

DIREKTĪVAS

KOMISIJAS DIREKTĪVA (ES) 2016/844

(2016. gada 27. maijs),

ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 10. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Ir grozītas dažas starptautiskās konvencijas, kas definētas Direktīvas 2009/45/EK 2. panta a) punktā.
- (2) Saskaņā ar Direktīvas 2009/45/EK 10. panta 2. punktu minētās direktīvas pielikumus var grozīt, lai piemērotu grozījumus, kas izdarīti starptautiskajās konvencijās.
- (3) Tāpēc Direktīva 2009/45/EK būtu attiecīgi jāgroza.
- (4) Pasākumi, kas paredzēti šajā direktīvā, ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002 ⁽²⁾,

IR PIENĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvas 2009/45/EK I pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas pielikumu.

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2017. gada 1. jūlijam izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis minēto noteikumu tekstus tūlīt dara zināmus Komisijai.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

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

⁽¹⁾ OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 5. novembra Regula (EK) Nr. 2099/2002, ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (COSS) un groza regulas par kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.).

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2016. gada 27. maijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

Direktīvas 2009/45/EK I pielikumu groza šādi:

1) pielikuma II-1. nodaļā:

a) pievieno šādu II-1/A-1/4. noteikumu:

“4 Prettrokšņa aizsardzība

B, C un D KLASĒS KUĢI, KURI UZBŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

.1 Kuģus, kuru bruto tonnāža ir 1 600 vai vairāk, būvē tā, lai uz kuģa samazinātu troksni un aizsargātu personālu no trokšņa saskaņā ar SJO kodeksu par trokšņa līmeni uz kuģiem, kuru Kuģošanas drošības komiteja pieņēmusi ar Rezolūciju MSC.337(91) un kurā var būt SJO izdarīti grozījumi.”;

b) II-1/C/6.2.2.2. noteikumu aizstāj ar šādu:

“2.2 ja kuģis jūrā kuģo 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. Ja ar izmēģinājumiem jūrā, kuģim kuģojot ar visdziļāko iegrimi un tādu ātrumu priekšgaitā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezīenu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, nav iespējams pierādīt atbilstību šai prasībai, kuģi neatkarīgi no to uzbūvēšanas datuma var pierādīt atbilstību šai prasībai, izmantojot vienu no šīm metodēm:

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

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

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

c) II-1/C/6.3.2. noteikumu aizstāj ar šādu:

“2 ar to var pagriezt stūri, kas sagriezta 15 ° leņķī uz vienu pusi, 15 ° leņķī uz otru pusi ne ilgāk kā 60 sekundēs, ja kuģis kuģo jūrā ar visdziļāko iegrimi un pusi no kuģa maksimālā ekspluatācijas ātruma priekšgaitā vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks. Ja ar izmēģinājumiem jūrā, kuģim kuģojot ar visdziļāko iegrimi un pusi no tāda ātruma priekšgaitā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezīenu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks, nav iespējams pierādīt atbilstību šai prasībai, kuģi neatkarīgi no to uzbūvēšanas datuma var pierādīt atbilstību šai prasībai, izmantojot vienu no šīm metodēm:

.1 ar izmēģinājumiem jūrā, kad, vienmērīgi kuģojot priekšgaitā ar pusi no ātruma, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezīenu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks, kuģa stūre ir pilnībā iegremdēta; vai

- .2 ja, veicot izmēģinājumus jūrā, stūri nav iespējams pilnībā iegremdēt, atbilstošu priekšgaitas ātrumu aprēķina, izmantojot iegremdēto stūres lāpstiņas laukumu ierosinātajā jūras izmēģinājuma slodzes stāvoklī. Ar aprēķināto priekšgaitas ātrumu nosaka stūres palīgmehānismam pielikto spēku un griezes momentu, kas ir vismaz tikpat liels kā tad, ja to testētu ar kuģi, kurš kuģo ar visdziļāko iegrimi un pusi no tāda ātruma priekšgaitā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo pastāvīgo apgriezīu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai ar ātrumu septiņi mezgli atkarībā no tā, kurš ātrums lielāks; vai
- .3 stūres spēks un griezes moments jūras izmēģinājuma slodzes stāvoklī ir ticami prognozēti un ekstrapolēti pilnas slodzes stāvoklim;”;

d) II-1/C/15. noteikuma apakšvirsrakstu aizstāj ar šādu:

“JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI, UZ KURIEM NEATTIECAS II-1/A-1/4. NOTEIKUMS”;

2) pielikuma II-2. nodaļā:

a) pievieno šādu II-2/A/2.28. un II-2/A/2.29. noteikumu:

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

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

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

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

b) II-2/A/6.8.2.1. noteikumu aizstāj ar šādu:

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

c) II-2/A/11.1. noteikuma ievadvārdus aizstāj ar šādiem:

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

d) pievieno šādu II-2/A/11.1.1.3. un II-2/A/11.1.a noteikumu:

“.1.3 Ugunsdzēsēju piederumos esoši automātiski saspiesta gaisa elpošanas aparāti vēlākais no 2019. gada 1. jūlija atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksa 3. nodaļas 2.1.2.2. punktam.

