām, 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, pēc kura uz komandtiltiņa var 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 ūdensnecaurīdīgām, aprīkotām ar signālierīci un indikatoru, pēc kura uz komandtiltiņa var 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 piestātni.
- 1.5. Kapteinis nodrošina to, 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 to, ka pirms kuģa došanās reisā saskaņā ar noteikumu II-1/B/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 2.4. punktam, ar noteikumu, ka 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.

ESOŠIE B KLASES 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, pēc kura var 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, un
- 2.4. Prasības, kas minētas 2.1. punktā, piemēro sākot ar pirmās periodiskās pārbaudes dienu pēc 1998. gada 1. jūlija.

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. 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 karaļa 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. 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 karaļa 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 rezultātā 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.
4. Karaļa valsts administrācija var dot atļauju neveikt atsevišķa kuģa noturības testu ar noteikumu, ka pamatdati par noturību ir pieejami pēc cita tāda paša kuģa noturības testa, un karaļa valsts administrācija atzīst, ka no šiem pamatdatiem var iegūt drošu informāciju par noturību attiecībā uz kuģi, kas atbrīvots no noturības testa.

19. Avārijas kontroles plāni (R 23)

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

Par kuģi atbildīgā kuģa virsnieka informēšanai pastāvīgi ir izklīti plāni, kuros katram klājam un kravas telpai ir skaidri norādīti ūdensnecaurīdīgo 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. Korpusa un virsbūves viengabalainība, bojājumu novēršana un kontrole (R 23-2)

Šis noteikums attiecas uz visiem ro-ro pasažieru kuģiem, izņemot esošos kuģus, kam 2. punktu piemēro sākot ar pirmās periodiskā apsekojuma pārbaudes dienā pēc 1998. gada 1. jūlija.

1. Uz komandtiltiņa uzstāda visu to korpusa durvju, iekraušanas durvju un citu aizvēršanas ierīču indikatorus, kuru valā atstāšanas vai pienācīgas nenoslēgšanas dēļ var applūst īpašas kategorijas telpas vai ro-ro kravas telpas. Indikatoru sistēmas pamatā ir bezatzeices 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, pakalģala rampu vai citām korpusa durvīm vai arī, ja noslēgšanas ierīces nav pareizā stāvoklī. Indikatoru sistēmas energoapgāde nav saistīta ar durvju atvēršanas un nostiprināšanas energoapgādi. Nav jāmaina karaļa 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 durvis, pakaljala durvis vai citās korpusa durvis, kā rezultātā varētu applūst īpašas kategorijas telpas vai ro-ro kravas telpas.
3. Īpašas kategorijas telpas un ro-ro kravas telpas pastāvīgi patrulē vai efektīvi uzrauga, piemēram, ar novērošanas kameru sistēmu, lai pamanītu jebkuru transportlīdzekļu kustību sliktos laika apstākļos un pasažieru neatļauta atrašanos šajās telpās, kamēr kuģis ir ceļā.
4. Atbilstīgā vietā uz kuģa glabā dokumenti par darba procedūrām, kas apraksta, kā aizvērt un nostiprināt visas korpusa durvis, iekraušanas durvis un citas aizvēršanas ierīces, kuru valā atstāšanas vai pienācīgas nenostiprināšanas gadījumā var applūst īpašas kategorijas telpas vai ro-ro kravas telpas.

21. Ūdensnecaurļaidīgu durvju u.c. marķēšana, regulāra izmantošana un pārbaude (R 24)

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

1. Katru nedēļu rīko ūdensnecaurļaidīgo durvju, borta iluminatoru, vārstu un noteku aizvēršanas mehānismu darbināšanas mācības.
2. Katru dienu darbina visas ūdensnecaurļaidīgās durvis galvenajās šķērseniskajās starpsienās, ko izmanto, kuģim esot jūrā.
3. Jūrā vismaz reizi nedēļā regulāri pārbauda ūdensnecaurļaidīgās durvis un visus ar tām saistītos mehānismus un indikatorus, visus vārstus, kuri jāaizver, lai nodalījums būtu ūdensnecaurļaidīgs, 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 nolūkā.

22. Ieraksti kuģa žurnālā (R 25)

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

1. Durvis ar virām, noņemamas plātnes, borta iluminatorus, eju un kravas lūkas un citas atveres, kas saskaņā ar šiem 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 šiem noteikumiem).
2. Kuģa žurnālā ieraksta visus mācību vingrinājumus un pārbaudes, ko pieprasa 21. noteikums, sīki aprakstot visus defektus, kādi var tikt konstatēti.

23. Paceļamas platformas un rampas automašīnām

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

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

24. Margas

JAUNI A, B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS BŪVĒTI PĒC 2003. GADA 1. JANVĀRA

1. Uz ārējiem klājiem, uz kuriem var atrasties pasažieri un kuriem nav atbilstīga augstuma drošības reliņģu, ierīko margas, kuru augstums virs klāja ir vismaz 1 100 mm, un kuru konstrukcija neļauj pasažieriem kāpt uz šīm margām un nejauši nokrist no klāja.
2. Kāpnes un kāpņu laukumņus uz ārējiem klājiem aprīko ar līdzīgas konstrukcijas margām.

C DAĻA

MEHĀNISMI

1. **Vispārīgi noteikumi (R 26)**

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

4. Paredzēts, ka galvenie dzinēji un visi palīgdzinēji, kam ir būtiska nozīmes kuģa piedziņas un drošības nodrošināšanā, uzstādītajā stāvoklī darbojas, ja kuģis ir vertikālā stāvoklī vai ir sasvēries uz vienu vai otru sānu leņķī, kas ir mazāks vai vienāds ar 15° statiskā stāvoklī, vai $22,5^\circ$ dinamiskā stāvoklī, šūpojoties no viena uz otru sānu (sānsvere), un vienlaikus dinamiski sasveroties $7,5^\circ$ uz priekšu vai atpakaļ (garensvere).

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

6. Šķidrā kurināmā, nostādināšanas un zīdēļu tilpņu ventilācijas cauruļu atrašanās vieta un stāvoklis ventilācijas caurules saplīšanas 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.

2. **Iekšdedzes dzinēji (R 27)**

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

1. Iekšdedzes dzinējus, kuru cilindra diametrs ir 200 mm vai kartera tilpums ir $0,6 \text{ m}^3$ un vairāk, aprīko ar piemērota tipa eksplozijas drošības vārstiem, kam ir pietiekama caurplūdes atvere. Drošības vārstus ierīko vai attiecīgi aprīko, nodrošinot tādu izplūdes virzienu, lai samazinātu iespēju, ka personāls gūst traumas.

3. **Atsūkņēšanas ierīce (R 21)**

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

- 1.1. Ierīko efektīvu 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 vispārējās lietošanas sūkņus var uzskatīt par neatkarīgiem kravas telpu motorsūkņiem, ja tiem ir vajadzīgie savienojumi ar atsūkņēšanas sistēmu.
- 1.3. Visas atsūkņēšanas caurules, ko izmanto kurināmā uzglabāšanas tilpnēs vai zem tām vai katlu telpās vai mašīntelpās, kurās atrodas nostādināšanas tilpnes vai šķidrās degvielas atsūkņēšanas tilpnes, ir no tērauda vai cita piemērota materiāla.
- 1.4. Atsūkņēšanas un balasta sūkņu sistēmas stāvoklis 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 atsūkņēšanas un balasta cauruļu sistēmu, nejaušu applūdināšanu ar jūras ūdeni, ja diptankos ir krava, ne arī izsūkņēšanu ar kravas telpu sūkni, ja tajos ir ūdens balasts.

- 1.5. Visas sadales kastes un manuāli darbināmie vārsti, kas saistīti ar atsūkņēšanas sistēmu, atrodas vietās, kas parastos apstākļos ir viegli pieejamas.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- 1.6. Paredz starpsienu klāja slēgto kravas telpu ūdens novadīšanu.

- 1.6.1. Ja starpsienu klājam ir tādi brīvsāni, ka klāja mala applūst, kuģim sasveroties par vairāk nekā 5°, novadīšanu veic, izmantojot pietiekamu skaitu piemērota lieluma notekas, pa kurām ūdens notek tieši aiz borta un kas ierīkotas saskaņā ar 15. noteikuma 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 pieprasītā 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.

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 stāvokli un sānsveri.

- 1.6.4. Ja ir uzstādītas sprinkleru sistēmas un ugunsdzēsības krāni, pasažieru un apkalpes telpās jābūt atbilstīgam noteku skaitam, ar ko pietiek, lai novadītu ūdens daudzumu, kas ugunsdzēsības laikā izplūst no sprinklergalviņām un divām ugunsdzēsības šļūtenēm ar strūklu. Notekas atrodas vispiemērotākajās vietās, piemēram, katrā stūrī.

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

- 2.1. Atsūkņēšanas sistēma, kas pieprasīta 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 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.
- 2.2. Ja iespējams, kravas telpu motorsūkņus ierīko atsevišķos ūdensnecaurlaidīgos nodalījumos, pieslēdzot vai izvietojot tā, lai šie nodalījumi neapplūstu vienas avārijas rezultātā. Ja galvenie dzinēji, palīgdzinēji un katli atrodas divos vai vairāk ūdensnecaurlaidīgos nodalījumos, pēc iespējas vairāk atsūkņēšanai paredzēto sūkņus izvieto šajos nodalījumos.
- 2.3. Izņemot papildu sūkņus, ko var ierīkot vienīgi piķa nodalījumos, katru vajadzīgo kravas telpu sūkni ierīko 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 atsūkņēšanas cauruli ar ātrumu, kas nav mazāks par 2 m/sek. Neatkarīgiem kravas telpu motorsūkņiem, kas atrodas mašīntelpās, ir pierīkoti tieši iesūkņēšanas cauruļvadi no šīm telpām, vienīgi katrā no šīm telpām vajadzīgi ne vairāk kā divi iesūkņēšanas cauruļvadi. Ja ierīko divus iesūkņēšanas cauruļvadus vai vairāk, vismaz vienu ierīko katrā kuģa sālā. Ierīko piemērotus tiešos iesūkņēšanas cauruļvadus, un mašīntelpas iesūkņēšanas cauruļvadu diametrs nav mazāks par atsūkņēšanas maģistrālēm vajadzīgo diametru.

- 2.5. Papildu 2.4. punktā pieprasītajam tiešajam kravas telpu iesūkņēšanas cauruļvadam vai cauruļvadiem, no lielākā pieejamā neatkarīgā motorsūkņa līdz mašīntelpas ūdens novadišanas līmenim ierīko tiešu avārijas kravas telpu 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 sniedzas krietni virs mašīntelpas platformas.
- 2.7. Visai kravas telpu iesūkņēšanas cauruļvadu sistēmai līdz pat savienojumam ar sūkņiem ir jābūt neatkarīgai no citām cauruļvadu sistēmām.
- 2.8. Kravas telpu atsūkņēšanas maģistrāļu un cauruļu diametru "d" aprēķina saskaņā ar šādu formulu. Faktisko iekšējo diametru tomēr var noapaļot līdz tuvākajam standartizmēram, ko akceptējusi karoga valsts administrācija: kravas telpu atsūkņēšanas maģistrāle:

$$d = 25 + 1,68\sqrt{L(B + D)}$$

kravas telpu atsūkņēšanas caurules, kas savieno kolektorus un iesūkņēšanas cauruļvadu sistēmu:

$$d = 25 + 2,15\sqrt{L_1(B + D)}$$

kur

"d" ir atsūkņēšanas maģistrāles iekšējais diametrs (milimetros),

"L" un "B" un ir atsūkņēšanas maģistrāles iekšējais diametrs (milimetros),

"L₁" ir nodalījuma garums, un

"D" ir teorētiskais borta augstums līdz starpsienu klājam (metros), ar noteikumu, ka 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" teorētiskais borta augstums līdz starpsienu klājam plus lh/L , kur "l" un "h" attiecīgi ir slēgto kravas telpu kopējais garums un augstums.

- 2.9. Jāparedz pasākumi, lai nepieļautu, ka applūst nodalījums, kas aprīkots ar kravas telpu atsūkņēšanas cauruli, ja dēļ sadursmes vai uzskriešanas uz sēkļa saplīst vai tiek citādi sabojāta atbilstīga caurule citā nodalījumā. Šim nolūkam, ja kādā kuģa daļā caurules attālums no kuģa sāniem ir mazāks par vienu piektdaļu no kuģa platuma (mēra taisnā leņķī līdz viduslīnijai sadalījuma augšējās kravas līnijas līmenī) vai caurule atrodas tunelī, tajā nodalījumā, kurā atrodas caurules gals, cauruli aprīko ar vienvirziena vārstu.
- 2.10. Ar atsūkņēšanas sistēmu saistītās sadales kārbas, vārstus un ventiļus ierīko tā, lai applūšanas gadījumā vienu no kravas telpu sūkņiem var izmantot jebkurā nodalījumā; turklāt atsūkņēšanas sistēma nepārstāj darboties, ja sabojājas sūknis vai caurule, kas to savieno ar galveno kolektoru, kuru attālums no kuģa borta ir mazāks par vienu piektdaļu no kuģa platuma. Ja visiem sūkņiem ir viena kopīga cauruļu sistēma, kravas telpu atsūkņēšanas cauruļu kontrolei vajadzīgie vārsti ir darbināmi no vietas, kas atrodas virs starpsienu klāja. Ja papildus galvenajai atsūkņēšanas sistēmai ir ierīkota arī avārijas atsūkņēšanas sistēma, tā ir neatkarīga no galvenās sistēmas un iekārtota tā, ka 2.1. punktā precizētajos applūšanas apstākļos sūkni var izmantot visos nodalījumos; tādā gadījumā no vietas, kas atrodas virs starpsienu klāja, jābūt darbināmiem tikai tiem vārstiem, kas vajadzīgi avārijas sistēmas ekspluatācijai.
- 2.11. Visiem ventiļiem 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 slēgti.

4. Kravas telpu sūkņu skaits un tips (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, kas atrodas ārpus mašīntelpas, kur tam nodrošināta energoapgāde

vairāk nekā 250 pasažieri: viens galvenais dzinēja sūknis un divi neatkarīgi motorsūkņi, no kuriem viens atrodas ārpus mašīntelpas, kur tam nodrošināta energoapgāde

Galveno dzinēja sūkni var aizstāt ar vienu neatkarīgu motorsūkni.

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

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 iespējas 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 kuģis ar vairākām dzenskrūvēm var kuģot un izdarīt manevrus, vienai vai vairākām dzenskrūvēm nedarbojoties.

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 sabojāšanās neizraisītu otras iekārtas sabojāšanos.
2. Ierīkotais galvenais stūres mehānisms un stūres vārpsta:
 - 2.1. ir pietiekami izturīgi, un ar tiem var stūrēt kuģi ar maksimālu kuģa ekspluatācijas ātrumu priekšgaitā, un to konstrukcija nepieļauj to sabojāšanos, ja kuģis ar maksimālu ātrumu virzās atpakaļgaitā;
 - 2.2. ja kuģis kuģo jūrā ar visdziļāko iegrimi un maksimālu kuģa ekspluatācijas ātrumu priekšgaitā, stūri, kas pagriezta 35° leņķī uz vienu pusi, var sagriezt 35° leņķī uz otru pusi, un tādos pašos apstākļos stūri, kas pagriezta 35° leņķī uz vienu vai otru pusi, var sagriezt 30° leņķī uz otru pusi ne ilgāk kā 28 sekundēs;
 - 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;
 2. ar to var pagriezt stūri, kas sagriezta 15° leņķī uz vienu pusi, 15° leņķī uz otru pusi ne vairāk kā 60 sekundēs, ja kuģis kuģo jūrā ar visdziļāko iegrimi un maksimālu kuģa ekspluatācijas ātrumu priekšgaitā vai ar ātrumu 7 mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks; un
 3. to darbina ar mehānisko piedziņu, ja 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 KLASĒS KUČI

4. Stūres mehānisma spēka pievadi:

1. automātiski atsāk darbu, kad ir atjaunota elektroenerģijas padeve pēc tās pārrāvuma; un
2. tos var iedarbināt 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 KLASĒS KUČI UN ESOŠIE B KLASĒS KUČI

5. Ja galvenajam stūres mehānismam ir divi identiski spēka pievadi vai vairāk, stūres palīgmehānisms nav jāierīko ar noteikumu, ka:

1. ar galveno stūres mehānismu var darbināt stūri atbilstīgi 2.2.2. punkta prasībām, kamēr nedarbojas kāds no spēka pievadiem; un
2. galvenais stūres mehānisms ir ierīkots tā, lai pēc viena bojājuma šā mehānisma cauruļu sistēmā vai vienā no spēka pievadiem šo defektu var izolēt, saglabājot vai ātri atjaunojot stūresšanas iespējas.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUČI

6. Stūres mehānisma vadības sistēmu nodrošina:

1. galvenajam stūres mehānismam uz komandtiltiņa un stūres telpā;
 2. ja galvenais stūres mehānisms ir ierīkots saskaņā ar 4. 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, tam jābūt darbināmam arī no komandtiltiņa, un tā nav saistīta 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 saņem elektroenerģiju no stūres mehānisma elektriskās ķēdes stūres mehānisma nodalījumā vai tieši no sadales skapja kopnes, no kurienes elektroenerģiju piegādā stūres mehānisma elektriskajai ķēdei — no tādas punkta sadales skapī, kas atrodas blakus punktam, no kura piegādā elektroenerģiju stūres mehānisma elektriskajai ķēdei;
 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, ko pieprasa šis noteikums un 7. noteikums, visā to garumā izvieto pēc iespējas lielākā attālumā.
9. Starp komandtiltiņu un stūres mehānisma nodalījumu vai alternatīvu stūres vietu ierīko sakaru sistēmu.

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 sūci. 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, tostarp 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 sūces gadījumā.

7. **Papildu prasības attiecībā uz elektrisko un elektrohidraulisko stūres mehānismu (R 30)**

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

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

JAUNI B, C UN D KLASES KUČI

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 skapjs; viens no slēgumiem tomēr var saņemt elektroenerģiju no avārijas sadales skapja. 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 elektroenerģiju saņem elektriskā vai elektrohidrauliskā stūres sistēma, ir pietiekama jauda, lai tie varētu nodrošināt energoapgādi visiem dzinējiem, ko tiem var vienlaikus pieslēgt un vienlaikus darbināt.

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

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 lielums vismaz divas reizes pārsniedz aizsargājamā dzinēja vai slēguma pilnas slodzes strāvas lielumu, un tai nav jā kavē atbilstīgas palaišanas strāvas plūsma.

JAUNI B, C UN D KLASES KUČI

Saskaņā ar šo punktu jābūt gan skaņas, gan gaismas signalizācijai, kas uzstādīta labi redzamā vietā galvenajā mašīntelpā vai vadības telpā, no kurienes parasti vada galvenos mehānismus, ievērojot šīs nodaļas E daļas 6. noteikuma varbūtējās prasības.

4. Ja stūres palīgmehānismu, kam saskaņā ar 6.3.3. Noteikumu ir vajadzīga mehāniskā piedziņa, nedarbina ar elektrību 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 nepieņemt 3. punkta prasības, ja to apmierina aizsardzības sistēma, kā arī stūres palīgsistēmām piemērojamo 6.4.1. un 6.4.2. Noteikumu prasību izpilde.

8. **Ventilācijas sistēmas mašīntelpā (R 35)**

JAUNI B, C UN D KLAŠES KUĢI UN ESOŠIE B KLAŠES 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. **Sakari starp komandtiltiņu un mašīntelpu (R 37)**

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

Rīkojumu nodošanai no komandtiltiņa uz mašīntelpu vai vadības telpu, no kurienes parasti vada dzenskrūves vilces ātrumu un 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 ar visām pārējām ekspluatācijas vietām, no kurām var vadīt dzenskrūves vilces ātrumu vai virzienu.

10. **Mehāniķa izsaukšanas signalizācija (R 38)**

JAUNI B, C UN D KLAŠES KUĢI UN ESOŠIE B KLAŠES 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.

11. **Avārijas aprīkojuma atrašanās vieta (R 39)**

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

Triecienstarpstienas priekšā neuzstāda elektroenerģijas avārijas avotus, ugunsdzēsšanas sūkņus, kravas telpu 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 enkurspīlves.

12. **Mehānismu vadības ierīces (R 31)**

JAUNI B, C UN D KLAŠES KUĢI

- Galvenos mehānismus un palīgmehānismus, kas ir būtiski kuģa piedziņai un drošībai, aprīko ar efektīvām ekspluatācijas un vadības ierīcēm.
- Ja uz komandtiltiņa ierīko dzinēju tālvadības sistēmu un ir paredzēts, ka mašīntelpā strādās apkalpes locekļi, piemēro šādas prasības:
 - visos kuģošanas apstākļos, tostarp manevru laikā, dzenskrūves ātrumam, virzošā spēka virzienam un attiecīgā gadījumā dzenskrūves solim jābūt pilnībā vadāmam no komandtiltiņa;
 - 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;
 - uz komandtiltiņa ierīko galveno dzinēju avārijas apturēšanas ierīci, kas nav saistīta ar komandtiltiņa vadības sistēmu;
 - 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; tādās vietās var uzstādīt saistītas vadības sistēmas. 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 sabojājas kāds tālvadības sistēmas posms;
7. tālvadības sistēmas konstrukcija ir tāda, ka sabojāšanās gadījumā atskan trauksmes signāls. Līdz lokālās vadības pārņemšanai jā saglabā dzenskrūves virzošā spēka ātrums un virziens, kāds tas bija pirms tālvadības sistēmas sabojāšanās;
8. uz komandtiltiņa ierīko indikatorus, kas rāda:
 1. dzenskrūves ātrumu un griešanās virzienu fiksēta soļa dzenskrūves gadījumā;
 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 turpmākās dzinēju palaišanas darbības. Ja dzinēju tālvadības sistēmas paredzēts palaist automātiski, nosaka neveiksmīgo automātisko secīgo palaišanas mēģinājumu skaitu, kas nav pārsniedzams, lai saglabātu pietiekamu palaišanas gaisa spiedienu dzinēju lokālai iedarbināšanai.
3. Ja galvenie dzinēji un palīgdzinēji, tostarp 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 II-1/E/1 līdz II-1/E/5 noteikumus. Īpašu uzmanību pievērš šo telpu aizsardzībai pret ugunsgrēku un applūšanu.
4. Vispār ir jābūt iespējai manuāli veikt automātiskās palaišanas, ekspluatācijas un vadības sistēmu funkcijas. Minēto sistēmu bojājums netraucē attiecīgo funkciju manuālu izpildi.

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

5. Kuģiem piemēro 1. līdz 4. punkta prasības

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 sabojāšanās neietekmē citas sistēmas darbību.
2. Ja uz komandtiltiņa ierīko dzinēju tālvadības sistēmu piemēro šādas prasības:
 1. visos kuģošanas apstākļos, tostarp 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, tostarp 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; tādās vietās var uzstādīt saistītas vadības sistēmas. 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 sabojājas kāds tālvadības sistēmas posms;

jābūt iespējai kontrolēt palīgmehānismus, kas ir būtiski kuģa piedziņai un drošībai, pie attiecīgā mehānisma vai tā tuvumā; u

7. tālvadības sistēmas konstrukcija ir tāda, ka sabojāšanās gadījumā atskan trauksmes signāls. Līdz lokālās vadības pārņemšanai jāsauglabā dzenskrūves virzošā spēka ātrums un virziens, kāds tas bija pirms tālvadības sistēmas sabojāšanās;

8. uz komandtiltiņa, galvenajā mehānismu vadības telpā un uz manevrēšanas platformas uzstāda indikatorus, kas rāda:

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

2. dzenskrūves ātrumu un soļa stāvokli regulējama soļa dzenskrūves gadījumā;

un

9. uz komandtiltiņa un mašīntelpā ierīko signalizāciju, kas brīdina par zemu palaišanas gaisa spiedienu un kas jānoregulē tā, lai ir iespējams veikt turpmākās dzinēju palaišanas darbības. Ja dzinēju tālvadības sistēmas paredzēts palaist automātiski, nosaka neveiksmīgo automātisko secīgo palaišanas mēģinājumu skaitu, kas nav pārsniedzams, lai saglabātu pietiekamu palaišanas gaisa spiedienu dzinēju lokālai iedarbināšanai.

3. Ja galvenie dzinēji un palīgdzinēji, tostarp 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 II-1/E/1 līdz II-1/E/5 noteikumus. Īpašu uzmanību pievērš šo telpu aizsardzībai pret ugunsgrēku un applūšanu.

4. Vispār ir jābūt iespējai manuāli veikt automātiskās palaišanas, ekspluatācijas un vadības sistēmu funkcijas. Minēto sistēmu bojājums netraucē attiecīgo funkciju manuālu izpildi.

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, drošības vārstu un manometru.

14. Saspiesta gaisa sistēmas (R 34)

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Jābūt iespējai nepieļaut spiediena pārslodzes veidošanos saspiesta gaisa sistēmās, kā arī tad, ja gaisa kompresoru un gaisdzīves iekārtu ūdens apvalki var tikt pakļauti bīstamai spiediena pārslodzei sakarā ar sūci tajās iekārtu daļās, kur atrodas saspiests gaiss. Visām sistēmām paredz piemērotu spiediena pazeminašanas iespēju.
2. Galveno piedziņas iekšdedzes dzinēju galvenās palaišanas gaisa ierīces ir atbilstīgi jāaizsargā no sekām, ko var izraisīt priekšlaicīga aizdedze 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 naftas ieplūdi saspiesta gaisa sistēmās, kā arī iespēju iztukšot šīs sistēmas.

15. Prettrokšņa aizsardzība (R 36) ⁽¹⁾

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

Veic pasākumus, lai mašīnā samazinātu mehānismu radīto troksni līdz pieņemamam līmenim. 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 tādās telpās, izsniedz ausu aizsargus.

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.
2. Karoga valsts administrācija apstiprina ietaises rasējumus un uzturēšanas instrukcijas, tostarp 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. Periodisko pārbaūžu veikšanu karoga valsts administrācija var atļaut administrācijas pilnvarotam ekspertam vai atzītai organizācijai.

D DAĻA**ELEKTROINSTALĀCIJAS****1. Vispārīgi noteikumi (R 40)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS 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 elektrības radīta apdraudējuma.

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

2. Karoga valsts administrācija veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu šīs daļas noteikumu vienotu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz elektroiekārtām ⁽¹⁾.

2. Galvenais elektroenerģijas un apgaismojuma avots (R 41)

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

1. Uz jaunajiem C un D klases kuģiem, kam elektroenerģija ir vienīgais enerģijas veids, lai uzturētu kuģa drošībai būtiskus palīglīdzekļus, un uz jaunajiem un esošajiem B klases kuģiem, kam elektroenerģija ir vienīgais enerģijas veids, lai uzturētu kuģa drošībai un piedzīnai būtiskus palīglīdzekļus, uzstāda divas vai vairākas galvenās ģeneratoriekārtas, kuru jauda ļauj ekspluatēt iepriekšminētos līdzekļus, ja viena no ģeneratoriekārtām nedarbojas.

Uz jaunajiem C un D klases kuģiem, kuru garums nepārsniedz 24 metrus, vienu no galvenajām ģeneratoriekārtām var darbināt galvenais dzinējs, ar noteikumu, ka tā 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 uzturas pasažieri vai apkalpe, nodrošina galvenais elektroenerģijas avots.
- 2.2. Galvenās 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 3. noteikumā pieprasīto 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 skapis un avārijas apgaismojuma sadales skapis, nesabojātu šajā noteikumā prasīto galveno elektriskā apgaismojuma sistēmu.
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.

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 skapi, lai tas neatrastos blakus A kategorijas mašīntelpu norobežojumam vai to telpu norobežojumam, kurās ir galvenais elektroenerģijas avots vai galvenais sadales skapis.
2. Avārijas elektroenerģijas avots var būt vai nu akumulatora baterija, 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 jaunajiem kuģiem un ar apstiprinātu palaišanas sistēmu uz esošajiem kuģiem, un saskaņā ar 6. punktu aprīkots ar avārijas elektroenerģijas pagaidu avotu, ja vien jauno C un D klases kuģu, kuru garums mazāks par 24 metriem, gadījumā konkrētajai ierīcei piemērotā vietā nenodrošina neatkarīgu bateriju uz šajos noteikumos paredzēto laiku.
3. Elektroenerģijas avārijas avotu ierīko tā, lai tas efektīvi darbotos, ja kuģa sānsvere ir 22,5° un kuģa difference ir 10°, rēķinot no ķīļa rāmā ūdenī. Avārijas ģeneratoriekārtas var tūlīt iedarbināt visos iespējamajos auksta laika apstākļos, un uz jaunajiem kuģiem to iedarbināšana notiek automātiski.
4. Avārijas sadales skapis atrodas pēc iespējas tuvāk avārijas elektroenerģijas avotam.

⁽¹⁾ Atsauce uz ieteikumiem, ko publicējusi Starptautiskā elektrotehnikas komisija un jo īpaši 92. publikāciju "Kuģu elektriskās iekārtas".

5. Avārijas elektroenerģijas avots, ko pieprasa 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 tālāk uzskaitītās patērētājierīces iepriekšminētajā laikposmā, kas norādīts atbilstīgi kuģa klasei:
 - a) kuģa kravas telpu avārijas sūkņi un viens no ugunsdzēsības sūkņiem;
 - b) avārijas apgaismojums:
 1. uz borta katrā pulcēšanās vai iekāpšanas vietā;
 2. visos gaitenēs, 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 pieprasīts II-2/B/16.1.3.7 un II-2/B/6.1.7 noteikumā;
 6. visās vietās, kur glabājas ugunsdzēsēja ekipējums;
 7. pie avārijas kravas telpu sūkņa un viena no ugunsdzēsības sūkņiem, kas minēti a) apakšpunktā, un pie šo sūkņu motoru palaišanas vietas;
 - c) kuģa navigācijas uguns;
 - d)
 1. visas sakaru iekārtas,
 2. vispārējā signalizācijas sistēma,
 3. ugunsgrēka detektoru sistēma, un
 4. galvenajām ģeneratoriekārtām;
 - e) kuģa sprinkleru sūkņi, ja tāds ir un ja to darbina ar elektrību; 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.
6. Minētajā 2. punktā pieprasītais 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 2. punkta b) apakšpunkta 1. daļā pieprasīto apgaismojumu;

b) noteikuma II-1/B/13 7.2. un 7.3. punktos pieprasītās ūdensnecaurīdīgās durvis, bet nav obligāti visas durvis darbināt vienlaikus, ja vien nav nodrošināts neatkarīgs pagaidu uzkrātās enerģijas avots; un

c) noteikuma II-1/B/13 7.2. punktā pieprasītos vadības, indikatoru un signalizācijas slēgumus.

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

Ja piedziņas atjaunošanai ir vajadzīga elektroenerģija, jaudai jābūt pietiekamai, lai 30 minūtēs pēc elektriskās strāvas atslēgšanās kuģim bez gaitas atjaunotu piedziņu — attiecīgā gadījumā kopā ar citiem mehānismiem.

4. **Avārijas papildu apgaismojums ro-ro kuģiem (R 42-1)**

JAU NI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

Papildus II-1/D/3.5.2(b) noteikumā pieprasītajam 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 glābšanas līdzekļiem. Papildu apgaismojuma elektroenerģijas avotu veido akumulatora baterijas, kas atrodas apgaismojuma elementā, kuru pastāvīgi uzlādē no avārijas sadales skapja, ja tas iespējams. Karoga valsts administrācija var akceptēt citus apgaismojuma 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 šīs baterijas 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. **Drošības pasākumi pret elektriskās strāvas triecienu, ugunsgrēku un citiem elektriskās izcelsmes apdraudējumiem (R 45)**

JAU NI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

1. Elektroiekārtu atklātās metāla daļas, kam nav jābūt spriegumaktīvām, bet kas tādas var kļūt bojājuma dēļ, iezemē, ja vien nav tā, ka iekārtas:
 1. baro pie sprieguma, kas nepārsniedz 50 V līdzstrāvas, vai pie 50 V — vidējā ģeometriskā vērtība, starp elektrības vadītājiem; lai sasniegtu minēto spriegumu, neizmanto autotransformatorus; vai
 2. baro pie sprieguma, kas nepārsniedz 250 V, drošības dēļ 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 elektrību nevadošus 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 iezemējami.

- 5.2. Visi elektriskie kabeli 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 kabelus, piemēram, radio frekvences kabelus, kas neatbilst iepriekšminētam.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- 5.3. Kabelus un elektroinstalācijas, kas paredzēti avārijas elektroenerģijas padevei, apgaismojumam, iekšējiem saka-riem vai signāliem, ierīko, pēc iespējas apejot kambīzes, veļas mazgātavas, A kategorijas mašīntelpas un to šahtas, kā arī cita veida augsta apdraudējuma zonas. Uz jaunajiem un esošajiem ro-ro pasažieru kuģiem avārijas trauksmes un skaļruņu sakaru sistēmu kabelus, kas ierīkoti 1998. gada 1. jūlijā vai vēlāk, apstiprina karoga valsts administrācija, ņemot vērā SJO izstrādātās rekomendācijas. Kabeli, kas savieno ugunsdzēsības sūkņus ar avārijas sadales skapi, ir ugunsizturīgi, ja tie šķērso augsta ugunsgrēka riska zonas. Ja iespējams, visus šos kabelus ievieļ tā, lai tie nevarētu sabojāties starpsienu sakaršanas dēļ, ko var izraisīt ugunsgrēks blakus telpā.
6. Kabelus un elektroinstalācijas ierīko un atbalsta tādā veidā, lai izvairītos no sasilšanas berzes rezultātā un citiem bojājumiem. Visos elektrības vadītājos pieslēgumus un savienojumus ierīko tā, lai saglabātu to sākot-nējās elektriskās un mehāniskās īpašības, liesmas aizkavējošās īpašības un vajadzības gadījumā — uguns-izturību.

