

Briuselis, 2019 m. kovo 26 d.
(OR. en)

7824/19

Tarpinstitucinė byla:
2018/0159(NLE)

MAR 77

PRANEŠIMAS DĖL „I/A“ PUNKTO

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinųjų atstovų komitetui / Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 6930/19 MAR 41

Komisijos dok. Nr.: 9113/18 MAR 67 + ADD 1

Dalykas: TARYBOS REKOMENDACIJOS dėl trumpesnių nei 24 metrų ilgio
keleivinių laivų saugos tikslų ir neprivalomų funkcinių reikalavimų projektas
– Priėmimas

PASIŪLYMO APLINKYBĖS IR TURINYS

1. 2018 m. gegužės 23 d. Komisija perdavė pirmiau nurodytą pasiūlymą Tarybai.
2. Pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2017/2108¹, atsižvelgiant į ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikros pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT) rekomendacijas, į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/45/EB² taikymo sritį neįtraukti iš plieno arba lygiavertės medžiagos pagaminti trumpesni nei 24 metrų ilgio keleiviniai laivai (toliau – maži keleiviniai laivai).

¹ 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2108, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 315, 2017 11 30, p. 40).

² 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 163, 2009 6 25, p. 1).

3. Tačiau Direktyvos (ES) 2017/2108 8 konstatuojamojoje dalyje teisėkūros institucijos taip pat papasė Komisijos kuo greičiau priimti gaires, kuriose būtų nustatyti specialūs saugos standartai mažiems keleiviniams laivams.
4. Atsižvelgiant į tą prašymą, buvo parengtas pasiūlymas dėl Tarybos rekomendacijos.
5. Be to, ta rekomendacija galėtų turėti teigiamo poveikio vidaus rinkos veikimui.
6. Rekomendacijos priede išdėstyta nemažai funkcinį ir eksploatacinį reikalavimų mažiems keleiviniams laivams.

DARBAS TARYBOJE

7. Komisija pasiūlymą dėl rekomendacijos pateikė Laivybos darbo grupei 2018 m. birželio mėn.
8. Laivybos darbo grupė šį pasiūlymą nagrinėjo 2019 m. vasario 20, 27 d. ir kovo 6 d.
9. Esminių pakeitimų nebuvo padaryta. Vis dėlto, siūlomais nedideliais pakeitimais pabrėžiamas savanoriškas ir neprivalomas rekomendacijos pobūdis, įskaitant funkcinį ir eksploatacinį reikalavimus, taip pat valstybių narių teisė toliau taikyti ar nustatyti savo nacionalines taisykles dėl mažų keleivinių laivų.
10. Airija nurodė ketinanti pateikti pareiškimą, skirtą įtraukti į Nuolatinių atstovų komiteto ir Tarybos posėdžio protokolą rekomendacijos priėmimo metu.

IŠVADA

11. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Nuolatinių atstovų komiteto / Tarybos prašoma išnagrinėti ir priimti priede išdėstytos Tarybos rekomendacijos projektą.

2018/0159 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS REKOMENDACIJA

dėl trumpesnių nei 24 metrų ilgio keleivinių laivų saugos tikslų ir neprivalomų funkcinių reikalavimų

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 292 straipsnį ir 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2017/2108³, kuri buvo priimta 2017 m. lapkričio 15 d., atsižvelgiant į ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikros pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT)⁴ rekomendacijas, į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/45/EB⁵ taikymo sritį neįtraukti iš plieno arba lygiavertės medžiagos pagaminti trumpesni nei 24 metrų ilgio keleiviniai laivai (toliau – maži keleiviniai laivai). Šis pakeitimas bus taikytinas nuo 2019 m. gruodžio 21 d.;

³ 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2108, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 315, 2017 11 30, p. 40).

⁴ COM(2015) 508.

⁵ 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 163, 2009 6 25, p. 1).

- (2) atlikus tinkamumo patikrą paaiškėjo, kad Direktyvoje 2009/45/EB įtvirtintus griežtus reikalavimus, parengtus remiantis 1974 m. Tarptautine konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (toliau – 1974 m. SOLAS konvencija), sunku pritaikyti mažiems keleiviniams laivams. Todėl, nesant konkrečių saugos problemų ir Direktyva 2009/45/EB nustatytų tinkamų standartų, trumpesni nei 24 m ilgio laivai, išskyrus greitaeigius keleivinius laivus, į tos direktyvos taikymo sritį neįtraukiami;
- (3) maži keleiviniai laivai dažniausiai gaminami iš kitų medžiagų nei plienas, tad didžioji dalis tokio laivyno jau sertifikuota pagal nacionalinės teisės aktus. Valstybėse narėse taikomi skirtingi mažų keleivinių laivų saugos reglamentavimo metodai, todėl atsiranda saugos taisyklių ir standartų skirtumų. Dėl tų skirtumų kyla didelių sunkumų, ypač Sąjungos mažų laivų savininkams, kurių veikla grindžiama naudotų mažų keleivinių laivų rinka. Tai patvirtina atvirų konsultacijų, kuriose dalyvavusių respondentų dauguma buvo labai mažos arba mažosios įmonės, rezultatai. Surengus konsultacijas paaiškėjo, kad bendresnis požiūris į mažiems keleiviniams laivams taikomas saugos taisykles galėtų turėti teigiamą poveikį vidaus rinkos veikimui šioje srityje;
- (4) pramoginių laivų vidaus rinka sukurta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 94/25/EB⁶, kuria visose valstybėse narėse suderintos pramoginių laivų saugos charakteristikos ir taip pašalintos kliūtys valstybių narių tarpusavio prekybai. Tačiau nėra sukurta tokios mažų keleivinių laivų vidaus rinkos;
- (5) atlikus tinkamumo patikrą buvo rekomenduota sukurti veiklos rezultatais grindžiamą standartų sistemą, kaip vienintelę priemonę, kuri būtų proporcinga ir galėtų Sąjungos lygmeniu sukurti pridėtinės vertės. Taikant tokį požiūrį būtų palikta laisvė prireikus prisitaikyti prie vietos aplinkybių ir skatinti naujoviškų projektų kūrimą, jei patikrinama, ar užtikrintas reikiamas saugos lygis. Palyginti su griežto reglamentavimo sistema, šis požiūris geriau atspindėtų mažų keleivinių laivų projektų, medžiagų ir eksploatavimo įvairovę ir tai, kad valstybės narės gali geriau įvertinti vietos apribojimus mažų keleivinių laivų laivybai, susijusius su atstumu iki pakrantės arba uosto ir oro sąlygomis;

⁶ Panaikinta ir pakeista 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/53/ES dėl pramoginių ir asmeninių laivų (OJ L 354, 2013 12 28, p. 90).