.1.a Kuģu, kas uzbūvēti 2019. gada 1. jūlijā vai vēlāk, ugunsdzēsēju ietērps un piederumi atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam.”;

e) iekļauj šādu II-2/A/11.4.a noteikumu:

“4.a Ugunsdzēsēju sakaru sistēmas

Ugunsdzēsēju sakaru nodrošināšanai uz kuģiem, uz kuriem jābūt vismaz vienam ugunsdzēsēju ietērpam un piederumiem un kuri uzbūvēti 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk, katram ugunsdzēsējam ir vismaz divas pārnēsājamas divvirzienu radioteleфона iekārtas. Uz kuģiem, ko darbina ar LNG, vai uz ro-ro pasažieru kuģiem ar slēgtām ro-ro telpām vai īpašas kategorijas telpām minētās divvirzienu radioteleфона iekārtas ir sprādziendrošas vai pašdrošas. Kuģi, kas uzbūvēti pirms 2018. gada 1. janvāra, ne vēlāk kā pirmās pārbaudes dienā pēc 2019. gada 1. jūlija atbilst šā noteikuma prasībām.”;

f) pievieno šādu II-2/A/15.2.6. noteikumu:

“6 Uz kuģiem, uz kuriem attiecas II-2/A/11. noteikums, mācību trauksmēs izmantotus elpošanas aparātu cilindrus pirms atiešanas uzpilda vai aizstāj.”;

g) II-2/B/5.1. noteikumu aizstāj ar šādu:

“1 Papildus konkrētu noteikumu ievērošanai attiecībā uz starpsienu un klāju ugunsizturību, kas minēti citur šajā daļā, starpsienu un klāju obligātā ugunsizturība ir attiecīgi norādīta 5.1. vai 5.1.a tabulā un 5.2. vai 5.2.a tabulā.

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

h) II-2/B/5.4. noteikumā pēc 5.1. tabulas iekļauj šādu 5.1.a tabulu:

“Nākamo tabulu piemēro VISIEM B, C un D KLASĒS KUĢIEM, KAS UZBŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK.

5.1.a tabula

Blakus esošas telpas atdalošu starpsienu ugunsizturība

Telpas		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrolepunkti	(1)	A-0 ^e	A-0	60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Gaiteni	(2)		C ^e	B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-15	A-60	A-15 A-0 ^d	*	A-30
Dzīvojamās telpas	(3)			C ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30 A-0 ^d
Kāpnes	(4)				A-0 ^e B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30
Dienesta telpas (ar zemu apdraudējuma līmeni)	(5)					C ^e	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A kategorijas mašīntelpas	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60

Telpas		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Citas mašīntelpas	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	*	A-0
Kravas telpas	(8)								*	A-0	*	A-0
Dienesta telpas (ar augstu apdraudējuma līmeni)	(9)									A-0 ^b	*	A-30
Atklātie klāji	(10)											A-0
Īpašas kategorijas un ro-ro telpas	(11)											A-30 ^o ;

i) II-2/B/5.4. noteikumā pēc 5.2. tabulas iekļauj šādu 5.2.a tabulu:

“Nākamo tabulu piemēro VISIEM B, C un D KLASES KUĢIEM, KAS UZBŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK.

5.2.a tabula

Blakus esošas telpas atdalošu klāju ugunsizturība

Telpas, kas atrodas zem klāja ↓	Telpas, kas atrodas → virs klāja	(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-60
Gaiteni	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
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-30
Dienesta telpas (ar zemu apdraudējuma līmeni)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A kategorijas mašīntelpas	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ^f	A-30	A-60	*	A-60
Citas mašīntelpas	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Kravas telpas	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Dienesta telpas (ar augstu apdraudējuma līmeni)	(9)	A-60	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Atklātie klāji	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Īpašas kategorijas un ro-ro telpas	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0 ^d	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Piezīmes, kas attiecīgi jāpiemēro 5.1., 5.1.a, 5.2. un 5.2.a tabulai

- (a) Lai noskaidrotu, kam jāpiemēro, skatīt II-2/B/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, piemēram, (9) kategorijā. Kambīzei, kas atrodas blakus citai kambīzei, nav vajadzīga starpsiena, bet kambīzei, kas atrodas blakus krāsu telpai, ir vajadzīga "A-0" starpsiena.
- (c) Starpsienas, kas atdala stūres māju no karšu telpas, var būt "B-0" kategorijas starpsienas.
- (d) Skatīt šā noteikuma .2.3. un .2.4. punktu.
- (e) Piemērojot 2.1.2. noteikumu, "B-0" un "C", ja tie ir 5.1. un 5.1.a tabulā, lasa kā "A-0".
- (f) Ugunsdrošības izolācija nav jāierīko, ja (7) kategorijas mašīntelpai ir mazs ugunsdrošības risks vai tas nepastāv.
- (*) Ja tabulās atzīmēta zvaigznīte, pārsegumam jābūt no tērauda vai cita līdzvērtīga materiāla, bet tam nav jāatbilst "A" klases standartam. Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2003. gada 1. janvārī vai vēlāk – ja klājā, izņemot (10) kategorijas telpu, ierīko elektrības kabeļus, caurules un ventilācijas cauruļvadus, šo atvērumu izolē, lai nepieļautu liesmu un dūmu pārnesei. Pārsegumos starp kontrolpunktiem (avārijas ģeneratoriem) un atklātajiem klājiem var būt neaizveramas gaisa ieplūdes atveres, izņemot gadījumus, kad ir ierīkota stacionāra gāzes ugunsdzēsības sistēma. Piemērojot II-2/B/2.1.2. noteikumu, 5.2. un 5.2.a tabulā norādīto simbolu "*" lasa kā "A-0", izņemot (8) un (10) kategoriju.;

j) pievieno šādu II-2/B/6.3.4. noteikumu:

"B, C un D KLASĒS KUĢI, KAS BŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

.3.4. Galvenajai darbnīcai, kas atrodas mašīntelpā, nodrošina divas glābšanas izejas. Vismaz vienā no minētajām glābšanas izejām nodrošina tik ilgu patvērumu no uguns, kamēr nokļūst līdz drošai vietai ārpus mašīntelpas.;"

k) II-2/B/9. noteikuma virsrakstu aizstāj ar šādu:

"9 Pirms 2018. gada 1. janvāra uzbūvētu kuģu ventilācijas sistēmas (R 32)";

l) iekļauj šādu II-2/B/9.a noteikumu:

"9.a Ventilācijas sistēmas uz kuģiem

B, C UN D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

.1 *Vispārīgi noteikumi*

.1 Ventilācijas cauruļvadi, tostarp viensienas un dubultsienu cauruļvadi, ir izgatavoti no tērauda vai līdzvērtīga materiāla, izņemot īsas elastīgas plēšas, kas nepārsniedz 600 mm un ko gaisa kondicionēšanas telpās izmanto ventilatoru savienošanai ar cauruļvadiem. Ja .1.6. punktā nav skaidri noteikts citādi, jebkurš cits materiāls, ko izmanto cauruļvadu, tostarp izolācijas, izgatavošanai, arī ir neuzliesmojošs. Tomēr īsiem cauruļvadiem, kuri nepārsniedz 2 m garumu un kuru šķērsriezuma laukums (termiņš "šķērsriezuma laukums", pat iepriekš izolētu cauruļvadu gadījumā, ir laukums, ko aprēķina, izmantojot paša cauruļvada, bet ne izolācijas iekšējos izmērus) nepārsniedz 0,02 m², nav jābūt izgatavotiem no tērauda vai līdzvērtīga materiāla, ja ir ievēroti šādi nosacījumi:

.1 cauruļvadi izgatavoti no neuzliesmojoša materiāla, kas no iekšpuses un ārpusē var būt apšūts ar membrānām, kurām ir zema liesmas izplatības raksturlielumi un kuru sadegšanas siltums virsmas

laukumam izmantotajā biežumā katrā gadījumā nepārsniedz 45 MJ/m². Sadegšanas siltumu aprēķina saskaņā ar Starptautiskās Standartizācijas organizācijas publicētajām rekomendācijām, jo īpaši saskaņā ar publikāciju ISO 1716:2002 "Būvizstrādājumu testēšana pēc to reakcijas uz uguni – Sadegšanas siltuma noteikšana";

- .2 cauruļvadus izmantot tikai ventilācijas ietaises galā; un
- .3 cauruļvadi atrodas vismaz 600 mm attālumā, mērot pa cauruļvadu, no atveres A vai B klases pārsegumā, tajā skaitā no vienlaidu B klases griestiem.

.2 Saskaņā ar Uzliesmošanas testu metožu kodeksu testē turpmāk minēto:

- .1 ugunsdrošības aizbīdņus, tostarp attiecīgās to darbināšanas ierīces, tomēr tests nav nepieciešams aizbīdņiem, kas atrodas kambīžu plītim paredzēto izplūdes cauruļvadu apakšā un kam jābūt izgatavotiem no tērauda un jāspēj apturēt velkmi cauruļvadā; un
- .2 cauruļvadu A klases pārsegumu šķērsojumus, tomēr tests nav nepieciešams tad, ja tērauda uznavas ir tieši savienotas ar ventilācijas cauruļvadiem, izmantojot kniedējamus vai skrūvējamus savienojumus vai metināšanu.
- .3 Ugunsdrošības aizbīdņi ir viegli pieejami. Ja tie atrodas aiz griestiem vai apšuvuma, attiecīgos griestus vai apšuvumu aprīko ar apskates lūku, uz kuras ir norādīts ugunsdrošības aizbīdņa identifikācijas numurs. Ugunsdrošības aizbīdņa identifikācijas numuru norāda arī uz visām tālvadības ierīcēm.
- .4 Ventilācijas cauruļvadus aprīko ar apskates un tīrīšanas lūkām. Lūkas atrodas pie ugunsdrošības aizbīdņiem.
- .5 Ventilācijas sistēmu galvenās ieplūdes un izplūdes atveres ir iespējams aizvērt no vietas, kas atrodas ārpus vēdināmām telpām. Aizvērējierīces ir viegli pieejamas, kā arī pamanāmi un pastāvīgi marķētas, un tās norāda uz noslēgšanas ierīces darbības režīmu.
- .6 A vai B klases pārsegumos un cauruļvados, kuru konstrukcijai jāatbilst A klasei, uznavveida ventilācijas cauruļvadu savienojumos tuvāk par 600 mm no atverēm nav atļauts izmantot degošas blīvplāksnes.
- .7 Ventilācijas atveres vai gaisa līdzsvara cauruļvadus starp divām norobežotām telpām neierīko, izņemot II-2/B/7.7. noteikumā paredzētos gadījumus.

.2 *Cauruļvadu ierīkošana*

- .1 A kategorijas mašīntelpu, transportlīdzekļu telpu, *ro-ro* telpu, kambīžu, īpašas kategorijas telpu un kravas telpu ventilācijas sistēmas nodala citu no citas un no pārējo telpu ventilācijas sistēmām. Tomēr kambīzes ventilācijas sistēmas uz pasažieru kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, nav pilnībā jānodala no citām ventilācijas sistēmām, kambīzes var apkalpot atsevišķi cauruļvadi, kas savienoti ar citām telpām paredzētu ventilācijas agregātu. Šādā gadījumā kambīzes ventilācijas cauruļvadā pie ventilācijas agregāta ierīko automātisku ugunsdrošības aizbīdni.
- .2 A kategorijas mašīntelpu, kambīžu, transportlīdzekļu telpu, *ro-ro* telpu vai īpašas kategorijas telpu ventilācijai ierīkotie cauruļvadi nešķērso dzīvojamās telpas, dienesta telpas vai kontrolpunktus, ja vien tie neatbilst .2.4. punkta nosacījumiem.
- .3 Dzīvojamo telpu, dienesta telpu vai kontrolpunktu ventilācijai ierīkotie cauruļvadi nešķērso A kategorijas mašīntelpas, kambīzes, transportlīdzekļu telpas, *ro-ro* telpas vai īpašas kategorijas telpas, ja vien tie neatbilst .2.4. punkta nosacījumiem.
- .4 Kā atļauts saskaņā ar .2.2. un .2.3. punktu, cauruļvadi ir vai nu:
 - .1.1 no tērauda, kura biežums cauruļvadiem ar šķērsriezuma laukumu, kas mazāks par 0,075 m², ir vismaz 3 mm, cauruļvadiem ar šķērsriezuma laukumu, kas ir 0,075–0,45 m², ir vismaz 4 mm un cauruļvadiem ar šķērsriezuma laukumu, kas ir lielāks par 0,45 m², ir vismaz 5 mm;

