



Briselē, 2019. gada 26. martā
(OR. en)

7824/19

Starpiestāžu lieta:
2018/0159(NLE)

MAR 77

"I/A" PUNKTA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Iep. dok. Nr.:	6930/19 MAR 41
K-jas dok. Nr.:	9113/18 MAR 67 + ADD 1
Temats:	Projekts – PADOMES IETEIKUMS par tādu pasažieru kuģu, kuru garums ir mazāks nekā 24 metri, mērķiem drošības jomā un nesaistošām funkcionālajām prasībām – pieņemšana

PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS UN SATURS

1. Komisija 2018. gada 23. maijā nosūtīja Padomei minēto priekšlikumu.
2. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2017/2108 ¹ pasažieru kuģi, kuru garums ir mazāks nekā 24 metri ("mazie pasažieru kuģi") un kuri izgatavoti no tērauda vai līdzvērtīgiem materiāliem, tika izslēgti no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK ² darbības jomas, ņemot vērā ieteikumus, kas saņemti pēc Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) veiktās ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaudes.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2108 (2017. gada 15. novembris), ar ko groza Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 315, 30.11.2017., 40. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK (2009. gada 6. maijs) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.).

3. Tomēr Direktīvas (ES) 2017/2108 8. apsvērumā likumdevēji arī aicināja Komisiju cik drīz vien iespējams pieņemt pamatnostādnes ar īpašiem drošības standartiem maziem pasažieru kuģiem.
4. Ierosinātais Padomes ieteikums ir atbilde uz minēto aicinājumu.
5. Tajā pašā laikā tas varētu labvēlīgi ietekmēt iekšējā tirgus darbību.
6. Ieteikuma pielikumā ir izklāstītas vairākas funkcionālas un veiktspējas prasības maziem pasažieru kuģiem.

DARBS PADOMĒ

7. Komisija 2018. gada jūnijā ar ierosināto priekšlikumu iepazīstināja Kuģniecības jautājumu darba grupu.
8. Kuģniecības jautājumu darba grupa priekšlikumu izskatīja 2019. gada 20. februārī, 27. februārī un 6. martā.
9. Būtiskas izmaiņas netika izdarītas. Tomēr ierosinātās ierobežotās izmaiņas uzsver ieteikuma, tostarp funkcionālo un veiktspējas prasību, nesaistošo raksturu, kā arī dalībvalstu tiesības saglabāt vai ieviest savus valsts noteikumus maziem pasažieru kuģiem.
10. Īrija norādīja, ka ieteikuma pieņemšanas laikā gatavojas nākt klajā ar paziņojumu, kas iekļaujams Pastāvīgo pārstāvju komitejas un Padomes protokolā.

SECINĀJUMS

11. Ņemot vērā minēto, Pastāvīgo pārstāvju komiteja/Padome tiek aicinātas izskatīt un pieņemt pielikumā izklāstīto Padomes ieteikuma projektu.

2018/0159 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES IETEIKUMS

par tādu pasažieru kuģu, kuru garums ir mazāks nekā 24 metri, mērķiem drošības jomā un nesaistošām funkcionālajām prasībām

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 292. pantu un 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2017/2108 ³, kas pieņemta 2017. gada 15. novembrī, pasažieru kuģi, kuru garums ir mazāks nekā 24 metri ("mazie pasažieru kuģi") un kuri izgatavoti no tērauda vai līdzvērtīgiem materiāliem, tika izslēgti no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK ⁴ darbības jomas, ņemot vērā ieteikumus, kas saņemti pēc Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) veiktās ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaudes ⁵. Šis grozījums tiks piemērots no 2019. gada 21. decembra.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2108 (2017. gada 15. novembris), ar ko groza Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 315, 30.11.2017., 40. lpp.).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK (2009. gada 6. maijs) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.).

⁵ COM(2015) 508.

- (2) Atbilstības pārbaudes ir parādījušas, ka Direktīvas 2009/45/EK preskriptīvās prasības, kas izriet no 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (turpmāk – "1974. gada *SOLAS* konvencija"), ir bijis grūti piemērot mazajiem pasažieru kuģiem. Tāpēc situācijā, kad nav konkrētas bažas par drošību un Direktīvā 2009/45/EK nav noteikti atbilstoši standarti, kuģi, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, izņemot ātrgaitas pasažieru kuģus, tika izslēgti no minētās direktīvas darbības jomas.
- (3) Mazie pasažieru kuģi tiek būvēti galvenokārt no materiāliem, kas nav tērauds, un lielākā daļa šīs flotes tādējādi jau ir sertificēta saskaņā ar valsts tiesību aktiem. Dalībvalstīm ir dažādas pieejas, kā regulēt mazo pasažieru kuģu drošību, kas radījis atšķirības drošības noteikumos un standartos. Šādas atšķirības rada būtiskas problēmas, jo īpaši mazāku kuģu īpašniekiem Savienībā, kas darbojas lietotu mazo pasažieru kuģu tirgū. To apstiprina rezultāti no atklātās apspriešanas, kurā lielākā daļa respondentu ir mikrouzņēmumi vai mazie uzņēmumi. Apspriešana ir parādījusi, ka vienotāka pieeja mazo pasažieru kuģu drošības noteikumiem varētu pozitīvi ietekmēt šīs jomas iekšējā tirgus darbību.
- (4) Atpūtas kuģu iekšējais tirgus tika izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 94/25/EK ⁶, ar ko saskaņo atpūtas kuģu drošības parametrus visās dalībvalstīs un tādējādi novērš šķēršļus tirdzniecībai starp dalībvalstīm. Turpretim mazajiem pasažieru kuģiem šāds iekšējais tirgus nav izveidots.
- (5) Atbilstības pārbaudē veikspējas standartu sistēma tika ieteikta kā vienīgā pieeja, kas būtu proporcionāla un varētu radīt pievienoto vērtību Savienības līmenī. Šāda pieeja nodrošinātu zināmu brīvību vajadzības gadījumā pielāgoties vietējiem apstākļiem un veicinātu inovatīvas konstrukcijas, nosakot nepieciešamā drošības līmeņa sasniegšanas pārbaudi. Salīdzinājumā ar preskriptīvo regulatīvo sistēmu tā labāk atspoguļotu mazo pasažieru kuģu daudzveidīgo konstrukciju, materiālu un darbību klāstu, kā arī faktu, ka dalībvalstis ir labākā pozīcijā, lai novērtētu vietējos kuģošanas ierobežojumus maziem pasažieru kuģiem attiecībā uz attālumu līdz krastam vai ostai un laikapstākļiem.