- (6) šios rekomendacijos priede išdėstyti saugos tikslai ir neprivalomi funkciniai reikalavimai grindžiami tokia veiklos rezultatais grindžiamų standartų sistema ir sukaupta tarptautine, Sąjungos bei nacionaline patirtimi. Jie parengti kartu su valstybių narių ekspertais ir suinteresuotaisiais subjektais ir, jeigu valstybės narės juos taikytų ir toliau plėtoti, jie galėtų būti orientyras keleiviams, vidaus maršrutais keliaujantiems tais laivais Sąjungos vandenyse. Jie sudarytų geresnes galimybes Sąjungos gamintojams ir veiklos vykdytojams patekti į platesnę Sąjungos rinką; Toliau plėtojant šią sistemą reikėtų atsižvelgti į keleivių interesus;
- (7) į šią rekomendaciją įtraukti saugos tikslai ir neprivalomi funkciniai reikalavimai, geriau pritaikyti mažiems keleiviniams laivams. Taigi valstybėms narėms turėtų būti siūloma vadovautis šios rekomendacijos priede išdėstytais saugos tikslais ir neprivalomais funkciniais reikalavimais, kad būtų pasiektas bendresnis požiūris į mažiems keleiviniams laivams taikytinas saugos taisykles,

PRIĖMĖ ŠIĄ REKOMENDACIJĄ:

1. Valstybėms narėms siūloma siekti bendresnio požiūrio į saugos taisykles, taikytinas vidaus reisais Sąjungos vandenyse plaukiojantiems trumpesniems nei 24 metrų ilgio keleiviniams laivams (toliau – maži keleiviniai laivai), kurie nėra nei pramoginiai laivai, kaip apibrėžta Direktyvos 2013/53/ES 3 straipsnio 2 punkte, nei keleiviniai laivai, kuriems taikoma Direktyvos 2009/45/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva (ES) 2017/2108 ir taikytiniais nuo 2019 m. gruodžio 21 d., 3 straipsnio 1 dalis.
2. Todėl rekomenduojama, kad nuo 2019 m. gruodžio 21 d. valstybės narės savanoriškai:
 - a) vadovautųsi, kai aktualu, priede išdėstytais mažų keleivinių laivų saugos tikslais ir neprivalomais funkciniais reikalavimais;
 - b) remtų tolesnį analitinį darbą siekiant nustatyti ir toliau įvertinti a punkte nurodytus tikslus ir reikalavimus pagal veiklos rezultatais grindžiamą sistemą ir nustatyti bei įvertinti galimas alternatyvius jų tikrinimo ir įgyvendinimo metodus. Atliekant šią analizę taip pat turėtų būti vertinami labai įvairūs keleivinių laivų tipai ir dydžiai, gamybai naudojamos medžiagos ir eksploatavimo sąlygos;

c) skatintų suinteresuotųjų subjektų dalyvavimą, įskaitant keleivių atstovus, šiame procese.

3. Šia rekomendacija nedaroma poveikio nacionalinėms saugos taisyklėms, taikytinoms trumpesniems nei 24 m ilgio keleiviniams laivams, ir nepažeidžiama valstybių narių teisė nustatyti 1 dalyje nurodytiems tokiems laivams taikytinas saugos taisykles.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu

Pirmininkas

Mažų keleivinių laivų vadovas

I BENDROSIOS NUOSTATOS

I.1. APIBRĖŽTYS

Šiame neprivalomame vadove vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos Direktyvoje 2009/45/EB, nebent būtų nurodyta kitaip.

Kitų vartojamų terminų apibrėžtys:

- a) *gelbėjimosi sistemos* – nuo pagrindinio laivo nepriklausomos sistemos, kuriose gali tilpti visi laive esantys asmenys siekiant juos apsaugoti nuo gyvybei arba sveikatai gresiančio pavojaus tuo atveju, jeigu laivą reikia evakuoti;
- b) *evakuacijos laikas* – laikas, kurio reikia visiems laive esantiems asmenims perkelti į gelbėjimosi sistemas.

I.2. TAIKYMO SRITIS

Šis vadovas skirtas naujai pastatytiems keleiviniams laivams, kurių viso denio ilgis mažesnis nei 24 metrai ir kuriais plaukiojama vidaus reisais.

Šis vadovas netaikomas keleiviniams laivams, kurie yra:

- i) karo laivai ir kariniai transporto laivai;
- ii) burlaiviai;
- iii) ne mechaninėmis priemonėmis varomi laivai;
- iv) pramoginės jachtos;
- v) vien uosto akvatorijose plaukiojantys laivai;
- vi) jūriniai aptarnavimo laivai;
- vii) tenderiai;

- viii) greitaeigiai laivai;
- ix) tradiciniai laivai;
- x) lyniniai keltai arba
- xi) paprastos konstrukcijos mediniai laivai.

I.3. TIKSLAI

Pagrindiniai šio vadovo tikslai

- 1) Laivas ir jo sistemos turėtų būti suprojektuoti, pastatyti ir eksploatuojami taip, kad būtų užtikrinta sauga jūroje, užkirstas kelias žmonių sužalojimui ar gyvybės praradimui ir būtų išvengta žalos aplinkai, visų pirma jūros aplinkai, ir turtui.
- 1) Turėtų būti užkirstas kelias gaisrui, jis turėtų būti aptinkamas, lokalizuojamas ir užgesinamas, kartu palaikant pagrindines saugos sistemas gaisro metu ir po gaisro.
- 2) Mažinti dėl gaisro kylantį pavojų gyvybei, laivui, jo kroviniui ir aplinkai.
- 3) Gelbėti ir palaikyti žmogaus gyvybę avarinės padėties atveju, įskaitant galimą laivo evakuaciją, ir po jos.
- 4) Užtikrinti veiksmingą pranešimų perdavimą ir pavojaus signalų perdavimą bei priėmimą.
- 5) Užtikrinti saugią laivybą.

I.4. EKSPLOATAVIMO SĄLYGOS

- 1) Turėtų būti nustatytos kiekvieno laivo numatomos eksploatavimo sąlygos (ir parametrai, ir apribojimai) ir plaukiojimo apribojimai. Atsižvelgiant į tas sąlygas nustatomi standartai, kuriuos laivas turi atitikti.

- 2) Laivas turėtų būti eksploatuojamas tik laikantis numatomų eksploatavimo sąlygų, kurios turėtų būti išdėstytos oficialiuose laivo dokumentuose.

I.5. SAUGOS VALDYMO SISTEMA

Kiekviename laive turėtų būti taikoma vykdomai veiklai pritaikyta nuolatinio saugos valdymo sistema. Taikant saugos valdymo sistemą turėtų būti užtikrinta sauga jūroje, užkirstas kelias žmonių sužalojimui ar gyvybės praradimui, išvengta žalos aplinkai, visų pirma jūros aplinkai, ir turtui.

I.6. KROVINIŲ VEŽIMAS

Jeigu pagal nacionalinės teisės aktus keleiviniais laivais, kuriems taikomas šis vadovas, leidžiama vežti krovinius ir pavojinguosius krovinius, reikėtų atsižvelgti į šiuos principus:

- 1) laivais vežami kroviniai turėtų būti tvarkomi taip, kad nekiltų pavojaus laive esančių asmenų, laivo ir jo aplinkos saugai;
- 2) kroviniai turėtų būti sudėti ir pritvirtinti taip, kad kiltų kuo mažesnis pavojus, jog plaukiant kroviniai pajudės. Krovinių skyriai, krovinių vežimo priemonės ir krovinių tvirtinimo priemonės turėtų būti suprojektuoti ir prižiūrimi taip, kad galėtų išlaikyti jėgą, susidarančią dėl plaukimo pagreičio;
- 3) pavojingąsias prekes reikėtų vežti taip, kad nekiltų pavojaus laive esančių asmenų, laivo ir jo aplinkos saugai ir kad būtų kuo mažesnis poveikis aplinkai.

I.7. TECHNINĖS INOVACIJOS

Jeigu dėl naujoviško sprendimo be šiame vadove nurodytųjų kyla kitų pavojų, reikėtų imtis konkrečių priemonių tokiems pavojams pašalinti.