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

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

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

- 7.2. Apgaismes piederumus ierīko tā, lai nepieļautu temperatūras celšanos, kas varētu sabojāt kabelus un elektro-instalācijas, un nepieļautu 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 aizdeg-šanās avots.
9. Sadales sistēmas ierīko tā, lai vertikālajā zonā izcēlies ugunsgrēks, kā definēts II-2/A/2.9 noteikumā, netraucē drošības pasākumu veikšanu citā zonā. Šī prasība ir izpildīta, ja galvenās un ārkārtas pievedlīnijas šajās zonās tiek izvietotas pēc iespējas tālāk gan pa vertikāli, gan pa horizontāli.

E DAĻA

PAPILDU PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ MAŠĪNTELPĀM, KO PERIODISKI ATSTĀJ BEZ UZRAUDZĪBAS

Īpaši apsverumi (R 54)

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

Karoga valsts administrācija īpaši apsver visus jaunos 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 šīs prasības, lai panāktu drošību, kas ir līdzvērtīga parastā kārtībā uzraudzītu mašīntelpu drošībai.

1. Vispārīgi noteikumi (R 46)

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

1. Paredz pasākumus, lai nodrošinātu to, ka kuģa drošība visos kuģošanas apstākļos, tostarp 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. **Drošības pasākumi attiecībā uz ugunsgrēku (R 47)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

1. Paredz iespēju atklāt ugunsgrēku un sacelt trauksmi ugunsgrēka sākumā:
 1. katlu gaisa padeves šāhtās un izplūdes ierīcēs; un
 2. dzinēju caurpūtes kamerās, ja vien konkrētā gadījumā to neuzskata par nevajadzīgu.
2. Iekšdedzes dzinējus, kuru jauda ir 2 250 kW vai vairāk, vai kuru cilindra diametrs pārsniedz 300 mm, aprīko ar kartera eļļas migliņas koncentrācijas detektoriem vai dzinēja gultņu temperatūras kontrolierīcēm vai līdzīgām ierīcēm.

3. **Aizsardzība pret applūšanu (R 48)**

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

1. Sateču akas periodiski bez uzraudzības atstātās mašīntelpās izvieto un uzrauga, lai konstatētu šķidruma uzkrāšanos pie parastiem diferences un sānsveres leņķiem, un tās ir pietiekami lielas, lai tajās varētu satilpt šķidrums, kas parasti sakrājas mašīntelpas neuzraudzīšanas laikā.
2. Ja kravas telpu sūkņus var iedarbināt automātiski, uzstāda ierīci, kas rāda, ka šķidruma ieplūde pārsniedz sūkņa jaudu vai ka sūknis darbojas biežāk nekā parasti varētu gaidīt. Tādos gadījumos pieņemami ilgā laikposmā var atļaut izmantot mazākas sateču akas. Ja ierīko automātiskus kravas telpu sūkņus, īpašu uzmanību pievērš prasībām attiecībā uz naftas piesārņojuma novēršanu.
3. Jūras ūdens ieplūdes, izplūdes zem ūdenslīnijas vai 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.

4. **Dzinēju vadība no komandtiltiņa (R 49)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

1. Visos kuģošanas apstākļos, tostarp 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, tostarp 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 vadības postenī.
3. Dzinēju tālvadība vienlaikus ir iespējama tikai no vienas vietas; tādās vietās var uzstādīt saistītas vadības sistēmas. 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 mehānismus, kas ir būtiski kuģa drošai ekspluatācijai, 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. Līdz lokālās vadības pārņemšanai jāsaņem dzenskrūves virzošā spēka ātrums un virziens, kāds tas bija pirms tālvadības sistēmas sabojāšanās, ja vien to neuzskata par neiespējamu.
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 neveiksmīgo automātisko secīgo palaišanas mēģinājumu skaitu, kas nav pārsniedzams, lai nodrošinātu pietiekamu palaišanas gaisa spiedienu. Ierīko signalizāciju, kas brīdina par zemu palaišanas gaisa spiedienu un kas jānoregulē tā, lai ir iespējams veikt dzinēju palaišanas darbības.

5. **Sakari (R 50)**

JAUNI UN ESOŠIE B KLAŠES KUĢI UN JAUNI C UN D KLAŠES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

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

6. **Signalizācijas sistēma (R 51)**

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

1. Ierīko signalizācijas sistēmu, kas brīdina par kļūmi, kam jāpievērš uzmanība, un:
 1. kas spēj dot skaņas signālu galvenajā mehānismu vadības telpā vai dzinēju vadības postenī un attiecīgajā postenī ar gaismas signālu norāda, ka ir atskanējis skaņas signāls;
 2. izmantojot selektora slēdzi, ir savienota ar mehāniķu koptelpām un katra mehāniķa kajīti, lai nodrošinātu savienojumu vismaz ar vienu no minētajām telpām. Var atļaut alternatīvas sistēmas 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, tā ierīkota, pamatojoties uz bezatteices principu; un
 5. iedarbina mehāniķa izsaukšanas signalizāciju, ko pieprasa II-1/C/10 noteikums, ja noteiktā laikposmā skaņas signālam lokāli nav pievērsta uzmanība.
- 2.1. Signalizācijas sistēmu nodrošina ar pastāvīgu energoapgādi, 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, un signalizācijas sistēma automātiski pārslēdzas uz parasto darba režīmu.

7. **Drošības sistēmas (R 52)**

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

Ierīko drošības sistēmu, lai nodrošinātu to, 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 salūšana vai sprādziens. Ja paredzēta sistēma galveno dzinēju izslēgšanas atcelšanai, nedrīkst pieļaut šīs sistēmas nejaušu izmantošanu. Par atcelšanas sistēmas iedarbināšanu brīdina gaismas signāls. Vadības ierīci mehānismu automātiskai izslēgšanai un darbības palēnināšanai drošības nolūkā ierīko atsevišķi no signalizācijas sistēmas.

8. **Īpašas prasības attiecībā uz mašīntelpas un katlu ierīcēm un elektroierīcēm (R 53)**

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

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 ģenerators sabojājas, jāparedz pietiekamas jaudas rezerves ģenerators automātiska palaišana un pieslēgšana galvenajam sadales skapim, lai nodrošinātu piedziņu un vadību un kuģa drošību, automātiski no jauna palaižot būtiskus palīgmehānismus, tostarp pēc vajadzības — turpmākās darbības;
2. ja elektroenerģiju parasti piegādā vairāki ģeneratori, kas darbojas paralēli, jānodrošina, piemēram, izmantojot slodzes nomešanu, ka vienas ģeneratoriekārtas sabojāšanās gadījumā pārējās ģeneratoriekārtas turpina darboties bez pārslodzes, nodrošinot kuģa piedziņu, vadību, un kuģa drošību.

2. Ja rezerves mehānismi ir vajadzīgi citiem palīgmehānismiem, kas ir būtiski piedziņas nodrošināšanai, uzstāda automātiskas pārslēgšanas ierīces.

9. **Automātiskā vadības un signalizācijas sistēma (R 53.4)**

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

1. Vadības sistēma nodrošina galveno dzinēju un palīgmehānismu ekspluatāciju, izmantojot vajadzīgās automātiskās sistēmas.
2. Automātiskas pārslēgšanās gadījumā atskan trauksmes signāls.
3. Signalizācijas sistēmu atbilstīgi 6. noteikumam paredz visiem svarīgajiem spiediena līmeņiem, temperatūrām un šķidruma līmeņiem, kā arī citiem būtiskiem parametriem.
4. Centrālo vadības 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 saspīestu gaisu.

II-2 NODAĻA

UGUNSDROŠĪBA, UGUNSGRĒKA ATKLĀŠANA UN UGUNSGRĒKA LIKVIDĒŠANA

A DAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. **Pamatprincipi (R 2)**

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES 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 apdzēst 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, par pamatu šīs nodaļas noteikumiem ir ņemti šādi pamatprincipi, ņemot vērā kuģa tipu un saistītās potenciālās ugunsgrēka briesmas:

1. kuģa iedalījums galvenajās vertikālajās zonās ar norobežojumu, kas ir ugunsizturīgs un izturīgs pret mehāniskiem bojājumiem;
2. dzīvojamo telpu atdalīšana no pārējām kuģa daļām ar norobežojumu, kas ir ugunsizturīgs un izturīgs pret mehāniskiem bojājumiem;
3. uzliesmojošu materiālu izmantošana ierobežotā daudzumā;
4. ugunsgrēka atklāšana zonā, kurā tas izcēlies;
5. ugunsgrēka ierobežošana un nodzēšanas telpā, kurā tas izcēlies;
6. evakuācijas līdzekļu un ugunsdzēsības ekipējuma pieejas ugunsdrošība;
7. ugunsdzēsamo 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 sistēmu, kas atbilst 1974. gada SOLAS konvencijas II-2 nodaļas F daļai, ņemot vērā grozījumus, kas attiecas uz kuģiem, kuri būvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk. Uzskata, ka kuģis atbilst 2. punktā minētajām funkcionālajām prasībām un 1. punktā minētie ugunsdrošības mērķi ir sasniegti, ja:

1. kuģa konstrukcija un sistēmas kopumā atbilst attiecīgajām šīs nodaļas prasībām;
2. vai arī kuģa konstrukcija un sistēmas kopumā ir pārskatītas un apstiprinātas saskaņā ar 1974. gada SOLAS konvencijas II-2 nodaļas F daļu, ņemot vērā grozījumus kas attiecas uz kuģiem, kuri būvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk;

3. vai arī kuģa konstrukcijas un sistēmu daļa (daļas) ir pārskatīta(s) un apstiprināta(s) saskaņā ar iepriekšminēto SOLAS konvencijas II-2 nodaļas F daļu, ņemot vērā grozījumus, un pārējās kuģa daļas atbilst šīs nodaļas attiecīgajām prasībām.
4. Visi kuģi, kuru remonts, izmaiņas, pārveidošana un iekārtošana ir saistīti ar iepriekšminēto, arī turpmāk atbilst vismaz tām prasībām, ko šiem kuģiem piemēroja iepriekš.

Remonts, izmaiņas un pārveidošana, kā rezultātā būtiski mainās kuģa vai pasažieru dzīvojamo telpu izmēri vai būtiski uzlabojas kuģa derīgās lietošanas laiks un ar to saistītais iekārtojums atbilst jaunākajām prasībām attiecībā uz jauniem kuģiem, ciktāl karoga valsts administrācija to uzskata par pamatotu un iespējamu.

ESOŠIE B KLASES KUĢI

5. Neatkarīgi no 4. punkta noteikumiem, ja esošos B klases kuģus, kuri pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, remontē, izmaina, pārveido vai iekārto saistībā ar iepriekšminēto, tiem 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, izmaiņas, pārveides un iekārtošanas, kas saistītas ar iepriekšminēto un ietver materiālu nomaiņu 50 tonnu apmērā un vairāk, izņemot II-2/B/16 noteikumā paredzētos materiālus, atbilst prasībām, kuras piemēro jauniem B klases kuģiem.

2. Definīcijas (R 3)

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

1. *Neuzliesmojošs 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 IMO Rezolūciju A. 799 (19) "Pārskatīti ieteikumi attiecībā uz testu metodēm kuģubūves materiālu klasificēšanai neuzliesmojošu materiālu kategorijā". Jebkurš cits materiāls ir uzliesmojošs materiāls.
 - 1.a. B, C UN D KLASES KUĢI, KAS BŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Neuzliesmojošs 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 uzliesmojošs 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 un augstums (vai klāja garums) ir 2,44 metri, un ir pēc iespējas līdzīga paredzētajai konstrukcijai un attiecīgā gadījumā tai ir vismaz viens savienojums. Laika-temperatūras standarta līkni nosaka, velkot vienmērīgu līkni caur krāsns iekšējās temperatūras šādiem punktiem:

sākotnējā iekšējās krāsns temperatūra:	20 °C
pēc pirmajām piecām 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 KLASES KUĢI, KAS BŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

Uzliesmošanas standarttestā testēšanas krāsnīs attiecīgo starpsienu 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. tie ir būvēti no tērauda vai ekvivalenta materiāla;
2. tie ir pienācīgi nostiprināti;
3. tie ir būvēti tā, lai nepieļautu dūmu un liesmu izlaušanos līdz vienu stundu ilgā uzliesmošanas standart-testa beigām;
4. tos izolē ar apstiprinātiem neuzliesmojošiem materiāliem, lai testā neizmantotās puses vidējā temperatūra nepārsniegtu 140 °C virs sākotnējās temperatūras un lai nevienā punktā, tostarp 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 celšanos saskaņā ar SJO Rezolūciju A. 754 (18).

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

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

1. tie ir būvēti tā, lai nepieļautu dūmu un liesmu izlaušanos līdz vienu stundu ilgā uzliesmošanas standart-testa beigām;
2. tos izolē tā, lai testā neizmantotās puses vidējā temperatūra nepārsniegtu 140 °C virs sākotnējās temperatūras un lai nevienā punktā, tostarp nevienā savienojumā, temperatūra nepārsniegtu 225 °C virs sākotnējās temperatūras turpmāk norādītajos laikposmos:

B-15 klase	15 min
B-0 klase	0 min

3. tie ir būvēti no apstiprinātiem neuzliesmojošiem materiāliem, un visiem materiāliem, ko izmanto B klases pārsegumu būvē, jābūt neuzliesmojošiem, izņemot uzliesmojošu finieri, kura izmantošanu var atļaut ar noteikumu, ka 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 celšanos saskaņā ar SJO Rezolūciju A. 754 (18).

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

5. "*C*" klases pārsegumi ir būvēti no apstiprinātiem neuzliesmojošiem materiāliem. Tiem nav jāatbilst prasībām, kas attiecas uz dūmu un liesmu izlaušanos, ne arī temperatūras celšanās ierobežojumiem. Uzliesmojoša finiera izmantošanu atļauj ar noteikumu, ka tas atbilst citām šīs nodaļas prasībām.

6. Pastāvīgi "*B*" klases griesti vai apšuvums ir tādi "*B*" klases griesti vai apšuvums, kas beidzas tikai pie "*A*" vai "*B*" klases pārseguma.

7. *Tērauds vai citi ekvivalenti materiāli.* Ja ir minēti vārdi “tērauds vai citi ekvivalenti materiāli”, “ekvivalenti materiāli” nozīmē visus neuzliesmojošus materiālus, kam pašiem par sevi vai izolācijas dēļ piemīt tērauda īpašībām ekvivalentas mehāniskās izturības un integritātes īpašības pēc attiecīgās pakļaušanas uzliesmošanas standarttestam (piemēram, alumīnija sakausējums ar atbilstīgu izolāciju).
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 starpsienu, griestu un klāja apdares materiāliem.
 - 8.a. B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS BŪVĒTI 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 pārsegums un kuru vidējais garums un platums uz visiem klājiem kopumā nepārsniedz 40 metrus.
10. *Dzīvojamās telpas* ir telpas, ko izmanto sabiedriskajām telpām, gaitenīiem, 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.
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 gaitenīi, kas ved uz šīm telpām.
13. *Kravas telpas* ir visas telpas, ko izmanto kravai (tostarp naftas kravas tanki), un gaitenīi, 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 (tostarp autocisternās un dzelzceļa cisternās), piekabēs, konteineros, paliktņos, nomontējamos 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 atvērtas ro-ro kravas telpas, ne arī atklātais klājs.
- 16-1. *Slēgtas transportlīdzekļu telpas* ir transportlīdzekļu telpas, kas nav 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 no kurām var izbraukt transportlīdzekļus un kurās var uzturēties pasažieri. Īpašas kategorijas telpas var ierīkot uz vairākiem klājiem ar noteikumu, ka kopējais tūrais transportlīdzekļu svars 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
 2. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto citiem nolūkiem, nevis galvenajos dzinējos, ja šo mehānismu kopējā jauda nav mazāka par 375 kW; vai
 3. visi šķidrā kurināmā katli vai šķidrās degvielas sagatavošanas agregāti.
- 19.2. *Mašīntelpas* ir visas A kategorijas mašīntelpas un visas pārējās telpas, kurās ir dzinēji, 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 gaiteni, 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 tās sastāv no saspīestas degvielas sūkņiem, filtriem un sildītājiem, kas sagatavo degvielu pie spiediena, kas pārsniedz 0,18 N/mm².
21. *Kontrollpunkti* ir telpas, kurās atrodas kuģa radioiekārta vai galvenās navigācijas iekārtas, vai avārijas elektroenerģijas avots, vai kur ir koncentrēta ugunsgrēka reģistrēšanas vai ugunsdrošības iekārta.
- 21.1. *Centrālais kontrollpunkts* ir kontrollpunkts, 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 paneli;
 4. ugunsdrošo durvju noslēgšana;
 5. ūdensnecaurlaidīgo durvju indikatoru paneli;
 6. ūdensnecaurlaidīgo durvju noslēgšana;
 7. ventilatori;
 8. vispārējā/ugunsgrēka signalizācija;
 9. sakaru sistēmas, tostarp telefoni; un
 10. skaļruņu sistēmu mikrofoni.
- 21.2. *Pastāvīgā uzraudzībā esošais centrālais kontrollpunkts* ir centrālais kontrollpunkts, kurā pastāvīgi uzturas atbildīgais apkalpes loceklis.

22. *Telpas, kurās ir mēbeles un aprīkojums ar ierobežotu aizdegšanās risku*, II-2/B/4 noteikumā 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, skapi, tualetes galdiņi, pultis, skapiši ir izgatavoti vienīgi no apstiprinātiem neuzliesmojošiem materiāliem, izņemot viegli uzliesmojošu 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 neuzliesmojošiem 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 SJO Rezolūciju A. 471 (XII) un tās grozījumiem, kas pieņemti ar Rezolūciju A. 563 (14).
- B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, tekstu "SJO Rezolūciju A. 471 (XII) un tās grozījumiem, kas pieņemti ar Rezolūciju A. 563 (14)" 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 šo:
- "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 KLASĒS KUĢI, KAS BŪVĒTI 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.
24. *Uzliesmošanas testu metožu kodekss* ir Starptautiskais kodekss par ugunsdrošības testu metožu piemērošanu, ko pieņēmusi SJO Kuģošanas drošības komiteja ar Rezolūciju MSC 61 (67), kurā grozījumus izdarījusi SJO.
25. *Ugunsdrošības sistēmu kodekss* ir Starptautiskais ugunsdrošības sistēmu kodekss, ko pieņēmusi SJO Kuģošanas drošības komiteja ar Rezolūciju MSC 98 (73), kurā var būt SJO izdarīti grozījumi, ar noteikumu, ka šos grozījumus pieņem un tie stājas spēkā saskaņā ar 1974. gada SOLAS konvencijas VIII panta noteikumiem, ņemot vērā grozījumus, attiecībā uz grozījumu procedūram, kas piemērojamas pielikumam, izņemot tās I nodaļu.
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 precizētas šajā nodaļā.

3. Ugunsdzēsības sūkņi, ugunsdzēsības maģistrāles, ugunsdzēsības krāni, šļūtenes un sprauslas (R 4)

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

- 1.1. Uz katra kuģa ir ugunsdzēsības sūkņi, ugunsdzēsības maģistrāles, krāni, šļūtenes un sprauslas, kas attiecīgi atbilst šā noteikuma prasībām.

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

- 1.2. Ja ir vajadzīgi vairāki neatkarīgi ugunsdzēsības sūkņi, viegli pieejamā un izturīgā vietā ārpus mašīntelpas ierīko atvienojošus vārstus, 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 atvienojošie vārsti, visiem kuģa ugunsdzēsības krāniem, izņemot tos, kas atrodas iepriekšminētajā mašīntelpā, ūdeni var piegādāt ugunsdzēsības sūknis ārpus minētās mašīntelpas, izmantojot caurules, kas nešķērso mašīntelpu. Izņēmuma gadījumā avārijas ugunsdzēsības sūkņa iesūkšanas un izsūkšanas cauruļu sistēmas neliela daļa var šķērsot mašīntelpu, ja to nav izdevīgi ierīkot, apejot mašīntelpu, ar noteikumu, ka ugunsdzēsības maģistrāles viengabalainību saglabā, ievietojot caurules pietiekami biežā tērauda apvalkā.

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

- 1.3. Viegli pieejamā un izturīgā vietā ārpus mašīntelpas ierīko atvienojošus vārstus, 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 atvienojošie vārsti, visiem kuģa ugunsdzēsības krāniem, izņemot tos, kas atrodas iepriekšminētajā mašīntelpā, ūdeni var piegādāt cits sūknis vai avārijas ugunsdzēsības sūknis. Avārijas sūkni, šā sūkņa jūras ūdens ieplūdes atveri un iesūkšanas un izsūkšanas caurules un atvienojošos vārstus ierīko ārpus mašīntelpas. Ja tas nav iespējams, mašīntelpā var ierīkot jūrnīka lādi, ja vārstu regulē ar tālvadību no posteņa tajā pašā nodalījumā, kur atrodas avārijas sūknis, un iesūkšanas caurule ir pēc iespējas īsāka. Iesūkšanas vai izplūdes cauruļvadi var šķērsot mašīntelpu ar noteikumu, ka tiem ir pietiekami biezs tērauda apvalks vai izolācija atbilstīgi A-60 standartiem. Cauruļu sienai ir pietiekami biezas, un tās nedrīkst būt plānākas par 11 mm, un tās ir savienotas metinot, izņemot uzmavveida savienojumu ar jūras ūdens ieplūdes vārstu.

VISI JAUNIE UN ESOŠIE B KLASES KUĢI UN JAUNIE C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

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 jāizsūknē kravas telpu sūkņiem, kad tos izmanto atsūkšanā.
2. Uz katra kuģa, kur saskaņā ar šo noteikumu jābūt vairākiem ugunsdzēsības sūkņiem, katra vajadzīgā sūkņa jauda ir vismaz 80 % no kopējās vajadzīgās jaudas, izdalot ar vajadzīgo ugunsdzēsības sūkņu obligāto skaitu, bet jebkurā gadījumā tā nedrīkst būt mazāka par 25 m³/h un jebkurā gadījumā katrs sūknis var piegādāt vismaz divas vajadzīgās ūdensstrūklas. Šie ugunsdzēsības sūkņi var apgādāt ugunsdzēsības maģistrāles sistēmu atbilstīgi izvirzītajiem nosacījumiem.
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 piegādāt vismaz divas ūdensstrūklas, ko pieprasa šā noteikuma 5. punkts.

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

1. Uz kuģiem uzstāda mehāniskās piedziņas ugunsdzēsības sūkņus šādā skaitā:
 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 un mazāk: vismaz divi sūkņi, no kuriem viens var būt sūknis, ko darbina galvenais dzinējs.
2. Kanalizācijas, balasta, kravas telpu vai vispārējās lietošanas sūkņus var uzskatīt par ugunsdzēsības sūkņiem ar noteikumu, ka tos parasti neizmanto naftas sūkšanai un — ja tos reizēm izmanto šķidrās degvielas pārliešanai vai sūkšanai, tos aprīko ar piemērotām pārslēgšanas ierīcēm.

3. Jūras ūdens ieplūdes, 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 ugunsdzēsības nolūkā izmanto neatkarīgi darbināmu, mehāniskas piedziņas avārijas ugunsdzēsības sūkņi, kura enerģijas avots un jūras ūdens ieplūdes atvere atrodas ārpus mašīntelpas. Minētajam neatkarīgi darbināmajam mehāniskās piedziņas avārijas ugunsdzēsības sūkņim 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 pieejamas ūdens apgādes sistēma ir tāda, ka no jebkura iekšējās esoša ugunsdzēsības krāna tūlīt 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 tūlīt piegādā ūdeni ar piemērotu spiedienu, no komandtiltiņa vai ugunsgrēka kontrolpunkta — ja ir — ar tālvadību palaižot vienu no galvenajiem ugunsdzēsības tālvadības sūkņiem vai arī ar vienu galveno ugunsdzēsības sūkni pastāvīgi turot zem spiediena ugunsdzēsības maģistrāles sistēmu.
6. Katra ugunsdzēsības sūkņa spiedienvārstu aprīko ar vienvirziena vārstu.

4. Ugunsdzēsības maģistrāļu diametrs un spiediens tajās

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 krānu skaits, lai nodrošinātu 4.1. punktā minēto ūdens daudzumu, visos krānos uztur šādu minimālo spiedienu:

B klases kuģi, kas drīkst pārvadāt	Jauni	Esošie
vairāk kā 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 krānos nepārsniedz spiedienu, pie kāda var efektīvi kontrolēt ugunsdzēsības šļūteni.
5. Ugunsdzēsības krānu skaits un izvietojums
 1. Ugunsdzēsības krānu skaits un ievietojums ir tāds, lai vismaz divas ūdensstrūklas no dažādiem krāniem, no kurām viena izplūst no viengabala šļūtenes, var sasniegt jebkuru kuģa daļu, kurā kuģošanas laikā parasti uzturas pasažieri vai apkalpe, un jebkuru tukšu kravas telpu daļu, jebkuru ro-ro kravas telpu vai īpašas kategorijas telpu, turklāt šīs telpas gadījumā jebkura telpas daļa ir aizsniiedzama ar divām ūdensstrūklām no divām viengabala šļūtenēm. Turklāt minētos ugunsdzēsības krānus ierīko pie ejām, kas ved uz aizsargātām telpām.
 2. Dzīvojamās telpās, dienesta telpās un mašīntelpās krānu skaits un izvietojums atbilst 5.1. punkta prasībām, kad ir aizvērtas visas ūdensnecaurīdīgās durvis un visas durvis galvenajā vertikālajā zonā.
 3. Ja mašīntelpas apakšējai daļai var piekļūt no blakus esošā dzenvārpstas tuneļa, tās ārpusē ierīko divus ugunsdzēsības krānus pie ieejas mašīntelpā. Ja mašīntelpā iekļūst no citām telpām, vienā no šīm telpām pie ieejas mašīntelpā ierīko divus ugunsdzēsības krānus. Šīs prasības neievēro, ja tuneli vai blakus esošās telpas neizmanto kā evakuācijas ceļu.

6. Cauruļvadi un ugunsdzēsības krāni

1. Ugunsdzēsības maģistrālēm un krāniem neizmanto materiālus, kas uguns ietekmē sabojājas, ja vien tiem nenodrošina atbilstīgu aizsardzību. Cauruļvadus un ugunsdzēsības krānus izvieto tā, lai tiem var viegli pievienot ugunsdzēsības šļūtenes. Cauruļvadu un ugunsdzēsības krānu sistēmu ierīko tā, lai nepieļautu aizsāšanas iespēju. Uz kuģiem, kas kravu var pārvadāt uz klāja, ugunsdzēsības krānus 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 strādā.
3. Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, atvienojošos vārstus ierīko visiem atklātā klāja ugunsdzēsības maģistrāles atzariem, ko neizmanto ugunsdzēsīšanai, bet citiem nolūkiem.

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 precizētas kā "ugunsdzēsības šļūtenes", kopā ar vajadzīgajiem cauruļu piederumiem un instrumentiem, tur lietošanas gatavībā bīstamās vietās pie ūdensapgādes krāniem vai savienojumiem. Turklāt to kuģu iekštelpās, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, ugunsdzēsības šļūtenes ir pastāvīgi savienotas ar ugunsdzēsības krāniem.
2. Katram no 5. punktā minētajiem ugunsdzēsības krāniem 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.

8. Sprauslas

- 1.1. Šajā nodaļā sprauslu standartizmēri ir 12 mm, 16 mm un 19 mm vai pēc iespējas tuvāki šiem izmēriem. Ja izmanto citas sistēmas, piemēram, ūdens miglas sistēmu, var atļaut izmantot sprauslas ar citu diametru.
- 1.2. Visas sprauslas ir apstiprināta divfunkciju tipa sprauslas (t. i., 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 var iegūt maksimālo iespējamo izplūdi no vismazākā sūkņa ar noteikumu, ka nav jāizmanto sprauslas, kuru izmērs pārsniedz 19 mm.

JAUNI C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR MAZĀKS PAR 24 METRIEM

9. Ugunsdzēsības sūkņi, ugunsdzēsības maģistrāles, krāni, šļūtenes, sprauslas un ērti pieejama ūdensapgāde

1. Vajadzīgs viens neatkarīgs ugunsdzēsības sūknis, kas ugunsdzēsīšanas nolūkā var piegādāt vismaz vienu ūdensstrūklu no jebkura ugunsdzēsības krāna pie turpmāk minētā spiediena. Šādi piegādātais ūdens daudzums nedrīkst būt mazāks par divām trešdaļām no daudzuma, kas jāatsūknē kravas telpas sūkņiem, ja tos izmanto atsūkņēšanā. Izslācot iepriekšminēto maksimālo ūdens daudzumu no ugunsdzēsības krāniem ar 12, 16 vai 19 mm sprauslām, šie ugunsdzēsības sūkņi jebkurā krānā var uzturēt B klases kuģiem vajadzīgo minimālo spiedienu.
2. Uz visiem kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 250 pasažierus, ierīko papildu ugunsdzēsības sūkni, kas ir pastāvīgi savienots ar ugunsdzēsības maģistrāli. Šiem sūkņiem ir mehāniskā piedziņa. Šie sūkņi un to enerģijas avots neatrodas vienā nodalījumā ar 9.1. punktā pieprasīto sūkni un tie ir pastāvīgi pieslēgti jūras ūdens ieplūdes atverei ārpus mašīntelpas. Šie sūkņi var piegādāt vismaz vienu ūdensstrūklu no jebkura kuģa ugunsdzēsības krāna, saglabājot vismaz 0,3 N/mm² spiedienu.
3. Kanalizācijas, balasta, kravas telpu vai vispārējas lietošanas sūkņus var uzskatīt par ugunsdzēsības sūkņiem.

4. Uz katra kuģa ierīko ugunsdzēsības maģistrāli, kuras diametrs ir pietiekami liels, lai varētu efektīvi sadalīt iepriekšminēto maksimālo izplūdi. Ugunsdzēsības krānu skaits un izvietojums ir tāds, ka vismaz viena ūdensstrūkļa var sasniegt jebkuru kuģa daļu, ja izmanto maksimāla garuma viengabala šļūteni, kas paredzēta B klases kuģiem 7.2. punktā.
5. Uz katra kuģa katram ugunsdzēsības krānam ir vismaz viena ugunsdzēsības šļūtene.
6. Uz kuģiem, kur mašīntelpu periodiski atstāj bez uzraudzības vai sardzē jāstāv tikai vienam apkalpes loceklim, ugunsdzēsības maģistrāles sistēma tūlīt piegādā ūdeni ar piemērotu spiedienu, no komandtiltiņa vai ugunsgrēka kontrolpunkta — ja ir — ar tālvadību palaižot vienu no galvenajiem ugunsdzēsības tālvadības sūkņiem vai arī ar vienu galveno ugunsdzēsības sūkni pastāvīgi turot zem spiediena ugunsdzēsības maģistrāles sistēmu.
7. Katra ugunsdzēsības sūkņa spiedienvārstu aprīko ar vienvirziena vārstu.

4. Stacionāras ugunsdzēsības sistēmas (R 5 + 8 + 9 + 10)

1. Stacionāras gāzes ugunsdzēsības sistēmas Vispārīgi noteikumi (R 5.1)

JAUUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

1. Caurules, kas vajadzīgas ugunsdzēsšanas līdzekļa novadīšanai uz aizsargātām telpām, aprīko ar kontrolvārstiem, kas ir skaidri marķēti ar norādi par to, līdz kurām telpām caurules ir ievilkas. Piemērotā veidā nodrošina to, ka netiek pieļauta šā līdzekļa nejauša iepludināšana telpās.
2. Ugunsdzēsšanas līdzekļa sadales cauruļvadus ierīko un sprauslas izvieto tā, lai iegūtu vienmērīgu līdzekļa sadalījumu.
3. Paredz iespēju ārpus aizsargātajām telpām aizvērt visas atveres, pa kurām aizsargātajās telpās varētu ieplūst gaiss vai izplūst gāze.
4. Paredz automātisku skaņas signālu, kas brīdina par ugunsdzēsšanas līdzekļa ielaišanu telpā, kurā parasti strādā apkalpe vai kurā apkalpe var iekļūt. Trauksmes signāls skan attiecīgu laikposmu pirms līdzekļa ielaišanas.
5. Visu stacionāro gāzes ugunsdzēsības sistēmu vadības ierīces ir viegli pieejamas un vienkārši darbināmas un ir koncentrētas tikai posteņos, kam nav iespējams nokļūt izolācijā no pārējā kuģa, ja aizsargājamajā telpā izceļas ugunsgrēks. Katrā postenī ir skaidri saprotamas instrukcijas attiecībā uz sistēmas izmantošanu, ņemot vērā apkalpes drošību.
6. Ugunsdzēsšanas līdzekļa automātiska palaišana nav atļauta, izņemot mašīntelpās pie iekārtām ar augstu aizdegšanās risku vai slēgtās augsta ugunsdrošības riska telpās mašīntelpas iekšienē, izņemot gadījumus, kad to atļauj attiecībā uz lokālām automātiskām iemontētām ietaisēm papildus un neatkarīgi no pieprasītās stacionārās ugunsdzēsības sistēmas.
7. Ja ugunsdzēsšanas līdzekļa daudzums ir paredzēts vairāk nekā vienas telpas aizsardzībai, pieejamajam līdzekļa daudzumam nav jāpārsniedz lielākais daudzums, kāds vajadzīgs jebkurai šādi aizsargājamai vietai.
8. Izņemot, ja citādi ir atļauts, ugunsdzēsšanas līdzekļa uzglabāšanai vajadzīgās 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 spiediena detaļas ir paredzētas atbilstīgam praktiskam lietojumam, ņemot vērā to atrašanās vietu un eksploataācijas laikā paredzamo maksimālo apkārtējo temperatūru.