- .1.2 piemērotā veidā atbalstīti un nostiprināti;
- .1.3 aprīkoti ar automatiskiem ugunsdrošības aizbīdņiem tuvu pie norobežojošajām sienām, kurās tie ierīkoti; un
- .1.4 izolēti atbilstīgi A-60 klases standartam no telpu, ko tie apkalpo, norobežojošajām sienām līdz punktam, kurš ir vismaz piecus metrus no katra ugunsdrošības aizbīdņa;

vai

- .2.1 no tērauda saskaņā ar .2.4.1.1. un .2.4.1.2. punktu; un
- .2.2 izolēti atbilstīgi A-60 klases standartam visas telpas garumā, ko tie šķērso, izņemot cauruļvadus, kas šķērso (9) vai (10) kategorijas telpas, kuras definētas II-2/B/4.2.2. noteikumā.

.5 Noteikuma .2.4.1.4. un .2.4.2.2. punkta piemērošanas nolūkā cauruļvadiem izolē visu to šķērsriezuma ārējo virsmu. Cauruļvadus, kas atrodas ārpus konkrētās telpas, bet līdzās tai un tiem ir viena vai vairākas kopīgas virsmas, uzskata par tādiem, kuri šķērso konkrēto telpu, un šo cauruļvadu virsmu izolē visā tajā garumā, kas ir kopīgs ar konkrēto telpu, kā arī 450 mm aiz tās (šādu risinājumu skices ir ietvertas SOLAS konvencijas vienoto skaidrojumu II-2. nodaļā (MSC.1/Circ.1276)).

.6 Ja ventilācijas cauruļvadam jāšķērso galvenās vertikālās zonas pārsegums, blakus šim pārsegumam ierīko automatisku ugunsdrošības aizbīdni. Aizbīdni ir iespējams aizvērt arī ar roku no abām pārseguma pusēm. Vadības ierīces atrašanās vieta ir viegli pieejama un skaidri un pamanāmi marķēta. Cauruļvads starp pārsegumu un aizbīdni ir izgatavots no tērauda saskaņā ar .2.4.1.1. un .2.4.1.2. punktu un izolēts atbilstīgi vismaz tādai pašai ugunsizturībai, kāda ir pārsegumam, kuru tas šķērso. Vismaz vienā pārseguma pusē aizbīdni aprīko ar redzamu indikatoru, kas norāda uz aizbīdņa darbības režīmu.

.3 Ugunsdrošības aizbīdņu un šķērsojušu cauruļvadu dati

.1 Cauruļvadi, kas šķērso A klases pārsegumus, atbilst šādām prasībām:

.1 ja tievs cauruļvads ar pārklājumu un šķērsriezuma laukumu, kas ir 0,02 m² vai mazāks, šķērso A klases pārsegumu, atvērumu aprīko ar tērauda plāksnes uzstavu, kuras sienīņu biezums ir vismaz 3 mm un kuras garums ir vismaz 200 mm – vēlams, lai katrā starpsienas pusē būtu 100 mm, vai klāja gadījumā to visu novieto uz tā klāja apakšējā daļas, kurā atvērumus ierīkots;

.2 ja ventilācijas cauruļvadi, kuru šķērsriezuma laukums pārsniedz 0,02 m², bet nepārsniedz 0,075 m², šķērso A klases pārsegumus, atvērumus apšuj ar tērauda plāksņu uzstavām. Cauruļvadu un uzstavu sienīņu biezums ir vismaz 3 mm, bet garums – vismaz 900 mm. Starpsienas šķērsojuma vietās vēlams, lai katrā starpsienas pusē atrastos 450 mm no šā garuma. Minētajiem cauruļvadiem vai uzstavām, ar ko apšūti šie cauruļvadi, ir ugunsdrošības izolācija. Izolācijas ugunsizturība ir vismaz tāda pati kā pārsegumam, kuru šis cauruļvads šķērso; un

.3 visos cauruļvados, kuru šķērsriezuma laukums pārsniedz 0,075 m² un kuri šķērso A klases pārsegumus, ierīko automatiskos ugunsdrošības aizbīdņus. Katru aizbīdni ierīko tuvu pie šķērsotā pārseguma, un cauruļvads starp aizbīdni un šķērsoto pārsegumu ir izgatavots no tērauda saskaņā ar .2.4.2.1. un .2.4.2.2. punktu. Ugunsdrošības aizbīdnis darbojas automatiski, bet to ir iespējams aizvērt arī ar rokām no abām pārseguma pusēm. Aizbīdni aprīko ar redzamu indikatoru, kas norāda uz aizbīdņa darbības režīmu. Ugunsdrošības aizbīdņi nav vajadzīgi, ja cauruļvadi šķērso telpas, ko ierobežo A klases pārsegumi, bet neapkalpo šīs telpas, ar noteikumu, ka minētajiem cauruļvadiem ir tāda pati ugunsizturība kā pārsegumiem, kuros tie ierīkoti. Cauruļvadu, kura šķērsriezuma laukums pārsniedz 0,075 m², pirms A klases pārseguma šķērsošanas nesadala mazākos cauruļvadus un pēc tam, kad pārsegums ir šķērsots, vēlreiz neapvieno, ja šādi cenšas izvairīties no šajos noteikumos paredzētās aizbīdņa uzstādīšanas.