I.8. LAIVE ESANTYS ĮRENGINIAI

Išskyrus sritis, kuriose taikomi Sąjungos gaminių derinamieji teisės aktai, jei jie taikytini laive esantiems įrenginiams⁷, keleiviniuose laivuose įrengti laivų įrenginiai, kuriems taikomas šis vadovas, turėtų atitikti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/90/ES⁸ reikalavimus. Išimtinėmis tinkamai pagrįstomis aplinkybėmis, kai vėliavos valstybės kompetentinga administracija leidžia įrengti tos direktyvos reikalavimų neatitinkančius įrenginius, ji turėtų užtikrinti, kad tokie įrenginiai numatomomis eksploataavimo sąlygomis užtikrintų lygiavertį saugos lygį.

⁷ Pažymėtina, kad tam tikriems laive esantiems įrenginiams taikomi Sąjungos derinamieji teisės aktai dėl gaminių saugos, visų pirma 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/53/ES dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su radijo įrenginių tiekimu rinkai, suderinimo, kuria panaikinama Direktyva 1999/5/EB (OL L 153, 2014 5 22, p. 62).

⁸ 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/90/ES dėl laivų įrenginių, kuria panaikinama Tarybos direktyva 96/98/EB (OL L 257, 2014 8 28, p. 146).

II-1. STATYBA, STOVUMAS, LAIVO VALDYMAS IR GALIOS ĮRENGINIAI

II-1.1. KONSTRUKCIJOS TVIRTUMAS

Funkciniai reikalavimai

Projektuojant, statant ir prižiūrint laivo konstrukciją turėtų būti užtikrinamas reikiamas tvirtumas, kad laivas išlaikytų numatomomis eksploatavimo sąlygomis susidarančias apkrovas ir įtempius.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Konstrukcijos trūkumas dėl nepakankamų konstrukcinių detalių matmenų laivui tenkančioms apkrovoms ir įtempiams išlaikyti.

Eksploataciniai reikalavimai

Konstrukcijos projektavimas, statyba ir priežiūra turėtų atitikti nustatytus standartus, kuriais būtina remtis atliekant klasifikavimą pagal pripažintos organizacijos taisykles arba pagal joms lygiavertes taisykles, kurias vėliavos valstybės administracija taiko pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 391/2009⁹.

II-1.2. INKARAVIMAS

Funkciniai reikalavimai

Laivas turėtų gebėti laikytis prie jūros dugno nenaudodamas elektros energijos.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Laivo kontrolės praradimas – laivas galėtų laisvai dreifuoti, todėl galimas susidūrimas ar užplaukimas ant seklos¹⁰.

Eksploataciniai reikalavimai

Reikėtų numatyti priemones, kuriomis laivas būtų išlaikomas prie jūros dugno nepriklausomai nuo elektros energijos ar varymo arba abiejų veiksmų buvimo.

⁹ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 131, 2009 5 28, p. 11).

¹⁰ Pripažįstama, kad laivo išlaikymo prie jūros dugno negalima garantuoti jokiai atveju. Tai priklausys nuo daugelio veiksnių, kaip antai grunto tipas, jūros gylis, aplinkos sąlygos ir kt., bet atitinkamomis aplinkybėmis laisvo laivo dreifavimo galimybė galėtų būti sumažinta.

II-1.3. ŠVARTAVIMAS

Funkciniai reikalavimai

Laivas turi galėti prisišvartuoti ir vėliau nenaudodamas elektros energijos likti pritvirtintas prie prieplaukos arba kitos švartavimosi vietos.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

- Laisvas laivo dreifavimas uoste.
- Švartavimosi įrenginių pažeidimas.
- Įlipančių ir išlipančių asmenų sauga.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Reikėtų numatyti priemones, kuriomis laivą būtų galima pritvirtinti prie prieplaukos arba kitos švartavimosi vietos nepriklausomai nuo elektros energijos ar varymo arba abiejų veiksmų buvimo.
- b) Silpniausias visos atitinkamos sistemos elementas turėtų galėti išlaikyti tikėtiną švartuojamam laivui tenkančią apkrovą.
- c) Turėtų būti užtikrinta, kad laivas liktų vietoje, kol į jį lipa arba iš jo išlipa keleiviai.

II-1.4. VILKIMO SISTEMA

Funkciniai reikalavimai

Reikėtų numatyti įrenginius, kuriuos naudojant laivą būtų galima vilkti.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Laivo kontrolės praradimas – turi būti užtikrinta galimybė vilkti laivą praradus varymo arba vairavimo galimybę arba kai yra abu šie veiksniai.

Eksploataciniai reikalavimai

Sistema turėtų būti pakankamai tvirta, kad išlaikytų vilkimo apkrovą blogiausiomis eksploataavimo sąlygomis.

II-1.5. REZERVUARAI

Funkciniai reikalavimai

Rezervuarai turėtų būti suprojektuoti ir skysčiai turėtų būti laikomi taip, kad nebūtų padaryta žalos laive esantiems asmenims ir laivui.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

- Sprogimas dėl rezervuaruose susikaupusių pavojingųjų dujų.
- Rezervuaruose laikomų skysčių išsiliejimas.
- Konstrukcijos apgadinimas dėl pernelyg didelio slėgio rezervuaruose.
- Nutūkės elektros energijos tiekimas: varymo arba elektros gamybos sutrikimas dėl vandens patekimo į kuro arba tepalų rezervuarus.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Turėtų būti numatytos priemonės užkirsti kelią rezervuare besikaupiančių garų užsidegimui.
- b) Turėtų būti įmanoma nustatyti skysčio lygį rezervuare ir neprieinamuose tuščiuose skyriuose.
- c) Reikėtų numatyti priemones, kuriomis būtų užkirstas kelias nepakankamo arba pernelyg didelio slėgio susidarymui.
- d) Reikėtų užkirsti kelią lietaus arba jūros vandeniui patekti į kuro arba tepalų rezervuarus, net jeigu pažeisti pernelyg didelio slėgio arba garų užsidegimo prevencijos įrenginiai.
- e) Prireikus reikėtų užtikrinti galimybę saugiai patekti į rezervuarą.

II-1.6. ĮLAIPINIMAS IR IŠLAIPINIMAS¹¹

Funkciniai reikalavimai

Keleiviai ir įgulos nariai turėtų turėti galimybę saugiai įlipti į laivą ir saugiai iš jo išlipti.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

- Įlipančių ar išlipančių asmenų sužalojimas.
- Įlipančių ar išlipančių asmenų sužalojimas dėl transporto priemonių.

Eksplotaciniai reikalavimai

- a) Reikėtų numatyti priemones, kurios padėtų išvengti įlipančių ar išlipančių keleivių ir įgulos narių sužalojimo, ypač galimybės įkristi į tarpą tarp laivo ir prieplaukos arba kitos švartavimosi vietos.
- b) Įlaipinimo ir išlaipinimo tiltelio danga, ypač kai šlapia, turėtų būti neslidi.
- c) Pėsčiuosius reikėtų atskirti nuo transporto priemonių eismo.
- d) Reikėtų suprojektuoti riboto judumo keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo įrenginius, kad būtų patenkinti specialūs jų poreikiai.

II-1.7. ANTVANDENINIS BORTAS

Funkciniai reikalavimai

- 1) Laivo antvandeninio borto ir laivapriekio aukštis turėtų būti pakankamas, kad numatomomis eksploatavimo sąlygomis:
 - 1.1. būtų pakankama plūdrumo atsarga;
 - 1.2. būtų išvengta pernelyg didelio jūros vandens užliejimo.
- 2) Laivo konstrukcijos tvirtumas ir stovumas turėtų būti pakankami grimzlei, kuri atitinka nustatytą antvandeninį bortą.