11. Ja ugunsdzēsšanas līdzekli uzglabā ārpus aizsargātas 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 aizvēršanas ierīces un kas norobežo minētās telpas un blakus esošās noslēgtās telpas, ir gāzes necaurlaidīgas. Attiecīgā gadījumā piemērojot II-2/B/4 vai II-2/B/5 noteikuma 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 ugunsdzēsšanas līdzekli, kas pats par sevi vai paredzamos lietošanas apstākļos izdala toksiskas gāzes tādā daudzumā, kas apdraud cilvēkus, vai izdala apkārtējai videi bīstamas gāzes.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS BŪVĒTI 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 izplūst gāze.
15. Ja ugunsdzēsšanas līdzekli uzglabā ārpus aizsargātās vietas, to uzglabā telpā, kas atrodas aiz priekšējās triecienstarpsienas un ko neizmanto citiem nolūkiem. Vēlams, lai ieeja šajā uzglabāšanas telpā ir no atklātā klāja un jebkurā gadījumā 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 ieiet no atklātā klāja, aprīko ar mehānisku ventilācijas sistēmu, kas paredzēta izplūdes gaisa savākšanai no telpas apakšas un kura nodrošina vismaz 6 gaisa apmaiņas reizes stundā. Ieejas durvis ir veramas uz ārpusi, un starpsienas un klāji, kuros ir durvis un citas aizvēršanas ierīces un kas norobežo minētās telpas un blakus esošās noslēgtās telpas, ir gāzes necaurlaidīgas. Piemērojot 4.1, 4.2, 5.1 un 5.2 tabulas, minētās uzglabāšanas telpas uzskata par kontrolpunktiem.

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

16. Nodrošina ugunsdzēsšanas līdzekļa papildu daudzumu, ja jebkurā telpā gaisa savācējos ir tāds brīvā gaisa daudzums, ka, ugunsgrēka gadījumā ielaižot šo gaisu minētajā telpā, ievērojami samazināsies stacionāro ugunsdzēsības sistēmu efektivitāte.
17. Stacionāro ugunsdzēsības ietaišu piegādātāji nodrošina ietaises aprakstu, tostarp apkopes pārbaudes punktu sarakstu angļu valodā un karoga valsts oficiālajā valodā (valodās).
18. Karoga valsts administrācijas apstiprināts eksperts, ietaises piegādātājs vai atzīta organizācija vismaz reizi gadā pārbauda ugunsdzēsšanas līdzekļa daudzumu.
19. Periodiskās pārbaudes, ko veic kuģa vecākais mehāniķis vai rīko kuģa vadība, reģistrē kuģa žurnālā, norādot attiecīgās pārbaudes apjomu un laiku.
20. To ugunsdzēsības iekārtu konstrukcija un izmēri, kas nav paredzētas un kas ir uzstādītas, piemēram, noliktavās, atbilst šā noteikuma prasībām, kuras noteiktas attiecīgajam ietaises tipam.
21. Visas durvis, kas ved uz telpām, ko aizsargā ar CO₂/halona ietaisi, marķē ar šādu tekstu "Šo telpu aizsargā CO₂/halona ietaise, un telpa ir evakuējama, atskanot trauksmes signālam".

2. Oglekļa dioksīda sistēmas (R 5.2.)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS 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 obligātais brīvās gāzes tilpums ir vienāds ar 30 % no minētajā veidā aizsargātas vislielākās kuģa kravas telpas bruto tilpuma.

Ja ar ventilācijas cauruļvadiem ir savienotas divas kravas telpas vai vairāk, 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 ir vienāds ar vislielāko no turpmāk minētajiem tilpumiem:

1. 40 % no vislielākās minētajā veidā aizsargātās mašīntelpas bruto tilpuma; tilpums, kurā nav iekļauta šahtas daļa virs šahtas līmeņa vai horizontālās virsmas, ir 40 % vai mazāk no attiecīgās telpas horizontālās virsmas, ko nosaka pa vidu starp rezervuāra griestiem un šahtas apakšējo daļu; vai
2. 35 % no vislielākās aizsargājamās mašīntelpas bruto tilpuma, ietverot šahtu; ar noteikumu, ka divas kravas telpas vai vairāk, kas nav pilnībā atdalītas, uzskata par vienu telpu.

2. Šajā punktā 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 minūtēs.

4. Oglekļa dioksīda atbrīvošanas mehānisms.

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

2. Abas vadības ierīces atrodas atbrīvošanas mehānisma kastē, uz kuras ir skaidri marķēta konkrētā telpa. Ja kontroles ierīču kaste ir aizslēdzama, kastes 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 pieeju, ventilāciju un sakaru iekārtām. Tā veic visus drošības pasākumus, kas vajadzīgi attiecībā uz CO₂ cilindru, cauruļu un cauruļu piederumu konstrukciju, uzstādīšanu, marķēšanu, piepildīšanu un testēšanu, kā arī attiecībā uz minēto ietaišu vadības un signalizācijas iekārtām.

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

6. Oglekļa dioksīda sistēmas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.

7. Karoga valsts administrācija nodrošina, ka telpas, kurās atrodas CO₂ baterijas, ir pienācīgi aprīkotas ar pieeju, ventilāciju un sakaru iekārtām. Tā veic visus drošības pasākumus, kas vajadzīgi attiecībā uz CO₂ cilindru, cauruļu un cauruļu piederumu konstrukciju, uzstādīšanu, marķēšanu, piepildīšanu 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, KAS UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

1. Ja mašīntelpā saskaņā ar 6. noteikumu ierīko stacionāru zemas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmu, šī sistēma ne vairāk kā piecās minūtēs pa stacionārām izplūdes atverēm var izšļākt putu daudzumu, ar ko pietiek, lai ar 150 mm biezu putu kārtu nosegtu vislielāko telpu, kādā iespējams izlīt šķidrajai degvielai. Sistēma spēj ražot putas, kas piemērotas naftas ugunsgrēku dzēšanai. Paredz putu efektīvu sadalīšanu pa pastāvīgu cauruļvadu un kontrolvārstu vai ventiļu sistēmu līdz piemērotām izplūdes atverēm un putu efektīvu novirzīšanu, izmantojot stacionāras sprauslas, uz pārējām lielākajām uguns briesmām aizsargātajā telpā. Putu izplešanās nepārsniedz attiecību 12 pret 1.

2. Visu minēto sistēmu vadības ierīces ir viegli pieejamas un vienkārši darbināmas un ir koncentrētas tikai posteņos, kam nav iespējams nokļūt izolācijā no pārējā kuģa, ja aizsargājamajā telpā izceļas ugunsgrēks.

JAUNI B, C UN D KLAŠES KUĢI, KAS BŪVĒTI 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 KLAŠES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLAŠES KUĢI

1. Visas vajadzīgās stacionārās augstas izplešanās putu ugunsdzēsības sistēmas mašīntelpā pa stacionārām izplūdes sprauslām var ātri izslākt putu daudzumu, ar ko pietiek, lai vislielāko aizsargājamo telpu vienas minūtes laikā piepildītu vismaz 1 metra biezumā. Pieejamajam putu šķidruma daudzumam jābūt pietiekamam, lai saražotu putu tilpumu, kas vienāds ar vislielākās aizsargājamās telpas pieckāršo tilpumu. Putu izplešanās nepārsniedz attiecību 1 000 pret 1.
2. Putu padeves cauruļvadi, gaisa pievade putu ģeneratoram un putu ražojošo 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.
4. Putu ģenerators, energoapgādes avoti, putu šķidrums un sistēmas vadības ierīces ir viegli pieejami un vienkārši darbināmi un ir koncentrēti tikai dažos posteņos, kam nav iespējams nokļūt izolācijā no pārējā kuģa, ja aizsargājamajā telpā izceļas ugunsgrēks.

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

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

5. Stacionāras ūdens spiediena ugunsdzēsības sistēmas mašīntelpās (R 10)

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

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

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA

7. Sūkni 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 apstājas galvenā energopadeve, lai 5. punktā minētais sūknis ir tūlīt izmantojams. Ja sūknis darbinā neatkarīgs iekšdedzes mehānisms, to uzstāda tā, lai ugunsgrēks aizsargājamajā telpā neietekmētu gaisa padevi mehānismam.

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

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

5. **Portatīvi ugunsdzēsāmie aparāti (R 6)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASĒS 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 ugunsdzēsamajiem aparātiem jābūt vismaz tikpat viegli pārnēsājamiem, kā 13,5 litru ugunsdzēsamajam aparātam, un to ugunsdzēsšanas jaudai jābūt vismaz vienānai ar 9 litru ugunsdzēsamā aparāta jaudu.
3. Rezerves pildījumus nodrošina 50 % no katra ugunsdzēsamā aparāta tipa kopskaita uz kuģa. Cits tā paša tipa ugunsdzēsamais aparāts nodrošina rezerves pildījumu ugunsdzēsamajam aparātam, ko nevar uzreiz uzpildīt uz kuģa.
4. Pārnēsājamās CO₂ ugunsdzēsamos aparātus neizvieto dzīvojamās telpās. Ja minētie ugunsdzēsāmie aparāti ir izvietoti rācījas telpā, pie sadales skapjiem un citos līdzīgos posteņos, šā noteikuma nolūkā tās telpas tilpumam, kurā atrodas viens vai vairāki ugunsdzēsāmie aparāti, jābūt tādām, lai izplūdes rezultātā radušos tvaiku koncentrācija nepārsniegtu 5 % no attiecīgās telpas neto tilpuma. CO₂ tilpumu aprēķina kā 0,56 m³/kg.

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

5. Pārnēsājamie 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 nevada elektrību un nekaitē iekārtām un ietaisēm.
7. Ugunsdzēsamos aparātus izvieto lietošanas gatavībā viegli pamanāmās vietās, ko ugunsgrēka gadījumā var ātri un viegli sasniegt jebkurā laikā un tādā veidā, ka to izmantojamībai nekaitē laika apstākļi, vibrācija vai citi ārēji apstākļi. Pārnēsājamus ugunsdzēsamos aparātus aprīko ar ierīcēm, kas norāda, vai tie ir tikuši izmantoti.
8. Rezerves pildījumu nodrošina 100 % pirmo 10 ugunsdzēsamo aparātu un 50 % pārējo ugunsdzēsamo aparātu, ko uz kuģa var atkārtoti uzpildīt.
9. Ugunsdzēsamajiem 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.

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

10. 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.
11. Ugunsdzēsāmie aparāti ir piemēroti tādu ugunsgrēku dzēšanai, kas var izcelties ugunsdzēsamā aparāta tuvumā.
12. Vienu no pārnēsājamiem ugunsdzēsamajiem aparātiem, kas paredzēts 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 nevienš telpas punkts neatrastos tālāk par 10 metriem 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. tālāk par 10 metriem no ugunsdzēsamā aparāta;

4. ugunsdzēsamo aparātu novieto pie krāsu skapjiem un 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 vienādi izmantojami.

15. Periodiskas ugunsdzēsamo aparātu pārbaudes:

karoga valsts administrācija nodrošina pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu periodiskas pārbaudes, darbības testus un spiediena testus.

6. Ugunsdzēsības iekārtas mašīntelpā (R 7)

A kategorijas mašīntelpās uzstāda šādas iekārtas.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

1. vienu no turpmāk minētajām stacionārajām ugunsdzēsības sistēmām:

1. gāzes sistēmu, kas atbilst 4. noteikuma 1. un 2. punkta attiecīgajām prasībām, vai ekvivalentu ūdens sistēmu kā alternatīvu halona sistēmai, ievērojot 1994. gada 30. decembra MSC/Circ. 668 un 1996. gada jūnija MSC/Circ 728 noteikumus un ņemot vērā kuģa uzbūvēšanas dienu;

2. augstas izplešanās putu sistēmu, kas atbilst 4. noteikuma 4. punkta attiecīgajām prasībām, ņemot vērā kuģa uzbūvēšanas dienu;

3. ūdens spiediena sistēmu, kas atbilst 4. noteikuma 5. punkta attiecīgajām prasībām, ņemot vērā kuģa uzbūvēšanas dienu.

2. vismaz vienu pārnēsājamo 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, ar putām pārklājot vismaz 1,5 m³ minūtē.

3. 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 ziežu spiediena sistēmu daļu, pārvadiem un citām ugunsbīstamām vietām. Turklāt izvieto pietiekamu skaitu pārnēsājamo putu ugunsdzēsamo aparātu vai to ekvivalentu, lai nevienš telpas punkts neatrastos vairāk kā 10 metru attālumā no ugunsdzēsamā aparāta un katrā telpā būtu vismaz divi ugunsdzēsamie aparāti.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR MAZĀKS PAR 24 METRIEM, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

4. ierīko vienu no stacionārajām ugunsdzēsības sistēmām, kas precizētas iepriekšminētajā 1. punktā, un papildus katrā telpā, kurā ir iekšdedzes dzinēji vai šķidrās degvielas nostādīšanas tvertnes, vai šķidrās degvielas sagatavošanas agregāti — vienu putu ugunsdzēsamo aparātu ar vismaz 45 litru ietilpību vai vienu oglekļa dioksīda ugunsdzēsamo aparātu ar vismaz 16 kg ietilpību, un
5. vienu pārnēsājamu ugunsdzēsamo aparātu, kas piemērots naftas ugunsgrēku dzēšanai, katram mehānismam, kura jauda ir 736 kW, vai šāda mehānisma daļai; ar noteikumu, ka jebkurā telpā ir vismaz divi un ne vairāk kā seši šādi ugunsdzēsamie aparāti.

Atsevišķu sešu pārnēsājamu ugunsdzēsamo aparātu vietā atļauts izmantot stacionāru zemas izplešanās putu sistēmu.

JAUNI B, C UN D KLASES UN ESOŠIE B KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK NEKĀ 36 PASAŽIERUS

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

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

7. Ja sildīšanai izmanto šķidro kurināmo, papildus var pieprasīt, lai katlu telpas uz vietas aprīko ar pastāvīgām vai pārnēsājamām iekārtām, kas ugunsdzēsšanas nolūkā nodrošina ūdensstrūklu zem spiediena vai putas virs un zem grīdas.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURI UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK UN KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK

8. 1. A kategorijas mašīntelpas, kuru tilpums pārsniedz 500 m³, papildus pieprasītajām stacionārajām ugunsdzēsības sistēmām aizsargā arī ar apstiprināta tipa stacionāru lokālas izmantošanas ūdens vai ekvivalentu ugunsdzēsības sistēmu, pamatojoties uz SJO izstrādātajām pamatnostādnēm (skatīt 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 rokas vadību.

2. Ar stacionārām lokālas izmantošanas ugunsdzēsības sistēmām aizsargā, piemēram, šādas telpas, neizslēdzot dzinējus, neevakuējot apkalpi un neaizīmējot telpas:

1. kuģa galvenajiem dzinējiem un elektroenerģijas ģenerēšanai izmantojamo iekšdedzes mehānismu ugunsbīstamās daļas;
 2. katlu priekšpusi;
 3. atkritumu sadedzināšanas krāšņu ugunsbīstamās daļas un
 4. sakarsēta šķidrā kurināmā attīrītājus.
3. Kad lokālas izmantošanas sistēma sāk darboties, aizsargājamajā telpā un pastāvīgā uzraudzībā esošajos posteļos parādās gaismas 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 prasības, kas izklāstītas šajā nodaļā.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA UN ESOŠIE B KLASES KUĢI, UN VISI KUĢI, KURI DRĪKST PĀRVADĀT VAIRĀK KĀ 400 PASAŽIERUS

9. Stacionāras lokālas izmantošanas ugunsdzēsības sistēmas ierīko saskaņā ar šā noteikuma 8. punktu ne vēlāk kā 2005. gada 1. oktobrī.

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 vilkmes ventilācijas atveru un citu mašīntelpas atveru skaitu.
2. Gaismas lūkas ir no tērauda un tajās nav stikla rūsū. Ierīko piemērotu sistēmu dūmu izlaišanai no aizsargājamās telpas, ja izceļas ugunsgrēks.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

3. Ja telpā izceļas ugunsgrēks, durvīm, izņemot mehāniskās piedziņas ūdensnecauraidīgās 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, aprīkots ar tālvadības atbrīvošanas ierīci.

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

4. Mašīntelpu norobežojošajās sienās neierīko logus. Mašīntelpas kontrolpostēnos tomēr var izmantot stiklu.
5. Vadības ietaises paredz šādiem nolūkiem:
 1. gaismas lūku atvēršana un aizvēršana, dūmeņu vilkmes ventilācijas atveru aizvēršana un ventilatoru aizbīdņu aizvēršana;
 2. lai izlaistu dūmus;
 3. mehāniskās piedziņas durvju aizvēršana vai tādu durvju atvēršanas mehānisma iedarbināšana, kas nav ūdensnecauraidīgās durvis ar mehānisko piedziņu;
 4. ventilatoru apturēšana; un
 5. iesūkņēšanas un velkmes ventilatoru, sūkņu šķidrās degvielas pārvietošanai, 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 ziezeļļu sūkņi, termiskās eļļas cirkulācijas sūkņi un eļļas separatori. Šā noteikuma 6. punkts tomēr nav jāpiemēro naftas produktus saturoša ūdens separatoriem.
6. Vadības ierīces, ko pieprasa 5. punkts un II-2/A/10.2.5 noteikums, 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 sagrupētas tikai dažos postēnos. Minētajos postēnos var droši iekļūt no atklātā klāja.
7. Ja ieeja A kategorijas mašīntelpā ir ierīkota šīs telpas apakšējā daļā no blakus esošā dzenvārpstas tuneļa, šajā tunelī pie ūdensnecauraidīgajām durvīm ierīko vieglas tērauda ugunsdrošas ekrāndurvis, kas atveramas no abām pusēm.

8. Automātisko sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas (R 12)

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

1. Visas automātisko sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas spēj jebkurā laikā tūlīt 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 drošības pasākums ir vajadzīgs. Visas sistēmas daļas, kas ekspluatācijas laikā var tikt pakļautas salam, pienācīgi jāaizsargā pret sasāšanu. Šajā sistēmā pastāvīgi uztur spiedienu un nodrošina pastāvīgu ūdens apgādi, kā pieprasa šis noteikums.

2. Katrā sprinkleru daļā ir ietaise, kas automātiski pārraida gaismas un skaņas signālu uz vienu vai vairākiem indikatoru paneļiem, ja sprinklers sāk darboties. Minētie paneļi norāda, kurā sistēmas apkalpotajā daļā ir izcēlies ugunsgrēks, un tie ir centralizēti izvietoti uz komandtiltiņa, un turklāt indikatoru gaismas un skaņas signālu saņem arī cits postenis, ne tikai komandtiltiņš, lai nodrošinātu to, ka apkalpe nekavējoties uzzina par ugunsgrēku. Signalizācijas sistēma arī brīdina, ja sistēmā ir radies defekts.
3. Sprinklerus sagrupē atsevišķās sekcijās, no kurām katrā ir vairāk nekā 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 kā diviem klājiem vai atradīsies vairākās galvenajās vertikālajās zonās.
4. Katru sprinkleru sekciju var 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 attiecīgām pilnvarām.
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 pie 68 — 79 °C, izņemot, piemēram, žāvētavas, kur varētu būt augsta apkārtnes temperatūra; tādās 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. Ir pieejamas piemērotas testēšanas un apkopes instrukcijas.
8. Sprinklerus ierīko telpas augšpusē un izvieto tā, lai vidējais ūdens daudzums, kas izlīst virs telpas, kas aprīkota ar sprinkleriem, ir vismaz 5 l/m² minūtē.

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

9. Ierīko spiediena rezervuāru, kura tilpums ir vienāds ar vismaz divkārtu ūdens daudzumu, kas minēts šajā punktā. Rezervuārā pastāvīgi ir saldūdens daudzums, kas atbilst ūdens daudzumam, ko 12. punktā minētais sūkņis izsūknēs vienā minūtē, un rezervuārā ir jāsaglabā tāds gaisa spiediens, lai nodrošinātu, ka tur, kur rezervuārā ir izlietots saldūdens pastāvīgais daudzums, spiediens nav mazāks par sprinklera darba spiedienu, kam pieskaita ūdens spiedienu no rezervuāra apakšas līdz sistēmā visaugstāk ierīkotajam sprinkleram. Piemērotā veidā papildina zem spiediena esošo gaisu un saldūdens daudzumu rezervuārā. Ierīko stikla mēraparātu, no kura var nolasīt pareizu ūdens līmeni rezervuārā.
10. Nepieļauj jūras ūdens iekļūšanu rezervuārā. Spiediena rezervuāru aprīko ar efektīvu drošības vārstu un manometru. Katrā manometra savienojumvietā ierīko noslēdzējvārstus vai ventiļus.
11. Neatkarīgu motorsūkni uzstāda vienīgi, lai ūdens izplūšana no sprinkleriem turpinātos automātiski. Sūkni iedarbina automātiski, nokrītoties spiedienam sistēmā, pirms ir pilnībā iztukšots pastāvīgais saldūdens daudzums spiediena rezervuārā.
12. Sūkņi 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 teritoriju pie 8. punktā minētās jaudas. Jauniem C un D klases kuģiem, kuru garums ir mazāks par 40 metriem un kuru kopējā aizsargātā teritorija ir mazāka par 280 m², karaļa valsts administrācija var noteikt atbilstīgu teritoriju, kas jāņem vērā, nosakot sūkņu 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. Sprinklera sūknis un rezervuārs atrodas pienācīgā attālumā no mašīntelpas un neatrodas telpā, kas ir aizsargājama ar sprinkleru sistēmu.
16. Jūras ūdens sūknim un automātiskajai signalizācijas un detektorsistēmai ir vismaz divi enerģijas avoti. Ja sūkni darbina elektroenerģijas avoti, tie ir galvenais ģenerators un avārijas elektroenerģijas avots. Vienu enerģijas padevi sūknim nodrošina galvenais sadales skapis, bet otru — avārijas sadales skapis, izmantojot atsevišķus fīderus, kas paredzēti tikai šim nolūkam. Fīderus ierīko, apejot kambīzi, mašīntelpas un citas slēgtas augstas ugunsbīstamības telpas, izņemot tiktāl, cik tas vajadzīgs, lai tās pieslēgtu 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, ka minētās padeves pārrāvuma gadījumā tas automātiski pārslēdzas uz piegādi no avārijas sadales skapja. Galvenā sadales skapja un avārijas skapja slēdzus marķē un parasti tur noslēgtus. Attiecīgajos fīderos nav atļauts ierīkot citus slēdzus. Viens no signalizācijas un detektorsistēmas enerģijas padeves avotiem ir avārijas avots. Ja viens no sūkņa enerģijas avotiem ir iekšdedzes dzinējs, papildu 15. punkta noteikumu ievērošanai, tas jānovieto tā, lai ugunsgrēks kādā no aizsargājamajām vietām neskar 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 paneliem aprīko ar slēdzi, kas ļauj testēt katras sprinkleru sekcijas signalizāciju un indikatorus.
21. Katrai sekcijai paredz vismaz 6 rezerves sprinklervalviņas.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS BŪVĒTI 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 kopējā aizsargātā teritorija ir mazāka par 280 m², karoga valsts administrācija var noteikt atbilstīgu teritoriju, kas jāņem vērā, nosakot sūkņu un alternatīvu padeves ietaišu jaudu.

9. Stacionārās ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas (R 13)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS 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 tūlīt iedarboties.
2. Enerģijas padevi un elektriskās ķēdes, kas vajadzīgas sistēmas darbam, uzrauga, lai attiecīgi konstatētu enerģijas padeves pārrāvumu vai defektus. Defekta gadījumā vadības panelis saņem gaismas 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 atsevišķi fīderi, kas paredzēti vienīgi šim nolūkam. Minētais fīderis sniedzas līdz automātiskajam pārslēgšanas slēdzim, kas atrodas uguns detektorsistēmas vadības panelī vai blakus tam.

4. Detektorus un rokas signalizācijas punktus sagrupē pa sekcijām. Detektora vai rokas signalizācijas punkta aktivizēšana iedarbina ugunsgrēka gaismas un skaņas signālu uz vadības paneļa un indikatoru paneliem. Ja 2 minūtēs 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 ugunsgrēka kontrolpunktā.
6. Indikatoru paneli norāda vismaz sekciju, kurā ir iedarbināts detektors vai rokas signalizācijas punkts. Vismaz vienu paneli novieto tā, lai jebkurā laikā tas ir 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 ugunsgrēka kontrolpunktā.
7. Uz katra indikatoru paneļa vai tam blakus novieto saprotamu informāciju par vietām, kas pieslēgtas minētajai sistēmai, un kas norāda sekciju atrašanās vietu.
8. Ja uguns detektorsistēma neparedz iespēju no attāluma identificēt katru atsevišķo detektoru, parasti neatļauj vienu sekciju pieslēgt vairāk kā vienam klājam dzīvojamajās telpās, dienesta un kontrolpunktos, izņemot gadījumus, kad viena sekcija attiecas uz slēgtu kāpņutelpu. Lai nepieļautu aizkavēšanos ugunsgrēka avota noteikšanā, katrā sekcijā iekļaujamo slēgtu telpu skaitu ierobežo, kā noteikusi karoga valsts administrācija. Vienā sekcijā nedrīkst ietilpt vairāk kā 50 slēgtas telpas. Ja detektorsistēma ir aprīkota ar uguns detektoriem, kas ir atsevišķi identificējami no attāluma, sekcijas var attiekties uz vairākiem klājiem un jebkuru slēgtu telpu skaitu.
9. Ja uguns detektorsistēma neļauj atsevišķi identificēt katru detektoru no attāluma, viena detektoru sekcija nevar attiekties uz telpām abās kuģa malās vai uz vairāk kā vienu klāju un to tāpat nevar izvietot vairākās galvenajās vertikālajās zonās, izņemot gadījumus, kad karoga valsts administrācija, atzīstot, ka kuģa ugunsdrošība nemazinās, var atļaut izmantot vienu detektoru sekciju abām kuģa malām un vairāk kā vienam klājam. Kuģos, kas aprīkoti ar atsevišķi identificējamiem uguns detektoriem, vienu sekciju var izmantot telpām abās kuģa malās un vairākiem klājiem, bet tā nedrīkst atrasties vairākās galvenajās vertikālajās zonās.
10. Uguns detektoru sekciju, ko izmanto kontrolpunktam, dienesta telpai vai dzīvojamajai telpai, neizmanto mašīntelpai.
11. Detektorus iedarbina karstums, dūmi vai citi degšanas, liesmu vai degšanas un liesmu produkti. Karoga valsts administrācija var apsvērt tādu detektoru izmantošanu, ko iedarbina citi faktori, kas liecina par ugunsgrēka sākšanos, ar noteikumu, ka tie nav mazāk jutīgi. Liesmu detektorus izmanto vienīgi papildus dūmu vai siltuma detektoriem.
12. Nodrošina piemērotas instrukcijas un rezerves daļas, lai varētu veikt testēšanu un apkopi.
13. Detektorsistēmas darbību regulāri testē atbilstīgi karoga valsts administrācijas prasībām, izmantojot iekārtas, kas ražo atbilstīgas 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 darbības režīmā, neapmainot detaļas.
14. Uguns detektorsistēmas neizmanto citiem nolūkiem, izņemot atļauju aizvērt ugunsdrošas durvis un veikt līdzīgas funkcijas no vadības paneļa.
15. Uguns detektorsistēmas, kas ļauj identificēt zonas atrašanos, ierīko tā, lai:
 - ugunsgrēks nevar radīt bojājumus vairāk kā vienā ķēdes punktā,
 - nodrošina to, ka ķēdes defekts (piemēram, energopadeves pārrāvums, īsslēgums, zemējums) aptur visu ķēdi,
 - veic visus iespējamus pasākumus, lai varētu atjaunot sistēmas sākotnējo konfigurāciju pēc tam, kad tā pārstājusi darboties (elektrisku, elektronisku, informātikas defektu dēļ),
 - pirmā iedarbinātā ugunsgrēka signalizācija nekavē pārējos detektorus raidīt 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 gaiteņos, un neviena gaiteņa daļa neatrodas vairāk kā 20 metru attālumā no rokas signalizācijas punkta.
2. Dzīvojamās telpās dūmu detektorus ierīko visās kāpnēs, gaiteņos un evakuācijas ceļos.
3. Ja stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas ir jāierīko, lai aizsargātu telpas, kas nav 2.2. punktā minētās telpas, 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 spiediens vai mehāniski bojājumi. Vispār detektoriem, kas ierīkoti pie griestiem, jāatrodas vismaz 0,5 metru attālumā no starpsienām.
5. Detektoru izvietoējuma maksimālos attālumus nosaka saskaņā ar šo tabulu.

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 demonstrē detektoru raksturīgās īpašības.

6. Elektroinstalācijas, kas ietilpst sistēmā, ir ievilkas, apejot kambīzi, mašīntelpas un citas slēgtas telpas ar augstu ugunsbīstamību, izņemot gadījumus, kad tas vajadzīgs uguns detektoru vai ugunsgrēka signalizācijas ierīkošanai šajās telpās vai pieslēgtu tās atbilstīgam strāvas avotam.

3. Prasības attiecībā uz konstrukciju

1. Sistēmas un iekārtu konstrukcija ir piemērota tam, lai izturētu apgādes sprieguma maiņas un pārejas, apkārtnes temperatūras svārstības, vibrāciju, mitrumu, triecienu, spiedienu un koroziju, ar ko parasti sastopas uz kuģa.
2. Dūmu detektori, kas jāuzstāda dzīvojamo telpu kāpnēs, gaiteņos un evakuācijas ceļos, kā to pieprasa 2.2. punkts, ir sertificēti iedarboties, kamēr dūmu blīvums nav pārsniedzis 12,5 % no gaismas samazināšanās vienībām metrā, bet nedarbojas, kamēr dūmu blīvums nepārsniedz 2 % no gaismas samazināšanās vienībām 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, kamēr temperatūra nav pārsniegusi 78 °C, bet nedarbojas, kamēr temperatūra nav pārsniegusi 54 °C, ja temperatūra sasniedz noteiktās robežas, 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 apkārtējā gaisa temperatūra.

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

- 4.1. Izmanto apstiprināta tipa stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem.
- 4.2. Rokas signalizācijas punktus, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam, uzstāda dzīvojamajās telpās, dienesta telpās un kontrolpunktos. Pie katras izejas ierīko vienu rokas signalizācijas punktu. Rokas signalizācijas punkti ir viegli pieejami katrā klāja gaitenī, un neviena gaitenī daļa neatrodas vairāk kā 20 metru attālumā no rokas signalizācijas punkta.

JAUNI A, B, C UN D KLASES 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, detaļu izturību pret koroziju, elektriskās strāvas padevi to vadības sistēmai un ekspluatācijas un apkopes instrukciju pieejamību.

10. **Risinājumi attiecībā uz šķidro degvielu, ziežellu un citām uzliesmojošām eļļām (R 15)**

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

1. Naftas produktu kā degvielas izmantošanas ierobežojumi

Uz naftas produktu kā degvielas izmantošanu attiecas šādi ierobežojumi.

1. Izņemot, ja šajā punktā paredzēts citādi, neizmanto šķidro degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir mazāka par 60 °C.
2. Avārijas ģeneratoros var 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 drošības pasākumus, ko tā uzskata par vajadzīgiem, un ar nosacījumu, ka apkārtējai temperatūrai telpā, kurā uzglabā vai izmanto šķidro degvielu, neļauj pacelties augstāk kā 10 °C zem šķidrās degvielas uzliesmošanas temperatūras.

Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, var atļaut šķidrās degvielas, kuras uzliesmošanas temperatūra ir mazāka par 60 °C, bet ir vismaz 43 °C, izmantošanu, ievērojot šādus nosacījumus:

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

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

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 cilvēku drošību un ievērojot vismaz šādus noteikumus:

- 1.1. Ciktāl iespējams, šķidrās degvielas sistēmas daļas, kurās ir sakarsēta degviela ar spiedienu lielāku nekā 0,18 N/mm², neuzstāda nosegtā vietā, kur uzreiz nav iespējams atklāt defektus un sūci. Mašīntelpās, kurās atrodas minētās šķidrās degvielas sistēmas daļas, nodrošina atbilstīgu apgaismojumu.
- 1.2. Sakarsēta degviela ir degviela, kuras temperatūra pēc sildīšanas pārsniedz 60 °C vai ir augstāka par degvielas uzliesmošanas temperatūru, ja tā ir zemāka par 60 °C.