⁶ Atcelta un aizstāta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2013/53/ES (2013. gada 20. novembris) par atpūtas kuģiem un ūdens motocikliem (OV L 354, 28.12.2013., 90. lpp.).

- (6) Šim ieteikumam pievienotie mērķi drošības jomā un nesaistošās funkcionālās prasības ir balstītas uz šādu veikspējas standartu sistēmu, kā arī pašreizējo starptautisko, Savienības un valstu pieredzi. Tie izstrādāti kopīgi ar dalībvalstu ekspertiem un ieinteresētajām personām un, ja dalībvalstis tos pārņemtu un pilnveidotu, varētu nodrošināt atsauci pasažieriem, kuri ar šādiem kuģiem dodas vietējos reisos Savienības ūdeņos. Tie varētu arī Savienības ražotājiem un ekonomikas dalībniekiem atvieglot piekļuvi plašākam Savienības tirgum. Turpmāk pilnveidojot sistēmu, būtu jāņem vērā pasažieru intereses.
- (7) Šajā ieteikumā ir iekļauti mērķi drošības jomā un nesaistošās funkcionālās prasības, kas ir labāk pielāgotas mazajiem pasažieru kuģiem. Tāpēc dalībvalstis būtu jāaicina vadīties pēc šim ieteikumam pievienotajiem mērķiem drošības jomā un nesaistošajām funkcionālajām prasībām, lai panāktu vienotāku pieeju attiecībā uz mazo pasažieru kuģu drošības noteikumiem,

IR PIENĒMUSI ŠO IETEIKUMU.

1. Dalībvalstis tiek aicinātas veltīt centienus, lai nodrošinātu virzību uz vienotāku pieeju drošības noteikumiem, kas attiecināmi uz pasažieru kuģiem, kuru garums ir mazāks nekā 24 metriem ("maziem pasažieru kuģiem"), kuri veic vietējos reisus Savienības ūdeņos un nav ne atpūtas kuģi, kā definēts Direktīvas 2013/53/ES 3. panta 2. punktā, ne pasažieru kuģi, kas ietilpst Direktīvas 2009/45/EK 3. panta 1. punkta darbības jomā (Direktīva 2009/45/EK grozīta ar Direktīvu (ES) 2017/2108 un piemērojama no 2019. gada 21. decembra).
2. Šajā nolūkā tiek ieteikts, ka no 2019. gada 21. decembra dalībvalstis brīvprātīgi:
 - (a) attiecīgos gadījumos vadās pēc mērķiem drošības jomā un nesaistošajām funkcionālajām prasībām, ko piemēro maziem pasažieru kuģiem, kā izklāstīts pielikumā;
 - (b) atbalsta turpmāku analītisko darbu nolūkā identificēt un turpināt izvērtēt
 - a) apakšpunktā minētos mērķus un prasības saskaņā ar izpildē balstītu sistēmu un identificēt un izvērtēt iespējamās alternatīvas formas to pārbaudei un īstenošanai. Šajā analīzē būtu jāiekļauj plašs pasažieru kuģu tipu un izmēru, ražošanas materiālu un darbības apstākļu klāsts;

(c) jānudina ieinteresētās personas, tostarp pasažieru pārstāvjus, iesaistīties šādā procesā.

3. Šis ieteikums neskar valstu drošības noteikumus, kas attiecināmi uz pasažieru kuģiem, kuru garums ir mazāks nekā 24 metri, un neiejaucas dalībvalstu tiesībās definēt drošības noteikumus, kas piemērojami šādiem 1. punktā minētajiem kuģiem.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

Rokasgrāmata par maziem pasažieru kuģiem

I VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

I.1. DEFINĪCIJAS

Ja nav noteikts citādi, šajā nesaistošajā rokasgrāmatā izmanto Direktīvas 2009/45/EK definīcijas.

Izmanto arī šādas definīcijas:

- (a) *"izdzīvošanas sistēmas"* ir galvenajam kuģim nepiesaistītas sistēmas, kurās var uzņemt visus uz kuģa esošos cilvēkus, lai kuģa evakuācijas gadījumā aizsargātu viņus pret apdraudējumu dzīvībai vai veselībai;
- (b) *"evakuācijas laiks"* ir laiks, kas vajadzīgs, lai visus uz kuģa esošos cilvēkus izvietotu izdzīvošanas sistēmās.