¹¹ Krante esančioms sistemoms šis vadovas netaikomas.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

- Nuskendimas arba apvirtimas.
- Konstrukcijos apgadinimas dėl perkrovos.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Numatomomis eksploatavimo sąlygomis laivo antvandeninis bortas turėtų:
 - a.1. išlaikyti laivą vandens paviršiuje su plūdrumo atsarga;
 - a.2. užtikrinti, kad plaukiojant jūroje nesumažėtų laivo plūdrumas, ypač laivapriekio.
- b) Nustatytą antvandeninį bortą atitinkanti grimzlė (didžiausia grimzlė) turėtų būti pažymėta taip, kad ta žyma būtų matoma išorės stebėtojiui.
- c) Laivapriekyje ir laivagalyje grimzlės turėtų būti pažymėtos taip, kad tos žymos būtų matomos išorės stebėtojiui.
- d) Turėtų būti patikrinama, ar konstrukcijos tvirtumas ir stovumas yra pakankami pagal apkrovą, atitinkančią nustatytą antvandeninį bortą (didžiausią grimzlę).

II-1.8. STOVUMAS

Funkciniai reikalavimai

- 1) Laivas turėtų būti atsparus posvyriui, kad būtų užkirstas kelias laivui apvirti atsiradus trikdžiui ir kad numatomomis eksploatavimo sąlygomis liktų pakankamai elektros energijos laivą grąžinti į tiesią padėtį, kol trikdžio nebeliks.
- 2) Jeigu užtvindoma sandari erdvė, besiliečianti su laivo korpusu, laivas turėtų galėti išlikti vandens paviršiuje taip, kad visus jame esančius asmenis būtų galima evakuoti.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

- Nuskendimas arba apvirtimas be apgadinimų.
- Nuskendimas arba apvirtimas su apgadinimais.

Eksplotaciniai reikalavimai

- a) Numatytomis apkrovos ir eksploatavimo sąlygomis, esant bangavimui ir vėjui, laivas turėtų:
 - a.1. būti atsparus trikdžio sukeltam supimuisi arba skersiniam posvyriui;
 - a.2. grįžti po trikdžio sukulto supimosi arba skersinio posvyrio į tiesią padėtį po to, kai trikdžio nebelieka.
- b) Jeigu užtvindoma sandari erdvė, besiliečianti su laivo korpusu, laivas turėtų išlikti vandens paviršiuje ir likti pakankamai stovus:
 - b.1. tokiu kampu, kad būtų galima nuleisti atitinkamas gelbėjimosi sistemas, kaip nurodyta III skyriuje;
 - b.2. tokiu kampu, kad keleiviai laive galėtų judėti.
- c) Apskaičiuojant sąlygas, kuriomis apgadintas laivas išliks vandens paviršiuje ir liks pakankamai stovus, taip pat reikėtų atsižvelgti į posvyrio momentus, kurie šiuo atveju susidarys dėl keleivių buvimo vietos, gelbėjimosi priemonių nuleidimo bei meteorologinių ir jūros sąlygų.

II-1.9. NELAIDUMAS VANDENIUI IR ATSPARUMAS METEOROLOGINĖMS SĄLYGOMS

Funkciniai reikalavimai

Laivas turėtų būti suprojektuotas taip, kad būtų užtikrinamas toks nelaidumo vandeniui ir atsparumo meteorologinėms sąlygoms lygis, kad numatomomis eksploatavimo sąlygomis laivas būtų apsaugotas nuo bangavimo ir vandens patekimo, dėl kurių galėtų kilti pavojus plūdrumui ar stovumui.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Nuskendimas arba apvirtimas dėl nenumatyto vandens susikaupimo laive.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Laive turėtų būti vandeniui nelaidžios ir meteorologinėms sąlygoms atsparios pertvaros, kad tam tikrose erdvėse nesikaupytų vanduo, nes dėl to numatomomis eksploataavimo sąlygomis gali kilti pavojus projektiniams stovumo ir plūdrumo parametrams.
- b) Visi laivai turėtų būti suprojektuoti nustatant lygį, iki kurio numatomomis eksploataavimo sąlygomis jie turėtų būti nelaidūs vandeniui: nelaidumo vandeniui lygį.
- c) Laivo išorės konstrukcija ir įrenginiai turėtų būti nelaidūs vandeniui virš nelaidumo vandeniui lygio bent iki kito denio arba kito lygio.
- d) Laivapriekis turėtų užtikrinti likusios laivo dalies nelaidumą vandeniui po susidūrimo.
- e) Turėtų būti įrengta sistema, kurią naudojant numatomomis eksploataavimo sąlygomis būtų galima pašalinti susikaupusį skystį iš vandeniui nelaidžios erdvės. Mašinų skyriuose turėtų būti įrengta aukšto lygio pavojaus signalizacijos sistema.
- f) Nuo visų lauko denių vanduo turėtų nutekėti laisvai.

II-1.10. LAIVE ESANČIŲ ASMENŲ APSAUGA

Funkciniai reikalavimai

Visos laive esančios sistemos, įranga ar įrenginiai turėtų būti suprojektuoti ir įrengti taip, kad nesužalotų laive esančių asmenų.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Laive esančių asmenų sužalojimas.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Laive esantys asmenys turėtų būti apsaugoti nuo visų šių pavojų:
 - a.1. judamųjų dalių;
 - a.2. įkaitusių elementų;

- a.3. dalių, galinčių sukelti elektros smūgį;
 - a.4. slidžių paviršių;
 - a.5. pernelyg didelių triukšmo ir vibracijos lygių;
 - a.6. apkrovos veikiamų elementų;
 - a.7. toksiškų medžiagų.
- b) Turėtų būti numatytos visų laive esančių asmenų apsaugos nuo iškritimo už borto priemonės.

II-1.11. VARYMAS IR VAIRAVIMAS

Funkciniai reikalavimai

Numatomomis eksploatavimo sąlygomis turėtų būti įmanoma valdyti laivo greitį ir kursą, įskaitant galimo įrangos gedimo scenarijus.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Negalėjimas manevruoti dėl prarastos varymo arba vairavimo galimybės, todėl galimas susidūrimas ar užplaukimas ant seklumos.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Atsižvelgiant į laivo dydį ir veiklos teritoriją reikėtų pasirūpinti pagalbine laivo varymo ir vairavimo įranga, įskaitant visas pagalbines funkcijas.
- b) Numatomomis eksploatavimo sąlygomis turėtų būti įmanoma iš tiltelio valdyti pagrindines laivo varymo įrangos funkcijas (mechanines, elektrines ir kt.), įskaitant greitį ir traukos kryptį, esant bet kokiai skersinio posvyrio ir išilginio posvyrio vertei.
- c) Kapitonas tiltelyje turėtų turėti galimybę sužinoti eksploatacinius rodiklius, kurie sudarytų galimybę skubiai duoti signalą apie laivo varymo arba vairavimo sutrikimą.
- d) Įsijungus gedimo režimams, dėl kurių laive gali būti prarasta varymo arba vairavimo galimybė, tiltelyje ir atitinkamame mašinų skyriuje, jeigu jame yra įgulos narių, turėtų suveikti vaizdo ir garso pavojaus signalizacija.