2. Mašīntelpu ventilācija ir pietiekama jebkuros parastos apstākļos, lai nepieļautu degvielas tvaiku uzkrāšanos.
3. Ciktāl iespējams, šķidrās degvielas rezervuāri ietilpst kuģa konstrukcijā un atrodas ārpus mašīntelpas. Ja šķidrās degvielas rezervuāri, izņemot dubultdibena rezervuārus, atrodas blakus mašīntelpai vai mašīntelpā, vismaz viena no šo rezervuāru malām atrodas pie mašīntelpas norobežojuma un, vēlams, lai tiem būtu kopēja mala ar dubultdibena rezervuāriem, un tās rezervuāra malas virsmas laukumam, kas iziet uz mašīntelpu, jābūt minimālam. Ja minētie rezervuāri atrodas mašīntelpā, tajos nedrīkst glabāt šķidro degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir mazāka par 60 °C. Jāizvairās no neiebūvētu šķidrās degvielas rezervuāru ierīkošanas, un šādi rezervuāri ir aizliegti mašīntelpā.
4. Šķidrās degvielas rezervuārus neierīko vietās, kur apdraudējumu var radīt izšļakstījumi vai sūce, nopilot uz sakarsētas virsmas. Veic drošības pasākumus, lai nepieļautu, ka saskarē ar sakarsētām virsmām nonāk degviela zem spiediena, kas izšļakstījusies no sūkņa, filtra vai sildītāja.
5. Šķidrā kurināmā caurules, kuru bojājums ļautu naftai izplūst no glabāšanas, nostādināšanas vai ikdienas izmantošanas rezervuāra, kura tilpums ir 500 litri vai vairāk un kas atrodas virs dubultā dibena, tieši rezervuārā ir aprīkotas ar krānu vai ventili, ko var aiztaisīt no drošas vietas ārpus attiecīgās telpas, ja telpā, kurā atrodas rezervuāri, izceļas ugunsgrēks. Ja diptanki atrodas jebkurā šahtā vai cauruļvadu tunelī vai tamlīdzīgā telpā, rezervuārus aprīko ar vārstiem, bet regulēšanu 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.

Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, avārijas ģenerators degvielas rezervuāra vārsta tālvadības ierīce atrodas atsevišķi no pārējo mašīntelpas vārstu tālvadības ierīcēm.

6. Nodrošina drošu un efektīvu veidu, kā noteikt šķidrās degvielas daudzumu visos šķidrās degvielas rezervuāros.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

1. Mērīšanas caurules nebeidzas telpā, kurā aizdegšanās apdraudējumu var radīt izšļakstījumi no mērīšanas caurules. Tās jo īpaši nebeidzas pasažieru vai apkalpes telpās. Mērīšanas caurules parasti nebeidzas mašīntelpās. Ja karoga valsts administrācija tomēr uzskata, ka šīs prasības ir nepraktiskas, tā var 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 apdraudējumu vietām, ja vien neveic drošības pasākumus, piemēram, efektīvu ekrānu ierīkošana, lai nepieļautu to, ka šķidrās degvielas izšļakstījumi no mērīšanas cauruļu galiem nonāk saskarsmē ar aizdegšanās avotu;

1.3. mērīšanas cauruļu gali ir aprīkoti ar pasaizveres nobloķēšanas ierīcēm un ar neliela diametra pasaizveres kontrolventili, kas atrodas pirms nobloķēšanas ierīces, lai pirms nobloķēšanas ierīces atvēršanas pārliecinātos, ka caurulē nav šķidrās degvielas. Nodrošina to, ka šķidrās degvielas izšļakstījumi caur kontrolventili nerada aizdegšanās apdraudējumu.

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

2. Šķidrās degvielas daudzumu šķidrās degvielas rezervuāros var atļaut pārbaudīt ar citiem līdzekļiem, ja šie līdzekļi tāpat kā 2.6.1.1. apakšpunktā paredzētie līdzekļi nav jāievada rezervuāra augšdaļā, un ar noteikumu, ka šo līdzekļu pienācīgas nedarbošanās vai rezervuāru pārpildīšanas rezultātā nenotiks degvielas izlīšana.

3. Līdzekļus, kas ieteikti 2.6.2. apakšpunktā, uztur pienācīgā kārtībā, nodrošinot to nepārtrauktu un precīzu ekspluatāciju.

7. Šķidrās degvielas rezervuāros un šķidrās degvielas sistēmas daļās, tostarp uzpildes caurulēs, kam paredzēti uz kuģa esošie sūkņi, nepieļauj spiediena pārslodzi. Izplūde no visiem drošības vārstiem un gaisa vai pārplūdes cauruļvadiem notiek tur, kur nerodas ugunsgrēka vai eksplozijas risks sakarā ar degvielas un tvaiku parādīšanos, 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. Šķidrā kurināmā caurules un to ventiļi un cauruļu piederumi ir no tērauda vai līdzvērtīga materiāla, bet ierobežotā daudzumā var atļaut izmantot lokanas caurules. Minētās lokanās caurules un gala stiprinājumi ir izgatavoti no atbilstīgas izturības apstiprinātiem ugunsdrošiem materiāliem.

Vārstus, ar ko aprīkoti šķidrās degvielas rezervuāri un uz ko iedarbojas statisks spiediens, var 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 ir zemāka par 60 °C.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

9. Visas ārējās augstspiediena degvielas piegādes līnijas, kas savieno augstspiediena degvielas sūkņus un degvielas inžektorus, aizsargā ar izolācijas apvalka cauruļvadu sistēmu, kurā nonāk degviela, ja sabojājas augstspiediena līnija. Izolācijas apvalkā esoša caurule sastāv no ārējās caurules, kurā ir pastāvīgi iemontēta augstspiediena degvielas caurule. Izolācijas apvalkā esošu cauruļvadu sistēmā ietilpst sūču savācējietais un signalizācija, kas brīdina par degvielas līnijas bojājumu.
10. Atbilstīgi jāizolē visas virsmas, kuru temperatūra pārsniedz 220 °C un kuras var nonākt saskarē ar degvielu, ja sabojājas degvielas sistēma.
11. Šķidrās degvielas padeves līnijas pienācīgi aizsargā ar ekrāniem vai kā citādi, lai pēc iespējas izvairītos no degvielas izsmidzināšanas vai sūces 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 BŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

12. Šķidrās degvielas padeves līnijas neierīko tieši virs augstas temperatūras ietaisēm vai to tuvumā, tostarp 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 ekrāniem vai citādā piemērotā veidā, lai pēc iespējas izvairītos no degvielas izsmidzināšanas vai sūces uz aizdegšanās avotiem. Cauruļu sistēmā veido pēc iespējas mazāku savienojumu skaitu.
13. Dīzeļdzinēja degvielas sistēmas sastāvdaļas uzstāda, ņemot vērā spiediena maksimumu ekspluatācijas laikā, tostarp augstspiediena maksimumu, kas degvielas sūkņu darbības rezultātā rodas un tiek pārraidīts atpakaļ degvielas padeves un pārlējuma līnijās. Savienojumus ar degvielas padeves un pārlējuma līnijām ierīko, ņemot vērā šo savienojumu spēju nepieļaut šķidrās degvielas sūci zem spiediena ekspluatācijas laikā un pēc apkopes.
14. Ietaisēs ar vairākiem dzinējiem, kam degvielu piegādā no viena degvielas avota, nodrošina atsevišķo dzinēju degvielas padeves un pārlējuma cauruļvadu sistēmas izolāciju. 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 uzliesmojošu šķidrumu pārsūkņēt caur dzīvojamām un dienesta telpām, degvielas un uzliesmojošu šķidrumu pārsūkņēšanas caurulēm jābūt izgatavotām no administrācijas apstiprināta materiāla, ņemot vērā ugunsbīstamību.
16. Esošajiem B klases kuģiem piemēro 2.9. līdz 2.11. punkta prasības, izņemot to, ka 2.9. punktā minētās izolācijas apvalka cauruļvadu sistēmas vietā var izmantot piemērotas kameras tiem dzinējiem, kuru jauda ir 375 kW vai mazāk un kuriem degvielas sūkņi piegādā degvielu vairāk kā vienam inžektoram.

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

3. Risinājumi attiecībā uz ziežellām

Risinājumi attiecībā uz spiedienēllošanas sistēmās izmantojamās eļļas glabāšanu, piegādi un izmantošanu nodrošina kuģa un uz tā esošo cilvēku drošību, un mašīntelpā tiem jāatbilst vismaz 2.1., 2.4., 2.5., 2.6., 2.7., 2.8., 2.10. un 2.11. punkta noteikumiem, taču:

1. tas neizslēdz caurteces novērošanas stiklu izmantošanu eļļošanas sistēmās, ar noteikumu, ka ir pārbaudīts, vai tiem ir atbilstoša ugunsizturības pakāpe. Ja izmanto caurteces novērošanas stiklus, caurulei abos galos ierīko vārstus. Caurules apakšā ir pašaizveres vārsts;

2. mašīntelpās var atļaut izmantot mērīšanas caurules; nav jāpiemēro 2.6.1.1. and .2.6.1.3. punkta prasības ar nosacījumu, ka mērīšanas caurules ir aprīkotas ar atbilstīgiem aizvēršanas mehānismiem.

Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, 10.2.5. punkta noteikumus piemēro arī ziežellu tilpnēm, izņemot tilpnes, kuru ietilpība ir mazāka par 500 litriem, glabāšanas tvertnes, kuru vārsti kuģa parastās ekspluatācijas laikā ir aizvērti, vai ja ir noteikts, ka nejauša un ātra ziežellu tilpnes noslēdzējvārsta aizvēršana apdraudētu galveno dzinēju un būtisko palīgmehānismu drošu darbību.

4. Risinājumi attiecībā uz citām uzliesmojošām eļļām

Risinājumi attiecībā uz tādu citu uzliesmojošu eļļu glabāšanu, piegādi un izmantošanu, ko izmanto zem spiediena energopadeves 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 2.4., 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. līdz 4. punkta prasībām šķidrās degvielas un ziežellu sistēmas atbilst šādām prasībām:

1. ja ikdienā izmantojamus šķidrās degvielas rezervuārus uzpilda automātiski vai ar tālvadību, nedrīkst pieļaut izšļakstījumus pārplūdes rezultātā. Citas iekārtas, kas automātiski strādā ar uzliesmojošiem šķidrumiem, piemēram, šķidrās degvielas attīrītāji, ko pēc iespējas uzstāda īpašā attīrītājiem un to sildītājiem paredzētā vietā, ir aprīkotas ar ietaisi, kas nepieļauj izšļakstījumus pārplūdes rezultātā;
2. ja ikdienā izmantojami šķidrās degvielas rezervuāri vai nostādināšanas rezervuāri ir aprīkoti ar sildierīcēm, ierīko signalizāciju, kas brīdina par augstu temperatūru, ja var pārsniegt šķidrās degvielas uzliesmošanas temperatūru.

6. Aizliegums pārvadāt uzliesmojošas eļļas priekšpiķa tilpnēs

Degvielleļas, ziežellu un citas uzliesmojošas eļļas nedrīkst pārvadāt priekšpiķa tilpnēs.

11. Ugunsdzēsēja ietērps un piederumi (R 17)

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

1. Ugunsdzēsēja ietērps un piederumi ir šādi.

- 1.1. Individuālo ekipējumu veido:

1. tāda materiāla aizsargtērps, kas aizsargā ādu no uguns radīta karstuma un apdegumiem un applaucēšanās ar tvaiku. Tērpa virsma ir ūdensizturīga;
2. apavi un cimdi no gumijas vai cita elektrību nevadoša materiāla;
3. cieta ķivere, kas efektīvi aizsargā no trieciena;
4. apstiprināta tipa elektriskā drošības lampa (rokas lukturis), kuras minimālais degšanas ilgums ir trīs stundas;
5. ugunsdzēsēja cirvis.

- 1.2. Apstiprināta tipa elpošanas aparāts, kas sastāv no autonoma elpošanas aparāta ar saspiestu gaisu (AEASG), kura cilindru gaisa tilpums ir vismaz 1 200 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 2 400 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 pilna spiediena gaisa cilindrus ar nepiesārņotu gaisu, katra AEASG pilnībā uzpildītu rezerves cilindru rezerves uzglabāšanas ietilpībai jābūt vismaz 1 200 litri brīva gaisa, un uz kuģa nodrošinātajai kopējai brīva gaisa rezerves uzglabāšanas ietilpībai nav jāpārsniedz 4 800 litri brīva gaisa.

Visiem AEASG gaisa cilindriem jābūt savstarpēji aizvietojamiem.

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 neatraisītos vaļā.
3. Uz jauniem B klases un esošajiem B klases kuģiem, kuru garums ir 24 metri un vairāk, un uz visiem jaunajiem C un D klases kuģiem, kuru garums ir 40 metri un vairāk, ir vismaz divi ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplekti.

1. Uz kuģiem, kuru garums ir 60 metri un vairāk — ja 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 ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektiem un diviem individuālā ekipējuma komplektiem uz katrām 80 metriem vai uz mazāku attālumu no šā kopgaruma.

Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, katrā 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 pakalgalā, kas neietver 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 B klases un esošajiem B klases kuģiem, kuru garums ir 24 metri un vairāk, bet nepārsniedz 40 metrus, arī jābūt diviem ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektiem, bet tikai vienam automātiskā elpošanas aparāta rezerves pildījumam.
4. Uz jaunajiem un esošajiem B klases kuģiem, kuru garums ir mazāks par 24 metriem, un uz jaunajiem C un D klases kuģiem, kuru garums ir mazāks par 40 metriem, ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektam nav jābūt.
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 posteņos, kas atrodas tālu cita no citas. Minētajos posteņos jābūt vismaz vienam ugunsdzēsēja ietērpa un piederumu komplektam un vienam individuālā ekipējuma komplektam.

12. Dažādi (R 18)

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

1. Ja A klases pārsegumos ierīko elektrības kabeļus, cauruļvadus, šahtas, caurules u.c. vai tajās ierīko brisas, sijas vai citus konstrukcijas elementus, veic pasākumus, lai nodrošinātu ugunsizturības nemazināšanos, ciktāl tas ir pieņemami un iespējami.

Ja A klases pārsegumos ierīko iepriekšminēto uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, ierīkotās ietaises testē saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu, lai nodrošinātu starpsienu ugunsizturības nemazināšanos.

Attiecībā uz ventilācijas cauruļvadiem piemēro II-2/B/9.2.2b un II-2/B/9.3 noteikumus.

Ja ierīkotā caurule tomēr ir izgatavota no tērauda vai līdzvērtīga materiāla un 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 elektrības kabeļus, cauruļvadus, šahtas, caurules u.c. vai tajos ierīko ventilācijas terminālus, apgaismojuma armatūru un līdzīgas ietaises, veic pasākumus, lai nodrošinātu ugunsizturības nemazināšanos, ciktāl tas ir pieņemami un iespējami. Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, nodrošina to, ka nemazinās pārsegumu ugunsizturība.

Cauruļvadus, kas nav izgatavoti no tērauda vai vara un kas ir ierīkoti B klases pārsegumos, aizsargā vai nu ar:

1. šķērsojuma ietaisi, kam veikts uzliesmošanas tests un kuras ugunsdrošība atbilst attiecīgā pārseguma un izmantotā cauruļvadu tipa 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 savienošanas atlokus, vai arī sprauga starp uznavu un cauruli nedrīkst pārsniegt 2,5 mm vai arī spraugu starp cauruli un uznavu aizpilda, izmantojot neuzliesmojošus 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, ir izgatavotas 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 bojājas, neizmanto notekām aiz borta, kanalizācijas izplūdes caurulēm un citām atverēm, kas atrodas tuvu ūdenslinijai un kur materiāla sabojāšanās ugunsgrēka gadījumā radītu applūšanas briesmas.
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 sākt gruzdēt apģērbs, aizkari vai līdzīgi materiāli, vai arī ko varētu aizdedzināt sildelementa izdalītais karstums.
7. Visas atkritumu tvertnes ir izgatavotas no neuzliesmojošiem materiāliem bez atverēm sānos vai apakšā.
8. Vietās, kur iespējama eļļas produktu iekļūšana, izolācijas virsma ir eļļas un eļļas 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 virsma ir pārklāta ar neperforētu tērauda plāksni vai citu neuzliesmojošu materiālu (izņemot alumīniju), pārklājumu var piestiprināt ar šuvi, kniedēm u.c.

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:

- 1.1. oglekļa dioksīda sistēmu, kurā paredzētais brīvās gāzes obligātais tilpums ir vienāds ar 40 % no aizsargājamās vietas bruto tilpuma;
- 1.2. ugunsšāušanas sistēmu ar sausas pulverveida ugunsdzēsīgās vielas pildījumu, kas nodrošina vismaz 0,5 kg pulvera uz vienu m³;

1.3. ūdens smidzināšanas vai sprinkleru sistēmu, kas nodrošina 5 litrus uz vienu m² minūtē. Ūdens smidzināšanas sistēmas var pieslēgt kuģa ugunsdzēsības maģistrālei; vai

1.4. sistēmu, 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 pārnēsājamu 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.

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

10. 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 attiecīgā 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 ugunsdrošības nodrošināšanai;
2. galveno un rezerves termostatu ar signalizāciju, kas brīdina par viena vai otra termostata sabojāšanos;
3. iespēju automātiski noslēgt elektroenerģijas padevi, sākot izmantot ugunsdzēsšanas sistēmu;
4. signalizāciju, kas brīdina par ugunsdzēsšanas sistēmas darbību kambīzē, kurā ir uzstādīta iekārta; un
5. instrukciju, kā iedarbināt ugunsdzēsšanas sistēmu ar roku; marķējumam jābūt skaidram, lai apkalpe to var izmantot nekavējoties.

Uz kuģiem, kas uzbūvēti pirms 2003. gada 1. janvāra, jaunās dziļās taukvāres iekārtas atbilst šā punkta prasībām.

JAUNI A, B, C UN D KLASES KUĢI

11. Siltuma tilti:

Veicot ugunsdrošības pasākumus, karoga valsts administrācija veic pasākumus, lai nepieļautu siltuma pārvadi 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 termināla, 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 — 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, sašķidrināta vai zem spiediena izšķīdināta veida gāze, kas var uzturēt iespējamo ugunsgrēku, tūlīt pēc izmantošanas novieto piemērotā vietā virs starpsienu klāja, no kurienes ir tieša izeja uz atklāto klāju.

13. Ugunsdzēsības kontroles plāni (R 20)

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS 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, ugunsdzēsīgajiem aparātiem, piekļūšanu dažādiem nodalījumiem, klājiem u. c., kā arī ventilācijas sistēma, tostarp informācija par ventilatoru vadības posteņiem, to ventilatoru trokšņu slāpētāju atrašanās vietu un identifikācijas numuriem, kas ierīkoti katrā sekcijā. Kā alternatīvu iepriekšminēto informāciju var izklāstīt arī brošūrā, kuras eksemplārus izsniedz katram kuģa virsniekam, un viens eksemplārs pastāvīgi atrodas uz klāja viegli sasniedzamā 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 reisus citā dalībvalstī, pievieno tulkojumu šīs 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 pieprasītajos ugunsdrošības plānos un brošūrās, un grafiskie simboli, kas jālieto ugunsdrošības plānos, ir saskaņā ar SJO Rezolūciju A.756 (18) un Rezolūciju A. 654 (16).

2. Uz visiem kuģiem, kuru garums ir 24 metri un vairāk, identisku ugunsdrošības plānu komplektu vai brošūru, kurā ir šie plāni, pastāvīgi glabā skaidri marķētā futrālī, kas ir izturīgs jūras apstākļos un atrodas ārpus klāja kabīnes, tādējādi nodrošinot palīdzību krasta ugunsdzēsējiem.

14. Gatavība ekspluatācijai un apkope

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS 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 (stāv uz enkura vai ostā), vai ievietots sausajā dokā;
2. īpašnieks vai īpašnieka pārstāvis paziņo, ka kuģis nav ekspluatācijā; 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, tostarp ugunsdroši pārsegumi un šo pārsegumu atveru un šķērsojumu ugunsdrošība;
2. ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas; un
3. glābšanas sistēmas un iekārtas.

Ugunsdzēsības sistēmas un iekārtas uztur labā darba kārtībā un tās ir viegli pieejamas tūlītējai izmantošanai. Iztukšotus pārnēsājamās ugunsdzēsīgās aparātus nekavējoties uzpilda vai aizstāj ar ekvivalentiem aparātiem.

1.2. Apkope, testēšana un pārbaudes

Apkopi, testēšanu un pārbaudes veic, pamatojoties uz SJO izstrādātajām pamatnostādnēm, ņemot vērā vajadzību nodrošināt ugunsdzēsības sistēmu un iekārtu bezproblēmu darbību.

Uz kuģa ir apkopes plāns, kas pieejams pārbaudes vajadzībām, kad to pieprasa kara 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 krāni, tostarp 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, tostarp uguns un trokšņu slāpētāji, ventilatori un to vadības ierīces;
6. degvielas padeves avārijas atslēgšanas ierīce;
7. ugunsdrošas durvis, tostarp to vadības ierīce;
8. vispārējās avārijas signalizācijas sistēmas;
9. avārijas glābšanas elpošanas aparāti;
10. pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti, tostarp rezerves uzpilde; un
11. ugunsdzēsēja ietērps un piederumi.

Apkopes programmu var datorizēt.

2. Papildu prasības

Jaunajiem 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 novietotas apgaismes un skaļruņu sistēmu apkopes plānu.

15. Instrukcijas, mācības uz kuģiem un mācību trauksmes

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Instrukcijas, pienākumi un organizācija.

1. Apkalpes locekļi saņem instrukcijas par ugunsdrošību uz kuģa.
2. Apkalpes locekļi saņem instrukcijas par saviem pienākumiem.
3. Norīko personas, kas atbild par ugunsdzēsšanu. Šīm personas spēj pildīt savus pienākumus jebkurā laikā, kamēr kuģis ir ekspluatācijā.

2. Mācības uz kuģiem un mācību trauksmes

1. Apkalpes locekļus apmāca, lai viņi zinātu, kāda ir kārtība uz kuģa 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 ugunsdzēsšanas pienākumi, regulāri novērtē, veicot mācības uz kuģa un mācību trauksmes, lai noteiktu vajadzīgos uzlabojumus, nodrošinātu ugunsdzēsšanas prasmju uzturēšanu un ugunsdzēsības organizācijas gatavību darbam.
4. Kuģa ugunsdzēsības sistēmu un iekārtu lietošanas apmācību uz kuģa plāno un veic saskaņā ar 1974. gada SOLAS konvencijas III/19.4.1 noteikumu, ņemot vērā grozījumus.
5. Ugunsgrēka mācību trauksmi veic un reģistrē saskaņā ar 1974. gada SOLAS konvencijas III/19.3.4, III/19.5 un III/30 noteikumu, ņemot vērā grozījumus.

3. Apmācību rokasgrāmata

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 pieprasītās instrukcijas un informāciju viegli saprotamā valodā un, ja iespējams, ar ilustrācijām. Jebkuru minētās informācijas daļu var sniegt audiovizuālu materiālu formā, aizstājot rokasgrāmatu. Apmācību rokasgrāmatā sīki ir izklāstīta šāda informācija:

1. vispārējā ugunsdrošības prakse un drošības pasākumi, kas saistīti ar briesmām, ko rada smēķēšana, elektrība, uzliesmojoši šķidrumi, un līdzīgām briesmām, kas parasti veidojas uz kuģiem;
2. vispārīgas instrukcijas attiecībā uz ugunsdzēsšanas darbībām un ugunsdzēsšanas procedūrām, tostarp paziņojumu par ugunsgrēku un rokas signalizācijas punktu izmantošanu;
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.

4. Ugunsdrošības plāni

Ugunsdrošības plāniem jāatbilst II-2/A-13 noteikumam.

16. Darbība

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

1. Uz kuģa jābūt ekspluatācijas brošūrām, lai sniegtu informāciju un instrukcijas, kā pareizi ekspluatēt kuģi un rīkoties ar kravu, ievērojot ugunsdrošību.
2. Prasītajā ugunsdrošas ekspluatācijas brošūrā ir vajadzīgā informācija un instrukcijas, lai attiecībā uz ugunsdrošību kuģa ekspluatācija un kravas operācijas būtu drošas. Brošūrā ir informācija par apkalpes pienākumiem attiecībā uz kuģa vispārēju 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 II-2/A/15.3 noteikumā prasītajām apmācību rokasgrāmatām.

B DAĻA

UGUNSDROŠĪBAS PASĀKUMI

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 ekvivalenta materiāla. II-2/A/2.7 noteikumā sniegtās tērauda vai cita ekvivalenta materiāla definīcijas piemērošanas nolūkā “atbilstīgais uzliesmošanas standarttests” atbilst 4. un 5. noteikuma tabulās sniegtajiem viengabalainības un izolācijas standartiem. Piemēram, ja pārsegumiem — klājiem vai klāja kabīņu galiem un malām ir atļauta B-0 ugunsizturība, “atbilstīgais uzliesmošanas standarttests” ilgst pusstundu.

2. Tomēr gadījumos, kad konstrukcijas daļa ir no alumīnija sakausējuma, piemēro šādas prasības:

1. A un B klases pārsegumu alumīnija sakausējuma detaļu izolācija, izņemot nenesošās konstrukcijas, ir tāda, ka konstrukcijas serdes temperatūra ne reizi atbilstīgā uzliesmošanas standarttesta laikā nepārsniedz apkārtējo temperatūru par vairāk nekā 200 °C.
2. Īpašu uzmanību pievērš alumīnija sakausējuma detaļu izolācijai stabos, statņos un citos konstrukcijas elementos, kas vajadzīgi glābšanas laivu un plostu stiprinājumu, nolaišanas un iekāpšanas vietu un A un B klases pārsegumu balstiem, lai nodrošinātu to, ka
 1. pēc vienas stundas minēto glābšanas laivu un plostu stiprinājumu un A un B klases pārsegumu balstu temperatūras palielinājums nepārsniedz 2.1. punktā noteiktās robežas, un
 2. pēc vienas pusstundas B klases pārsegumu vajadzīgo balstu temperatūras palielinājums nepārsniedz 2.1. punktā noteiktās robežas.
3. Mašīntelpu augšējie pārsegumi un šahtu konstrukcija ir no tērauda un atbilstīgi izolēta, un atveru, ja tādas ir, izvietojums ir atbilstīgs un tās ir aizsargātas, lai nepieļautu ugunsgrēka izplatīšanos.

2. **Kuģa galvenās vertikālās un horizontālās zonas (R 24)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

- 1.1. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, korpuss, virsbūve 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 kategorijas pārsegumi.

Ja vienā pusē ir atklāts klājs, sanitārās vai līdzīgas telpas vai tilpne, tostarp mazuta tilpne, tukša telpa vai palīgmehānismu telpa, kur ugunsbīstamība ir maza vai nav vispār, vai arī, ja abās pārseguma pusēs ir mazuta tilpnes, standartu var pazemināt līdz A-0.

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

- 1.2. Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, un uz esošajiem K 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 ir saskaņā ar 5. noteikuma tabulām.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

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 sakristu ar ūdensnecaurīdīgo nodalījumu starpsienām vai arī, lai ietvertu plašu sabiedrisku telpu, kas stiepjas visā galvenās vertikālās zonas garumā — ar noteikumu, ka galvenās vertikālās zonas kopējais laukums nevienā klājā nepārsniedz 1 600 m². Galvenās vertikālās zonas garums vai platums ir maksimālais attālums starp to starpsienu attālākajiem punktiem, kas to norobežo.

JAUNI B, C UN D KLASĒS UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK KĀ 36 PASAŽIERUS

3. Minētās starpsienas stiepjas no klāja līdz klājam un līdz korpusam vai citām norobežojošām sienām.
4. Ja galveno vertikālo zonu sadala ar horizontāliem A klases pārsegumiem horizontālās zonās, lai ierīkotu atbilstīgu barjeru starp kuģa zonām, kurās ir sprinkleri un zonām, kurās nav sprinkleru, 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, attiecīgi — 5.2. tabulā, kas attiecas uz jauniem kuģiem, kuri pārvadā mazāk kā 36 pasažierus, un esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk kā 36 pasažierus.
5.
 1. Uz kuģiem, kas paredzēti īpašiem nolūkiem, piemēram, automobiļiem vai dzelzceļa vagoniem, un kur galvenās vertikālās zonas starpsieni ierīkošana neatbilstu paredzētajai kuģa ekspluatācijai, ekvivalentu ugunsdrošību panāk, sadalot telpu horizontālās zonās.
 2. Tomēr uz kuģiem, kuros ir īpašas kategorijas telpas, visām šīm telpām jāatbilst II-2/B/14 noteikumam un, ciktāl šī atbilstība ir nesavienojama ar atbilstību citām šīs daļas prasībām, noteicošās ir II-2/B/14 noteikuma prasības.

3. **Starpsienas galvenajā vertikālajā zonā (R 25)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK NEKĀ 36 PASAŽIERUS

- 1.1. Uz jaunajiem 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 4. noteikuma tabulās. Visus šos pārsegumus var apšūt ar uzliesmojošiem materiāliem saskaņā ar 11. noteikumu.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS PĀRVADĀ NE VAIRĀK KĀ 36 PASAŽIERUS, UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK NEKĀ 36 PASAŽIERUS

- 1.2. Uz jaunajiem 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 un C klases pārsegumi, kā paredzēts 5. noteikuma tabulās.

Šos pārsegumus var apšūt ar uzliesmojošiem materiāliem saskaņā ar 11. noteikumu.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS 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 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 pēc tā biezuma un sastāva 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 II-2/A/8 noteikumam, B klases materiālu gaitēņu starpsienas var beigties pie gaitēņu griestiem — ar noteikumu, ka šie griesti ir izgatavoti no materiāla, ko pēc tā biezuma un sastāva var izmantot B klases pārsegumu konstrukcijā.

Neatkarīgi no 4. un 5. noteikuma 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 neuzliesmojošiem materiāliem, un tās jāizgatavo un jāierīko tā, lai nodrošinātu lielu ugunsdrošību.

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 apšuvums ugunsdrošība ir tāda pati, kā starpsienai, un tādā gadījumā starpsiena var beigties pie vienlaidus griestiem vai apšuvuma.

4. Starpsienu un klāju ugunsizturība uz jaunajiem kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus (R 26)

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Papildus konkrētu noteikumu ievērošanai attiecībā uz starpsienu un klāju ugunsizturību, kas minēti citur šajā daļā, visu starpsienu un klāju minimālā ugunsizturība ir norādīta 4.1. un 4.2. tabulās.

2. Tabulas piemēro, ievērojot šādas 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 pēc to ugunsbīstamības no (1.) līdz (14.) kategorijai. Ja telpas saturs un izmantošana rada šaubas par tās iedalījumu šīs regulas nolūkā, 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 tabulās.

- (1) Kontrolpunkti:

- telpas, kurās ir enerģijas un apgaismes avārijas avoti;
- stūres māja un karšu telpa,
- telpas, kurās ir kuģa rācija,
- ugunsdzēsības telpas, ugunsgrēka kontrolpostenis 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 sakarā 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,
- atklātas klāja zonas un norobežotas vietas uz augšējā klāja, 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 plostiem un evakuācijas slīdceļa iekāpšanas vietas un blakus tai.

- (5) Atklāta klāja zonas:
- atklāta klāja zonas un norobežotas vietas uz augšējā klāja, 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 mēbeļu aprīkojums ar ierobežotu ugunsbīstamību,
 - dienesta telpas un ambulances, kurās ir mēbeles un mēbeļu aprīkojums ar ierobežotu ugunsbīstamību,
 - sabiedriskas telpas, kurās ir mēbeles un mēbeļu aprīkojums ar ierobežotu ugunsbīstamību un kas aizņem mazāk nekā 50 m² no klāja.
- (7) Dzīvojamās telpas ar vidēji lielu ugunsbīstamību:
- iepriekšminētās (6) kategorijas telpas, bet kurās ir mēbeles un mēbeļu aprīkojums, kura ugunsbīstamība nav ierobežota,
 - sabiedriskas telpas, kurās ir mēbeles un mēbeļu aprīkojums ar ierobežotu ugunsbīstamību un kas aizņem 50 m² no klāja 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),
 - seifi,
 - darba telpas.
- (8) Dzīvojamās telpas ar lielāku ugunsbīstamību:
- sabiedriskas telpas, kurās ir mēbeles un mēbeļu aprīkojums, kura ugunsbīstamība nav ierobežota un kas aizņem 50 m² no klāja vai vairāk,
 - frizētavas un kosmētikas kabineti.
- (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 mežglus uzskata par piederīgiem tai telpai, kurā tie atrodas.