I.2. DARBĪBAS JOMA

Šī rokasgrāmata attiecas uz jaunbūvētiem pasažieru kuģiem, kuru pilna klāja garums ir mazāks par 24 metriem, ja kuģis veic vietējos reisus.

Šī rokasgrāmata neattiecas uz pasažieru kuģiem, kuri ir:

- i) karakuģi vai karaspēka transportkuģi;
- ii) burukuģi;
- iii) kuģi, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi;
- iv) atpūtas jahtas;
- v) kuģi, kuri darbojas vienīgi ostu teritorijās;
- vi) atkrastes iekārtu apkalpošanas kuģi;
- vii) transporta kuteri;

- viii) ātrgaitas kuģi;
- ix) tradicionālie kuģi;
- x) trošu piedziņas prāmji vai
- xi) primitīvas konstrukcijas koka kuģi.

I.3. MĒRĶI

Šīs rokasgrāmatas galvenie mērķi ir šādi.

- (1) Nodrošināt, ka kuģa un tā sistēmu konstrukcija, būvniecība un apkope garantē drošību uz jūras, novērš cilvēku ievainošanu vai dzīvības zaudēšanu, kā arī novērš kaitējumu videi, jo īpaši jūras videi, un īpašumam.
- (1) Nodrošināt, ka ugunsgrēks tiek novērsts, atklāts, ierobežots un dzēsts, ugunsgrēka rašanās gadījumā un pēc tā likvidēšanas nodrošinot būtiski svarīgu drošības sistēmu saglabāšanu.
- (2) Ugunsgrēka gadījumā samazināt apdraudējumu cilvēku dzīvībai, kuģim, tā kravai un videi.
- (3) Ārkārtas situācijā un pēc tās likvidēšanas, kā arī iespējamās kuģa evakuācijas gadījumā saglabāt un uzturēt cilvēku dzīvību.
- (4) Nodrošināt briesmu signālu efektīvu izziņošanu, pārraidi un uztveršanu.
- (5) Nodrošināt drošu kuģošanu.

I.4. DARBĪBAS NOSACĪJUMI

- (1) Katram kuģim būtu jānosaka darbības nosacījumi (gan parametri, gan ierobežojumi) un kursēšanas ierobežojumi. No šiem nosacījumiem izrietētu standarti, kuriem kuģim būtu jāatbilst.

- (2) Kuģi vajadzētu izmantot tikai tam paredzētajos darbības apstākļos, kas būtu jāatspoguļo kuģa oficiālajos dokumentos.

I.5. DROŠĪBAS PĀRVALDĪBAS SISTĒMA

Katram kuģim būtu jāpiemēro veicamajām darbībām pielāgota, pastāvīga drošības pārvaldības sistēma. Drošības pārvaldības sistēmai būtu jānodrošina drošība uz jūras, jānovērš miesas bojājumu vai nāves gadījumu iespējamība, kā arī jānovērš kaitējums videi, jo īpaši jūras videi, un īpašumam.

I.6. KRAVU PĀRVADĀJUMI

Ja valsts tiesību aktos ir atļauta kravu un bīstamu preču pārvadāšana ar pasažieru kuģiem, kuri ir šīs rokasgrāmatas piemērošanas jomā, būtu jāievēro šādi principi.

- (1) Ar pārvadāšanai kuģos paredzētajām kravām būtu jārīkojas tā, lai neapdraudētu kuģī esošo cilvēku, kuģa un tā apkārtnes drošību.
- (2) Krava būtu jāuzglabā un jānostiprina tā, lai pārvadāšanas laikā līdz minimumam tiktu samazināts kravas pārvietošanās risks. Kravas telpām, kravu transportēšanas ierīcēm un kravu nostiprināšanas aprīkojumam vajadzētu būt konstruētiem un uzturētiem tā, lai tie varētu absorbēt spēkus, kurus transportēšanas laikā var izraisīt paātrinājums.
- (3) Bīstamas preces būtu jātransportē tā, lai neapdraudētu kuģī esošo cilvēku, kuģa un tā apkārtnes drošību un lai maksimāli samazinātu ietekmi uz apkārtējo vidi.

I.7. TEHNISKĀ INOVĀCIJA

Ja inovatīvi risinājumi rada apdraudējumu papildus šajā rokasgrāmatā minētajam apdraudējumam, būtu jāveic īpaši pasākumi, lai novērstu šādu apdraudējumu.

I.8. KUĢU APRĪKOJUMS

Izņemot teritorijās, kurām piemēro Savienības ražojumu saskaņošanas tiesību aktus, ciktāl tie attiecas uz kuģu aprīkojumu ⁷, kuģu aprīkojumam, kas uzstādīts uz pasažieru kuģiem, kuri ir šīs rokasgrāmatas piemērošanas jomā, būtu jāatbilst prasībām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/90/ES ⁸. Izņēmuma un pienācīgi pamatotos gadījumos, kad kompetentā karoga valsts administrācija ir atļāvusi uzstādīt aprīkojumu, kas neatbilst minētās direktīvas prasībām, tai būtu jānodrošina, ka šāds aprīkojums paredzētajos darbības apstākļos nodrošina līdzvērtīgu drošības līmeni.

⁷ Jāatgādina, ka konkrētam kuģu aprīkojumam piemēro Savienības saskaņošanas tiesību aktus, kas attiecas uz ražojumu drošumu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/53/ES (2014. gada 16. aprīlis) par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz radioiekārtu pieejamību tirgū un ar ko atceļ Direktīvu 1999/5/EK (OV L 153, 22.5.2014., 62. lpp.).