- e) Turėtų būti numatyta vietinio greičio valdymo ir vairavimo galimybė.
- f) Turėtų būti numatytos priemonės perduoti nurodymus iš tiltelio į vietinio valdymo varymo ir vairavimo postus.
- g) Turėtų būti numatyta galimybė įjungti ir išjungti pagrindinę laivo varymo sistemą ir ją valdyti sugedus laivo jėgainei, nenaudojant išorės elektros energijos šaltinių.
- h) Pagrindinių ir pagalbinių mašinų, kurias naudojant valdomas laivo greitis ir kursas, projektavimas, statyba ir priežiūra turėtų atitikti standartus, kuriais būtina remtis atliekant klasifikavimą pagal pripažintos organizacijos taisykles arba pagal joms lygiavertes taisykles, kurias vėliavos valstybės administracija taiko pagal Reglamentą (EB) Nr. 391/2009.

II-1.12. AVARINIS ELEKTROS ENERGIJOS ŠALTINIS

Funkciniai reikalavimai

Elektros energija pagrindinėms saugos sistemoms turėtų būti tiekama panaudojant bent du skirtingus autonomiškus elektros energijos šaltinius; vienas iš jų, avarinis elektros energijos šaltinis, turėtų būti skirtas tik pagrindinėms saugos sistemoms palaikyti.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

- Pagrindinių saugos sistemų gedimas nutrūkus elektros energijos tiekimui.
- Negalėjimas įjungti arba naudoti avarinių elektros energijos šaltinių dėl temperatūros arba skersinio posvyrio ir išilginio posvyrio.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Avarinis elektros energijos šaltinis turėtų įsijungti automatiškai, jeigu sugenda kiti pagrindinių saugos sistemų elektros energijos šaltiniai.
- b) Avarinis elektros energijos šaltinis ir su juo susijusi paskirstymo sistema turėtų būti įrengti taip, kad sistema nesugestų kilus gaisrui, patekus vandeniui arba įvykus kitai avarijai, darančiai poveikį kitiems pagrindinių saugos sistemų elektros energijos šaltiniams.

- c) Pagrindines saugos sistemas sudaro visi šie elementai, jeigu jie įrengti:
- c.1. vandens siurbimo įrenginiai;
 - c.2. gaisro aptikimo įranga;
 - c.3. avarinis gaisro gesinimo siurblys ir tam tikrais atvejais purškimo sistemos;
 - c.4. būtina ryšio įranga, skirta visiems laive esantiems asmenims perspėti, duoti signalą paieškos ir gelbėjimo tarnyboms ir su jomis palaikyti ryšį ir siųsti aktyvius signalus, pagal kuriuos galima nustatyti laivo buvimo vietą;
 - c.5. pavojaus signalizacija ir signalai;
 - c.6. navigaciniai žibintai ir būtinoji įranga navigacinėms funkcijoms palaikyti;
 - c.7. avarinis apšvietimas, įskaitant evakuacijos maršrutams reikalingą apšvietimą;
 - c.8. visos kitos sistemos, reikalingos tam, kad būtų galima evakuoti visus laive esančius asmenis.
- d) Pagrindines saugos sistemas reikėtų palaikyti bent tiek laiko, per kurį tikimasi sulaukti išorės pagalbos arba gelbėjimo tarnybų.
- e) Avariniai elektros energijos šaltiniai turėtų:
- e.1. veikti efektyviai esant bet kokiai skersinio posvyrio ir išilginio posvyrio vertei numatomomis eksploatavimo sąlygomis ir patyrus galimą numatyti apgadinimą ir
 - e.2. būti nesunkiai valdomi esant bet kokiai temperatūrai numatomomis eksploatavimo sąlygomis.
- f) Avarinių elektros energijos šaltinių ir jų paskirstymo sistemos projektavimas, gamyba ir priežiūra turėtų atitikti standartus, kuriais būtina remtis atliekant klasifikavimą pagal pripažintos organizacijos taisykles arba pagal joms lygiavertes taisykles, kurias vėliavos valstybės administracija taiko pagal Reglamentą (EB) Nr. 391/2009.

II-2. PRIEŠGAISRINĖ SAUGA

II-2.1. UŽSIDEGIMAS

Funkciniai reikalavimai

- 1) Turėtų būti užkirstas kelias degių medžiagų ir skysčių, dujų ir garų užsidegimui.
- 2) Turėtų būti nustatytos degiosios medžiagos, degieji skysčiai ir vietos, kuriose gali kauptis degiosios dujos arba garai, taip pat galimi užsidegimo šaltiniai, kaip antai varymo baterijos.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Degųjų medžiagų arba degių skysčių, dujų ir garų užsidegimas.

Eksplloataciniai reikalavimai

- a) Turėtų būti numatytos priemonės, kad būtų išvengta degių skysčių išsiliejimo ir jį kontroliuoti.
- b) Turėtų būti numatytos degių dujų ir garų kaupimosi ribojimo priemonės.
- c) Užsidegimo šaltiniai turėtų būti atskirti nuo degių medžiagų, degių skysčių ir dujų.
- d) Degieji skysčiai ir dujos turėtų būti laikomi tam skirtose vietose.
- e) Turėtų būti imamas papildomų saugos priemonių, įskaitant Tarptautinio kodekso dėl laivų, kuriuose naudojamos dujos arba kitų žemos pliūpsnio temperatūros rūšių kuras, saugos (IGF kodeksas) taikymą, jeigu naudojamas kuras, kurio pliūpsnio temperatūra žemesnė nei 60°C.

II-2.2. UGNIES PLITIMAS

Funkciniai reikalavimai

- 1) Turėtų būti numatytos oro tiekimo į visas uždaras erdves valdymo priemonės.
- 2) Turėtų būti numatytos degių skysčių srauto nutraukimo valdymo priemonės.
- 3) Laivo patalpų gaisringumas turėtų būti ribotas.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Gaisro plitimas.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Turėtų būti įmanoma iš patalpų išorės uždaryti visus patalpų, kuriose kyla didelė gaisro rizika, ir patalpų, kuriose reikia užtikrinti aukšto lygio apsaugą nuo gaisro, vėdinimo kanalus.
- b) Turėtų būti įmanoma iš patalpos, kurioje įrengta ventiliacija, išorės išjungti priverstinį vėdinimą.
- c) Gyvenamųjų patalpų vėdinimas turėtų būti autonomiškas nuo jokių patalpų, kuriose kyla didelė gaisro rizika, vėdinimo.
- d) Turėtų būti numatytos valdymo priemonės, kuriomis būtų galima išjungti bet kokią sistemą, kurioje naudojami degieji skysčiai, pvz., kuro siurblius, tepalinės alyvos siurblius, šiluminės alyvos siurblius ir alyvos separatorius (valytuvus).
- e) Toliau išvardytiems atviriems paviršiams turėtų būti būdingas žemas liepsnos plitimo greitis:
 - e.1. koridoriai ir laiptai, naudojami kaip evakuacijos maršrutai;
 - e.2. lubos ir apmušalai gyvenamosiose patalpose, tarnybinėse patalpose ir valdymo postuose.
- f) Naudojamų degių medžiagų šilumingumas turėtų būti ribotas. Tokią ribą turėtų lemti medžiaga, iš kurios pagamintas laivas, ir ji bet kuriuo atveju negali būti didesnė nei 45 MJ/m^2 .
- g) Didžiausias kiekvienos patalpos gaisringumo lygis turėtų būti ribojamas pagal MSC.1/Circ. 1003 arba kitą lygiavertį standartą.