- .2 Ventilācijas cauruļvadus, kuru šķērsriezuma laukums pārsniedz 0,02 m² un kuri šķērso B klases starpsienas, apšuj ar 900 mm garām tērauda plākšņu uzdevām, un vēlams, lai katrā starpsienas pusē būtu 450 mm, ja vien cauruļvads šajā posmā nav no tērauda.
 - .3 Visus ugunsdrošības aizbīdņus ir iespējams darbināt ar roku. Aizbīdņiem ir tieši mehāniski darbināšanas līdzekļi, vai arī tos aizver ar elektrisku, hidraulisku vai pneimatisku vadību. Visi aizbīdņi ir darbināmi ar roku no abām pārsēguma pusēm. Automātiskiem ugunsdrošības aizbīdņiem, tostarp tādiem, ko iespējams darbināt no attāluma, ir atteikumdrošs mehānisms, kas ugunsgrēka gadījumā aizbīdņi aizver pat tad, ja ir pārrāvums elektroenerģijas padevē vai hidrauliskā vai pneimatiskā spiediena zudums. Ar tālvadību vadāmus ugunsdrošības aizbīdņus ir iespējams atkal atvērt ar roku.
- .4 Ventilācijas sistēmas uz pasažieru kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus
- .1 Papildus .1., .2. un .3. iedaļā noteiktajām prasībām ventilācijas sistēmas uz pasažieru kuģa, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, atbilst arī šādām prasībām:
 - .1 kopumā ventilatorus ierīko tā, lai cauruļvadi, kas savieno dažādas telpas, atrastos galvenajā vertikālajā zonā;
 - .2 kāpņutelpas apkalpo neatkarīga ventilatoru un cauruļvadu sistēma (novadišanas un padeves sistēma), kas ventilācijas sistēmās neapkalpo nevienu citu telpu;
 - .3 neatkarīgi no tā šķērsriezuma cauruļvads, kas apkalpo vairāk nekā vienu starpklāja dzīvojamo telpu, dienesta telpu vai kontrolpunktu, pie katra šādu telpu klāja šķērsošanas vietas ir aprīkots ar automātisku dūmu aizbīdņi, ko ir iespējams aizvērt arī ar roku no aizsargātā klāja virs aizbīdņa. Ja ventilators ar atsevišķu cauruļvadu palīdzību, kuri atrodas galvenajā vertikālajā zonā un katrs paredzēts vienai starpklāja telpai, apkalpo vairāk nekā vienu starpklāja telpu, katru cauruļvadu aprīko ar dūmu aizbīdņi, ko darbina ar roku un kas ierīkots tuvu pie ventilatora;
 - .4 vertikālus cauruļvadus vajadzības gadījumā izolē, kā paredzēts 4.1. un 4.2. tabulā. Cauruļvadus starp telpām, kuras tie apkalpo, izolē atbilstoši tādām prasībām, kādas ir attiecībā uz klājiem.
- .5 Kambīžu plīšu izplūdes cauruļvadi
- .1 Prasības pasažieru kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus
 - .1 Papildus .1., .2. un .3. iedaļā noteiktajām prasībām kambīžu plīšu izplūdes cauruļvadus konstruē saskaņā ar .2.4.2.1. un .2.4.2.2. punktu un izolē atbilstīgi A-60 klases standartam visu to dzīvojamo telpu, dienesta telpu vai kontrolpunktu garumā, ko tie šķērso. Tos aprīko arī ar:
 - .1 tauku uztvērēju, ko var ērti izņemt un iztīrīt, ja vien nav ierīkota alternatīva apstiprināta tauku noņemšanas sistēma;
 - .2 automātisku un ar tālvadību vadāmu ugunsdrošības aizbīdņi, kas atrodas cauruļvada apakšā tā savienojuma vietā ar kambīzes tvaika nosūcēju, kā arī ar ugunsdrošības aizbīdņi, ko vada ar tālvadību un ierīko cauruļvada augšpusē tuvu pie cauruļvada atveres;
 - .3 stacionāru ierīci uguns nodzēšanai cauruļvadā. Ugunsdzēsības sistēmas atbilst Starptautiskās Standartizācijas organizācijas publicētajām rekomendācijām, jo īpaši publikācijai ISO 15371:2009 "Kuģi un kuģniecības aprīkojums – Ugunsdzēsības sistēmas kambīzes aprīkojuma aizsardzībai";
 - .4 tālvadības ierīcēm, kas paredzētas izplūdes ventilatoru un padeves ventilatoru apturēšanai, .5.1.1.2. punktā minēto ugunsdrošības aizbīdņu un ugunsdzēsības sistēmas darbināšanai, un šīs ierīces novieto ārpus kambīzes tuvu pie ieejas tajā. Ja ierīko sazarotu sistēmu, kopā ar iepriekš

minētajām vadības ierīcēm nodrošina tālvadības ierīci, ar ko var noslēgt visus atzarus, pa kuriem novada gaisu caur vienu un to pašu galveno cauruļvadu, pirms ugunsdzēsšanas līdzekļa ievadīšanas sistēmā; un

.5 piemērotās vietās ierīkotām apskates un tīrīšanas lūkām, tostarp viena no tām ir ierīkota tuvu pie izplūdes ventilatora un viena – apakšā, kur krājas tauki.

.2 Uz atklātiem klājiem uzstādīta virtuves aprīkojuma plīšu izplūdes cauruļvadi attiecīgā gadījumā atbilst .5.1.1. punkta noteikumiem, ja tie šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir uzliesmojoši materiāli.