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/90/ES (2014. gada 23. jūlijs) par kuģu aprīkojumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 96/98/EK (OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp.).

II-1 KONSTRUKCIJA, STABILITĀTE, KUĢA VADĪBA UN ELEKTROINSTALĀCIJAS

II-1.1. KONSTRUKCIJAS STIPRĪBA

Funkcionālās prasības

Kuģa konstrukcija būtu jākonstruē, jābūvē un jāuztur tā, lai nodrošinātu attiecīgo stiprību, kas vajadzīga, lai izturētu slodzes un spriegumu, kas uz kuģi iedarbojas paredzētajos darbības apstākļos.

Apdraudējuma veidi

Konstrukcijas bojājums, ko rada kravu transportēšanai neatbilstīgi konstrukcijas elementi un spriegums, kas iedarbojas uz kuģi.

Veiktspējas prasības

Konstrukcijas projektam, būvniecībai un apkopei būtu jāatbilst klasifikācijas standartiem, kas norādīti atzītas organizācijas noteikumos vai līdzvērtīgos noteikumos, ko karoga valsts administrācija izmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 391/2009 ⁹.

II-1.2. NOENKUROŠANĀS

Funkcionālās prasības

Kuģim būtu jāspēj noenkuroties pie jūras gultnes, neizmantojot enerģiju.

Apdraudējuma veidi

Zaudēta kontrole – kuģis var brīvi dreifēt, iespējams, izraisot sadursmi vai uzskrienot uz sēkļa ¹⁰.

Veiktspējas prasības

Būtu jānodrošina līdzekļi, ar kuriem kuģi iespējams noturēt noenkurotu neatkarīgi no enerģijas vai dzinēja darbības, vai abu pieejamības.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (OV L 131, 28.5.2009., 11. lpp.).

¹⁰ Ir atzīts, ka visās situācijās nav iespējams nodrošināt kuģa noenkurošanu pie jūras gultnes. To ietekmē vairāki faktori, piemēram, jūras dibena veids, jūras dziļums, vides apstākļi utt., taču piemērotos apstākļos tas varētu ierobežot kuģa brīvu dreifēšanu.

II-1.3. PIETAUVOŠANĀS

Funkcionālās prasības

Kuģim būtu jāspēj pietauvotes un pēc tam, neizmantojot enerģiju, palikt nostiprinātam ar bortu paralēli piestātnei vai jebkurai citai pietauvošanās vietai.

Apdraudējuma veidi

- Kuģa brīva dreifēšana ostā.
- Pietauvošanās elementu bojājumi.
- Cilvēku, kuri kāpj uz kuģa vai nokāpj no tā, drošība.

Veiktspējas prasības

- (a) Būtu jānodrošina līdzekļi, ar kuriem kuģi iespējams nostiprināt ar bortu paralēli piestātnei vai citai pietauvošanās vietai neatkarīgi no enerģijas vai dzinēja darbības, vai abu pieejamības.
- (b) Vājākajam attiecīgās sistēmas elementam būtu jāspēj izturēt prognozētās slodzes, kad kuģis ir pietauvots pie piestātnes.
- (c) Būtu jānodrošina, ka kuģis tiek noturēts šādā stāvoklī, kamēr cilvēki kāpj uz kuģa vai nokāpj no tā.

II-1.4. VILKŠANAS SISTĒMA

Funkcionālās prasības

Vajadzētu būt pieejamam aprīkojumam, ar kuru nodrošina kuģa vilkšanu.

Apdraudējuma veidi

Zaudēta kontrole – jānodrošina iespēja vilkt kuģi dzinēja vai stūres vai abu atteices gadījumā.

Veiktspējas prasības

Sistēmas stiprībai vajadzētu būt pietiekamai, lai izturētu vilkšanas slodzes visnelabvēlīgākajos darbības apstākļos.

II-1.5. TILPNES

Funkcionālās prasības

Tilpnēm vajadzētu būt konstruētām un šķidrumi jāglabā tā, lai novērstu kaitējumu cilvēkiem uz kuģa un kuģim.

Apdraudējuma veidi

- Sprādziens, ko izraisa bīstamu gāzu koncentrācija tilpnēs.
- Tilpnēs uzglabāto šķidrumu izlišana.
- Konstruktijas bojājumi, ko izraisa pārspiediena radīšana un uzturēšana tvertnēs.
- Enerģijas zudums: ūdens ieplūde tilpnēs, kurās ir degviela vai smēreļļa, izraisot dzinēju vai enerģijas ģenerēšanas atteici.

Veiktspējas prasības

- (a) Vajadzētu būt ieviestiem pasākumiem, ar kuriem novērš tvaiku aizdegšanos tilpnēs.
- (b) Būtu jāspēj noteikt šķidruma līmeni tvertnēs un nepieejamās tukšās vietās.
- (c) Būtu jāierīko ierīces, ar kurām novērš zemspiedienu vai pārspiedienu.
- (d) Būtu jānovērš lietus vai jūras ūdens iekļuve tilpnēs, kurās ir degviela vai smēreļļa, arī tad, ja ierīces, ar kurām novērš pārspiedienu vai tvaiku aizdegšanos, ir bojātas.
- (e) Būtu jāierīko droša ieeja, lai vajadzības gadījumos varētu iekļūt tilpnē.