II-2.3. DŪMŲ SUSIDARYMAS IR TOKSIŠKUMAS

Funkciniai reikalavimai

Gaisro atveju iš medžiagų, įskaitant paviršių apdailos medžiagas, išsiskiriančių dūmų ir nuodingų produktų kiekis turėtų būti ribotas.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Gyvybei kylantis pavojus dėl gaisro atveju išsiskiriančių dūmų ir nuodingų produktų patalpose, į kurias gali patekti asmenys.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Dažai, lakai ir kitos atviriesiems paviršiams naudojamos apdailos medžiagos degdamos neturėtų išskirti pernelyg didelio kiekio dūmų arba nuodingų produktų.
- b) Jeigu gyvenamosiose ar tarnybinėse patalpose ir valdymo postuose naudojama pirminė denio danga, ji turėtų būti iš tokios patvirtintos medžiagos, kuri pakilus temperatūrai neišskiria dūmų ir nesukelia apsinuodijimo arba sprogimo pavojaus.

II-2.4. GAISRO APTIKIMO IR PRIEŠGAISRINĖS SIGNALIZACIJOS SISTEMOS

Funkciniai reikalavimai

Stacionarieji gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemų įrenginiai turėtų atitikti patalpos paskirtį, gaisro plitimo potencialą ir galimą dūmų ir dujų susidarymo pavojaus lygį.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Negalėjimas aptikti laive kilusio gaisro ankstyvame etape, kad būtų pakankamai laiko jį užgesinti ar saugiai palikti laivą arba atlikti abu šiuos veiksmus.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Turėtų būti numatytos gaisro aptikimo priemonės patalpose, kuriose kyla didelė gaisro rizika, ir patalpose, kuriose reikia užtikrinti aukšto lygio apsaugą nuo gaisro, kaip numatyta II-2.5 punkto a papunktyje.
- b) Gaisro atveju gaisro aptikimo priemonės turėtų siųsti signalą į tiltelį. Siunčiant tokį signalą turėtų įsijungti ir garsinė signalizacija.
- c) Jeigu tam tikrą laiką garsinis signalas tiltelyje lieka nepastebėtas, jis turėtų būti girdimas visose laivo patalpose, į kurias gali patekti įgulos nariai.
- d) Signalizacijos garso lygis turėtų būti nustatytas atsižvelgiant į triukšmo lygį laive įprastomis eksploataavimo sąlygomis, kad įgulos nariai galėtų jį išgirsti.
- e) Turėtų būti įmanoma nustatyti, kurioje patalpoje aptiktas gaisras.

II-2.5. KONSTRUKCINĖ APSAUGA NUO GAISRO

Funkciniai reikalavimai

- 1) Gaisras turėtų būti lokalizuotas patalpoje, kurioje jis kilo, kad liktų pakankamai laiko jį užgesinti arba visiems laive esantiems asmenims evakuotis arba atlikti abu šiuos veiksmus.
- 2) Kiekvienas laivas turėtų būti suskirstytas termoizoliacinėmis ir konstrukcinėmis pertvaromis.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Kilus gaisrui laive esantys asmenys prieš jiems pasiekiant gelbėjimosi sistemą gali būti sužaloti.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Laivo patalpos turėtų būti klasifikuojamos taip:
 - a.1. patalpos, kuriose kyla didelė gaisro rizika, įskaitant:
 - patalpas, kuriose yra vidaus degimo mašinos;
 - ro-ro patalpas;
 - patalpas, kuriose yra degių skysčių;
 - tam tikrus skyrius, kuriuose yra didelės talpos elektros baterijų;
 - a.2. patalpos, kurioms būtina aukšto lygio apsauga nuo gaisro, įskaitant:
 - evakuacijos maršrutus, įskaitant laiptus ir koridorius;
 - valdymo postus;
 - gyvenamąsias patalpas;
 - susirinkimo ir įlaipinimo į valtis patalpas;
 - variklių ir vairavimo sistemų skyrius;
 - skyrius, kuriuose yra elektros energijos konvertavimo, paskirstymo ir kaupimo įranga (baterijos).

- b) Tarp patalpos, kurioje kyla didelė gaisro rizika, ir patalpos, kurioje reikia užtikrinti aukšto lygio apsaugą nuo gaisro, turėtų būti įrengta termoizoliacinė (-s) pertvara (-os), užtikrinanti (-čios) konstrukcinę apsaugą nuo gaisro (KAG).
- c) Termoizoliacinės pertvaros KAG paprastai turėtų užtikrinti, kad liepsna ir dūmai neplistų 60 minučių. Šis laikotarpis galėtų būti sutrumpintas atsižvelgiant į evakuacijos laiką, apskaičiuotą pagal II-2.6 punktą, tačiau bet kuriuo atveju neturėtų būti trumpesnis kaip 30 minučių.
- d) Atliekant standartinius plieninių termoizoliacinių pertvarų atsparumo ugniai bandymus temperatūros neveikiama pusė, palyginti su pradine temperatūra, vidutiniškai neturėtų įkaisti daugiau kaip 140°C ir temperatūra jokiame taške, įskaitant bet kurį sujungimą, neturėtų viršyti pradinės temperatūros daugiau kaip 180°C per KAG laiką.
- e) Jeigu termoizoliacinėms pertvaroms naudojamos kitos medžiagos nei plienas, izoliacija turi būti tokia, kad per KAG laiką konstrukcijos šerdis nepasiektų temperatūros, dėl kurios prarastų savo konstrukcines savybes. Pavyzdžiui, aliuminiui tokia temperatūra yra 200°C.
- f) Jeigu laivas pastatytas ne iš plieno, visos patalpos, kurioje kyla didelė gaisro rizika, ribos, besiliečiančios su korpusu, turėtų būti termoizoliacinės pertvaros ribose.
- g) Vėdinimo kanalų apsauga nuo gaisro turėtų būti tokia pati, kaip patalpos, kurioje jie įrengti.

II-2.6. EVAKUACIJOS LAIKAS

Funkciniai reikalavimai

Laikas, reikalingas laivui evakuoti, kiekvienam laivui turėtų būti apskaičiuojamas¹² arba pagrindžiamas laive (arba atliekami abu veiksmai).

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Žūtys arba sužalojimai kilus avarijai, dėl kurios laivą reikia evakuoti.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Nustatant evakuacijos laiką reikėtų laikyti, kad galima naudotis visomis evakuacijos priemonėmis.

¹² Apskaičiuojant galima vadovautis MSC.1/Circ.1533 ir MSC.1/Circ.1166 su pakeitimais.

- b) Minutėmis išreikštas evakuacijos laikas turėtų būti trumpesnis nei toliau nurodyta vertė:

$$\text{ilgiausias laikas} = (KAG - 7) / 3,$$

kai KAG – konstrukcinės apsaugos nuo gaisro laikas minutėmis.

II-2.7. GAISRO GESINIMAS

Funkciniai reikalavimai

Gaisrai turėtų būti nuslopinti ir užgesinti patalpoje, kurioje jie kyla.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Gaisro plitimas.