(10) Tilpnes, tukši rezervuāri un palīgmehānismu telpas, kam ir maza ugunsbīstamība vai tās nav:

- ūdens tilpnes, kas ietilpst kuģa konstrukcijā,
- tukšas tilpnes un koferdami,
- palīgmehānismu telpas, kurās nav mehānismu ar spiedienlīdošanas sistēmu 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 elektrības transformatorus (virs 10 kVA); vārpstu šahtas un cauruļvadu tuneļi; sūkņu un saldēšanas mehānismu telpas (nav paredzēti uzliesmojošu šķidrumu apstrādei vai izmantošanai),
- noslēgtas šahtas, kas attiecas uz zemāk uzskaitītajām telpām,
- citas noslēgtas šahtas, piemēram, cauruļvadu un kabeļu šahtas.

(11) Palīgmehānismu telpas, kravas telpas, kravas un citu naftas produktu tilpnes un citas līdzīgas telpas ar vidēju ugunsbīstamību:

- naftas kravas tilpnes,
- kravas tilpnes, šahtas un lūkas,
- saldēšanas kameras,
- šķidrās degvielas tilpnes (ja ierīkotas atsevišķā vietā, kur nav mehānismi),
- šahtas un cauruļvadu tuneļi, kur var uzglabāt uzliesmojošas vielas,
- palīgmehānismu telpas, kā (10) kategorijā, kurās ir mehānismi ar spiedienlīdošanas sistēmu vai kur ir atļauta uzliesmojošu vielu uzglabāšana,
- šķidrās degvielas uzpildes punkti,
- telpas, kurās ir ar eļļu uzpildīti elektrības transformatori (virs 10 kVA),
- telpas, kurās ir nelieli iekšdedzes dzinēji, kuru jauda nepārsniedz 110 kW, un kas darbina ģeneratorus, sprinkleru, drenčeru vai ugunsdzēsības sūkņus, kravas telpu sūkņus u.c.,
- noslēgtas šahtas, kas attiecas uz zemāk uzskaitītajām telpām.

(12) un galvenā kambīze:

- galveno dzinēju telpas (izņemot elektrodzinēju motortelpu) un katlu telpas,
- palīgmehānismu telpas, izņemot (10) un (11) kategorijā minētās, kurās ir iekšdedzes mehānismi vai citi naftas produktus dedzinoši, karsējoši vai sūkņojoši agregāti,
- galvenā kambīze un piebūves,
- 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 (tostarp 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. valsts administrācija attiecībā uz (5) kategoriju 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 nenozīmē to telpu norobežošanu, kuras pēc kara valsts administrācijas atzinuma 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, kara valsts administrācija ņem vērā siltuma pārvades risku pieprasīto siltumbarjeru krustojumos un galos.

Klāji, kas neveido "pakāpienus" galvenajās vertikālajās zonās un neierobežo horizontālās zonas

Telpas		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Kontrollpunkti:	(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-30	A-0	A-30
Gaiteņi	(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, tukši rezervuāri 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 tilpnes 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

Piezīme, kas attiecas uz 4.1. un 4.2. tabulu

^(a) Ja blakus esošās telpas ir vienā un tajā pašā kategorijā un augšrakstā ir atzīmēts 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, ar noteikumu, ka šo pieliekamo starpsiena un klājs saglabā kambīzes norobežojuma viengabalainību. Taču starpsiena ir vajadzīga starp kambīzi un mašīntelpu, kaut arī abas telpas ir iekļautas (12) kategorijā.

^(b) A-30 var attiecināt uz tukša kuģa sānu līdz ūdenslīnijai, virsbūves un klāja kabīnes sāniem, kas atrodas zem un blakus glābšanas plostiem un evakuācijas slīdceļiem.

^(c) Ja tualetes ir pilnībā ierīkotas kāpnūtelpā, tuaļu starpsienai kāpnūtelpā 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 kategorijas viengabalainība. Audio, video un apgaismes ietaišu vadības posteņus var uzskatīt par daļu no pulcēšanās vietas.

5. **Starpsienu un klāju ugunsizturība uz jaunajiem 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 KLASĒS KUĢI, KAS PĀRVADĀ NE VAIRĀK KĀ 36 PASAŽIERUS, UN ESOŠIE B KLASĒS 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 obligātā ugunsizturība ir norādīta 5.1. un 5.2. tabulās.

Apstiprinot konstruktīvus drošības pasākumus attiecībā uz jaunu kuģu ugunsdrošību, ņem vērā siltuma pārneses risku pa siltuma tiltiem krustpunktos un siltumbarjeru galos.

2. Tabulas piemēro, ievērojot šādas 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 pēc to ugunsbīstamības no (1) līdz (11) kategorijai. Paredzēts, ka katras kategorijas nosaukums raksturo tipu, nevis nosaka ierobežojumus. Skaitlis iekavās pirms katras kategorijas apzīmē attiecīgo aili tabulās.

(1) Kontrolpunkti:

- telpas, kurās ir enerģijas un apgaismes avārijas avoti,
- stūres māja un karšu telpa,
- telpas, kurās ir kuģa rācija,
- ugunsdzēsības telpas, ugunsgrēka kontrolpostenis un ugunsgrēka reģistrēšanas punkti,
- dzinēju vadības telpa, ja tā atrodas ārpus dzinēju mašīntelpas,
- telpas, kurās ir centralizētā ugunsgrēka signalizācijas iekārta.

(2) Gaitēņi:

- pasažieru un apkalpes gaitēņi un vestibili.

(3) Dzīvojamās telpas:

- telpas, kas definētas II-2/A/2.10 noteikumā, izņemot gaitēņus.

(4) Kāpnes:

- iekšējās kāpnes, lifti un eskalatori (izņemot tos, kas pilnībā atrodas mašīntelpā) un to šahtas,
- šajā sakarā 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 II-2/A/2.19.1 noteikumā.

(7) Citas mašīntelpas:

— telpas, kas definētas II-2/A/2.19.2 noteikumā, izņemot A kategorijas mašīntelpas.

(8) Kravas telpas:

— visas telpas, ko izmanto kravai (tostarp naftas kravas tilpnes) 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, skapji 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 vietas uz augšējā klāja, kas nav ugunsbīstamas. Atklātas telpas (telpa ārpus virsbūves un klāja kabīnēm).

(11) Īpašas kategorijas telpas:

— telpas, kas definētas II-2/A/2.18. noteikumā.

3. Nosakot ugunsizturības standartu, kas piemērojams norobežojumam starp divām telpām galvenajā vertikālajā zonā vai horizontālajā zonā, kas nav aizsargāta ar automātisku sprinkleru sistēmu, kura atbilst II-2/A/8 noteikumam, vai starp minētajām zonām, no kurām neviena nav šādā veidā aizsargāta, izmanto augstāko no tabulās norādītajām divām vērtībām.

4. Nosakot ugunsizturības standartu, kas piemērojams norobežojumam starp divām telpām galvenajā vertikālajā zonā vai horizontālajā zonā, kas ir aizsargāta ar automātisku sprinkleru sistēmu, kura atbilst II-2/A/8 noteikumam, vai starp minētajām zonām, no kurām abas ir aizsargātas šādā veidā, izmanto zemāko no tabulās norādītajām divām vērtībām. Ja ar sprinkleriem aprīkota zona un zona, kas nav aprīkota ar sprinkleriem, savienojas 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 1.1. noteikumu jābūt no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla, var ierīkot logus un borta iluminatorus, ar noteikumu, ka nekur citur šīs daļas noteikumos nav teikts, ka šīm sienām ir vajadzīga A klases viengabalainība. Tāpat arī sienās, kurām nav vajadzīga A klases viengabalainība, var ierīkot durvis, kas izgatavotas no karoga valsts administrācijas apstiprinātiem materiāliem.

5.2. tabula

Blakus esošu telpu atdalošu klāju ugunsizturība

Virs un zem klāja esošās telpas		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrollpunkti	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Gaiteni	(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-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
			A-0 ^(d)	A-0 ^(d)	A-0 ^(d)							
Atklātie klāji	(10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	—	A-0
Īpašas kategorijas telpas	(11)	A-60	A-15	A-30	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0
				A-0 ^(d)								

Piezīmes, kas attiecināmas jāpiemēro 5.1. un 5.2. tabulai

^(a) Lai noskaidrotu, kas ir jāpiemēro, skatīt 3. un 8. noteikumu.

^(b) Ja telpas ir vienā kategorijā un ir atzīmēts burts "b", tabulās parādītās kategorijas starpsiena vai klājs ir vajadzīgs tikai tad, ja blakus esošās telpas ir paredzētas citam mērķim, piem., ir (9) kategorijas telpas. 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.

^(d) Skatīt šīs noteikuma 2.3. un 2.4. punktu.

^(e) 2.1.2. noteikuma piemērošanai "B-0" un "C", ja tie ir 5.1. tabulā, lasa kā "A-0".

^(f) Ugunsdrošības izolācija nav jāierīko, ja (7) kategorijas mašīntelpai ir mazs ugunsdrošības risks vai tas nepastāv.

^(g) Ja tabulās atzīmēta zvaigznīte, pārsegumam jābūt no tērauda vai līdzvērtīga materiāla, bet tam nav jāatbilst "A" klases standartam.

Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk — ja caur klāju, izņemot (10) kategorijas zonu, izvelk elektrības kabelus, caurules un ventilācijas cauruļvadus, šo atvērumu izolē, lai nepieļautu liesmu un dūmu pārnēsi. Sienās starp kontrolpunktiem (avārijas ģeneratori) un atklātajiem klājiem var būt neaizveramas gaisa ieplūdes atveres, izņemot gadījumus, kad ir ierīkota stacionāra gāzes ugunsdzēsības sistēma.

Piemērojot 2.1.2. noteikumu, 5.2. tabulā norādīto simbolu "*" lasa kā "A-0", izņemot (8) un (10) kategoriju.

6. Evakuācijas līdzekļi (R 28)

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

1. Kāpnes, gaitēņus un durvis ierīko tā, lai no visām pasažieru un apkalpes telpām, kā arī no apkalpes parastajām darba telpām, izņemot mašīntelpas, pa tām ērti varētu nokļūt līdz klājam, no kura kāpj glābšanas laivās un plostos. Jāievēro jo īpaši šādi noteikumi:

1. Zem starpsienu klāja katram ūdensnecaurīdīgajam nodalījumam vai līdzīgi norobežotām telpām vai telpu grupām ierīko divas evakuācijas izejas, no kurām vismaz viena neiet caur ūdensnecaurīdīgajām durvīm. Izņēmuma kārtā var neierīkot otru evakuācijas izeju, attiecīgi ņemot vērā telpu izmantošanu un atrašanos, kā arī to personu skaitu, kas tajās parasti strādā.

Tādā 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 tādā gadījumā vajadzīgajam evakuācijas ceļam nav jābūt saistītam ar ūdensnecaurīdīgajām durvīm.

2. 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 glābšanas 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 gaitēņa vai gaitēņa daļas garums, kurā ir tikai viens evakuācijas ceļš, nepārsniedz 5 metrus.

Uz jaunajiem A, B, C un D klases kuģiem, kuru garums ir 24 metri un vairāk, aizliedz ierīkot gaiteni, vestibulu vai gaitēņa daļu, kurā ir tikai viens evakuācijas ceļš.

Atļauj ierīkot gaitēņus ar noslēgtu galu, kas vajadzīgi kuģa praktiskā ekspluatācijā dienesta telpās, piemēram, mazgātuvu vietas un šķēršā pāri kuģim ierīkotas apgādes gaitēņus, ar noteikumu, ka gaitēni ar noslēgtu galu ir atdalīti no apkalpes dzīvojamajām telpām un tajos nevar iekļūt no pasažieru dzīvojamajām telpām. Gaitēņa daļu, kuras dziļums nepārsniedz tās platumu, uzskata par padziļinājumu vai pagarinājumu, un atļauj ierīkot uz kuģa.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK UN KURI UZBŪVĒTI PIRMS 2003. gada 1. JANVĀRA

5. Vismaz vienu no 1.1. un 1.2. punktā pieprasītajām evakuācijas izejām veido viegli pieejamas norobežotas kāpnes, kas nodrošina ilgstošu patvērumu no uguns, sākot no šo kāpņu apakšas līdz 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 III/5.3 noteikumu ierīko avārijas apgaismojumu un neslidenu 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 izeju platumi, skaits un nepārtrauktība ir šādi:

1. Kāpņu platums nav mazāks par 900 mm, ja daļibvalsts to atzīst par pieņemamu un iespējamu, bet tas nedrīkst būt mazāks par 600 mm. Kāpnēm abās pusēs ierīko margas. Kāpņu obligāto platumu palielina par 10 mm uz katru cilvēku, ja ir vairāk nekā 90 cilvēku. Maksimālais platumu starp margām, ja kāpnes ir platākas par 900 mm, ir 1 800 mm. Pieņem, ka kopējais cilvēku skaits, ko evakuē pa šādām kāpnēm, ir divas trešdaļas no apkalpes un visi pasažieri, kas atrodas telpās, uz ko attiecas šīs kāpnes. Kāpņu platumam ir jāatbilst vismaz SJO Rezolūcijas A.757 (18) noteiktajiem standartiem.

2. Visas kāpnes, kas paredzētas vairāk nekā 90 cilvēkiem, ierīko kuģa priekšgalā un pakalgalā.
3. Ieejām un gaitenīiem, un kāpņu laukumiem, tostarp evakuācijas izejām, lielumu nosaka tāpat, kā kāpnēm.
4. Kāpnes nepārsniedz 3,5 metrus pa vertikāli bez kāpņu laukumiņa, un 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, bet to lielumam nav jāpārsniedz 16 m², izņemot kāpņu laukumiņus, kas atrodas pie sabiedriskajām telpām, no kurām ir tieša izeja uz kāpņutelpas šahtu.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK UN KURI UZBŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ UN VĒLĀK

- 5.a) Vismaz vienu no 1.1. un 1.2. punktā pieprasītajām evakuācijas izejām veido viegli pieejamas norobežotas kāpnes, kas nodrošina ilgstošu patvērumu no uguns, sākot no šo kāpņu apakšas līdz 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 III/5.3 noteikumu 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 sabojāšanās ugunsgrēka laikā aizkavētu evakuāciju uz iekāpšanas klāju, jābūt ugunsizturīgām, tostarp to izolācijas vērtībai jāatbilst 4.1. līdz 5.2. tabulā noteiktajām vērtībām.

Glābšanas izeju platumam, skaitam un nepārtrauktībai jābūt saskaņā ar Ugunsdrošības sistēmu kodeksa prasībām.

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

6. Pietiekami laba ugunsdrošība ir vajadzīga izejai no kāpņutelpas šahtas uz zonām, kur notiek iekāpšana glābšanas laivās un plostos.

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

- 6.a) Izeju no kāpņutelpas šahtas uz zonām, kur notiek iekāpšana glābšanas laivās un plostos, aizsargā tieši vai arī izmanto aizsargātas iekšējās izejas, kuru ugunsizturības un izolācijas vērtība atbilst 4.1. līdz 5.2. tabulā noteiktajai vērtībai.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

7. Papildus avārijas apgaismojumam, ko pieprasa II-1/D/3 un III/5.3 noteikumi, glābšanas izejas, tostarp kāpnes un izejas durvis marķē ar apgaismojumu vai fotoluminiscējošu līnijveida apgaismojumu, ko novieto ne vairāk 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 glābšanas izejas. Ja izmanto elektrisko apgaismojumu, tam ir vajadzīgs avārijas elektroenerģijas avots, un to ierīko tā, lai vienas lampas vai dienasgaismas posma atslēgšanās rezultātā marķējums nezaudētu savu nozīmi. Turklāt visas evakuācijas ceļu norādes un ugunsdzēsības iekārtu atrašanās vietu marķējumi ir izgatavoti no fotoluminiscējoša materiāla vai marķēti 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.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS BŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK2

8. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, šā noteikuma 1.7 punkta prasības piemēro arī apkalpes dzīvojamajām telpām.

9. Parasti aizslēgtas durvis, kas ietilpst evakuācijas ceļā.

1. Kajišu durvīm nav vajadzīgas atslēgas, lai tās atslēgtu no iekšpuses.

Tāpat arī paredzētā evakuācijas ceļa garumā nav durvju, kam vajadzīgas atslēgas to atslēgšanai, virzoties glābšanas izejas virzienā.

2. Glābšanas 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 glābšanas plūsmas virzienā. Ātrās atvēršanas mehānismus ierīko atbilstīgi karoga valsts administrācijas prasībām un cita starpā:

2.1. tie ir režģi vai paneļi, kuru palaides daļa sniedzas pāri vismaz pusei no durvju vērtnes, un ir ierīkoti vismaz 760 mm un ne vairāk kā 1 120 mm virs grīdas;

2.2. tie atver durvju aizkritņa slēdzeni, ja uz durvīm iedarbojas ar spēku, kas nepārsniedz 67 N; un

2.3. tie 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 glābšanas izeju skaitu un atrašanās vietu zem un virs starpsienu klāja nosaka karoga valsts administrācija un vispār 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 glābšanas izejām, kuru platums ir vismaz 600 mm un, ja iespējams un pieņemams, minētās īpaši paredzētās gareniskās ejas ierīko vismaz 150 mm virs klāja. Transportlīdzekļi ir jānovieto tā, lai ejas visu laiku būtu brīvas.

2. Vienam no evakuācijas ceļiem, kas ierīkots mašīntelpā, kur apkalpe parasti strādā, nav jābūt ar tiešu izeju uz īpašas kategorijas telpu.
3. Paceļamas rampas, pa kurām uzbrauc uz platformas klāja un nobrauc no tā, nolaistā stāvoklī nedrīkst bloķēt evakuācijas ceļus.

3.1. Katrai mašīntelpai ir jānodrošina divas glābšanas izejas. Jāievēro jo īpaši šādi noteikumi.

1. Ja telpa atrodas zem starpsienu klāja, abas glābšanas izejas veido:

1. vai nu divas tērauda kāpnes, kas novietotas pēc iespējas atstatu un ved uz izeju telpas augšējā daļā, kura līdzīgi ir atstatu un no kurām ir nodrošināta piekļuve 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 kāpnes atrodas aizsargātā šahtā, kas attiecīgi atbilst II-2/B/4 noteikuma (2) kategorijai vai II-2/B/5 noteikuma (4) kategorijai — no tās telpas apakšējās daļas, uz kuru šīs kāpnes atcecas, līdz drošai vietai ārpus telpas. Šahtā ierīko pašaizveres ugunsdrošas durvis, kas atbilst tādām pašām ugunsizturības standartam. Kāpnes piestiprina tā, lai no neizolētajām stiprinājuma vietām šahtā nenonāktu karstums. Aizsargātās šahtas minimālie izmēri ir 800 mm × 800 mm, un tajā ir ierīkots avārija apgaismojums; vai
2. vienas tērauda kāpnes, kas ved uz durvīm, kuras iziet uz iekāpšanas klāju, 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 galvenajām glābšanas izejām jāatrodas pēc iespējas tālāk viena 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 glābšanas izejām vajadzīgas kāpnes, tām jābūt no tērauda.

JAUNI A, B, C UN D KLASĒS KUĢI

3. Telpās, kurās uzrauga mehānismu darbību, un darba telpās jābūt vismaz divām glābšanas izejām, no kurām viena nav saistīta ar mašīntelpu un iziet uz iekāpšanas klāju.

4. Mašīntelpas kāpņu apakšpusei jābūt norobežotai.

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

- 3.2. Uz kuģa, kura garums ir mazāks nekā 24 metri, karaļa valsts administrācija var atļaut neierīkot vienu no glābšanas izejām mašīntelpā, ņemot vērā telpas augšējās daļas platumu un atrašanās vietas.

Uz kuģa, kura garums ir 24 metri un vairāk, karaļa valsts administrācija var atļaut neierīkot vienu glābšanas izeju telpā, ja vien durvis vai tērauda kāpnes nodrošina drošu evakuācijas ceļu uz iekāpšanas klāju, ņemot vērā vietas izmantošanu 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 glābšanas izeju, ja šajā telpā atrodas avārijas stūres postenis — ja vien tur nav tiešas izejas un atklāto klāju.

- 3.3. Mehānismu vadības telpā, kas atrodas mašīntelpā, ierīko divas glābšanas izejas, no kurām vismaz viena nodrošina ilgstošu patvērumu no uguns, kamēr nokļūst līdz drošai vietai ārpus mašīntelpas.

4. Līftus nedrīkst uzskatīt par vienu no pieprasītajām glābšanas izejām.

5. JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI, KURU GARUMS IR 40 METRI UN VAIRĀK

1. Uz kuģa ir avārijas glābšanas elpošanas aparāti, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam.
2. Katrā vertikālajā zonām ir vismaz divi avārijas glābšanas elpošanas aparāti.
3. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, katrā galvenajā vertikālajā zonā ir divi avārijas glābšanas elpošanas aparāti papildus tiem, ko prasa 5.2.apakšpunkts.
4. Tomēr 5.2. un 5.3. apakšpunkta noteikumus nepiemēro kāpņutelpām, kas veido atsevišķas galvenās vertikālās zonas, un galvenajām vertikālajām zonām, kas atrodas kuģa priekšgalā un pakalgalā un kurās nav II-2/B/4 noteikumā definētās (6), (7), (8) vai (12) kategorijas telpas.
5. Mašīntelpā avārijas glābšanas elpošanas aparātus novieto lietošanas gatavībā labi redzamās vietās, kas ugunsgrēka gadījumā jebkurā laikā ir ātri un viegli aizsniedzamas. Izvietojot avārijas glābšanas elpošanas ierīces, ņem vērā mašīntelpas izvietojumu un cilvēku skaitu, kāds parasti strādā šajā telpā.
6. Ievēro SJO Pamatnostādnēs attiecībā uz avārijas elpošanas aparātu darbību, atrašanās vietu, izmantošanu un apkopi. (MSC/Circ. 849).
7. Šo aparātu skaits un atrašanās vieta ir norādīta II-2/A/13 noteikumā pieprasītajā ugunsdrošības pasākumu plānā.

6-1. Evakuācijas ceļi uz ro-ro pasažieru kuģiem (R 28-1)

1. JAUNAJIEM B, C UN D KLASĒS UN ESOŠAJIEM B KLASĒS RO-RO PASAŽIERU KUĢIEM PIEMĒROJAMĀS PRASĪBAS
 - 1.1. Šo punktu piemēro jauniem B, C un D un esošajiem B klases ro-ro pasažieru kuģiem. Esošajiem kuģiem šā noteikuma prasības piemēro ne vēlāk kā pirmās periodiskās pārbaudes dienā, kas seko noteikuma II-2/B/16 noteikuma 1. punktā minētajam datumam.

- 1.2. Visos gaitenēs gar evakuācijas ceļu ierīko margas vai citus turekļus, lai pa ceļam uz pulcēšanās vietām un iekāpšanas vietām uz katra soļa ir pieejams stingrs tureklis, ja tas ir iespējams. Šādas margas ierīko abās pusēs gareniskajiem gaitenēm, kuru platums nepārsniedz 1,8 metrus, un šķērseniskajiem gaitenēm, kuru platums pārsniedz 1 metru. Īpašu uzmanību pievērš tam, ka jābūt iespējai šķērsot vestibulus, 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, vērstu pret gaiteni 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 aizvērt, atbrīvojot telpu, sabiedriskajās telpās un evakuācijas ceļa garumā nostiprina, lai tie neslidētu, ja kuģis šūpojas uz sāniem vai no priekšgala un pakalgalu. Nostiprina arī grīdas segumu. Ja kuģis ir ceļā, evakuācijas ceļā nedrīkst atrasties šķēršļi, piemēram, apkopēju ratiņi, gultas piederumi, bagāža un preču kastes.
- 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 pasākumus un ko pieņemusi SJO ar Rezolūciju A. 760 (18).
- 1.5. Ja blakus atklātajam klājam ir norobežotas telpas, atveres starp norobežoto telpu un atklāto klāju iespēju robežās būtu jāizmanto par avārijas izejām.
- 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, kā arī evakuācijas ceļus, kas iezīmēti ar bultiņām. Plānā parādīts evakuācijas ceļa virziens, un plānam jābūt noorientētam 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 glābšanas izejas virzienā.

2. JAUNIEM B, C UN D KLASĒS RO-RO PASAŽIERU KUĢIEM PIEMĒROJAMĀS PRASĪBAS

- 2.1. To starpsienu un citu sienu apakšējiem 0,5 metriem, kas veido vertikālos pārsegumus evakuācijas ceļa malās, jāiztur 750 N/m² slodze, lai tos varētu izmantot 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 malai. Lai sasniegtu pulcēšanās vietu vai atklāto klāju no pasažieru telpām, nav jākāpj augšā vai lejā tālāk par diviem klājiem.
- 2.3. Ārējos maršrūtus 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

Jaunajiem 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 sakarā ar pasažieru un apkalpes pārvietošanos evakuācijas ceļā, tostarp ņemot vērā iespēju, ka apkalpei var rasties vajadzība virzīties pa šiem maršrūtiem pretēji pasažieru kustības virzienam. Turklāt šo analīzi izmanto, lai pierādītu, ka glābšanas pasākumi ir pietiekami elastīgi un paredz iespēju, ka daži evakuācijas ceļi, pulcēšanās vietas, iekāpšanas vietas vai glābšanas laivas un plosti neļaus gadījuma dēļ nav pieejami.

7. Šķērsojumi un atvērumi A un B klases pārsegumos (R 30, 31)**JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI**

1. Visas atveres A klases pārsegumos aprīko ar stacionārām aizvērējierīcēm, kas ir tikpat ugunsizturīgas, kā sienas, kurās tās ierīkotas.
2. Visu A klases pārsegumos ierīkoto durvju un durvju ailu konstrukcija, kā arī to nostiprināšanas līdzekļi, 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 ir izgatavotas no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla. Udensnecaurīdīgas durvis nav jāizolē.
3. Jānodrošina iespēja visas durvis aizvērt un atvērt no abām starpsienas pusēm, ko var izdarīt tikai viens cilvēks.
4. Ugunsdrošas durvis galvenās vertikālās zonas starpsienās un kāpņutelpās, izņemot mehāniskās piedziņas bīdāmās ūdensnecaurīdīgas durvis un parasti aizslēgtās durvis, atbilst šādām prasībām.
 1. Tās ir paš aizveres durvis un tās ir iespējams aizvērt, ja kuģa sānsvere sasniedz 3,5° leņķi, kas traucē durvju aizvēršanu. 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 KLASES KUĢI

2. Tālvadības bīdāmas vai mehāniskās piedziņas durvis aprīko ar signalizāciju, kas skan vismaz 5 sekundes, bet ne vairāk kā 10 sekundes pirms durvju iekustēšanās, un turpina skanēt līdz durvju pilnīgai aizvēršanai. Durvis, kurām paredzēts atkal atvērties, ja aizveroties tās saskaras ar kādu objektu, atkal atveras 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 pastāvīgā uzraudzībā esoša centrālā kontrolpostēja — vai nu vienlaikus vai pa grupām, kā arī atsevišķi no vienas vai otras durvju puses. Pastāvīgā uzraudzībā esoša centrālā kontrolpostēja ugunsdrošības panelī ir indikators, kas rāda, vai visas ar tālvadību vadāmās durvis ir aizvērtas. Atbrīvošanas mehānismu konstruē tā, lai durvis automātiski aizvērtos, ja pārtrūkst vadības sistēma vai centrālā enerģijas padeve. Atbrīvošanas slēdžiem ir "ieslēgts — izslēgts" funkcija, lai nepieļautu sistēmas automātisku atgriezi. Ir aizliegta atvērtā stāvokļa aizturierīces, ko nevar vadīt no centrālā kontrolpostēja.
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, ir fiksators, ko automātiski iedarbina durvju kustība, ja tās ver vadības sistēma.
6. Durvis, kas nodrošina tiešu izeju uz īpašas kategorijas telpām un kam ir mehāniskā piedziņa, un kas aizveras automātiski, nav jāaprīko ar signalizāciju un tālvadības atbrīvošanas mehānismiem, ko pieprasa 4.2. un 4.3. punkts.

B, C UN D KLASES KUĢI, KAS BŪVĒTI 2003. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK**4. punkta vietā piemēro šādu 4.a. punktu:**

- 4.a Ugunsdrošas durvis galvenās vertikālās zonas starpsienās, kambīžu norobežojumā un kāpņutelpās, izņemot mehāniskās piedziņas ūdensnecaurīdīgas durvis un parasti aizslēgtās durvis, atbilst šādām prasībām:
 1. tās ir paš aizveres durvis un tās ir iespējams aizvērt, ja kuģa sānsvere sasniedz 3,5° leņķi, kas traucē durvju aizvēršanu;
 2. iekarināmu ugunsdrošu durvju aptuvenais aizvēršanās laiks nav ilgāks par 40 sekundēm un nav mazāks 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 pastāvīgā uzraudzībā esoša centrālā kontrolposteņa — vai nu vienlaikus vai pa grupām, kā arī atsevišķi no vienas vai otras durvju puses. Atbrīvošanas slēdžiem ir “ieslēgts — izslēgts” funkcija, lai nepieļautu sistēmas automātisku atgriezi;
4. ir aizliegtas atvērtā stāvokļa aizturierīces, ko nevar vadīt no centrālā kontrolposteņa;
5. durvis, kas ir aizvērtas ar tālvadību no centrālā kontrolposteņa, ir iespējams atkal atvērt ar lokālo vadības sistēmu no vienas vai otras durvju puses. Pēc lokālās atvēršanas durvis atkal automātiski aizveras;
6. pastāvīgā uzraudzībā esoša centrālā kontrolposteņa ugunsdrošo durvju indikatoru panelī ir redzams, vai visas ar tālvadību vadāmās durvis ir aizvērtas;
7. atbrīvošanas mehānismu konstruē tā, lai durvis automātiski aizvērtos, ja pārtrūkst vadības sistēma vai centrālā enerģijas padeve;
8. mehāniskās piedziņas durvju lokālos akumulatorus uzstāda durvju tiešā tuvumā, lai durvis varētu darbināt vismaz 10 reizes (pilnībā atvērt un aizvērt), izmantojot lokālo vadību, ja pārtrūkst vadības sistēma vai centrālā enerģijas padeve;
9. vienu durvju vadības sistēmas vai galvenā elektroenerģijas avota sabojāšanās neskar pārējo durvju drošu izmantošanu;
10. tālvadības bīdāmas vai mehāniskās piedziņas durvis aprīko ar signalizāciju, kas skan vismaz 5 sekundes, bet ne vairāk kā 10 sekundes pēc durvju atbrīvošanas no centrālā kontrolposteņa un pirms durvju iekustēšanās, un turpina skanēt līdz durvju pilnīgai aizvēršanai;
11. durvis, kurām paredzēts atkal atvērties, ja aizveroties tās saskaras ar kādu objektu, atkal atveras ne vairāk kā 1 metra platumā no saskares punkta;
12. divvērtņu durvīm, kas aprīkotas ar aizkritņa slēdzeni, kura vajadzīga šo durvju ugunsizturības nodrošināšanai, ir fiksators, ko automātiski iedarbina durvju kustība, ja tās atbrīvo ar vadības sistēmu;
13. durvis, kas nodrošina tiešu izeju uz īpašas kategorijas telpām un kam ir mehāniskā piedziņa un kas aizveras automātiski, nav jāaprīko ar signalizāciju un tālvadības atvēršanas mehānismiem, ko pieprasa 3. un 10. punkts;
14. lokālās vadības sistēmas elementi ir pieejami apkopei un regulēšanai; un
15. mehāniskās piedziņas durvis aprīko ar apstiprināta tipa vadības sistēmu, ko var izmantot ugunsgrēka gadījumā, un to nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu. Šīs sistēma atbilst šādām prasībām:
 - 15.1. ar vadības sistēmu durvis ar enerģijas padevi var darbināt pie vismaz 200 °C vismaz 60 minūtes;
 - 15.2. enerģijas padeve pārējām durvīm, ko ugunsgrēks nav skāris, ir neskarta, un
 - 15.3. ja temperatūra pārsniedz 200 °C, vadības sistēmu automātiski izolē no enerģijas padeves un ar to ir iespējams noturēt durvis slēgtā stāvoklī līdz vismaz 945 °C temperatūrai.

JAUNI B, C UN D KLASES KUČI

5. Prasības attiecībā uz kuģa ārējo malu A klases viengabalainību nepiemēro stikla starpsienām, logiem un iluminatoriem, ar noteikumu, ka 10. noteikums nepieprasa, lai šīm malām būtu A klases viengabalainība. Tāpat arī prasības attiecībā uz A klases viengabalainību nepiemēro ārdurvīm, kas ierīkotas virsbūvēs un klāja kabīnēs.

B, C UN D KLASĒS 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, ar noteikumu, ka 10. noteikums nepieprasa, lai šīm malām būtu A klases viengabalainība.