II-1.6. Pasažieru uzņemšana un izsēdināšana ¹¹

Funkcionālās prasības

Pasažieriem un apkalpei būtu jāspēj droši uzkāpt uz kuģa un droši nokāpt no tā.

Apdraudējuma veidi

- Cilvēku ievainošana, uzkāpjot uz kuģa un nokāpjot no tā.
- Transportlīdzekļu radīti ievainojumi cilvēkiem, uzkāpjot uz kuģa un nokāpjot no tā.

Veiktspējas prasības

- (a) Vajadzētu būt pieejamiem līdzekļiem, ar kuriem novērš pasažieru un apkalpes ievainošanu, uzkāpjot uz kuģa un nokāpjot no tā, īpašu uzmanību pievēršot iespējai nokrist no kuģa starp kuģi un piestātņi vai citu pietauvošanās vietu.
- (b) Klājam, ko izmanto pasažieru uzņemšanai un izsēdināšanai, vajadzētu būt drošam pret slīdi, jo īpaši tad, kad tas ir mitrs.
- (c) Gājēju un transportlīdzekļu pārvietošanās būtu jānošķir.
- (d) Pasažieru uzņemšanas un izsēdināšanas vietām, kas paredzētas pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, būtu jākonstruē atbilstīgi šādu pasažieru īpašajām vajadzībām.

II-1.7. BRĪVSĀNI

Funkcionālās prasības

- (1) Kuģa brīvsānu un priekšgala augstumam vajadzētu būt pietiekamam paredzētajiem darbības apstākļiem:
 - 1.1. lai nodrošinātu peldspējas rezervi;
 - 1.2. lai novērstu pārmērīgu appludināšanu.
- (2) Kuģa konstrukcijas stiprībai un stabilitātei vajadzētu būt pietiekamai, lai nodrošinātu iegrimi atbilstīgi noteiktajiem brīvsāniem.

¹¹ Neattiecas uz krastā izvietotām sistēmām.

Apdraudējuma veidi

- Kuģa nogrimšana vai apgāšanās.
- Konstruktijas bojājumi, ko izraisa pārslodze.

Veiktspējas prasības

- (a) Paredzētajos darbības apstākļos kuģa brīvsāniem vajadzētu būt tādiem, kas:
- a.1. nodrošina kuģa turēšanos virs ūdens, saglabājot peldspējas rezervi;
- a.2. novērš, ka appludināšana negatīvi ietekmē kuģa peldspēju, jo īpaši priekšdaļā.
- (b) Iegrime, kas atbilst noteiktajiem brīvsāniem (maksimālā iegrime) būtu jāmarķē tā, lai to varētu redzēt ārējs novērotājs.
- (c) Priekšas un aizmugures iegrime būtu jāmarķē tā, lai to varētu redzēt ārējs novērotājs.
- (d) Būtu jāpārbauda, vai konstrukcijas stiprība un stabilitāte ir pietiekama iekraušanas apstākļos, kas atbilst noteiktajiem brīvsāniem (maksimālā iegrime).

II-1.8. STABILITĀTE

Funkcionālās prasības

- (1) Kuģim vajadzētu būt noturīgam pret sānsveri, lai traucējumu gadījumā novērstu tā apgāšanos, un ar pietiekamu enerģiju, lai pēc traucējumu novēršanas atgrieztos vertikālā stāvoklī un paredzētajos darbības apstākļos.
- (2) Pēc tam, kad ir applūdusi ūdensnecaurlaidīga telpa, kas saskaras ar kuģa korpusu, kuģim būtu jāspēj turēties virs ūdens tādā stāvoklī, lai visus cilvēkus, kas atrodas uz kuģa, varētu evakuēt no kuģa.

Apdraudējuma veidi

- Nogrimšana vai apgāšanās nebojātā stāvoklī.
- Nogrimšana vai apgāšanās bojātā stāvoklī.

Veiktspējas prasības

- (a) Paredzētajos slodzes apstākļos un paredzētajos viļņu un vēja darbības apstākļos kuģim:
 - a.1. būtu jāiztur traucējuma izraisīta šūpošanās vai sānsvere;
 - a.2. kad traucējums novērsts, būtu jāatgriežas vertikālā stāvoklī pēc traucējuma izraisītas šūpošanās vai sānsveres.
- (b) Pēc tam, kad ir applūdusi ūdensnecaurlaidīga telpa, kas saskaras ar kuģa korpusu, kuģim joprojām būtu jāspēj turēties virs ūdens un saglabāt piemērotu stabilitāti:
 - b.1. tādā leņķī, kas ir piemērots attiecīgo izdzīvošanas sistēmu izvietojumam, kā norādīts III nodaļā;
 - b.2. tādā leņķī, kas nodrošina pasažieriem iespēju pārvietoties pa kuģi.
- (c) Aprēķinot nosacījumus, saskaņā ar kuriem kuģis pēc bojājuma joprojām turas virs ūdens un saglabā piemērotu stabilitāti, būtu jāņem vērā arī sānsveres moments, ko izraisa šī situācija saistībā ar pasažieru atrašanās vietu, glābšanas līdzekļu izvietojumu, kā arī laikapstākļiem un jūras viļņošanos.