Eksplotaciniai reikalavimai

- a) Bet kurią laivo patalpą, į kurią gali patekti asmenys, ir atvirus denius turėtų būti įmanoma pasiekti konkrečiam laivui pritaikyto efektyviojo slėgio ir našumo vandens srove.
- b) Laive turėtų būti įrengti bent du priešgaisriniai vandens siurbliai, iš kurių vienam elektros energijos tiekimas turėtų būti užtikrinamas naudojant avarinį elektros energijos šaltinį (avarinis priešgaisrinis siurblys).
- c) Avarinis priešgaisrinis siurblys ir jo siurbimo anga turėtų būti patalpoje, atskirtoje nuo kitų priešgaisrinių siurblių patalpų ir atskirtoje termoizoliacine pertvara nuo laivo variklių skyrių.
- d) Visose patalpose, kuriose kyla didelė gaisro rizika, turėtų būti įrengta stacionarioji gaisro gesinimo sistema.
- e) Miegamosiose gyvenamosiose patalpose turėtų būti įrengtos automatinės purškimo sistemos.
- f) Prie įėjimų į patalpas, kuriose kyla didelė gaisro rizika arba kuriose reikia užtikrinti aukšto lygio apsaugą nuo gaisro, turėtų būti nešiojamieji gesintuvai.
- g) Stacionariosios arba nešiojamosios gaisro gesinimo priemonės turėtų:
- g.1. būti tinkamos atsižvelgiant į labiausiai tikėtiną gaisro tipą saugomoje patalpoje ir

g.2. nedaryti žalos žmonių sveikatai, nebent yra:

- priemonių, kuriomis galima užtikrinti, kad patalpą iš išorės būtų galima visiškai užsandarinti uždarius visas angas, ir
- priemonių, kuriomis galima užtikrinti, kad prieš imantis atitinkamų gaisro gesinimo veiksmų patalpoje neliktų nė vieno asmens.

II-2.8. EVAKUACIJOS PRIEMONĖS

Funkciniai reikalavimai

Laive esantys asmenys turėtų turėti galimybę pasiekti gelbėjimosi sistemą per prieinamus evakuacijos maršrutus, kurie yra aiškiai pažymėti, be kliūčių ir apsaugoti nuo gaisro ir uždūnimo.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Laive esantys asmenys negali palikti laivo evakuacijos atveju.

Eksplotaciniai reikalavimai

- a) Laivuose turėtų būti įrengti bent du skirtingi evakuacijos iš kiekvienos patalpos, kurioje paprastai būna žmonių, maršrutai, kuriais galima patekti į įlaipinimo į valtis vietą.
- b) Tie du evakuacijos maršrutai turėtų būti įrengti taip, kad bet kokio įmanomo gaisro scenarijaus atveju nebūtų užblokuoti abu maršrutai.
- c) Evakuacijos maršrutuose:
 - c.1. turėtų būti įrengti turėklai;
 - c.2. neturėtų būti kliūčių;
 - c.3. jie turėtų būti aiškiai pažymėti ir ženklai matomi prasto matomumo sąlygomis;
 - c.4. turėtų būti apšvietimas su dviem elektros energijos tiekimo šaltiniais, iš kurių vienas yra avarinis elektros energijos šaltinis, ir

c.5. jie turėtų būti pakankamai platūs, kad laive esantys asmenys, įskaitant apsaugos priemonės dėvinčius asmenis, galėtų laisvai judėti ir kad būtų galima nešti asmenis neštuvais ir padėti išeiti neįgaliesiems.

d) Kiekvienoje kajutėje, jei taikytina, ir viešosiose patalpose turėtų būti iškabinti evakuacijos planai.

III GELBĖJIMOSI PRIEMONĖS IR ĮRENGINIAI

III.1. BENDROJI GELBĖJIMOSI PRIEMONIŲ PARENGTIS

Funkciniai reikalavimai

Numatomomis eksploatavimo sąlygomis visos gelbėjimosi priemonės turėtų būti nuolat parengtos, nepriklausomai nuo laivo aprūpinimo numatomomis eksploatavimo sąlygomis.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

- Laive esančių asmenų sužalojimas normaliomis eksploatavimo sąlygomis, vykdant mokymus ar priežiūros darbus ar susidarius avarinei padėčiai.
- Gelbėjimosi priemonių neveikimas arba uždelstas jų panaudojimas susidarius realiai avarinei padėčiai, vykdant mokymus ar pratybas.

Eksploataciniai reikalavimai

Gelbėjimosi priemonės turėtų būti:

- a) lengvai prieinamos;
- b) neužtvirtos ir neužrakintos;
- c) tinkamos naudoti ir nuleidžiamos nepriklausomai nuo elektros energijos tiekimo laive;
- d) nuolat parengtos naudoti;
- e) tinkamos naudoti numatomomis eksploatavimo sąlygomis ir

- f) tinkamos nuleisti esant bet kokiai skersinio posvyrio ar išilginio posvyrio vertei numatomomis eksploatavimo sąlygomis ir patyrus galimą numatyti apgadinimą.

III.2 INFORMACIJOS TEIKIMAS ĮVYKUS AVARIJAI

Funkciniai reikalavimai

Teikti jau paruoštą informaciją ir nurodymus dėl avarijos visiems laive esantiems asmenims, priklausomai nuo to, kuriomis gelbėjimosi priemonėmis jiems skirta naudotis.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Tinkamos informacijos ir nurodymų keleiviams dėl veiksmų avarinių situacijų metu trūkumas, dėl kurio galimas papildomas delsimas, maišatis ar panika.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Informacija ir nurodymai visiems laive esantiems asmenims turėtų būti:
- a.1. pateikiami taip, kad juos būtų galima suprasti (pvz., stilius ir kalba), ir
 - a.2. aiškiai skelbiami visame laive.
- b) Informacija ir nurodymai dėl veiksmų avarinių situacijų metu, įrangos vietos ir naudojimo turėtų apimti bent šiuos elementus:
- b.1. nurodymus, kaip patekti į susirinkimo vietas;
 - b.2. gelbėjimosi priemonių buvimo vietą ir
 - b.3. gelbėjimosi priemonių veikimą ir naudojimąsi jomis.
- c) Su gelbėjimosi priemonėmis susiję nurodymai turėtų būti įskaitomi ir suprantami prasto matomumo sąlygomis (pvz., veikiant tik avariniam apšvietimui), o gelbėjimosi priemonių išdėstymo vietos turėtų būti aiškiai pažymėtos.

III.3. PRANEŠIMŲ PERDAVIMAS

Funkciniai reikalavimai

- 1) Turėtų būti numatytos paieškos ir gelbėjimo tarnybų perspėjimo ir nukreipimo į laivo ir gelbėjimosi sistemų buvimo vietą priemonės.
- 2) Turėtų būti numatytos priemonės, kuriomis kapitonas arba įgulos nariai įvykus avarijai galėtų vienu metu perduoti pranešimą visiems laive esantiems asmenims.
- 3) Turėtų būti numatytos visų laive esančių asmenų perspėjimo apie avariją priemonės.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

- Sunkumai paieškos ir gelbėjimo tarnyboms įvykus avarijai siekiant rasti laivą arba gelbėjimosi sistemą jūroje.
- Negalėjimas užmegzti veiksmingo abipusio ryšio tarp įgulos narių, kad jie padėtų vykdyti pasitraukimo iš laivo, evakuacijos ir gelbėjimo veiksmus.
- Negalėjimas laiku pateikti veiksmingos informacijos ir nurodymų apie avariją laive esantiems asmenims.
- Negalėjimas laiku perspėti laive esančių asmenų apie avarinę padėtį.
- Delsimas ir organizacinės problemos.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Kad būtų galima padėti paieškos ir gelbėjimo tarnyboms rasti laivą ir gelbėjimosi sistemas, turėtų būti numatytos šios priemonės:
 - a.1. elektroninis signalas, kurį paieškos ir gelbėjimo tarnybos gali aptikti automatiškai ir nuotoliniu būdu (įskaitant palydovinės navigacijos sistemų, kaip antai GALILEO, siunčiamus signalus);
 - a.2. signalas, kurį galima pamatyti iš arti, ir
 - a.3. nešiojamoji ryšio sistema, skirta gelbėjimosi sistemų ir paieškos ir gelbėjimo tarnybų tarpusavio ryšiui.