Prasības attiecībā uz kuģa ārējo malu A klases viengabalainību nepiemēro ārdurvīm, izņemot virsbūvēs un klāja kabīnēs ierīkotās ārdurvis, kas iziet uz glābšanas līdzekļiem, iekāpšanas un pulcēšanās vietām, ārējām kāpnēm un atklātajiem klājiem, ko izmanto kā evakuācijas ceļu. Šīs prasības nav jāievēro attiecībā uz kāpņu-telpas durvīm.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

6. Izņemot ūdensnecaurīdīgas durvis, jūras apstākļos izturīgas durvis (daļēji ūdensnecaurīdīgas durvis), durvis, kas iziet uz atklāto klāju un durvis, kam jābūt samērā gāzes necaurīdīgām, 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, ierīkota durvju apakšējā daļā, iepretī durvju engēm vai bīdāmo durvju gadījumā — tuvu pie 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, ir aizveramas tādā veidā, kas nodrošina sienu 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 lielums nepārsniedz 0,05 m². Kā alternatīvu ir atļauts ierīkot neuzliesmojošu gaisa līdzsvara vadu, ko ievieļ starp kajīti un gaiteni un kas atrodas zem sanitārā mezgla, ja vada šķēsgriezuma laukums nepārsniedz 0,05 m². Visas ventilācijas atveres aprīko ar režģi, kas izgatavots no neuzliesmojošiem materiāliem. Durvis ir izgatavotas no neuzliesmojoša materiāla.

- 7.1. Lai samazinātu troksni, administrācija kā ekvivalentu var apstiprināt durvis ar iebūvētu skaņas necaurīdīgu ventilāciju ar atverēm vienas durvju puses apakšā un otras puses augšpusē, ar nosacījumu, ka ir ievēroti šādi nosacījumi:

1. Augšējai atverei vienmēr jāiziet uz gaiteni un to aprīko ar neuzliesmojoša materiāla režģi un automatisku ugunsdrošības aizbīdni, kas iedarbojas aptuveni 70 °C temperatūrā.
2. Apakšējo atveri aprīko ar neuzliesmojoša materiāla režģi.
3. Durvis testē 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 aizturieķis nav atļauts.

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. Tāpat arī prasības attiecībā uz B klases viengabalainību nepiemēro ārdurvīm, kas ierīkotas virsbūvēs un klāja kabīnēs. Uz kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, karaļa valsts administrācija var atļaut izmantot uzliesmojošus materiālus, kas atdala kajītes no individuālajiem iekšējiem sanitārajiem mezgļiem, piemēram, dušām.

8. Kāpņu un liftu ugunsdrošība dzīvojamajās un dienesta telpās (R 29)**JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI**

1. Visām kāpnēm ir tērauda karkasa konstrukcija un tās ir iebūvētas šahtās, ko norobežo A klases pārsegumi, un visām atverēm ir efektīvi aizvēršanas mehānismi, izņemot

1. kāpnes, kas savieno tikai divus klājus, nav jānorobežo, ar noteikumu, ka klāja viengabalainību nodrošina atbilstīgas starpsienas vai durvis starpklāju telpā. Ja kāpnes ir noslēdzamas starpklāju telpā, kāpņutelpu aizsargā saskaņā ar 4. un 5. noteikumā sniegtajām klāju tabulām;

2. atklātas kāpnēs var ierīkot sabiedriskajās telpās, ar noteikumu, ka tās pilnībā atrodas šajās sabiedriskajās telpās.

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

2. No kāpņutelpām nokļūst tieši gaitenīs, un tās ir pietiekami plašas, lai nepieļautu sastrēgumus, ņemot vērā cilvēku skaitu, kas tās izmantos avārijas stāvoklī.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI Kāpņutelpu perimetra iekšpusē atļauj ierīkot vienīgi tualetes, neuzliesmojoša materiāla skapjus, kuros glabā drošības aprīkojumu, un atklāta tipa informācijas standus.

Vienīgi sabiedriskajām telpām, gaitenīm, tualetēm, īpašas kategorijas telpām, citām evakuācijas kāpnēm, ko pieprasa 6-1.5. noteikums, un ārējām zonām drīkst būt tieša izeja uz 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, un ierīko aizvēršanas ierīci, kas ļauj kontrolēt velkmi un dūmus.

9. Ventilācijas sistēmas (R 32)

1. Kuģi, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Papildus 32. noteikuma 1. punktam ventilācijas sistēmai jāatbilst arī 32. noteikuma 2.2. līdz 2.6., 2.8. un 2.9. punktiem.

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

2. Ventilatorus vispār ierīko tā, lai cauruļvadi, kas savieno dažādas telpas, atrodas galvenajā vertikālajā zonā.

3. Ja ventilācijas sistēmas ir ierīkotas klājos, papildus pasākumiem, kas attiecas uz II-2/A/12.1. noteikumā paredzēto klāja ugunsizturību, veic drošības 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, vajadzības gadījumā vertikālos cauruļvadus izolē atbilstīgi attiecīgajām 4. noteikuma tabulām.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

4. Ventilācijas cauruļvadi ir izgatavoti no šādiem materiāliem:

1. cauruļvadi, kuru šķērss griezumam nav mazāks par $0,075 \text{ m}^2$, un visi vertikālie vadi, kas attiecas uz vairāk nekā vienu starpklāju telpu, ir izgatavoti no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla;
2. cauruļvadi, kuru šķērss griezumam ir mazāks par $0,075 \text{ m}^2$, izņemot 1.4.1. punktā minētos vertikālos vadus, izgatavo no neuzliesmojošiem materiāliem. Ja šie cauruļvadi ir ierīkoti A vai B klases pārsegumos, jānodrošina pārseguma ugunsizturība;
3. šiem cauruļvadiem, kuru šķērss griezumam kopumā nepārsniedz $0,02 \text{ m}^2$ un kuri nav garāki par diviem metriem, nav jābūt izgatavotiem no neuzliesmojošiem materiāliem, ar noteikumu, ka ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
 1. cauruļvads ir izgatavots no zemas ugunsbīstamības materiāla, ko apstiprinājusi kara valsts administrācija;
 2. cauruļvadu izmanto vienīgi ventilācijas sistēmas termināla galā un
 3. cauruļvads atrodas vismaz 600 mm attālumā, mērot pēc tā garuma, no šā cauruļvada ielaiduma A vai B klases pārsegumā, tostarp no vienlaidus B klases griestiem.

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

1.apakšpunkta vietā piemēro šādu 1.a. punktu:

1.a. cauruļvads ir izgatavots no materiāla, kam piemīt zemi liesmu izplatības raksturlielumi.

5. Kāpņutelpās ir ventilācija — neatkarīga ventilatoru un cauruļvadu sistēma, kas ventilācijas sistēmā nav saistīta ar 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, ko var pieprasīt saskaņā ar 9.2.6. apakšpunktu, aprīko ar vadības ierīcēm, ko sagrupē tā, lai ventilatorus var apturēt vienā no diviem atsevišķiem posteņiem, kas atrodas pēc iespējas tālāk viens no otra. Vadības ierīces, ar ko aprīko mašīntelpās ierīkodu mehāniskās piedziņas ventilāciju, arī sagrupē tā, lai tās būtu darbināmas no diviem posteņiem, no kuriem vienam jāatrodas ārpus mašīntelpas. Kravas telpu mehāniskās piedziņas ventilācijas sistēmas ventilatorus ir iespējams apturēt no droša posteņa ārpus šīm telpām.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

7. Ja sabiedriskās telpas atrodas trijos vai vairāk klājos un tajās atrodas uzliesmojoši objekti, piemēram, mēbeles, un norobežotas telpas, piemēram, veikali, biroji, restorāni, telpas aprīko ar dūmu novadišanas sistēmu. Dūmu novadišanas sistēmu iedarbina dūmu detektorsistēma, kas ir vajadzīga, un tai ir iespējama rokas vadība. Ventilatoru jauda ir pietiekama, lai dūmus visas telpas tilpumā var novadīt 10 minūtēs vai īsākā laikā.

8. Ventilācijas cauruļvadiem piemērotās vietās ierīko apskates un tīrīšanas lūkas, kur tas ir pieņemams un iespējams.

9. Kambīzes dūmu novadišanas cauruļvadi, kuros var sakrāties tauki, atbilst 9.2.3.2.1 un 9.2.3.2.2 punktu prasībām un ir aprīkoti ar:

1. tauku uztvērēju, ko var ērti noņemt un iztīrīt, ja vien nav ierīkota alternatīva tauku noņemšanas sistēma;

2. automātisku ugunsdrošības aizbīdni cauruļvada apakšā un ar tālvadību, turklāt ar tālvadību vadāmu ugunsdrošības aizbīdni ierīko arī cauruļvada augšpusē;

3. stacionāru ierīci uguns nodzēšanai cauruļvadā;

4. tālvadības ierīci, lai noslēgtu gaisa novadišanas ventilatorus un padeves ventilatorus, darbinātu 2. punktā minētos ugunsdrošības aizbīdņus un ugunsdzēsības sistēmu, un šo ierīci novieto pie ieejas kambīzē. Ja ierīko sazarotu sistēmu, nodrošina iespēju noslēgt visus vadus, pa kuriem novada gaisu caur vienu un to pašu galveno cauruļvadu, pirms ugunsdzēsšanas līdzekļa ievadīšanas sistēmā; un

5. piemērotās vietās ierīkotām apskates un tīrīšanas lūkām.

2. Kuģi, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

1. Ventilācijas cauruļvadi ir no neuzliesmojoša materiāla. Īsiem cauruļvadiem, kuru garums parasti nepārsniedz 2 m un kuru šķērsgriezums nepārsniedz 0,02 m², tomēr nav jābūt neuzliesmojošiem, ievērojot šādus nosacījumus:

1. šie vadi ir no materiāla, kam saskaņā ar karoga valsts atzinumu 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 no vienlaidus B klases griestiem.

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

1. apakšpunkta vietā piemēro šādu 1.a. punktu:

1.a. šie vadi ir izgatavoti no materiāla, kam piemīt zemi liesmu izplatības raksturlielumi.

2.a. Ja ventilācijas cauruļvadi, kuru šķēsgriezums pārsniedz $0,02 \text{ m}^2$, ir ierīkoti A klases starpsienās vai klājos, atveres pie klāja vai starpsienas šķērsojuma apšuj ar tērauda loksnes uznavu, ja vien starpsienās vai klājos ierīkoti cauruļvadi nav no tērauda, un šajā daļā cauruļvadiem un uznavām jāatbilst šādām prasībām:

1. Uznavu sienīņu biezums ir vismaz 3 mm, bet garums — vismaz 900 mm. Ierīkojot uznavu starpsienā, vēlams, lai katrā starpsienas pusē atrastos 450 mm no šā garuma. Minētajiem cauruļvadiem vai uznavām, ar ko apšūti šie cauruļvadi, ir ugunsdrošības izolācija. Izolācijas ugunsizturība ir vismaz tāda pati, kā starpsienai vai klājam, pa kuru ir izvilkti cauruļvadi.

2. Papildus 9.2.2.1. punkta prasībām cauruļvadus, kuru šķēsgriezuma laukums pārsniedz $0,075 \text{ m}^2$, aprīko ar ugunsdrošības aizbīdņiem. Ugunsdrošības aizbīdņi darbojas automātiski, bet to ir iespējams aizvērt arī ar rokām no vienas vai otras starpsienas vai klāja puses. Aizbīdņi aprīko ar indikatoru, kas rāda, vai aizbīdņi ir atvērti vai aizvērti. Ugunsdrošības aizbīdņi nav vajadzīgi, ja cauruļvadi šķērso telpas, ko ierobežo A klases pārsegumi, bet neattiecas uz šīm telpām — ar noteikumu, ka cauruļvadiem ir tāda pati ugunsizturība, kā sienām, kurās tie ierīkoti. Ugunsdrošības aizbīdņi ir viegli pieejami. 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 nepieciešamās tālvadības ierīces.

2.b. Uz jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, kur tievs cauruļvads ar pārklājumu un šķēsgriezuma laukumu, kas ir vienāds ar $0,02 \text{ m}^2$ vai mazāks, šķērso A klases starpsienas vai klājus, atverē ievieto tērauda uznavu, kuras sienīņu biezums ir vismaz 3 mm un garums vismaz 200 mm — vēlams, lai katrā starpsienas pusē būtu 100 mm, bet klāja gadījumā to visu ievieto šķērsotā klāja 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 9.2.3.1.1. līdz 9.2.3.1.4. vai 9.2.3.2.1. un 9.2.3.2.2. punktā noteiktajiem nosacījumiem:

1.1. cauruļvadi ir no tērauda, to biezums attiecīgi 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 atbalsta un nostiprina piemērotā veidā;

1.3. cauruļvadus aprīko ar automātiskiem ugunsdrošības aizbīdņiem tuvu pie norobežojošajām sienām, kurās tie ierīkoti; un

1.4. cauruļvadus izolē atbilstīgi A-60 standartam 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 9.2.3.1.1. un 9.2.3.1.2. punktu; un

2.2. cauruļvadus izolē atbilstīgi A-60 standartam dzīvojamajās telpās, dienesta telpās vai kontrolpunktos;

taču galvenās zonas pārsegumu šķērsojumiem arī jāatbilst 9.2.8. punkta prasībām.

Uz jaunajiem B, C un D klases kuģiem, 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 vispār nodala citu no citas un no pārējo telpu ventilācijas sistēmām. Tikai kambīzes ventilācijas sistēmas uz pasažieru kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, nav pilnībā jānodala, bet 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 9.2.4.1.1. līdz 9.2.4.1.3. vai 9.2.4.2.1. un 9.2.4.2.2. punktā noteiktajiem 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 9.2.3.1.1. un 9.2.3.1.2. punktu;

- 1.2. automātiskie ugunsdrošības aizbīdņi ir ierīkoti tuvu pie norobežojošajām sienām, caur kurām ir ierīkoti vadi; un

- 1.3. šķērsojumu vietās saglabā mašīntelpu, kambīžu, automobiļu klāja telpu, ro-ro kravas telpu vai īpašas kategorijas telpu norobežojošo sienu viengabalainību;

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 9.2.3.1.1. un 9.2.3.1.2. punktu; un

- 2.2. cauruļvadus izolē atbilstīgi A-60 standartam mašīntelpās, kambīzēs, automobiļu klāja telpās, ro-ro kravas telpās vai īpašas kategorijas telpās;

taču galvenās zonas pārsegumu šķērsojumiem arī jāatbilst 9.2.8. punkta prasībām.

5. Ventilācijas cauruļvadus, kuru šķērsgriezuma laukums pārsniedz $0,02 \text{ m}^2$ un kas ir ierīkoti B klases starpsienās, apšuj ar tērauda plāksni uzmvām, kur garums ir 900 mm — vēlams, lai katrā starpsienas pusē būtu 450 mm, ja vien šā garuma cauruļvads nav no tērauda.

6. Veic iespējamus pasākumus attiecībā uz kontrolpunktiem ārpus mašīntelpām, lai nodrošinātu ventilāciju, redzamību un dūmu neesamību un ugunsgrēka gadījumā varētu efektīvi uzraudzīt mašīntelpā esošo mehānismu un iekārtu turpmāko darbu. Nodrošina alternatīvus un atsevišķus gaisa padeves līdzekļus; Abu gaisa padeves avotu atveres ir izvietotas tā, lai iespējami samazinātu risku, ka abas atveres vienlaikus pievada dūmus. Šīs prasības nav jāattiecinā uz kontrolpunktiem, kas atrodas uz atklāta klāja un iziet uz to, vai arī, ja vienlīdz efektīvas ir lokālās noslēgšanas ierīces.

7. Ja tie šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir uzliesmojoši materiāli, izplūdes cauruļvadus no kambīzes ierīko A klases pārsegumos. Katru izplūdes cauruļvadu aprīko ar:

1. tauku uztvērēju, ko var viegli noņemt un iztīrīt;

2. ugunsdrošības aizbīdni, kas atrodas cauruļvada apakšā;

3. izplūdes ventilatoru apturēšanas ierīci, kas ir darbināma no kambīzes; un

4. stacionāru ierīci uguns nodzēšanai cauruļvadā.

8. Ja ventilācijas cauruļvads jāierīko galvenās vertikālās zonas pārsegumā, blakus šim pārsegumam ierīko bezatzeices automātisku ugunsdrošības aizbīdni. Aizbīdni ir iespējams aizvērt arī ar roku no vienas vai otras pārseguma puses. Eksploataācijas zona ir viegli pieejama un marķēta sarkanā, gaismu atstarojošā krāsā. Cauruļvads starp pārsegumu un aizbīdni ir no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla un vajadzības gadījumā to izolē atbilstīgi II 2/A/12.1. noteikuma prasībām. Vismaz vienā pārseguma pusē aizbīdni aprīko ar gaismas indikatoru, kas rāda, vai aizbīdnis 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, kas tiek vēdinātas.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

10. Dzīvojamo telpu, dienesta telpu, kravas telpu, kontrolpunktu un mašīntelpu mehāniskās piedziņas ventilāciju ir iespējams apturēt no viegli pieejama posteņa ārpus telpas, kurai paredzēta šī ventilācija. Ja telpās, kam paredzēta ventilācija, izceļas ugunsgrēks, šis postenis nenonāk izolācijā. Mašīntelpu mehāniskās piedziņas ventilācijas apturēšanas ierīce ir pilnīgi nodalīta no citu telpu ventilācijas apturēšanas ierīcēm.

3. VISI 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, tostarp attiecīgās darbināšanas ietaises; un
2. A klases pārsegumos ierīkotos cauruļvadus. Ja tērauda uznavas ir tieši savienotas ar ventilācijas cauruļvadiem, izmantojot kniedes, atloksavienojumus vai metināšanu, tests nav jāveic.

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 7.5. noteikums, ir ierīkoti, ievērojot viengabalainības prasības attiecībā uz starpsienu, kurā tie ir ierīkoti.

Uz jauniem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, to nosaka saskaņā ar SJO Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.

2. Neatkarīgi no 4. un 5. noteikuma 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 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 4. noteikuma tabulā norādītajai. Ja logiem paredz speciālas automātiskas sprinklergalviņas, kā ekvivalentu var pieņemt A-0 logus.

Uz jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, speciālajām automātiskajām sprinklergalviņām jābūt:

1. speciālām galviņām, kas atrodas virs logiem un ir ierīkotas papildus parastajiem griestu sprinkleriem; vai
2. parastām sprinklergalviņām, kas ierīkotas tā, lai logu aizsargātu sprinkleri ar jaudu vismaz 5 litri uz vienu kvadrātmetru minūtē, un sprinkleru apturto plātību aprēķinā iekļauj papildu logu virsmu.

To logu ugunsizturība, kas atrodas kuģa sānos zem zonām, no kurām kāpj glābšanas laivās, ir vismaz vienāda ar A-0 kategorijas ugunsizturību.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK NEKĀ 36 PASAŽIERUS, UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

4. Neatkarīgi no II-2/B/5 noteikuma 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 sabojāšanās ugunsgrēka laikā aizkavētu glābšanas laivu vai plostu nolaišanu vai iekāpšanu tajos.

11. Uzliesmojošu 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 aizvitrņiem, griestiem un izolācijai jābūt no neuzliesmojošiem materiāliem. Arī daļējām starpsienām vai klājiem, ko izmanto, lai sadalītu telpu darba un atpūtas zonās, jābūt no neuzliesmojoša materiāla.
2. Pretkondensācijas materiāliem un adhezīviem, ko izmanto kopā ar izolāciju, kā arī dzesēšanas sistēmu cauruļvadu piederumu izolācijai nav jābūt no neuzliesmojoša materiāla, taču tos izmanto iespējami mazāk un to atklātām virsmām ir zemi liesmas izplatības raksturlielumi, ko nosaka saskaņā ar SJO Rezolūciju A. 653 (16).

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

2. punkta vietā piemēro šādu 2.a. punktu:

2.a. Pretkondensācijas materiāliem un adhezīviem, ko izmanto kopā ar izolāciju, kā arī dzesēšanas sistēmu cauruļvadu piederumu izolācijai nav jābūt no neuzliesmojoša materiāla, taču tos izmanto iespējami mazāk un to atklātām virsmām ir zemi liesmas izplatības raksturlielumi.

3. Turpmāk minētajām virsmām ir zemi liesmas izplatības raksturlielumi.

1. atklātas virsmas gaitēšos un kāpņutelpās, starpsienā, sienu un griestu apšuvumu atklātās virsmas visās dzīvojamajās telpās un dienesta telpās un kontrolpunktos;

2. slēptas vai nepieejamas vietas dzīvojamajās telpās un dienesta telpās un kontrolpunktos.

4. Uzliesmojošu apšuvumu, profilīstu, dekorāciju un finiera kopējais daudzums jebkurā dzīvojamajā un dienesta telpā nepārsniedz daudzumu, kas vienāds ar 2,5 mm finiera uz sienām un griestiem kopā. Uzliesmojošu materiālu kopējā daudzuma aprēķinā nav jāiekļauj mēbeles, kas piestiprinātas pie apšuvuma, starpsienām vai klājiem.

Ja kuģis ir aprīkots ar automātisku sprinkleru sistēmu, kas atbilst II 2/A/8 noteikumam, iepriekšminētajā daudzumā var iekļaut dažus uzliesmojošus materiālus, ko izmanto C klases pārsegumu būvēšanā.

5. Tāda finiera sadegšanas siltums, 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 sešus krēslus uz katra klāja katrā kāpņutelpā, to ugunsbīstamība ir ierobežota un tās neaizšķērso pasažieru evakuācijas ceļu. Karoga valsts administrācija var atļaut papildu krēslu novietošanu galvenajā apmeklētāju pieņemšanas zonā kāpņutelpā, ja tie ir nostiprināti, neuzliesmojoši un neaizšķērso pasažieru evakuācijas ceļu. Mēbeles nedrīkst novietot pasažieru un apkalpes gaitēšos, kas veido evakuācijas ceļu kajīšu zonā. Papildus iepriekšminētajam var atļaut ierīkot neuzliesmojoša materiāla skapjus, kuros glabā noteikumos paredzēto drošības aprīkojumu. Dzeramā ūdens agregātus un ledus gabaliņu agregātus var uzstādīt gaitēšos, ar noteikumu, ka tie ir stacionāri un nesamazina evakuācijas ceļu platumu. Tas pats attiecas uz dekoratīvajiem ziediem vai augiem, skulptūrām vai citiem mākslas objektiem, piemēram, gleznojumiem un gobelēniem gaitēšos un kāpnēs.
7. Krāsas, lakas un citi apdares materiāli, ko izmanto uz atklātām iekšējām virsmām, nevar radīt pārmērīgu daudzumu dūmu vai toksisku produktu.

B, C UN D KLASĒS 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, nevar radīt pārmērīgus daudzumus dūmu un toksisku produktu, to nosaka saskaņā ar SJO Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.

8. Pirmējais klāja segums, ja tāds ir dzīvojamajās telpās un dienesta telpās un kontrolpunktos, ir no apstiprināta materiāla, kas ātri neaizdegas — saskaņā ar SJO Rezolūcijas A.687 (17) uzliesmošanas testa procedūrām — vai nerada toksisku vai eksplozīvu apdraudējumu augstā temperatūrā.

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

punkta vietā piemēro šādu 8.a. punktu:

8.a. Pirmējais klāja segums, ja tāds ir dzīvojamajās telpās un dienesta telpās un kontrolpunktos, ir no apstiprināta materiāla, kas ātri neaizdegas un nerada toksisku vai eksplozīvu apdraudējumu augstā temperatūrā, to nosaka saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu.

12. **Konstrukcijas detaļas (R 35)**

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

Dzīvojamajās un dienesta telpās, kontrolpunktos, gaitēšos un kāpnēs:

1. brīvas telpas, kas norobežotas aiz griestiem, paneļiem vai apšuvuma, piemērotā veidā sadala ar velkmes aizvērtnēm, starp kuriem attālums nav lielāks par 14 metriem;

2. vertikālā virzienā minētās brīvas telpas, tostarp telpas aiz kāpņu apšuvuma, šahtām u.c. katrā klājā noslēdz.

13. **Stacionāras ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmas un automātisko sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēma (R 14) (R 36)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Uz kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, un uz kuģiem, kuru garums ir mazāks par 24 metriem, 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 vai nu:

1. apstiprināta tipa stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst II-2/A/9 noteikuma prasībām un ir ierīkota tā, lai varētu atklāt ugunsgrēku minētajās telpās, tomēr uz jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, nodrošina dūmu atklāšanu gaitēšos, kāpnēs un evakuācijas ceļā dzīvojamajās telpās, vai

2. ar apstiprinātu tipa automātisko sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas sistēmu un uguns detektorsistēmu, kas atbilst II-2/A/8 noteikuma prasībām vai SJO pamatnostādnēm attiecībā uz apstiprinātu ekvivalentu sprinkleru sistēmu, kā paredzēts SJO Rezolūcijā A.800 (19), un ir ierīkota tā, lai aizsargātu minētās telpas; papildus uzstāda apstiprinātu tipa ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst II-2/A/9 noteikuma prasībām un ir ierīkota tā, lai nodrošinātu dūmu atklāšanu gaitēšos, kāpnēs un evakuācijas ceļā dzīvojamajās telpās.

2. Kuģus, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, izņemot kuģus, kuru garums ir mazāks par 24 metriem, aprīko ar:

apstiprinātu tipa automātisko sprinkleru, ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst II-2/A/8 noteikuma prasībām vai SJO pamatnostādnēm attiecībā uz apstiprinātu ekvivalentu sprinkleru sistēmu, kā paredzēts SJO Rezolūcijā A.800 (19), visās dienesta telpās, kontrolpunktos un dzīvojamajās telpās, tostarp gaitēšos un kāpnēs.

Kontrolpunktus, kuros ūdens var sabojāt būtiskas iekārtas, alternatīvi var aprīkot ar cita tipa apstiprinātu stacionāru ugunsdzēsības sistēmu.

Stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst II-2/A/9 noteikuma prasībām ierīko tā, lai nodrošinātu dūmu atklāšanu dienesta telpās un kontrolpunktos un dzīvojamajās telpās, tostarp gaitenēs un kāpnēs. Dūmu detektori nav jāierīko privātajās vannasistabās un virtuvēs.

Telpas, kuru ugunsbīstamība ir maza vai tās vispār nav, piemēram, tukšas telpas, tualetes, oglekļa dioksīda telpas un līdzīgas vietas, nav jāaprīko ar automātisko sprinkleru sistēmu vai ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu.

3. Periodiski bez uzraudzības atstātās mašīntelpās ierīko apstiprināta tipa stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu saskaņā ar II-2/A/9 noteikumu.

Šī uguns detektorsistēma ir konstruēta un detektori ir izvietoti tā, lai ātri atklātu ugunsgrēka izcelšanos jebkurā minēto telpu daļā mehānismu normālas darbības apstākļos pie dažādiem ventilācijas režīmiem, ko nosaka iespējamā apkārtējā temperatūra. 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 gaismas signālus, kas abējādi atšķiras no citu sistēmu trauksmes signāliem, kuri nebrīdina par ugunsgrēku, lai nodrošinātu to, ka trauksmi sadzird un ņem vērā uz komandtiltiņa un 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. Īpašas kategorijas telpu ugunsdrošība (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 UN ESOŠIE B KLASES KUĢI, KAS PĀRVADĀ VAIRĀK NEKĀ 36 PASAŽIERUS

1. Vispārīgi noteikumi

1. Šā noteikuma pamatā ir princips, ka — tā kā īpašas kategorijas telpās nav iespējams parastais vertikālais dalījums zonās — šo zonu līdzvērtīgu ugunsdrošību panāk ar horizontālā dalījuma koncepciju un efektīvu stacionāru ugunsdzēsības sistēmu. Saskaņā ar šo koncepciju šajā noteikumā horizontāla zona var ietvert īpašas kategorijas vietas vairākos klājos ar noteikumu, ka transportlīdzekļiem kopējais tīrais augstums nepārsniedz 10 metrus.
2. II-2/A/12, II-2/B/7 un II-2/B/9 noteikuma prasības attiecībā uz vertikālo zonu viengabalainības saglabāšanu vienlīdz ir piemērojams klājiem un starpsienām, kas atdala horizontālās zonas citu no citas un no pārējā kuģa.

2. Konstruktijas ugunsdrošība

1. Uz jauniem kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, īpašo kategoriju telpu norobežojošās starpsienas un klājus izolē saskaņā ar A-60 kategorijas standartu. Tomēr, ja atklāta klāja telpa (kā definēts 4.2.2(5) noteikumā), sanitārais mezgls vai tamlīdzīga klāja telpa (kā definēts 4.2.2(9) noteikumā) vai tilpne, tukša telpa vai palīgmehānismu telpa ar mazu ugunsbīstamību vai bez tās (kā definēts 4.2.2(10) noteikumā) atrodas vienā pārseguma pusē, var piemērot A-0 standartu.

Ja mazuta tilpnes atrodas zem īpašas kategorijas telpas, klāja viengabalainības standartu starp šīm telpām var pazemināt līdz A-0 standartam.

2. Uz jauniem kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, un esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, starpsienas, kas norobežo īpašas kategorijas telpas, izolē saskaņā ar 5. noteikuma 5.1. tabulā paredzētajām prasībām attiecībā uz (11) kategoriju, bet horizontālos pārsegumus izolē saskaņā ar 5. noteikuma 5.2. tabulā paredzētajām prasībām attiecībā uz (11) kategoriju.
3. Uz komandtiltiņa ierīko indikatorus, kas rāda, vai ir aizvērtas visas ugunsdrošās durvis uz īpašās 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

Katrā īpašās kategorijas telpā aprīko ar apstiprinātu stacionāru ūdens spiediena sistēmu, ko darbina ar rokām un kas aizsargā visas klāja daļas un transportlīdzekļu platformu šajā telpā.

Uz jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai pēc tam, minētajām ūdens spiediena sistēmām ir:

1. manometrs uz kolektora vārsta;
2. skaidrs marķējums uz katra kolektora vārsta, kas norāda telpas, kur šī sistēma ir izmantojama;
3. apkopes un ekspluatācijas instrukcijas, kas atrodas vārsta telpā; un
4. pietiekams skaits notekvārsta.

Karoga valsts administrācija var atļaut izmantot citas stacionāras ugunsdzēsības sistēmas, kas pilna apjoma testu laikā, kad tiek simulēts plūstošas degvielas ugunsgrēks īpašās kategorijas telpā, ir izrādījušās ne mazāk efektīvas tāda ugunsgrēka dzēšanā, kas var izcelties šajās telpās. Minētā stacionārā ūdens spiediena sistēma vai cita ekvivalenta ugunsdzēsības sistēma atbilst SJO Rezolūcijas A.123 (V) noteikumiem un jāņem vērā SJO MSC/Circ. 914 "Pamatnostādnes attiecībā uz alternatīvu ūdens ugunsdzēsības sistēmu apstiprināšanu lietošanai īpašās kategorijas telpās".

4. Ugunsdrošības uzraudzība un atklāšana

1. Īpašās kategorijas telpās veic efektīvu ugunsdrošības uzraudzības dienestu. Visās telpās, kur ugunsdrošības uzraudzības dienests nedarbojas pastāvīgi visu reisa laiku, ierīko apstiprināta tipa stacionāru ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmu, kas atbilst II-2/A/9 noteikuma prasībām. Stacionāra uguns detektorsistēma var ātri atklāt ugunsgrēka izcelšanos. Detektoru tipu, izvietojumu un atrašanās vietu nosaka, ņemot vērā ventilācijas un citu būtisku faktoru radīto efektu.

Uz jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, sistēmu pēc ierīkošanas testē normālos ventilācijas apstākļos un nosaka sistēmas reakcijas laiku, ko apstiprina karoga valsts administrācija.

2. Rokas signalizācijas punktus pēc vajadzības ierīko viscaur īpašās kategorijas telpās un vienu novieto blakus katrai izejai no šīm telpām.

Uz jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, rokas signalizācijas punktus izvieto tā, lai neviena telpas daļa neatrastos tālāk kā 20 metrus no rokas signalizācijas punkta.

5. Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

5.a Katrā īpašās kategorijas telpā ierīko:

1. vismaz trīs ūdens miglas ugunsdzēsāmos aparātus;
2. vienu pārnēsājamu putu ugunsdzēsamo aparātu, kas atbilst II-2/A/6.2 noteikumam — ar noteikumu, ka uz kuģa vismaz divi tādi aparāti ir pieejami izmantošanai šajās telpās; un
3. vismaz vienu pārnēsājamu ugunsdzēsamo aparātu pie visām šo telpu ieejām.

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

5.b. Pārnēsājamais ugunsdzēsamais aparāts izvieto katrā klāja līmenī — visos nodaļumos, kuros pārvadā transportlīdzekļus — un attālums starp tiem nav lielāks par 20 metriem uz abām telpas pusēm. Vismaz vienu pārnēsājamu ugunsdzēsamo aparātu novieto pie visām šo telpu ieejām.

Papildus īpašās kategorijas telpās novieto šādas ugunsdzēsības iekārtas:

1. vismaz trīs ūdens miglas aparātus; un
2. vienu pārnēsājamu putu ugunsdzēsamo aparātu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa noteikumiem — ar noteikumu, ka uz kuģa vismaz divi tādi aparāti ir pieejami izmantošanai šajās ro-ro telpās.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES 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 attiecas uz 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 bedru veidošanos.
3. Uz komandtilpiņa ierīko indikatoru, kas brīdina par nepieciešamās ventilācijas jaudas zudumu vai samazinājumu.
4. Nodrošina iespēju ātri izslēgt un efektīvi noslēgt ventilācijas sistēmu ugunsgrēka gadījumā, ņemot vērā laika apstākļus un jūras stāvokli.
5. Ventilācijas cauruļvadi, tostarp aizbīdņi, ir izgatavoti no tērauda, un to izvietošanu apstiprina karoga valsts administrācija.