II-1.9. ŪDENSNECAURLAIDĪBA UN NOTURĪBA PRET LAIKAPSTĀKĻU IEDARBĪBU

Funkcionālās prasības

Kuģis būtu jākonstruē tā, lai paredzētajos darbības apstākļos nodrošinātu tāda līmeņa ūdensnecaurlaidību un noturību pret laikapstākļu iedarbību, kas vētras laikā aizsargā kuģi un novērš ūdens iekļūšanu, kura var apdraudēt peldspēju vai stabilitāti.

Apdraudējuma veidi

Nogrimšana vai apgāšanās, ko izraisa neparedzēta ūdens uzkrāšanās kuģa iekšienē.

Veiktspējas prasības

- (a) Kuģī vajadzētu būt ūdensnecaurlaidīgiem un pret laikapstākļiem noturīgiem norobežojumiem, lai novērstu ūdens uzkrāšanos telpās, kas paredzētajos darbības apstākļos var apdraudēt paredzētos stabilitātes vai peldspējas parametrus.
- (b) Visi kuģi būtu jākonstruē tā, lai paredzētajos darbības apstākļos zemāk par konkrētu līmeni tie būtu ūdensnecaurlaidīgi – ūdensnecaurlaidības līmenis.
- (c) Ārējai kuģa konstrukcijai un piederumiem vajadzētu būt ūdensnecaurlaidīgiem virs ūdensnecaurlaidības līmeņa vismaz līdz nākamajam klājam vai līmenim.
- (d) Sadursmes gadījumā kuģa priekšgala zonai būtu jānodrošina ūdensnecaurlaidīga aizsardzība kuģa pārējā daļā.
- (e) Būtu jāuzstāda sistēma, kas paredzētajos darbības apstākļos spēj novadīt uzkrāto šķidrumu no jebkuras ūdensnecaurlaidīgas vietas. Mašīntelpās būtu jānodrošina efektīvi funkcionējoša signalizācijas sistēma.
- (f) Uz visiem atklātajiem klājiem vajadzētu būt ierīkotai brīvai ūdens notecei.

II-1.10. CILVĒKU AIZSARDZĪBA UZ KUĢA

Funkcionālās prasības

Ikvienu sistēmu, aprīkojumu vai piederumu, kas uzstādīti uz kuģa, būtu jākonstruē un jāuzstāda tā, lai tie neievainotu nevienu cilvēku uz kuģa.

Apdraudējuma veidi

Uz kuģa esošo cilvēku ievainošana.

Veiktspējas prasības

- (a) Cilvēki uz kuģa būtu jāaizsargā pret visiem norādītajiem elementiem:
 - a.1. kustīgas daļas;
 - a.2. karsti elementi;

- a.3. daļas, kas var izraisīt elektriskās strāvas triecienu;
 - a.4. slidenas virsmas;
 - a.5. pārmērīgs trokšņa un vibrācijas līmenis;
 - a.6. elementi, kam pielikta slodze;
 - a.7. toksiskas vielas.
- (b) Būtu jānodrošina līdzekļi, kas garantē visu uz kuģa esošo cilvēku aizsardzību pret pārkrišanu pāri bortam.

II-1.11. DZINĒJI UN STŪRE

Funkcionālās prasības

Paredzētajos darbības apstākļos, tostarp, ņemot vērā iespējamās atteices scenārijus, vajadzētu būt iespējai vadīt kuģa ātrumu un kursu.

Apdraudējuma veidi

Nespēja manevrēt kuģi dzinēja atteices vai stūrēšanas spējas trūkuma dēļ, kas var izraisīt sadursmi vai nogrimšanu.

Veiktspējas prasības

- (a) Būtu jānodrošina dzinēja un stūres iekārtas, tostarp jebkuru palīgiekārtu dublēšana, ņemot vērā kuģa izmēru un darbības zonu.
- (b) Būtu jānodrošina iespēja paredzētajos darbības apstākļos no komandtiltiņa vadīt dzinēju galvenās funkcijas (mehāniskās, elektriskās u. c), tostarp ātrumu un virzošā spēka virzienu, jebkuros sānsveres un galsveres apstākļos.
- (c) Kapteinim uz komandtiltiņa vajadzētu būt pieejamiem darbības rādītājiem, kas nodrošina agrīnu brīdināšanu par jebkuru dzinēja vai stūres atteices veidu.
- (d) Atteices veidi, kuru dēļ kuģis var zaudēt dzinēju vai stūres vadību, būtu jānorāda ar redzamu un dzirdamu signalizāciju uz komandtiltiņa un, ja mašīntelpā strādā apkalpes locekļi, attiecīgajā mašīntelpā.

- (e) Vajadzētu būt iespējai nodrošināt lokālu ātruma un stūrēšanas vadību.
- (f) Vajadzētu būt nodrošinātiem saziņas līdzekļiem, ar kuriem nodot rīkojumus no komandtiltiņa uz vietējām dzinēju un stūres vadības pozīcijām.
- (g) Vajadzētu būt iespējai iedarbināt un apturēt galveno dzinēju sistēmu un darbināt to bez ārējiem enerģijas avotiem arī tad, ja kuģis ir bez gaitas.
- (h) Kuģa ātruma un kursa vadībai nepieciešamo galveno mehānismu un palīgmehānismu konstrukcijai, būvniecībai un apkopei būtu jāatbilst klasifikācijas standartiem, kas norādīti atzītas organizācijas noteikumos vai līdzvērtīgos noteikumos, ko karoga valsts administrācija izmanto saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 391/2009.