.2 Prasības pasažieru kuģiem, kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus

Ja kambīžu plīšu izplūdes cauruļvadi šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir uzliesmojoši materiāli, šos cauruļvadus konstruē saskaņā ar .2.4.1.1. un .2.4.1.2. punktu. Katru izplūdes cauruļvadu aprīko ar:

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

.2 automātisku un ar tālvadību vadāmu ugunsdrošības aizbīdņi, kas atrodas cauruļvada apakšā tā savienojuma vietā ar kambīzes tvaika nosūcēju, kā arī ar ugunsdrošības aizbīdņi, ko vada ar tālvadību un ierīko cauruļvada augšpusē tuvu pie cauruļvada atveres;

.3 izplūdes un padeves ventilatoru apturēšanas ierīcēm, kas ir darbināmas no kambīzes; un

.4 stacionārām ierīcēm uguns nodzēšanai cauruļvadā.

.6 Ventilācijas telpas, kas apkalpo A kategorijas mašīntelpas, kurās ir iekšdedzes mehānismi

.1 Ja ventilācijas telpa apkalpo tikai šādu blakus esošu mašīntelpu un starp ventilācijas telpu un mašīntelpu nav ugunsdroša pārseguma, ierīces tāda ventilācijas cauruļvada vai cauruļvadu aizvēršanai, kas apkalpo mašīntelpu, atrodas ārpus ventilācijas telpas un mašīntelpas.

.2 Ja ventilācijas telpa apkalpo šādu mašīntelpu, kā arī citas telpas un no mašīntelpas tā, tostarp arī atvērumi, ir nodalīta ar A-0 kategorijas pārsegumu, ierīces mašīntelpas ventilācijas cauruļvada vai cauruļvadu aizvēršanai var atrasties ventilācijas telpā.

.7 Veļas mazgātavu ventilācijas sistēmas uz pasažieru kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus

II-2/B//.2.2. noteikumā definētajās (13) kategorijas telpās esošu veļas mazgātavu un žāvētavu izplūdes cauruļvadus aprīko ar:

.1 filtriem, ko var viegli izņemt un iztīrīt;

.2 automātisku un ar tālvadību vadāmu ugunsdrošības aizbīdņi, kas atrodas cauruļvada apakšā;

.3 tālvadības ierīcēm, kas paredzētas izplūdes ventilatoru un padeves ventilatoru apturēšanai no telpas un .7.2. punktā minētā ugunsdrošības aizbīdņa darbināšanai; un

.4 piemērotās vietās ierīkotām apskates un tīrīšanas lūkām.”;

m) pievieno šādu II-2/B/13.4., II-2/B/13.5. un II-2/B/13.6. noteikumu:

“B, C un D KLASĒS KUĢI, KAS UZBŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

.4 Mašīntelpās saskaņā ar attiecīgajiem II-2/A/9. noteikuma nosacījumiem ierīko apstiprināta tipa stacionāru uguns detektorsistēmu un ugunsgrēka signalizāciju, ja:

.4.1 telpas nepārtrauktas apkalpošanas vietā ir apstiprināta automātiskas un no attāluma vadāmas sistēmas un iekārtu uzstādīšana; un

- .4.2 galvenie dzinēji un palīgdzinēji, tostarp galvenie elektroapgādes avoti, ir aprīkoti ar dažādas pakāpes automātiskām vai tālvadības sistēmām un tos pastāvīgi uzrauga vadības telpas personāls.
- .5 Norobežotās telpās, kurās ir atkritumu sadedzināšanas krāsnis, saskaņā ar attiecīgajiem II-2/A/9. noteikuma nosacījumiem ierīko apstiprināta tipa stacionāru uguns detektorsistēmu un ugunsgrēka signalizāciju.
- .6 Attiecībā uz stacionāru uguns detektorsistēmu un ugunsgrēka signalizāciju, kas paredzēta II-2/B/13.4. un 13.5. noteikumā, piemēro šādas prasības:

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 temperatūras amplitūda. Nav atļautas detektorsistēmas, kurās ir tikai siltumdetektori, izņemot vietas ar ierobežotu augstumu, kur to lietošana ir īpaši piemērota. Detektorsistēma pietiekami daudzās vietās raida skaņas un 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 dežurē atbildīgais apkalpes loceklis;

pēc uzstādīšanas sistēmu testē dažādos dzinēju un ventilācijas darbības apstākļos.”;

- n) II-2/B/14.1.1.2. noteikumu aizstāj ar šādu:

“.2 II-2/A/12., II-2/B/7., II-2/B/9. un II-2/B/9.a noteikuma prasības attiecībā uz vertikālo zonu viengabalainības saglabāšanu vienlīdz ir piemērojamas klājiem un starpsienām, kas atdala horizontālās zonas citu no citas un no pārējā kuģa.”;

- o) II-2/B/14.1.2.2. noteikumu aizstāj ar šādu:

“.2 Uz jauniem kuģiem, kas uzbūvēti pirms 2018. gada 1. janvāra un pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, un uz esošajiem B klases kuģiem, kas pārvadā vairāk nekā 36 pasažierus, starpsienas, kas norobežo īpašas kategorijas telpas, izolē saskaņā ar II-2/B/5. noteikuma 5.1. tabulā paredzētajām prasībām attiecībā uz (11) kategorijas telpām, bet horizontālos pārsegumus izolē saskaņā ar II-2/B/5. noteikuma 5.2. tabulā paredzētajām prasībām attiecībā uz (11) kategoriju. Uz kuģiem, kas uzbūvēti 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk un kas pārvadā ne vairāk kā 36 pasažierus, starpsienas, kas norobežo īpašas kategorijas telpas, izolē saskaņā ar II-2/B/5. noteikuma 5.1.a tabulā paredzētajām prasībām attiecībā uz (11) kategorijas telpām, bet horizontālos pārsegumus izolē saskaņā ar II-2/B/5. noteikuma 5.2.a tabulā paredzētajām prasībām attiecībā uz (11) kategoriju.”;

3) pielikuma III nodaļā:

- a) tabulu III/2.6. noteikumā aizstāj ar šādu:

"Telpas	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Cilvēku skaits (N) Pasažieru skaits (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Glābšanas līdzekļu ietilpība ⁽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