Uz jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk, horizontālajās zonās vai mašīntelpās ierīkotie ventilācijas cauruļvadi ir A-60 kategorijas tērauda cauruļvadi, kas ir ierīkoti saskaņā ar II-2/B/9.2.3.1.1. un II-2/B/9.2.3.1.2. noteikumu.

2. Papildu noteikumi, kas piemērojami tikai tām īpašās kategorijas telpām, kas atrodas virs starpsienu klāja.

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI

1.1. Notekas

Ņemot vērā kuģa ievērojamo noturības zudumu, ko var izraisīt liels ūdens daudzums, kas sakrājis uz klāja vai klājiem pēc stacionārās ūdens spiediena sistēmas izmantošanas, ierīko notekas, lai ūdens varētu ātri notecēt tieši pāri bortam.

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 vajā.

1.2.2. Visas darbības ar 1.2.1. punktā minētajiem vārstiem reģistrē kuģa žurnālā.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

2. Drošības pasākumi, lai nepieļautu uzliesmojošu tvaiku aizdegšanos.

1. Uz jebkura klāja vai platformas, ja tāda ir, uz kura pārvadā transportlīdzekļus un uz kura 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 virs klāja vai platformas. Elektroiekārtas, kas uzstādītas vairāk nekā 450 mm virs klāja vai platformas, ir norobežotas un aizsargātas, lai nepieļautu dzirksteļu izkļūšanu. Ja kuģa drošas ekspluatācijas dēļ elektroiekārtas un instalācijas ir jāierīko mazāk nekā 450 mm virs klāja vai platformas, šīs elektroiekārtas un instalācijas var ierīkot ar noteikumu, ka tās ir sertificētas 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 iespējamais aizdegšanās avotus.

3. Papildu noteikumi, kas piemērojami tikai tām īpašās kategorijas telpām, kas atrodas zem starpsienu klāja.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Atsūkņošana un drenāža

Ņemot vērā kuģa ievērojamo noturības zudumu, ko var izraisīt liels ūdens daudzums, kas sakrāties uz klāja vai klājiem pēc stacionārās ūdens spiediena sistēmas izmantošanas, karoga valsts administrācija var pieprasīt atsūkņošanas un drenāžas ierīkošanu papildus II-1/C/3 noteikuma prasībām.

Uz jaunajiem 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 spiediena sistēmas sūkņu un vajadzīgā skaita ugunsdzēsības šļūteņu sprauslu kopīgi piegādātā ūdens daudzuma. Drenāžas sistēmas vārsti ir darbināmi ārpus aizsargājamās telpas ugunsdzēsības sistēmu vadības ierīču tuvumā. Sateču aku ietilpībai jābūt pietiekamai, un tās ierīko pie kuģa borta korpusa; attālums starp tām katrā ūdensnecaurīdīgajā nodalījumā nepārsniedz 40 metrus.

2. Drošības 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 KLASĒS 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 neapdraud glābšanas laivu un plostu stiprinājumu vietas un iekāpšanas vietas, dzīvojamās telpas, dienesta telpas un kontrolpunktus virsbūvēs un klāja kabīnēs virs īpašās kategorijas telpām.

15. Ugunsdrošības uzraudzība, ugunsgrēka atklāšana, signalizācija un skaļruņu sakaru sistēma (R 40)

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Ierīko rokas signalizācijas punktus, kas atbilst II-2/A/9 noteikuma prasībām.

2. Uz visiem kuģiem jebkurā laikā, atrodoties jūrā vai ostā (izņemot, ja kuģis netiek ekspluatēts), ir jābūt apkalpes locekļiem vai aprīkojumam, kas nodrošina to, ka apkalpes atbildīgais loceklis nekavējoties saņem visus sākotnējos ugunsgrēka trauksmes signālus.

3. Lai sapulcinātu apkalpi, ierīko īpašu trauksmes signālu, ko darbina no komandtiltiņa vai ugunsdrošības posteņa. Šī signalizācija var ietilpt kuģa vispārējā signalizācijas sistēmā, bet tā var skanēt 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 III/6.5. noteikuma prasībām.

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

Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, uztur efektīvu ugunsdrošības uzraudzības dienestu, lai nekavējoties varētu atklāt izcēlušos ugunsgrēku. Katrs ugunsdrošības uzraudzības dienesta loceklis ir apmācīts un iepazinies ar kuģa kārtību, kā arī ar visu to iekārtu atrašanās vietu un lietošanu, ko tam varētu nākties izmantot. Katram ugunsdrošības uzraudzības dienesta loceklim ir divvirzienu pārnēsājams radiotelefons.

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

6. Uz kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, ir detektorsignalizācija tām sistēmām, ko pieprasa 13.2. noteikums, un tā ir koncentrēta pastāvīgā uzraudzībā esošajā centrālajā kontrolpunktā. Turklāt tajā pašā vietā koncentrē ugunsdrošo durvju aizvēršanas un ventilatoru izslēgšanas tālvadības ierīces. Pastāvīgā uzraudzībā esošajā centrālajā kontrolpunktā apkalpei ir iespējams no jauna iedarbināt ventilatorus. Vadības panelī centrālajā kontrolpunktā norāda, vai ugunsdrošās durvis ir atvērtas vai aizvērtas, vai detektori, signalizācija un ventilatori ir izslēgti. Vadības paneli nodrošina ar pastāvīgu enerģijas padevi, un tas automātiski pārslēdzas uz rezerves enerģijas apgādes režīmu, ja tiek pārtraukta parastā energopadeve. Vadības panelis saņem elektroenerģiju no galvenā elektroenerģijas avota un elektroenerģijas avārijas avota, kā definēts II-1/D/3 noteikumā, ja vien attiecīgā gadījumā noteikumi nepieļauj citu risinājumu.
7. Vadības panelis darbojas pēc bezatzeices principa, piemēram, atskan trauksmes signāls, ja detektora ķēde ir pārtraukta.

16. Esošo B klases kuģu, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, modernizācija (R 41-1)

Papildus prasībām, ko esošajiem B klases kuģiem izvirza šī II-2 nodaļa, esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, piemēro šādas prasības.

1. Ne vēlāk kā 2000. gada 1. oktobrī:

- 1.1. Visas dzīvojamās telpas un dienesta telpas, kāpņutelpas un gaiteņi ir aprīkoti ar apstiprināta tipa dūmu detektoriem un signalizācijas sistēmu, un atbilst II-2/A/9 noteikuma prasībām. Tāda sistēma nav jāierīko privātajās vannasistabās un telpās, kuru ugunsbīstamība ir maza vai nav vispār, piemēram, tukšas telpas 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 gaiteņos, kur griestu konstrukcija ir uzliesmojoša.
- 3.1. Iekarināmās ugunsdrošās durvis kāpņutelpās, galvenās vertikālās zonas starpsienās un kambīzes norobežojumā, ko parasti tur atvērtas, ir pašaizveres durvis, un tās ir iespējams atvērt no centrālā kontrolpunkta, kā arī esot pie durvīm.
- 3.2. Pastāvīgā uzraudzībā esošajā centrālajā kontrolpunktā uzstāda paneli, kas norāda, vai ugunsdrošās durvis kāpņutelpās, galveno vertikālo zonu starpsienās un kambīzes norobežojumā ir aizvērtas.
- 3.3. Izplūdes cauruļvadi kambīzē, kuros var sakrāties tauki un kuri šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir uzliesmojoši materiāli, ir ierīkojami kā A klases pārsegumi. Katru kambīzes izplūdes cauruļvadu aprīko ar:

1. tauku uztvērēju, ko var ērti noņemt un iztīrīt, ja vien nav ierīkota alternatīva tauku noņemšanas sistēma;

2. ugunsdrošības aizbīdņi, kas atrodas cauruļvada apakšā;
 3. izplūdes ventilatoru apturēšanas ierīci, kas ir darbināma no kambīzes;
 4. stacionāru ierīci uguns nodzēšanai cauruļvadā, un
 5. piemērotās vietās ierīkotām apskates un tīrīšanas lūkām.
- 3.4. Kāpņutelpu iekšpusē atļauj ierīkot vienīgi tualetes, liftus, neuzliesmojoša materiāla skapjus, kuros glabā drošības aprīkojumu, un atklāta tipa informācijas dienestu. Pārējās vietas kāpņutelpā:
1. ir jāiztukšo, pastāvīgi jānoslēdz un jāatslēdz no elektrības; vai
 2. jānodala no kāpņutelpas ar A klases pārsegumu saskaņā ar 5. noteikumu. Tiešu izeju no šīm telpām uz kāpņutelpām var nodrošināt A klases durvis saskaņā ar 5. noteikumu, ja šajās telpās ir ierīkota sprinkleru sistēma. Taču no kajītēm nav tiešas izejas uz kāpņutelpu
- 3.5. Tieša izeja uz kāpņutelpām nedrīkst būt telpām, kas nav sabiedriskās telpas, gaiteni, tualetes, īpašas kategorijas telpas, citas kāpnes, kā to pieprasa 6.1.5. noteikums, atklāta klāja telpas un telpas, uz ko attiecas 3.4.2. punkts.
- 3.6. Var saglabāt esošās (10) kategorijas mašīntelpas, kas raksturotas II-2/B/4 noteikumā, kā arī informācijas dienesta apstrādes birojus, kas iziet tieši uz kāpņutelpu, ar noteikumu, ka tos aizsargā dūmu detektori un ka informācijas dienesta apstrādes birojos mēbeļu ugunsbīstamība ir ierobežota.
- 3.7. Papildus avārijas apgaismojumam, ko pieprasa II-1/D/3 un III/5.3 noteikums, glābšanas izejas, tostarp kāpnes un izejas durvis marķē ar apgaismojumu vai fotoluminiscējošu līnijveida apgaismojumu, ko novieto ne vairāk 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 glābšanas izeju. Ja izmanto elektrisko apgaismojumu, tam ir vajadzīgs avārijas elektroenerģijas avots, un to ierīko tā, lai vienas lampas vai apgaismes posma atslēgšanās rezultātā marķējums nezaudētu savu nozīmi. Turklāt visas evakuācijas ceļa norādes un ugunsdzēsības iekārtu atrašanās vietu marķējumus ir izgatavoti no fotoluminiscējoša materiāla vai marķēti ar apgaismojumu. Karoga valsts administrācija nodrošina to, ka minētais apgaismojums vai fotoluminiscējošais ietais ir novērtēts, testēts un tiek izmantots saskaņā ar SJO Rezolūcijas A. 752 (18) vai ISO standarta 15370-2001 pamatnostādnēm.
- 3.8. Uzstāda vispārēju avārijas signalizācijas sistēmu. Signalizācija ir dzirdama visās dzīvojamajās telpās un apkalpes parastajās darba telpās un uz atklātajiem klājiem, un tās skaņās spiediena līmenis atbilst Signalizācijas un indikatoru kodeksa standartiem, ko SJO pieņēma ar Rezolūciju A. 686 (17).
- 3.9. Dzīvojamajās telpās, sabiedriskajās un dienesta telpās, kontrolpostēnos un uz atklātajiem klājiem ir pieejama skaļruņu sistēma vai citi efektīvi sakaru līdzekļi.
- 3.10. Kāpņutelpās ir tikai sēdēšanai paredzētās mēbeles. Tās ir jāpiestiprina, to skaits nepārsniedz sešus krēslus uz katra klāja katrā kāpņutelpā, to ugunsbīstamība ir ierobežota un tās neaizšķērso pasažieru evakuācijas ceļu. Karoga valsts administrācija var atļaut papildu krēslu novietošanu galvenajā apmeklētāju pieņemšanas zonā kāpņutelpā, ja tie ir nostiprināti, neuzliesmojoši un neaizšķērso pasažieru evakuācijas ceļu. Mēbeles nedrīkst novietot pasažieru un apkalpes gaitenī, kas veido evakuācijas ceļu kajīšu zonā. Papildus iepriekšminētajam var atļaut ierīkot neuzliesmojoša materiāla skapjus, kuros glabā noteikumos paredzēto drošības aprīkojumu.
2. Ne vēlāk kā 2003. gada 1. oktobrī:
1. Visām kāpnēm dzīvojamajās un dienesta telpās ir tērauda karkasa konstrukcija, izņemot gadījumus, kad karoga valsts administrācija atļauj izmantot citus ekvivalentus materiālus, un tās ir iebūvētas kāpņutelpās, ko norobežo A klases pārsegumi, un visām atverēm ir efektīvi aizvēršanas mehānismi, taču:

1. nav jānorobežo kāpnes, kas savieno tikai divus klājus, ar noteikumu, ka klāja viengabalainību nodrošina atbilstīgas starpsienas vai durvis starpklāju telpā. Ja kāpnes ir noslēdzamas starpklāju telpā, kāpņutelpu aizsargā saskaņā ar 5. noteikumā sniegtajām klāju tabulām;
2. atklātas kāpnes var ierīkot sabiedriskajās telpās, ar noteikumu, ka tās pilnībā atrodas šajās sabiedriskajās telpās.
2. Mašīntelpās ierīko stacionāru ugunsdzēsības sistēmu, kas atbilst II-2/A/6 noteikuma prasībām.
3. Ventilācijas cauruļvadus, kas ierīkoti galveno vertikālo zonu pārsegumos, aprīko ar bezatteices automātisku ugunsdrošības aizbīdņi, ko ir iespējams darbināt ar roku no vienas vai otras starpsienas puses. Turklāt bezatteices automātiskus ugunsdrošības aizbīdņus, ko ir iespējams darbināt ar roku no iekšpuses, uzstāda visiem ventilācijas cauruļvadiem, kas paredzēti dzīvojamajām telpām un dienesta telpām un kāpņutelpām, ja cauruļvadi tajās ir 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 — ar noteikumu, ka cauruļvadi ir ievilkti un izolēti saskaņā ar A-60 standartu un tajos nav atveru uz kāpņutelpu vai uz šahtu tajā pusē, kurai tie nav paredzēti.
4. Īpašās kategorijas telpas atbilst II-2/B/14 noteikuma prasībām.
5. Visas ugunsdrošās durvis kāpņutelpās, galvenās vertikālās zonas starpsienās un kambīzes norobežojumā, ko parasti tur atvērtas, ir iespējams atvērt no centrālā kontrolpunkta, kā arī esot pie durvīm.
6. Šā noteikuma 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 II-2/A/8 noteikuma prasībām vai SJO pamatnostādnēm attiecībā uz apstiprinātu ekvivalentu sprinkleru sistēmu, kas sniegtas SJO Rezolūcijā A.800 (19).
17. **Īpašas prasības attiecībā uz kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas (R 41)**

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA, UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI

Pasažieru kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas, pēc vajadzības piemēro SOLAS II-2/54 noteikuma prasības.

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

Pasažieru kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas, pēc vajadzības piemēro 1974. gada SOLAS konvencijas II-2 nodaļas G daļas 19. noteikuma, ņemot vērā grozījumus, prasības
18. **Īpašas prasības attiecībā uz helikopteru pacelšanās un nolaišanās ierīcēm**

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

Kuģiem, uz kuriem ir helikopteru pacelšanās un nolaišanās laukums, piemēro 1974. gada SOLAS konvencijas II-2 nodaļas G daļas 18. noteikuma, ņemot vērā grozījumus, prasības.

III NODAĻA

GLĀBŠANAS LĪDZEKĻI

1. **Definīcijas (R 3)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI

Šajā nodaļā, ja vien nav skaidri paredzēts citādi, piemēro 1974. gada SOLAS konvencijas III/3 noteikumā, ņemot vērā grozījumus, sniegtās definīcijas.

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

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI

Uz katra kuģa ir vismaz radiotehniskie glābšanas līdzekļi, radiolokācijas atstarotāji, individuālie glābšanas līdzekļi, glābšanas plosti un laivas, dežūrlaivas, briesmu signāluginis, līnmetējs, kas precizēti turpmāk sniegtajā tabulā un attiecīgajās piezīmēs, ņemot vērā kuģa klasi.

Visas iepriekšminētās iekārtas, tostarp pēc vajadzības to nolaišanas ierīces, atbilst 1974. gada SOLAS konvencijas pielikuma III nodaļas, ņemot vērā grozījumus, prasībām, ja vien turpmākajos punktos nav paredzēts citādi.

Turklāt uz katra kuģa jābūt hidrotērpiem un siltuma aizsarglīdzekļiem, kas paredzēti glābšanas laivās un dežūrlaivās esošajiem cilvēkiem, ciktāl to prasa 1974. gada SOLAS konvencijas pielikuma III nodaļas noteikumi, ņemot vērā grozījumus.

Kuģiem, uz kuriem nav glābšanas laivu vai dežūrlaivu, glābšanai ir vismaz viens hidrotērps. Taču, ja kuģis galvenokārt atrodas siltā klimatā, kur pēc administrācijas atzinuma siltuma aizsarglīdzekļi nav vajadzīgi, minētajam aizsargtērpam uz kuģa nav jābūt.

Kuģa klase:	B		C		D	
Cilvēku skaits (N)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Glābšanas laivas un plosti ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :						
— esošie kuģi	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— jauni kuģi	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Dežūrlaivas ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1
Glābšanas riņķi ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Glābšanas vestes ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Bērnu glābšanas vestes	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N
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 laivas un plosti var būt vai nu glābšanas laivas, kas atbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 4.5. vai 4.6., vai 4.7. iedaļai, vai arī glābšanas plosti, kas atbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 4.1. iedaļas prasībām un Glābšanas līdzekļu kodeksa 4.2. vai 4.3. iedaļai. Turklāt glābšanas plostiem uz ro-ro pasažieru kuģiem jāatbilst arī III/5-1.2. noteikuma prasībām.

Pamatojoties uz to, ka reusus veic piekrastes ūdeņos un/vai kuģa ekspluatācijas teritorijas labvēlīgos klimatiskos apstākļos, karaļa valsts administrācija var akceptēt turpmāk minēto, ja kuģa uzņēmēja dalībvalsts neieilst:

a) valēji apbūvēti peldoši glābšanas plosti, kas neatbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 4.2. vai 4.3. iedaļai, ar noteikumu, ka šie glābšanas plosti pilnībā atbilst Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 10. pielikuma prasībām;

b) glābšanas plosti, kas neatbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 4.2.2.2.1. un 4.2.2.2.2. punkta prasībām attiecībā uz glābšanas plostu grīdas aukstumizolāciju.

Esošo B, C un D klases kuģu glābšanas laivām un plostiem piemēro atbilstīgos 1974. gada SOLAS konvencijas noteikumus, ņemot vērā grozījumus, attiecībā uz esošajiem kuģiem, kuros grozījumi izdarīti šīs direktīvas pieņemšanas dienā. Jūras evakuācijas sistēmu vai sistēmas, kas atbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 6.2. iedaļai, var aizstāt ar ekvivalentas ietilpības glābšanas plostiem un nolaišanas ierīcēm, kā pieprasīts tabulā.

⁽²⁾ Glābšanas laivas un plosti ir pēc iespējas vienmērīgāk izvietojami gar abiem kuģa bortiem.

⁽³⁾ Glābšanas laivu un plostu kopējais skaits ir saskaņā ar iepriekšminētajā tabulā norādīto procentu, un glābšanas laivu un plostu un papildu glābšanas plostu kopējai ietilpībai jābūt 110 % no kopējā cilvēku skaita (N), ko kuģis drīkst pārvadāt. Uz kuģa jābūt pietiekamam skaitam glābšanas laivu un plostu, lai nodrošinātu to, ka vienas glābšanas laivas vai plostu pazaudēšanas vai sabojāšanās gadījumā atlikušās glābšanas laivas un plosti var uzņemt visu to cilvēku kopskaitu, ko kuģis drīkst pārvadāt.

⁽⁴⁾ Glābšanas laivu un/vai dežūrlaivu skaitam jābūt pietiekamam, lai nodrošinātu, ka tad, kad visi cilvēki, ko kuģis drīkst pārvadāt, pamet kuģi, vienai glābšanas laivai vai dežūrlaivai nav jāpavada vairāk kā deviņi plosti.

⁽⁵⁾ Dežūrlaivām ir savas nolaišanas ierīces, ar kurām ir iespējams laivas nolaist un atkal pacelt.

Ja dežūrlaiva atbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 4.5. vai 4.6. iedaļas prasībām, to var iekļaut iepriekšminētajā tabulā norādītajā glābšanas laivu un plostu ietilpībā.

Vismaz viena no dežūrlaivām uz ro-ro pasažieru kuģiem ir ātrgaitas dežūrlaiva, kas atbilst III/5-1.3 noteikuma prasībām. Ja karaļa valsts administrācija uzskata, ka dežūrlaivas uzstādīšana uz kuģa fiziski nav iespējama, uz kuģa var nebūt dežūrlaivas, ar noteikumu, ka kuģis atbilst šādām prasībām:

a) uz kuģa ir līdzekļi, ar kuru palīdzību izvilkt no ūdens bezpalīdzīgu cilvēku;

b) bezpalīdzīga cilvēka izvilkšanu no ūdens var novērot no komandtiltiņa; un

c) 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 augstumam, mērot no līnes stiprinājuma virs ūdenslīnijas, ja kuģis ir tukšs, 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 atbrīvot no komandtiltiņa. Pārējos glābšanas riņķus aprīko ar pasaizdedzes spuldzēm atbilstīgi Glābšanas līdzekļu kodeksa 2.1.2. punkta noteikumiem.

⁽⁷⁾ Briesmu signālugunis, kas atbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 3.1. iedaļas prasībām, piestiprina uz komandtiltiņa vai pie stūres postņa.

⁽⁸⁾ Glābšanas vestēm uz ro-ro pasažieru kuģiem piemēro III/5-1.5. noteikuma prasības.

⁽⁹⁾ Piepūšamu glābšanas vesti nodrošina katram, kam jāveic darbs kuģa atklātajās vietās. Šīs piepūšamās glābšanas vestes var iekļaut glābšanas vestu kopskaitā, ko pieprasa šī direktīva.

3. Avārijas trauksme, ekspluatācijas instrukcijas, apmācību rokasgrāmata, pulcēšanās saraksti un instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

Uz katru kuģa ir:

1. Vispārējā avārijas signalizācijas sistēma (R 6.4.2)

Tai jāatbilst Glābšanas līdzekļu 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.

Uz visiem kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, avārijas signalizācijas sistēmu papildina ar skaļruņu sistēmu, ko var izmantot no tiltiņa. Sistēmas raksturlielumi un atrašanās vieta ir tāda, ka cilvēki ar normālu dzirdi var skaidri sadzirdēt pa to pārraidītos ziņojumus visās vietās, kur cilvēki mēdz uzturēties, darbojoties galvenajam dzinējam.

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

Vispārējās avārijas signalizācijas sistēmas ir sadzirdamas uz visiem atklātajiem klājiem, un avārijas trauksmes signāla toņa obligātais skaņas spiediena līmenis ir saskaņā ar Glābšanas līdzekļu kodeksa 7.2.1.2. un 7.2.1.3. punktu.

2. Skaļruņu sakaru sistēma (R 6.5.)

2.1. Papildus II-2/B/15.4. noteikuma un 1. punkta prasībām, visi pasažieru kuģi, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, ir aprīkoti ar skaļruņu sakaru sistēmu. Attiecībā uz esošajiem kuģiem 2.2., 2.3. un 2.5. punkta prasības, ievērojot 2.6. punkta noteikumus, piemēro ne vēlāk kā pirmās periodiskās pārbaudes dienā pēc 1998. gada 1. jūlija.

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 dzirdama pāri apkārtējam troksnim visās telpās, kā paredzēts 2.2. punktā, un tās darbībai ir primāra nozīme, ko kontrolē no komandtiltiņa un citām kuģa vietām, kuras karoga valsts administrācija uzskata par vajadzīgām, lai tiktu pārraidīti visi ārkārtas paziņojumi, ja viens no skaļruņiem kādā no minētajām vietām ir izslēgts, tam ir nogrieztā skaņa vai skaļruņu sakaru sistēmu izmanto citiem nolūkiem.

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

Ārkārtas paziņojumu pārraides minimālais skaņas spiediena līmenis atbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 7.2.2.2. punktam.

2.4. JAUNI B, C UN D KLAŠES KUĢI

1. skaļruņu sakaru sistēmai ir vismaz divas sakaru līnijas, kas ir pietiekami nodalītas visā garumā un kam ir divi atsevišķi un neatkarīgi pastiprinātāji; un

2. skaļruņu sakaru sistēmas un tās darbības standartus apstiprina karoga valsts administrācija, ņemot vērā SJO pieņemtos ieteikumus.

2.5. Skaļruņu sakaru sistēmu savieno ar elektroenerģijas avārijas avotu.

2.6. Esošajiem kuģiem, kur jau ir ierīkota skaļruņu sakaru sistēma, ko apstiprinājusi karoga valsts administrācija un kas būtiski atbilst tām sistēmām, ko pieprasa 2.2., 2.3. un 2.5. punkti, nav jāmaina savas sistēmas.

3. Pulcēšanās saraksts un instrukcijas avārijas gadījumā (R 8)

Skaidras instrukcijas, kas jāievēro avārijas gadījumā, izsniedz katram uz kuģa esošajam cilvēkam saskaņā ar SJO Rezolūciju A. 691 (17).

Pulcēšanās saraksti un instrukcijas avārijas gadījumiem, kas atbilst SOLAS III/37 noteikumam, izliek redzamās vietās uz visa kuģa, tostarp 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.

Personai, kam ārkārtas situācijās saskaņā ar SOLAS IV/16 noteikumu ir galvenā atbildība par radiosakariem, šādās situācijās nav jāpilda citi uzdevumi. Iepriekšminēto izklāsta pulcēšanās sarakstā un instrukcijās avārijas gadījumiem.

4. Eksploatācijas instrukcijas (R 9)

Uz vai pie glābšanas laivām un plostiem un to palaišanas ierīcēm izvieto plakātus vai norādes, kas:

i) ilustrē vadības ierīču mērķi un iekārtas eksploatācijas procedūras un sniedz atbilstīgas instrukcijas vai brīdinājumus;

ii) ir labi saredzami avārijas apgaismojumā;

iii) izmanto simbolus saskaņā ar SJO Rezolūciju A.760 (18).

5. Apmācību rokasgrāmata

Apmācību rokasgrāmatu, kas atbilst SOLAS III/35 noteikuma prasībām, novieto katrā apkalpes kopkajītē un atpūtas telpā vai katrā apkalpes kajītē.

6. Apkopes instrukcijas (R 20.3)

Uz kuģa ir instrukcijas, kā veikt glābšanas līdzekļu apkopi uz kuģa, vai plānotās apkopes programmas uz kuģa, kas ietver glābšanas līdzekļu apkopi, un apkopi veic saskaņā ar tām. Instrukcijas atbilst SOLAS III/36 noteikumam.

4. **Glābšanas laivu un plostu apkalpes komplektēšana un uzraudzība (R 10)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI

1. Uz kuģa ir pietiekami daudz apmācītu personu, kas var sapulcināt neapmācītas personas un palīdzēt tām.

2. Uz kuģa ir pietiekams skaits apkalpes locekļu, kas var darboties ar glābšanas laivām un plostiem 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 plostiem, var iecelt par atbildīgo par katru 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 pa kuģa glābšanas laivām un plostiem.

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

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI

1. Glābšanas laivas un plostus, kam vajadzīgas apstiprinātas nolaišanas iekārtas, piestiprina pēc iespējas tuvāk dzīvojamajām un dienesta telpām.

2. Pulcēšanās vietas ierīko tuvu iekāpšanas vietām, tām ir viegli piekļūt no dzīvojamo un darba telpu zonas, un tajās ir pietiekami daudz vietas, lai izvietotu un instruētu pasažierus. Vienai personai atvēlētā klāja platība ir vismaz 0,35 m².

3. Pulcēšanās un iekāpšanas vietas, ejas, kāpnes un izejas, no kurām nokļūst pulcēšanās un iekāpšanas vietās, ir atbilstīgi apgaismotas.

Apgaismojuma energopadevi ir iespējams nodrošināt ar elektroenerģijas avārijas avotu, kas pieprasīts II-1/D/3 un II-1/D/4 noteikumā.

Papildus marķējumam, kas jauniem B, C un D klases kuģiem ir pieprasīts saskaņā ar II-2/B 6.1.7. noteikumu, kā arī šā marķējuma ietvaros ceļu uz pulcēšanās vietām norāda ar pulcēšanās vietas simbolu, kas paredzēts šim mērķim saskaņā ar 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 vai nu tieši no vietas, kur laiva ir piestiprināta, vai no iekāpšanas klāja, bet nevis 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 var droši iekāpt.

JAUNI B, C UN D KLASES 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, kuģim esot tukšam, ierīko Glābšanas līdzekļu kodeksa 6.2. iedaļai atbilstīgu apstiprināta tipa jūras evakuācijas sistēmu.

Uz kuģiem, kuriem ir ierīkota jūras evakuācijas sistēma, nodrošina sakaru sistēmu starp iekāpšanas vietu un glābšanas laivas vai plostu platformu.

8. Katrā kuģa sālā ir vismaz vienas iekāpšanas kāpnes, kas atbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 6.1.6. punktam; karoga valsts administrācija var nepiemērot kuģim šo prasību ar noteikumu, ka pie diferences un sānsveres nebojātā stāvoklī un paredzamā avārijas stāvoklī, brīvsāna augstums starp plānoto iekāpšanas vietu un ūdenslīniju nepārsniedz 1,5 metrus.

5-1. Prasības ro-ro pasažieru kuģiem (26)

B, C UN D KLASES RO-RO KUĢI, KAS UZBŪVĒTI PIRMS 2003. GADA 1. JANVĀRA.

1. Ro-ro pasažieru kuģi, kas uzbūvēti pirms 2003. gada 1. janvāra, atbilst 6.2., 6.3., 6.4., 7., 8. un 9. punkta prasībām ne vēlāk par pirmā regulārā apsekojuma dienu pēc 2006. gada 1. janvāra.

Pirms minētās dienas ro-ro pasažieru kuģiem, kas uzbūvēti pirms 2003. gada 1. janvāra, piemēro 2., 3., 4. un 5. punktu.

Neskarot iepriekš minēto, ja uz šādiem kuģiem aizstāj glābšanas inventāru vai aprīkojumu vai ja šādiem kuģiem izdara kapitālremontu, pārbūvi vai lielus pārveidojumus, kas iekļauj esošā glābšanas inventāra vai aprīkojuma aizstāšanu vai papildināšanu, šādi glābšanas līdzekļi vai aprīkojums atbilst attiecīgajām 6., 7., 8. un 9. punkta prasībām.

2. Glābšanas plosti

1. Ro-ro pasažieru kuģu glābšanas plostus apkalpo jūras evakuācijas sistēmas, kas atbilst SOLAS Noteikumiem III/48.5, ņemot vērā grozījumus, vai iekārtas nolaišanai ūdenī, kas atbilst SOLAS Noteikumiem III/48.6, ņemot vērā grozījumus, un kas ir vienmērīgi sadalītas abās kuģa pusēs.

Nodrošina saziņu starp iekāpšanas vietu un platformu.

2. Katru glābšanas plostu uz ro-ro pasažieru kuģiem nodrošina ar ierīcēm brīvai uzpeldēšanai atbilstīgi SOLAS Noteikumiem III/23, ņemot vērā grozījumus.

3. Katru glābšanas plostu uz ro-ro pasažieru kuģiem aprīko ar iekāpšanas trapu atbilstīgi SOLAS Noteikumiem III/39.4.1 vai SOLAS Noteikumiem III/40.4.1, ņemot vērā grozījumus.

4. Katrs glābšanas plosts uz ro-ro pasažieru kuģiem ir vai nu 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. Valējus abpusēji peldošus plostus var atļaut, ja karoga valsts administrācija to uzskata par lietderīgu, ņemot vērā to, ka brauciens notiek aizsargātā veidā, un labvēlīgos klimatiskos apstākļus brauciena zonā un laika posmā, un ar nosacījumu, ka šādi glābšanas plosti pilnīgi atbilst Ātrgaitas kuģu kodeksa 10. pielikuma prasībām.

Alternatīvi, papildus parastajiem glābšanas plostiem uz kuģa ir automātiski pašiztaisnojoši glābšanas plosti vai abpusēji peldoši glābšanas plosti ar pārsegu ar tādu kopējo ietilpību, kas izvieto vismaz 50 % no personām, ko neizvieto glābšanas laivās. Šo papildu glābšanas plostu ietilpību nosaka, pamatojoties uz starpību starp kopējo uz klāja esošo personu skaitu un glābšanas laivās izvietojamo personu skaitu. Katru tādu glābšanas plostu apstiprina karaļa valsts administrācija, ņemot vērā SJO ar MSC/Circ. 809 pieņemtos ieteikumus.