II-1.12. AVĀRIJAS ENERĢIJAS AVOTS

Funkcionālās prasības

Būtiskajām drošības sistēmām vajadzētu būt darbināmām vismaz no diviem dažādiem enerģijas avotiem, kas ir neatkarīgi viens no otra, viens no tiem – avārijas enerģijas avots – ir paredzēts tikai būtiskajām drošības sistēmām.

Apdraudējuma veidi

- Būtisko drošības sistēmu atteice enerģijas trūkuma dēļ.
- Avārijas enerģijas avotu palaidies vai darbības atteice temperatūras vai sānsveres un galsveres apstākļu dēļ.

Veiktspējas prasības

- (a) Būtisku drošības sistēmu citu enerģijas avotu atteices gadījumos avārijas enerģijas avotu aktivizācijai būtu jānotiek automātiski.
- (b) Avārijas enerģijas avots un ar to saistītā sadales sistēma būtu jāuzstāda tā, lai šīs sistēmas atteice nerastos aizdegšanās, ūdens ieplūdes vai citu negadījumu apstākļos, kas ietekmē citus būtisku drošības sistēmu enerģijas avotus.

- (c) Būtiskas drošības sistēmas, ja ir uzstādītas, ir visas minētās:
 - c.1. ūdens novadīšanas iekārtas;
 - c.2. ugunsgrēka atklāšanas iekārtas;
 - c.3. avārijas ugunsdzēsības sūkņi un attiecīgos gadījumos sprinklersistēmas;
 - c.4. vajadzīgās sakaru iekārtas uz kuģa esošo pasažieru brīdināšanai un saziņai ar meklēšanas un glābšanas dienestiem, kā arī aktīvu signālu pārraidei, lai paziņotu kuģa atrašanās vietu;
 - c.5. signalizācija un trauksmes signāli;
 - c.6. navigācijas apgaismojums un iekārtas, kas vajadzīgas navigācijas funkciju uzturēšanai;
 - c.7. avārijas apgaismojums, arī evakuācijas ceļu apgaismojums;
 - c.8. visas pārējās sistēmas, kas vajadzīgas, lai no kuģa varētu evakuēt visus cilvēkus.
- (d) Būtisko drošības sistēmu darbība būtu jāuztur vismaz tik ilgi, cik vajadzīgs, lai saņemtu palīdzību vai veiktu glābšanu, izmantojot ārējus līdzekļus.
- (e) Avārijas enerģijas avotiem būtu:
 - e.1. jādarbojas efektīvi pie jebkuras sānsveres un galsveres paredzētajos darbības un bojājumu apstākļos un
 - e.2. jābūt viegli iedarbināmiem jebkurā temperatūrā paredzētajos darbības apstākļos.
- (f) Avārijas enerģijas avotu un to sadales sistēmas konstrukcijai, būvniecībai un apkopei būtu jāatbilst klasifikācijas standartiem, kas norādīti atzītas organizācijas noteikumos vai līdzvērtīgos noteikumos, ko karoga valsts administrācija izmanto saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 391/2009.

II-2 UGUNSDROŠĪBA

II-2.1. AIZDEGŠANĀS

Funkcionālās prasības

- (1) Būtu jānovērš ugunsnedrošu materiālu un uzliesmojošu šķidrumu, gāzu un tvaiku aizdegšanās.
- (2) Būtu jāmarķē ugunsnedroši materiāli, uzliesmojoši šķidrumi un vietas, kur var uzkrāties uzliesmojošas gāzes vai tvaiki, kā arī iespējamie aizdegšanās izraisītāji, piemēram, dzinēju akumulatori.

Apdraudējuma veidi

Ugunsnedrošu materiālu vai uzliesmojošu šķidrumu, gāzu un tvaiku aizdegšanās.

Veiktspējas prasības

- (a) Būtu jānodrošina līdzekļi uzliesmojošu šķidrumu noplūdes novēršanai un ierobežošanai.
- (b) Būtu jānodrošina līdzekļi, kas ierobežo uzliesmojošu gāzu un tvaiku uzkrāšanos.
- (c) Aizdegšanās izraisītāji būtu jānošķir no ugunsnedrošiem materiāliem, uzliesmojošiem šķidrumiem un gāzēm.
- (d) Uzliesmojoši šķidrumi un gāzes būtu jāglabā šim nolūkam paredzētās vietās.
- (e) Izmantojot degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir zemāka par 60 °C, būtu jāveic papildu drošības pasākumi, tostarp jāizmanto Starptautiskais drošības kodekss kuģiem, kuros par degvielu izmanto gāzi vai citas vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss).

II-2.2. UGUNIS IZPLATĪŠANĀS

Funkcionālās prasības

- (1) Būtu jānodrošina vadības ierīces, ar ko ierobežo gaisa piekļuvi ikvienai norobežotai telpai.
- (2) Būtu jānodrošina vadības ierīces, ar ko ierobežo vai aptur uzliesmojošu šķidrumu plūsmu.
- (3) Būtu jāsamazina kuģa telpu ugunsslodze.

Apdraudējuma veidi

Uguns izplatīšanās.