- b) Vidaus ryšio priemonėmis turėtų būti:
- b.1. užtikrinamas abipusis įgulos narių ryšys, nepriklausomai nuo to, kurioje laivo vietoje jie yra;
 - b.2. nuolat teikiama garsinė informacija ir nurodymai visose patalpose, į kurias gali patekti asmenys.
- c) Visų laive esančių asmenų įspėjimo apie pavojų priemonės turėtų būti:
- c.1. girdimos visose patalpose, į kurias gali patekti asmenys, ir
 - c.2. tinkamos žodiniams pranešimams skelbti laive.

III.4. EVAKUACIJA

Funkciniai reikalavimai

- 1) Kiekviename laive turėtų būti susirinkimo vietos, kuriose visi laive esantys asmenys turėtų susirinkti prieš juos perkelti į gelbėjimosi sistemas.
- 2) Turėtų būti įmanoma kiekvieną asmenį iš susirinkimo vietos perkelti į gelbėjimosi sistemą be sužalojimų ir „nesušlapus kojų“, t. y. kad nereikėtų net trumpam patekti į vandenį.
- 3) Reikėtų numatyti priemones, kuriomis būtų užtikrinama visų evakuotų asmenų galimybė išgyventi.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

- Netinkamos gelbėjimosi sistemos, kurios nėra pakankamos, tinkamos ar prieinamos visiems laive esantiems asmenims.
- Keleiviai nėra tinkamai surenkami susirinkimo vietoje, todėl evakuacija uždelšiama, kyla maišasis.
- Tikimybė, kad tam tikrų gelbėjimosi sistemų gali nebelikti dėl gaisro, užtvindymo ar kitokių apgadinimų.
- Gelbėjimosi sistemų apgadinimai ar asmenų sužalojimas arba abu šie pavojai nuleidžiant gelbėjimosi sistemas.

- Nuskendimas.
- Hipotermija.

Eksploataciniai reikalavimai

- Kiekviename laive turėtų būti įrengtos ir visame laive paskirstytos pakankamos talpos gelbėjimosi sistemos, kad netekus kurios nors vienos gelbėjimosi sistemos arba jai sugedus į likusias gelbėjimosi sistemas būtų galima sutalpinti tiek asmenų, kiek leidžiama gabenti atitinkamu laivu.
- Tinkamo dydžio gelbėjimosi sistemų paskirstymas, nuleidimo priemonės ir talpa turėtų užtikrinti galimybę visiems asmenims, kiek leidžiama gabenti atitinkamu laivu, būti evakuotiems bet kurioje laivo pusėje¹³.
- Susirinkimo vietos turėtų būti pakankamai erdvios, kad jose galėtų susiburti visi laive esantys asmenys.
- Jokiam asmeniui neturėtų tekti šokti į gelbėjimosi sistemą iš didesnio nei 1 metro aukščio. Jei aukštis didesnis, turėtų būti numatytas įlaipinimo į valtį įtaisas (pvz., evakuacijos tiltelis arba įlaipinimo kopėčios).
- Gelbėjimosi sistema turėtų būti nuleidžiama ten, kur nėra jokių kliūčių ar susidūrimo su kitomis konstrukcijomis, ypač su sraigtu.
- Kiekviename laive turėtų būti kiekvienam laive esančiam asmeniui skirta asmeninė plūduriavimo priemonė.
- Atsižvelgiant į eksploataavimo sąlygas turėtų būti pasirūpinta tinkama žmonių šilumine apsauga.

¹³ Šis reikalavimas nebūtinai reiškia, kad kiekvienoje laivo pusėje reikalinga 100 proc. talpa. Galima naudoti gelbėjimosi sistemas, kurias galima nuleisti bet kurioje laivo pusėje.

III.5. GELBĖJIMAS

Funkciniai reikalavimai

Turėtų būti numatytos priemonės žmonėms iš vandens ištraukti.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

Negalėjimas veiksmingai ir greitai ištraukti asmenį iš vandens, todėl gali pablogėti jo sveikatos būklė arba jis gali net žūti.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Laive turėtų būti plūduriavimo priemonės, kurias būtų galima iš laivo numesti vandenyje esančiam asmeniui.
- b) Asmenį iš vandens turėtų traukti laivo įgula arba specialus padalinys.

IV. RADIJO RYŠYS

Funkciniai reikalavimai

- 1) Laive turėtų būti galimybė perduoti ir priimti atitinkamą saugios laivybos informaciją.
- 2) Kiekviename laive turėtų būti galimybė perduoti ir priimti pavojaus signalus.
- 3) Turėtų būti galimybė palaikyti ryšį su oro arba jūrų išorės pagalbos tarnybomis, vykdančiomis paieškos ir gelbėjimo operaciją.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

- Negalėjimas priimti ir perduoti atitinkamos saugios laivybos informacijos.
- Negalėjimas susisiekti su išorės tarnybomis avarijos atveju.
- Negalėjimas padėti netoliese esantiems nelaimės ištiktiems laivams.

Eksploataciniai reikalavimai

Kiekviename laive turėtų būti galimybė:

- a) perduoti iš laivo į krantą pavojaus signalus;
- b) priimti iš kranto į laivą siunčiamus pavojaus signalus;
- c) perduoti į kitą laivą ir priimti iš kito laivo siunčiamus pavojaus signalus (be kita ko, panaudojant palydovines sistemas);
- d) perduoti ir priimti paieškos ir gelbėjimo veiksmų koordinavimo pranešimus;
- e) perduoti ir priimti pranešimus vietoje;
- f) perduoti ir priimti saugios laivybos informaciją;
- g) perduoti bendruosius radijo ryšio pranešimus į krante esančias radijo ryšio sistemas ar tinklus ir priimti tokius pranešimus iš jų ir
- h) perduoti ir priimti pranešimus iš tiltelio į tiltelį.

V NAVIGACIJA

Funkciniai reikalavimai

Laivas turėtų būti suprojektuotas, pastatytas, įrengtas ir prižiūrimas taip, kad jūroje juo būtų galima:

- 4) autonomiškai plaukioti ir
- 5) perduoti įspėjimus įgulos nariams apie bet kokias stacionarias ar judančias laivybos kliūtis.

Pavojai, kuriuos siekiama pašalinti

- Susidūrimai ir užplaukimas ant seklumos.
- Negalėjimas nustatyti laivo buvimo vietos.

Eksploataciniai reikalavimai

- a) Turėtų būti prieinama išsami informacija apie geografinę padėtį jūroje, kurioje plaukioja laivas.

- b) Turėtų būti numatytos priemonės laivo buvimo vietai, kursui ir greičiui nustatyti (kaip antai palydovinės navigacijos sistemos, įskaitant GALILEO).
 - c) Turėtų būti numatytos priemonės, kurios padėtų vesti laivą ir išvengti susidūrimų (kaip antai palydovinės navigacijos sistemos, įskaitant GALILEO).
 - d) Tiltelio konfigūracija turėtų būti tokia, kad navigacinio budėjimo pamainai būtų užtikrintas pakankamai geras matomumas visomis kryptimis.
 - e) Turėtų būti numatytos priemonės sraigto sukimosi kryptčiai, elektros energijos poreikiui ir vairo padėčiai pagrindinės laivo krypties atžvilgiu nustatyti.
 - f) Turėtų būti numatytos vandens gylio nustatymo priemonės.
 - g) Netoliese esantys laivai turėtų turėti galimybę aptikti laivą.
-