3. Ātrgaitas glābšanas laivas

1. Vismaz viena no glābšanas laivām uz ro-ro pasažieru kuģa ir ātrgaitas glābšanas laiva, ko apstiprina karaļa valsts administrācija, ņemot vērā SJO ar MSC/Circ. 809 pieņemtos ieteikumus.
2. Katru ātrgaitas glābšanas laivu apkalpo piemērota iekārta nolaišanai ūdenī, ko apstiprina karaļa valsts administrācija. Apstiprinot minētās iekārtas, karaļa valsts administrācija ņem vērā, ka ātrgaitas glābšanas laiva ir paredzēta nolaišanai un pacelšanai pat ļoti nelabvēlīgos laika apstākļos, un ņem vērā arī SJO pieņemtos ieteikumus.
3. Vismaz divas katras ātrgaitas glābšanas laivas komandas regulāri apmāca un trenē, ņemot vērā Jūrnieku sagatavošanas, diplomēšanas un sardzes pildīšanas (STCW) kodeksa "Instrukcijas par zināšanu minimālo standartu, kas vajadzīgs, strādājot ar ātrgaitas glābšanas laivām" A-VI/2. iedaļas A-VI/2-2. tabulu un ieteikumus, ko SJO pieņēmusi ar Lēmumu A.771(18). Apmācība un treniņi iekļauj visus glābšanas, rīkošanās, manevrēšanas, minēto laivu izmantošanas aspektus dažādos apstākļos un to iztaisnošanu pēc apgāšanās.
4. Ja esoša ro-ro pasažieru kuģa iekārtojums vai lielums kavē 3.1. punktā prasītās ātrgaitas glābšanas laivas uzstādīšanu, ātrgaitas glābšanas 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. uzstādīto ātrgaitas glābšanas laivu apkalpo iekārta nolaišanai ūdenī, kas atbilst 3.2. punkta noteikumiem;
2. iepriekšminētās aizstāšanas dēļ zaudētā glābšanas laivas ietilpība tiek kompensēta, uzstādot glābšanas plostus, kuros var ietilpt vismaz tāds pats personu skaits kā aizstātajā glābšanas laivā; un
3. tādas glābšanas plostus apkalpo esošās iekārtas nolaišanai ūdenī vai jūras evakuācijas sistēmas.

4. Glābšanas līdzekļi

1. Katru ro-ro pasažieru kuģi aprīko ar efektīviem līdzekļiem ātrai izdzīvojušo izvilkšanai no ūdens un izdzīvojušo 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 karaļa valsts, ņemot vērā ieteikumus, ko SJO pieņēmusi ar MSC/Circ. 810.

3. Ja jūras evakuācijas sistēmas slīdceļi ir domāti izdzīvojušo pārvietošanai uz kuģa klāju, tas ir aprīkots ar roku balstiem vai trapiem, kas palīdz uzkāpt pa slīdceļiem.

5. Glābšanas vestes

1. Neatkarīgi no SOLAS Noteikumu III/7.2 un III/22.2 prasībām, ņemot vērā grozījumus, pulcēšanās vietu tuvumā glabā pietiekamu skaitu glābšanas vestu, lai pasažieriem nav jāatgriežas savās kajītēs, lai paņemtu glābšanas vestes.
2. Uz ro-ro pasažieru kuģiem katra glābšanas veste ir aprīkota ar apgaismojumu atbilstīgi SOLAS Noteikumiem III/32.2, ņemot vērā grozījumus.

B, C UN D KLASĒS RO-RO KUĢI, KAS UZBŪVĒTI PĒC 2003. GADA 1. JANVĀRA

6. Glābšanas plosti

1. Ro-ro pasažieru kuģu glābšanas plostus apkalpo jūras evakuācijas sistēmas, kas atbilst LSA kodeksa 6.2. iedaļai, vai iekārtas nolaišanai ūdenī, kas atbilst LSA kodeksa 6.1.5. punktam, kuras ir vienmērīgi sadalītas abās kuģa pusēs.

Nodrošina saziņu starp iekāpšanas vietu un platformu.

2. Katru glābšanas plostu uz ro-ro pasažieru kuģiem nodrošina ar ierīcēm brīvai uzpeldēšanai atbilstīgi SOLAS Noteikumiem III/13.4, ņemot vērā grozījumus.
3. Katrs glābšanas plosts uz ro-ro pasažieru kuģiem ir aprīkots ar iekāpšanas trapu atbilstīgi LSA kodeksa 4.2.4.1. punkta vai attiecīgi 4.3.4.1. punkta prasībām.
4. Katrs glābšanas plosts uz ro-ro pasažieru kuģiem ir vai nu 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. Valējus abpusēji peldošus glābšanas plostus var atļaut, ja karaļa valsts administrācija to uzskata par lietderīgu, ņemot vērā to, ka brauciens notiek aizsargātā veidā, un labvēlīgos klimatiskos apstākļus brauciena zonā un laika posmā, un ar nosacījumu, ka šādi glābšanas plosti pilnīgi atbilst Ātrgaitas kuģu kodeksa 10. pielikuma prasībām.

Alternatīvi, papildus parastajiem glābšanas plostiem uz kuģa var būt automātiski pašiztaisnojoši glābšanas plosti vai abpusēji peldoši glābšanas plosti ar pārsegu ar tādu kopējo ietilpību, kas izvieto vismaz 50 % no personām, ko neizvieto glābšanas laivās. Šo papildu glābšanas plostu ietilpību nosaka, pamatojoties uz starpību starp kopējo uz klāja esošo personu skaitu un glābšanas laivās izvietojamo personu skaitu. Katru tādu glābšanas plostu apstiprina karaļa valsts administrācija, ņemot vērā SJO ar MSC/Circ. 809 pieņemtos ieteikumus.

7. Ātrgaitas glābšanas laivas

1. Vismaz viena no glābšanas laivām uz ro-ro pasažieru kuģa ir ātrgaitas glābšanas laiva, ko apstiprina karaļa valsts administrācija, ņemot vērā SJO ar MSC/Circ. 809 pieņemtos ieteikumus.
2. Katru ātrgaitas glābšanas laivu apkalpo piemērota iekārta nolaišanai ūdenī, ko apstiprina karaļa valsts administrācija. Apstiprinot minētās iekārtas, karaļa valsts administrācija ņem vērā, ka ātrgaitas glābšanas laiva ir paredzēta nolaišanai un pacelšanai pat ļoti nelabvēlīgos laika apstākļos, un ņem vērā arī SJO pieņemtos ieteikumus.
3. Vismaz divas katras ātrgaitas glābšanas laivas komandas regulāri apmāca un trenē, ņemot vērā Jūrnieku sagatavošanas, diplomēšanas un sardzes pildīšanas (STCW) kodeksa "Instrukcijas par zināšanu minimālo standartu, kas vajadzīgs, strādājot ar ātrgaitas glābšanas laivām" A-VI/2. iedaļas A-VI/2-2. tabulu un ieteikumus, ko SJO pieņēmusi ar Lēmumu A.771(18). Apmācība un treniņi iekļauj visus glābšanas, rīkošanās, manevrēšanas, minēto laivu izmantošanas aspektus dažādos apstākļos un to iztaisnošanu pēc apgāšanās.
4. Ja esoša ro-ro pasažieru kuģa iekārtojums vai lielums kavē 3.1. punktā prasītās ātrgaitas glābšanas laivas uzstādīšanu, ātrgaitas glābšanas 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. uzstādīto ātrgaitas glābšanas laivu apkalpo iekārta nolaišanai ūdenī, kas atbilst 3.2. punkta noteikumiem;
2. iepriekšminētās aizstāšanas dēļ zaudētā izdzīvošanas laivas ietilpība tiek kompensēta, uzstādot glābšanas plostus, kuros var ietilpt vismaz tāds pats personu skaits kā aizstātajā glābšanas laivā; un
3. tādus glābšanas plostus apkalpo esošās iekārtas nolaišanai ūdenī vai jūras evakuācijas sistēmas.

8. Glābšanas līdzekļi

1. Katru ro-ro pasažieru kuģi aprīko ar efektīviem līdzekļiem ātrai izdzīvojušo izvilkšanai no ūdens un izdzīvojušo 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, ko SJO pieņēmusi ar MSC/Circ. 810.

3. Ja jūras evakuācijas sistēmas slīdceļi ir domāti izdzīvojušo pārvietošanai uz kuģa klāju, tas ir aprīkots ar roku balstiem vai trapiem, kas palīdz uzkāpt pa slīdceļiem.

9. Glābšanas vestes

1. Neatkarīgi no SOLAS Noteikumu III/7.2 un III/22.2 prasībām, ņemot vērā grozījumus, pulcēšanās vietu tuvumā glabā pietiekamu skaitu glābšanas vestu, lai pasažieriem nav jāatgriežas savās kajītēs, lai paņemtu glābšanas vestes.
2. Uz ro-ro pasažieru kuģiem katra glābšanas veste ir aprīkota ar apgaismojumu atbilstīgi LSA kodeksa 2.2.3. punkta prasībām.

5-2. Helikopteru nolaišanās un pacelšanās vieta (R 28)

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

1. Esošajiem B klases kuģiem 2. punkta prasības piemēro ne vēlāk kā pirmās periodiskās pārbaudes dienā pēc 1998. gada 1. jūlija.
2. Uz ro-ro pasažieru kuģiem ierīko helikopteru pacelšanās vietu, ko apstiprinājusi karoga valsts administrācija, ņemot vērā SJO pieņemtos ieteikumus ar Rezolūciju A.229 (VII).
3. 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 SJO pieņemtos ieteikumus.

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

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Esošajiem kuģiem šīs regulas prasības piemēro ne vēlāk kā pirmās periodiskās pārbaudes dienā pēc 1999. gada 1. jūlija.
2. Uz visu kuģu komandtilpiņiem nodrošina lēmumu pieņemšanas atbalsta sistēmu ārkārtas gadījumiem.
3. Sistēmu veido vismaz operatīvās rīcības plāna vai plānu izdrukas. Operatīvās rīcības plānā vai plānos norāda visas paredzamās ārkārtas situācijas, tostarp — un ne tikai — šādas galveno ārkārtas gadījumu grupas:
 1. ugunsgrēks;
 2. kuģa bojājumi;
 3. piesārņojums;
 4. nelikumīga darbība, kas apdraud kuģa, pasažieru un apkalpes drošību;
 5. personāla nelaimes gadījumi; un
 6. ar kravu saistīti nelaimes gadījumi;
 7. neatliekamā palīdzība citiem kuģiem.

4. Operatīvajā rīcības plānā noteiktās ārkārtas procedūras sniedz lēmumu pieņemšanas atbalstu kapteiņiem, kā rīkoties ārkārtējā situācijā.
5. Operatīvajam plānam vai plāniem ir vienāda struktūra un tie ir ērti lietojami. Attiecīgā gadījumā avārijas situācijas vadības nolūkā izmanto faktisko slodzes stāvokli, kas aprēķināts attiecībā uz kuģa noturību reisa laikā.
6. Papildus nodrukātajam operatīvajam plānam vai plāniem kara valsts administrācija var pieņemt arī datorizētu lēmumu atbalsta sistēmu uz komandtiltiņa, kas sniedz visu informāciju, ko satur operatīvais plāns vai plāni, procedūras, pārbaudes punktu saraksti u. c., un kas var piedāvāt to ieteicamo darbību uzskaitījumu, kas jāveic paredzamā ārkārtējā situācijā.

6. **Glābšanas līdzekļu nolaišanas vietas (R 12)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES 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 plostus var nolaist ūdenī gar gludu kuģa sānu. Ja tās ir izvirzītas uz āru, tām jāatrodas nojumē aiz triecienstarpības.

7. **Glābšanas laivu un plostu nostiprināšana (R 13 + 24)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI

1. Visas glābšanas laivas un plostus nostiprina:

- a) lai glābšanas laivas un plosti, kā arī to stiprinājumi netraucētu citu glābšanas laivu un plostu nolaišanu ūdenī;
- b) pēc iespējas tuvāk ūdens virsmai, ja tas ir droši; attiecībā uz glābšanas laivām un plosti, ko nolaiž ar laivceltņi — laivceltņa gals, glābšanas laivai vai plostam esot gatavam uzņemt cilvēkus, ciktāl iespējams, nepārsniedz 15 metrus līdz ūdenslīnijai, ja kuģis ir tukšs, un ar laivceltņi nolaižama glābšanas laiva vai plosti cilvēku uzņemšanas gatavības stāvoklī ir virs ūdenslīnijas, ja kuģis ir pilnībā piekrauts, ir nelabvēlīga diference līdz 10° un sānsvere līdz 20° uz vienu vai otru pusi — jauniem kuģiem, attiecīgi vismaz līdz 15° uz vienu vai otru pusi — esošajiem kuģiem, vai leņķī, kurā iegrims kuģa atklātais klājs — atkarībā no tā, kurš leņķis ir lielāks;
- c) pastāvīgā lietošanas gatavībā, lai divi apkalpes locekļi var to sagatavot iekāpšanai un nolaišanai ūdenī 5 minūtēs;
- d) tik tālu uz priekšu no dzenskrūves, cik iespējams; un
- e) pilnībā aprikotus, kā pieprasa attiecīgie SOLAS noteikumi, ņemot vērā grozījumus, izņemot III/2 noteikuma tabulas 3. piezīmē definētos papildu glābšanas plostus, uz kuriem var neattiecināt dažas SOLAS 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 atrodas vismaz pusotra laivas garuma attālumā pirms dzenskrūves.

3. Katru glābšanas plostu piestiprina:

- a) ar plostu tauvu pie kuģa;
- b) ar brīvpeldes sistēmu, kas atbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 4.1.6. punkta prasībām, kas ļauj glābšanas plostam brīvi peldēt un, ja tas ir piepūšams — automātiski piepūsties, ja kuģis grimst. Vienu brīvpeldes sistēmu var izmantot diviem glābšanas plostiņiem vai vairāk, ja brīvpeldes sistēma pietiekami atbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 4.1.6. punkta prasībām;
- c) lai no stiprinājuma to varētu atbrīvot ar rokām.

4. Ar laivcelni nolaižamus glābšanas plostus piestiprina pacelājāku tuvumā, ja vien nav ierīkots pārnese līdzeklis, kas nav nelietojams pie differences līdz 10° un sānsveres uz vienu vai otru pusi līdz 20° — jauniem kuģiem, un attiecīgi vismaz līdz 15° uz vienu vai otru pusi — esošajiem kuģiem, vai ja kuģis virzās uz priekšu, vai tiek pārtraukta energopadeve.
5. Glābšanas plostus, ko paredzēts nolaist ūdenī 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 plostus, lai kopējā ietilpība katrā kuģa sānā ir 75 % no kopējā cilvēku skaita uz kuģa.
6. Ar jūras evakuācijas sistēmu (MES) saistītos glābšanas plostus:
 - a) nostiprina netālu no MES konteinerā;
 - b) ir iespējams atbrīvot no stiprinājuma ar tādu metodi, kas ļauj to pietaukot un piepūst pie iekāpšanas platformas;
 - c) ir iespējams atbrīvot kā neatkarīgu glābšanas plostu; un
 - d) aprīko ar pievilkšanas līnēm pie iekāpšanas platformas.

8. Dežūrlaivu nostiprināšana (R 14)

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI

Dežūrlaivas nostiprina:

1. pastāvīgā gatavībā nolaišanai ūdenī ne ilgāk kā 5 minūtēs;
2. stāvoklī, kas piemērots nolaišanai ūdenī un izcelšanai no ūdens;
3. tā, lai ne dežūrlaiva, ne tās nostiprināšanas ierīces netraucētu nevienam citu glābšanas laivu un plostu ekspluatāciju nevienā citā nolaišanas vietā;
4. saskaņā ar 7. noteikuma prasībām, ja tā ir arī glābšanas laiva.

8.a Jūras evakuācijas sistēmu nostiprināšana (R 15)

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

1. Kuģa sānā starp iekāpšanas vietu jūras evakuācijas sistēmā un tukša kuģa ūdenslīniju nav atveres, un paredz sistēmas aizsardzību no jebkādiem izvēršumiem.
2. Jūras evakuācijas sistēmas ir izvietotas tā, lai nodrošinātu drošu nolaišanu ūdenī, jo īpaši ņemot vērā nepieciešamību izvairīties no dzenskrūves un stāvām kuģa korpusa pārkārēm, lai, ciktāl iespējams, sistēmu var nolaist ūdenī gar gludu kuģa sānu.
3. Katru jūras evakuācijas sistēmu nostiprina tā, lai ne eja, ne platforma, ne stiprinājumi, ne arī ekspluatācija netraucētu citu glābšanas līdzekļu izmantošanu citā nolaišanas vietā.
4. Attiecīgā gadījumā kuģi iekārto tā, lai piestiprinātās jūras evakuācijas sistēmas tiktu pasargātas no vētras radītiem bojājumiem.

9. Glābšanas līdzekļu nolaišanas un pacelšanas kārtība (R 16)

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI

1. Visām glābšanas laivām un plostiņiem nodrošina nolaišanas ierīces, kas atbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 6.1. iedaļas prasībām, izņemot:

1. ESOŠIE B, C UN D KLASES KUĢI

- a) glābšanas laivas vai plostus, 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 nelabvēlīgos apstākļos, kad difference ir līdz 10° un sānsvere uz vienu vai otru pusi ir vismaz 15° , vai

- b) glābšanas laivas un plostus, kas paliek pāri virs glābšanas laivu un plostu nodrošinātās ietilpības — 110 % no kopējā cilvēku skaita uz kuģa; vai glābšanas laivas un plostus, ko paredzēts izmantot kopā ar jūras evakuācijas sistēmu (MES) un kas atbilst Glābšanas līdzekļu kodeksa 6.2. iedaļas prasībām un ir piestiprināti tiešai nolaišanai ūdenī no nostiprinājuma vietas nelabvēlīgos apstākļos, kad difference ir līdz 10° un sānsvere uz vienu vai otru pusi ir līdz 20° .

2. JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI

Saskaņā ar iekāpšanas sistēmu glābšanas laivās, plostos un dežūrlaivās, kas ir spēkā vidē, kādā kuģim nāksies strādāt, un ar diferenci un sānsveri nebojātā stāvoklī un paredzamā avārijas stāvoklī, ja brīvsāna augstums starp plānoto iekāpšanas vietu un tukša kuģa ūdenslīniju nepārsniedz 4,5 metrus, karoga valsts administrācija var akceptēt sistēmu, kas paredz cilvēku tiešu iekāpšanu glābšanas plostos.

2. Katrai glābšanas laivai ir ierīce, ar ko glābšanas laivu ir iespējams nolaist un pacelt.

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

Turklāt ir jābūt noteikumam par glābšanas laivas pavisināšanu atstatāk, lai atbrīvotu laivas atbrīvošanas mehānismu apkopes veikšanai.

3. Nolaišanas un pacelšanas sistēma ļauj ierīces darbinātājam uz kuģa visu laiku 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 nelabvēlīgos apstākļos pie difference līdz 10° un sānsveres uz vienu vai otru pusi līdz 20° — jauniem kuģiem, un attiecīgi vismaz līdz 15° uz vienu vai otru pusi — esošajiem kuģiem.
6. Glābšanas laivu un plostu sagatavošana vienā nolaišanas vietā netraucē ātri sagatavot citu glābšanas laivu, plostu vai dežūrlaivu citā vietā.
7. Ir pieejami līdzekļi, lai nepieļautu, ka kuģa pamešanas laikā uz glābšanas laivām un plostiem saplūst ūdens.
8. Glābšanas laivu un plostu sagatavošanas laikā glābšanas laivas un plosti, to nolaišanas ierīce un ūdens laukums, kurā tie ir nolaižami, ir pienācīgi jāapgaismo, saņemot elektroenerģiju no II-1/D/3 un II-1/D/4 noteikumā pieprasītā avārijas elektroenerģijas avota.

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

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Sistēma attiecībā uz sakāpšanu dežūrlaivā un tās nolaišanu 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 to cilvēku skaitu, kas norīkots par dežūrlaivas apkalpi uz klāja.
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 ir iespējams iekāpt no iekāpšanas vietas.
4. Nolaišanas sistēma atbilst 9. noteikuma prasībām. Visas dežūrlaivas tomēr ir iespējams nolaist, vajadzības gadījumā izmantojot tauvas, kamēr kuģis virzās uz priekšu ar ātrumu līdz 5 mezgliem mierīgā ūdenī.
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 plostu ietilpībā, tāds pats izcelšanas laiks ir iespējams, ja laivā ir glābšanas aprīkojums un apstiprinātais dežūrlaivas papildinājums — vismaz 6 cilvēki.

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

Iekāpšanas un dežūrļaivas pacelšanas sistēma ļauj droši un efektīvi rīkoties ar nestuvēm. Drošības nolūkos nelabvēlīgiem laika apstākļiem ierīko "stropes", lai atvieglotu vinčas izmantošanu.

11. **Instrukcijas rīcībai avārijas gadījumā (R 19)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

Ja uz kuģa uzkāpj jauni pasažieri, tūlīt pēc kuģa atiešanas pasažierus informē par drošības jautājumiem. Informācija ietver vismaz III/3.3. noteikumā pieprasītās 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. **Gatavība ekspluatācijai, apkope un pārbaudes (R 20)**

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Pirms kuģa izešanas no ostas un visā reisa laikā visiem glābšanas līdzekļiem jābūt darba kārtībā un gataviem tūlītējai lietošanai.
2. Glābšanas līdzekļu apkopi un pārbaudes veic saskaņā ar SOLAS III/20 noteikuma prasībām, ņemot vērā grozījumus.

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

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

1. Pirms reisa sākuma katrs apkalpes loceklis, kam uzticēti pienākumi ārkārtējas situācijas gadījumā, jāiepazīstina ar šiem pienākumiem.
2. Apmācību par to, kā pamest kuģi, un 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 izveidošanas, iepriekšminētās mācību trauksmes sarīko pirms došanās jūrā.

3. Visās mācībās par to, kā pamest kuģi, iekļauj darbības, ko pieprasa SOLAS III/19.3.3.1. noteikums, ņemot vērā grozījumus.
4. Glābšanas laivas un dežūrļaivas nolaiž secīgos mācību trauksmes vingrinājumos saskaņā ar SOLAS III/19.3.3.2., 3.3.3., 3.3.6. un 3.3.7. noteikumu, ņemot vērā grozījumus.

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 vismaz reizi 3 mēnešos un nolaiž ūdenī vismaz reizi gadā.

5. Ja kuģis ir aprīkots ar jūras evakuācijas sistēmām, mācību trauksmes vingrinājumos ietver darbības, ko pieprasa SOLAS III/19.3.3.8. noteikums, ņemot vērā grozījumus.
6. Visās mācībās par to, kā pamest kuģi, testē pulcēšanās vietas un kuģa pamešanas vietas avārijas apgaismojumu.
7. Ugunsgrēka mācību trauksmes vingrinājumu izpilda saskaņā ar SOLAS III/19.3.4. noteikumu, ņemot vērā grozījumus.
8. Apkalpes locekļus apmāca uz kuģa un instruē saskaņā ar SOLAS III/19.4. noteikumu, ņemot vērā grozījumus.

PIELIKUMS II

PASAŽIERU KUĢA DROŠĪBAS SERTIFIKĀTA FORMA
PASAŽIERU KUĢA DROŠĪBAS SERTIFIKĀTS

(Oficiāls zīmogs)

(Valsts)

Izdots saskaņā ar noteikumiem.....
(karoga valsts ieviestā attiecīgā pasākuma(u) nosaukums)

**un apliecina turpmāk minētā kuģa atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2009/45/EK par
pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem.**

Sertifikāts izdots

..... valdības vārdā
(karoga valsts pilns oficiāls nosaukums)

Izdevēja iestāde

.....
(saskaņā ar [Padomes Direktīvas 94/57/EK] noteikumiem atzītas kompetentas organizācijas pilns oficiāls nosaukums)

Kuģa nosaukums	Pazīšanas signāls	Pieraksta osta	Pasažieru skaits

SJO numurs ⁽¹⁾:

Garums:

Krija ielikšanas datums vai datums, kad kuģis bija
līdzīgā būvniecības stadijā:

Sākotnējā apsekojuma diena:

Kuģa klase saskaņā ar jūras rajonu, kurā
kuģim atļauts kuģot: A / B / C / D ⁽²⁾ievērojot šādus ierobežojumus vai papildu prasības ⁽³⁾:

.....

⁽¹⁾ SJO kuģa identifikācijas numurs, ja tāds ir, kas piešķirts saskaņā ar Rezolūciju A.600 (15).

⁽²⁾ Nosvītrot nevajadzīgo.

⁽³⁾ Jebkādi ierobežojumi, kas piemērojami kuģošanas maršruta, rajona, ierobežota darbības laika vai kādu papildu prasību dēļ, kuras izvirzītas saistībā ar īpašiem vietējiem apstākļiem..

(sertifikāta otra puse)

Sākotnējais apsekojums

Ar šo apliecinām, ka

1. ir veikts kuģa apsekojums saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK 12. pantu,
2. apsekojuma laikā ir konstatēts, ka kuģis pilnībā atbilst Direktīvas 2009/45/EK prasībām, un
3. saskaņā ar pilnvarām, ko piešķir Direktīvas 2009/45/EK 9. panta 3. punkts, kuģis ir atbrīvots no šādām direktīvas prasībām:

.....

.....

.....

Nosacījumi, ja tādi ir, saskaņā ar kuriem piešķir atvieglojumus:

.....

.....

.....

4. ir noteiktas šādas dalīšanas ūdenslīnijas:

Noteiktās dalīšanas ūdenslīnijas, kas atzīmētas uz kuģa sāniem kuģa vidusdaļā (II-1/B/11. noteikums)	Brīvsānu augstums (mm)	Piezīmes attiecībā uz alternatīviem dienesta apstākļiem:
C.1 ⁽¹⁾		
C.2		
C.3		

Šis sertifikāts saskaņā ar Direktīvas 2009/45/EK 12. pantu ir derīgs līdz
(nākamā atkārtotā apsekojuma datums)

Izdots gada
(Sertifikāta izdošanas vieta) (Izdošanas datums)

.....
(Amatpersonas, kas izdevusi sertifikātu paraksts)

un/vai

(Izdevējas iestādes 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) Arābu ciparus, kas seko burtam "C" dalīšanas ūdenslīnijas apzīmējumos, var aizvietot ar romiešu cipariem vai burtiem, ja karoga valsts administrācija uzskata to par vajadzīgu, lai norādītu atšķirību no dalīšanas ūdenslīniju starptautiskajiem apzīmējumiem.

*(sertifikāta nākamā lappuse)***Periodiski apsekojumi**

Ar šo apliecinām, ka ir veikts periodisks apsekojums, ko paredz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK 12. pants, un ka tā laikā ir konstatēta kuģa atbilstība Direktīvas 2009/45/EK visām attiecīgajām prasībām.

Vieta Datums

.....
(Izdevējas iestādes paraksts un/vai zīmogs)

Vieta Datums

.....
(Izdevējas iestādes paraksts un/vai zīmogs)

Vieta Datums

.....
(Izdevējas iestādes paraksts un/vai zīmogs)

Vieta Datums

.....
(Izdevējas iestādes paraksts un/vai zīmogs)

Vieta Datums

.....
(Izdevējas iestādes paraksts un/vai zīmogs)

III PIELIKUMS

**PASAŽIERU KUĢU UN ĀTRGAITAS PASAŽIERU KUĢU DROŠĪBAS PRASĪBU PAMATNOSTĀDNES
ATTIECĪBĀ UZ CILVĒKIEM AR KUSTĪBU TRAUCĒJUMIEM**

(kā minēts 8. pantā)

Piemērojot šajā pielikumā noteiktās pamatnostādnes, dalībvalstīm jāievēro SJO 1996. gada 24. jūnija apkārtraksts MSC/735 "Ieteikums pasažieru kuģu konstruēšanai un ekspluatācijai, lai atbilstu vecāku cilvēku un invalīdu vajadzībām".

1. NOKĻŪŠANA UZ KUĢA

Kuģi jākonstruē un jāaprīko tā, lai cilvēku 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 maņu orgānu traucējumiem), 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 maņu orgānu traucējumiem un personām ar mācīšanās grūtībām.

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 cilvēkiem ar kustību traucējumiem.

IV PIELIKUMS

A DAĻA

Atceltā direktīva ar tās sekojošo grozījumu sarakstu

(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
(OV L 324, 29.11.2002., 53. lpp.)

tikai 7. pants

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
98/18/EK	1998. gada 1. jūlijs	2003. gada 1. janvāris, ja vien direktīvas pielikumā nav noteikts citādi
2002/25/EK	2002. gada 15. oktobris	
2002/84/EK	2003. gada 23. novembris	
2003/24/EK	2004. gada 16. novembris	
2003/75/EK	2004. gada 31. janvāris	

V PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 98/18/EK	Šī direktīva
1. pants	1. pants
2. panta ievadfrāze	2. panta ievadfrāze
2. panta a) punkts	2. panta a) punkts
2. panta b) punkts	2. panta b) punkts
2. panta c) punkts	2. panta c) punkts
2. panta d) punkts	2. panta d) punkts
2. panta e) punkts	2. panta e) punkts
2. panta ea) punkts	2. panta f) punkts
2. panta f) punkta ievadfrāze	2. panta g) punkta ievadfrāze
2. panta f) punkta pirmais ievilkums	2. panta g) punkta i) apakšpunkts
2. panta f) punkta otrais ievilkums	2. panta g) punkta ii) apakšpunkts
2. panta g) punkts	2. panta h) punkts
2. panta h) punkts	2. panta i) punkts
2. panta ha) punkts	2. panta j) punkts
2. panta i) punkts	2. panta k) punkts
2. panta j) punkts	2. panta l) punkts
2. panta k) punkts	2. panta m) punkts
2. panta l) punkts	2. panta n) punkts
2. panta m) punkts	2. panta o) punkts
2. panta n) punkts	2. panta p) punkts
2. panta o) punkts	2. panta q) punkts
2. panta p) punkts	2. panta r) punkts
2. panta q) punkts	2. panta s) punkts
2. panta r) punkts	2. panta t) punkts
2. panta s) punkts	2. panta u) punkts
2. panta t) punkts	2. panta v) punkts
2. panta u) punkts	2. panta w) punkts
2. panta v) punkts	2. panta x) punkts

Direktīva 98/18/EK	Šī direktīva
2. panta w) punkts	2. panta y) punkts
3. panta 1. punkts	3. panta 1. punkts
3. panta 2. punkta ievadfrāze	3. panta 2. punkta ievadfrāze
3. panta 2. punkta a) apakšpunkta ievadfrāze	3. panta 2. punkta a) apakšpunkta ievadfrāze
3. panta 2. punkta a) apakšpunkta pirmais līdz septītais ievilkums	3. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) līdz vii) punkts
3. panta 2. punkta b) apakšpunkta ievadfrāze	3. panta 2. punkta b) apakšpunkta ievadfrāze
3. panta 2. punkta b) apakšpunkta pirmais līdz trešais ievilkums	3. panta 2. punkta b) apakšpunkta i) līdz iii) punkts
4. līdz 6. pants	4. līdz 6. pants
6.a pants	7. pants
6.b pants	8. pants
7. panta 1. līdz 3. punkts	9. panta 1. līdz 3. punkts
7. panta 4. punkta ievadfrāze	9. panta 4. punkta pirmā daļa
7. panta 4. punkta a) apakšpunkts	9. panta 4. punkta otrā daļa
7. panta 4. punkta b) apakšpunkts	9. panta 4. punkta trešā daļa
7. panta 4. punkta c) apakšpunkts	9. panta 4. punkta ceturrtā daļa
7. panta 4. punkta d) apakšpunkts	9. panta 4. punkta piektā daļa
7. panta 4. punkta e) apakšpunkts	9. panta 4. punkta sestā daļa
7. panta 5. punkts	9. panta 5. punkts
8. panta pirmās daļas ievadfrāze	10. panta 1. punkta ievadfrāze
8. panta pirmās daļas a) punkta i) apakšpunkts	10. panta 1. punkta a) apakšpunkts
8. panta pirmās daļas a) punkta ii) apakšpunkts	10. panta 1. punkta b) apakšpunkts
8. panta pirmās daļas a) punkta iii) apakšpunkts	10. panta 1. punkta c) apakšpunkts
8. panta pirmās daļas a) punkta iv) apakšpunkts	10. panta 1. punkta d) apakšpunkts
8. panta pirmās daļas nobeiguma frāze	10. panta 1. punkta ievadfrāze
8. panta pirmās daļas b) punkta ievadfrāze	10. panta 2. punkta ievadfrāze
8. panta pirmās daļas b) punkta i) apakšpunkts	10. panta 2. punkta a) apakšpunkts
8. panta pirmās daļas b) punkta ii) apakšpunkts	10. panta 2. punkta b) apakšpunkts
—	10. panta 3. punkts
8. panta otrā daļa	10. panta 4. punkts
9. panta 1. un 2. punkts	11. panta 1. un 2. punkts
—	11. panta 3. punkts

Direktīva 98/18/EK	Šī direktīva
9. panta 3. punkts	—
10. pants	12. pants
11. pants	13. pants
12. panta ievadfrāze un 12. panta 1. punkta ievadfrāze	14. panta 1. punkta ievadfrāze
12. panta pirmās daļas 1. punkta a) un b) apakšpunkts	14. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts
12. panta pirmās daļas 2. punkta pirmais teikums	14. panta 2. punkta pirmā daļa
12. panta pirmās daļas 2. punkta otrais teikums	14. panta 2. punkta otrā daļa
13. pants	15. pants
14. panta 1. un 2. punkts	—
14. panta 3. punkts	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
—	V pielikums