Telpas	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Cilvēku skaits (N) Pasažieru skaits (P)						
Glābšanas riņķi ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Glābšanas vestes ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Bērnu glābšanas vestes ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Zīdaiņu glābšanas vestes ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Briesmu signālugunis ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Līnmetēji ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	—	—
Radiolokācijas atstarotāji	1	1	1	1	1	1
Divvirzienu UĪV radioteleфона iekārtas	3	3	3	3	3	2

(1) Glābšanas līdzekļi var būt glābšanas laivas vai glābšanas plosti, vai to kombinācija atbilstoši III/2.2. noteikuma prasībām. Pamatojoties uz to, ka reiss veic piekrastes ūdeņos, un/vai uz kuģa ekspluatācijas teritorijas labvēlīgajiem klimatiskajiem apstākļiem un ja kuģa uzņēmēja dalībvalsts neiebilst, kara valsts administrācija, ievērojot ieteikumus, kas ietverti SJO MSC/Circ.1046, var akceptēt turpmāk minēto:

- valējus abpusēji peldošus glābšanas plošus, kas neatbilst LSA kodeksa 4.2. vai 4.3. iedaļai, ar noteikumu, ka šie glābšanas plosti pilnībā atbilst 1994. gada Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 10. pielikuma prasībām un attiecībā uz kuģiem, kas būvēti 2012. gada 1. janvārī vai vēlāk, 2000. gada Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 11. pielikuma prasībām;
- glābšanas plošus, kas neatbilst LSA kodeksa 4.2.2.2.1. un 4.2.2.2.2. punkta prasībām par glābšanas plosta grīdas aukstumizolāciju.

Esošo B, C un D klases kuģu glābšanas līdzekļi atbilst attiecīgajiem 1974. gada SOLAS konvencijas noteikumiem, kas grozīti 1998. gada 17. martā. Ro-ro pasažieru kuģi atbilst attiecīgajām III/5-1. noteikuma prasībām.

Jūras evakuācijas sistēmu vai sistēmas, kas atbilst LSA kodeksa 6.2. iedaļai, var aizstāt ar ekvivalentas ietilpības glābšanas plošiem, kā norādīts tabulā, tai skaitā to nolaišanas ierīcēm, ja nepieciešams.

- Glābšanas līdzekļi ir pēc iespējas vienmērīgāk izvietojami gar abiem kuģa bortiem.
- Glābšanas līdzekļu, tai skaitā papildu glābšanas plostu, kopējā/apvienotā ietilpība atbilst iepriekšminētajā tabulā norādītajām prasībām, t. i., 1,10 N = 110 % un 1,25 N = 125 % no kopējā cilvēku skaita (N), ko kuģis drīkst pārvadāt. Uz kuģa jābūt pietiekamam skaitam glābšanas līdzekļu, lai nodrošinātu to, ka viena glābšanas līdzekļa pazaudēšanas vai sabojāšanās gadījumā atlikušie glābšanas līdzekļi var uzņemt visu to cilvēku kopskaitu, ko kuģis drīkst pārvadāt. Ja nav izpildītas III/7.5. noteikuma prasības par glābšanas plostu nostiprināšanu, var būt nepieciešami papildu glābšanas plosti.
- 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 jāpavada ne vairāk kā deviņi plosti.
- Dežūrlaivu nolaišanas sistēma atbilst III/10. noteikuma prasībām.

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

Glābšanas laivu var uzskatīt par dežūrlaivu ar noteikumu, ka tās nolaišanas un pacelšanas ierīces arī atbilst dežūrlaivu prasībām.

Vismaz viena no dežūrlaivām, ja ir noteikts, ka tādi jābūt, uz ro-ro pasažieru kuģiem ir ātrgaitas dežūrlaiva, kas atbilst III/5-1.3. noteikuma prasībām.

Ja kara valsts administrācija uzskata, ka dežūrlaivas vai ātrgaitas dežūrlaivas uzstādīšana uz kuģa fiziski nav iespējama, uz kuģa var nebūt dežūrlaivas ar noteikumu, ka kuģis atbilst visām šādām prasībām:

- uz kuģa ir līdzekļi bezpalīdzīgu cilvēku izvilkšanai no ūdens;
- bezpalīdzīga cilvēka izvilkšanu no ūdens var novērot no komandtiltiņa; un
- kuģi ir iespējams pietiekami labi manevrēt, lai ar to vissliktākajos paredzamajos apstākļos pietuvotos cilvēkiem un izglābtu tos.

- (6) Vismaz vienu glābšanas riņķi pie katra borta aprīko ar peldošu glābšanas līni, kuras garums atbilst vismaz divkārtšam līnes stiprinājuma augstumam virs ūdenslīnijas, kuģim esot tukšam, vai arī 30 metriem atkarībā no tā, kurš garums ir lielāks. Divus glābšanas riņķus aprīko ar automatiskām dūmu signalizācijas ierīcēm un automatisku apgaismojumu; tos var ātri atbrīvot no komandtiltiņa. Pārējos glābšanas riņķus aprīko ar pašaizdedzes spuldzēm atbilstīgi LSA kodeksa 2.1.2. punkta noteikumiem.
- (7) Briesmu signālugunis, kas atbilst LSA kodeksa 3.1. iedaļas prasībām, piestiprina uz komandtiltiņa vai pie stūres posteņa.
- (8) Katram cilvēkam, kam jāveic darbs kuģa atklātajās vietās, nodrošina piepūšamu glābšanas vesti. Šīs piepūšamās glābšanas vestes var iekļaut glābšanas vestu kopskaitā, ko pieprasa šī direktīva.
- (9) Glābšanas vestu skaits, kas piemērotas bērniem, ir vismaz 10 % no kuģa pasažieru skaita vai lielāks skaits, lai būtu iespējams nodrošināt glābšanas vesti katram bērnam.
- (10) Glābšanas vestu skaits, kas piemērotas zīdaiņiem, ir vismaz 2,5 % no kuģa pasažieru skaita vai lielāks skaits, lai būtu iespējams nodrošināt glābšanas vesti katram zīdaiņim.
- (11) Visos kuģos ir pietiekams skaits glābšanas vestu personām, kuras ir sardzē, un izmantošanai attālināti izvietotajās glābšanas līdzekļu stacijās. Sardzē esošajām personām paredzētās glābšanas vestes atrodas uz komandtiltiņa, dzinēju vadības telpā un jebkurā citā vadītā dežūrpunktā.
Ne vēlāk kā pirmās regulārās pārbaudes dienā pēc 2012. gada 1. janvāra visi pasažieru kuģi atbilst 12. un 13. zemsvītras piezīmes prasībām.
- (12) Ja pieaugušo glābšanas vestes nav paredzētas personām, kuras sver vairāk nekā 140 kg un kuru krūšu apkārtmērs ir vairāk nekā 1 750 mm, uz kuģa jābūt pieejamam pietiekamam skaitam piemērotu piederumu, lai varētu vestes aizdarīt šādām personām.
- (13) Visos pasažieru kuģos katrai glābšanas vestei piestiprina apgaismojumu, kas atbilst LSA kodeksa 2.2.3. punkta prasībām. Visi ro-ro pasažieru kuģi atbilst III/5.5.2. noteikuma prasībām.
- (14) Uz kuģiem, kuru garums ir mazāks par 24 m, nav jābūt līnmetējiem.”;

b) iekļauj šādu III/9/2.a noteikumu:

“2.a Ne vēlāk kā pirmajā plānotajā dokošanā pēc 2018. gada 1. janvāra, bet ne vēlāk kā 2019. gada 1. jūlijā glābšanas laivu noslogotos atbrīvošanas mehānismus, kas neatbilst LSA kodeksa 4.4.7.6.4.–4.4.7.6.6. punktam, aizstāj ar aprīkojumu, kas atbilst kodeksa prasībām (*).

(*) Atsauce uz glābšanas laivu atbrīvošanas un pacelšanas sistēmu pamatnostādnēm (MSC.1/Circ.1392).”;

c) iekļauj šādu III/10.a noteikumu:

“10.a Cilvēku izglābšana no ūdens

B, C un D KLASĒS KUĢI, KAS BŪVĒTI 2018. GADA 1. JANVĀRĪ VAI VĒLĀK

.1 Uz visiem kuģiem ir attiecīgajam kuģim piemērots plāns un procedūra cilvēku izglābšanai no ūdens, ņemot vērā SJO izstrādātās vadlīnijas (*). Plānos un procedūrās nosaka aprīkojumu, ko paredzēts izmantot glābšanai, un pasākumus, kas jāveic, lai līdz minimumam samazinātu risku kuģa personālam, kas iesaistīts glābšanas darbībās. Kuģi, kas uzbūvēti pirms 2018. gada 1. janvāra, šai prasībai atbilst ne vēlāk kā pirmās regulārās vai atjaunošanas drošības aprīkojuma pārbaudes dienā.

.2 Ro-ro pasažieru kuģus, kas atbilst III/5-1.4. noteikuma prasībām, uzskata par tādiem, kas atbilst šā noteikuma prasībām.

(*) Vadlīnijas par to, kā izstrādāt plānus un procedūras cilvēku izglābšanai no ūdens (MSC.1/Circ.1447).”;

d) pievieno šādu III/13.9. noteikumu:

“9 Apkalpes locekļi, kuru atbildībā ir ieiešana norobežotā telpā vai glābšanas pasākumu veikšana, piedalās tādās mācību trauksmēs ieiešanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai, kas ar administrācijas noteiktu intervālu notiek uz kuģa, bet ne retāk kā vienreiz gadā.

.1 Mācību trauksmes ieiešanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai.

.1 Mācību trauksmes ieiešanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai plāno un veic drošā veidā, vajadzības gadījumā ņemot vērā vadlīnijas, kas ietvertas SJO izstrādātajos ieteikumos (*).

.2 Katrā mācību trauksmē ieiešanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai ietver:

.1 ieiešanai nepieciešamo individuālo aizsardzības līdzekļu pārbaudi un izmantošanu;

- .2 radiosakaru ierīču un procedūru pārbaudi un izmantošanu;
- .3 instrumentu, kas paredzēti atmosfēras mērīšanai norobežotās telpās, pārbaudi un izmantošanu;
- .4 glābšanas ierīču un procedūru pārbaudi un izmantošanu; un
- .5 nodarbības par pirmās palīdzības sniegšanu un atdzīvināšanas metodēm.

(*) Atsauce uz pārskatītiem ieteikumiem par ieiešanu norobežotās telpās uz kuģiem; SJO pieņēmusi ar Rezolūciju A.1050(27).”;

e) pievieno šādu III/14. noteikumu:

“14 Ieraksti (R 19.5)

JAUNI UN ESOŠIE B, C UN D KLASĒS KUĢI

- .1 Datumus, kad tiek veiktas pulcēšanās, un datus par kuģa pamešanas un ugunsgrēka mācību trauksmēm, datus par mācību trauksmēm ieiešanai norobežotā telpā un glābšanas pasākumu veikšanai, datus par mācību trauksmēm ar citiem glābšanas līdzekļiem un mācībām uz kuģa reģistrē tādā kuģa žurnālā, kādu paredzējusi administrācija. Ja netiek veikta pilna pulcēšanās, mācību trauksmju vai mācību sesija, kuģa žurnālā izdara ierakstu par mācību sesijas neveikšanas apstākļiem un apmēru, kādā pulcēšanās, mācību trauksmju vai mācību sesija ir veikta.”