Veiktspējas prasības

- (a) Būtu jānodrošina iespēja aizvērt visus ventilācijas cauruļvadus vietās, kurās ir augsts uguns izplatīšanās risks, un vietās, kurās jānodrošina aizsardzība pret uguns iekļuvi no ārpuses.
- (b) Būtu jānodrošina iespēja ārpus telpas, kurā uzstādīta ventilācija, izslēgt ikvienu ventilācijas sistēmu, kuru darbina ar elektrību.
- (c) Dzīvojamo telpu ventilācijai vajadzētu būt uzstādītai nesaistīti ar ventilācijas sistēmu, kas paredzēta telpām ar augstu aizdegšanās risku.
- (d) Būtu jānodrošina vadības ierīces, ar kurām iespējams izslēgt ikvienu sistēmu, kurā izmanto uzliesmojošus šķidrumus, piemēram, degvielas sūkņus, smēreļļas sūkņus, termiskās eļļas sūkņus un eļļas separatorus (attīrītājus).
- (e) Šādām atklātām virsmām vajadzētu būt zemiem liesmu izplatības raksturlielumiem:
 - e.1. gaiteni un kāpnes evakuācijas ceļā;
 - e.2. griesti un apšuvumi dzīvojamās telpās, dienesta telpās un kontrolpunktos.
- (f) Ja izmantoti uzliesmojoši materiāli, to siltumspējai jābūt vājai. Tās robežvērtība būtu jānosaka, ņemot vērā kuģa konstrukcijas materiālus, taču nekādā gadījumā tai nevajadzētu būt augstākai par 45 MJ/m².
- (g) Maksimālā ugunsslodze katrā telpā būtu jāierobežo saskaņā ar MSC.1/Circ. 1003 vai citu līdzvērtīgu standartu.

II-2.3. DŪMU VEIDOŠANĀS UN TOKSISKUMS

Funkcionālās prasības

Būtu jāierobežo dūmu un toksisku produktu daudzums, kas degšanas laikā izdalās no materiāliem, tostarp virsmu pārklājumiem.

Apdraudējuma veidi

Dzīvības apdraudējums, ko izraisa dūmi un toksiski produkti, kas degšanas laikā rodas telpās, kurās var iekļūt cilvēki.

Veiktspējas prasības

- (a) Krāsām, lakām un citiem apdares materiāliem, ko izmanto uz atklātām iekšējām virsmām, nevajadzētu radīt pārmērīgu daudzumu dūmu vai toksisku produktu.
- (b) Pirmējam klāja segumam, ja tāds ir dzīvojamajās telpās, dienesta telpās un kontrolpunktos, vajadzētu būt izgatavotam no apstiprināta materiāla, kas augstā temperatūrā nerada dūmus vai toksisku vai eksplozīvu apdraudējumu.

II-2.4. UGUNSGRĒKA ATKLĀŠANA UN SIGNALIZĀCIJA

Funkcionālās prasības

Stacionārajām ugunsgrēka signalizācijas un uguns detektorsistēmām vajadzētu būt piemērotām attiecīgās telpas specifikai, uguns izplatīšanās iespējamībai un dūmu un gāzu rašanās iespējamībai.

Apdraudējuma veidi

Ugunsgrēka neatklāšana uz kuģa agrīnā posmā, lai nodrošinātu pietiekami daudz laika ugunsgrēka dzēšanai vai drošai kuģa pamešanai, vai abām darbībām.

Veiktspējas prasības

- (a) Augsta ugunsgrēka riska zonās un vietās, kas klasificētas kā tādas, kurām nepieciešama augsta ugunsdrošība saskaņā ar II-2.5. punkta a) apakšpunktu, būtu jānodrošina uguns detektori.
- (b) Ugunsgrēka gadījumā uguns detektoriem būtu jāraida signāls uz komandtiltiņu. Šāds signāls būtu jāpapildina ar skaņas signālu.
- (c) Ja pieņemamā laikā skaņas signāls uz komandtiltiņa netiek apstiprināts, tam vajadzētu būt dzirdamam visās kuģa telpās, kurām apkalpes locekļi var piekļūt.
- (d) Skaņas signāla līmenis būtu jāpielāgo atbilstīgi trokšņa līmenim uz kuģa parastajos darbības apstākļos, lai to varētu uztvert apkalpes locekļi.
- (e) Būtu jānodrošina iespēja identificēt ugunsgrēka izcelšanās vietu.

II-2.5. KONSTRUKCIJAS UGUNSDROŠĪBA

Funkcionālās prasības

- (1) Ugunsgrēks būtu jāierobežo tā izcelšanās vietā, lai nodrošinātu pietiekamu laiku ugunsgrēka dzēšanai vai visu uz kuģa esošo cilvēku evakuācijai no kuģa, vai abām darbībām.
- (2) Katrā kuģī būtu jāierīko norobežojumi, kas ir termoizturīgi un izturīgi pret mehāniskiem bojājumiem.

Apdraudējuma veidi

Uz kuģa esošu personu savainošana uguns iedarbībā pirms izdzīvošanas sistēmas sasniegšanas.

Veiktspējas prasības

- (a) Kuģa telpas būtu jāklasificē šādi:
 - a.1. telpas ar augstu aizdegšanās risku:
 - telpas, kurās ir iekšdedzes mehānismi;
 - Ro-Ro telpas;
 - telpas, kurās ir uzliesmojoši šķidrumi;
 - noteikti nodalījumi, kuros ir lieljaudas elektriskie akumulatori,
 - a.2. telpas, kurās jānodrošina augsta ugunsizturība, tostarp:
 - evakuācijas ceļi, tostarp kāpnes un gaiteni;
 - kontrolpunkti;
 - dzīvojamās telpas;
 - pulcēšanās un iekāpšanas vietas;
 - dzinēju un stūres mehānismu telpas;
 - nodalījumi, kuros novietotas elektroenerģijas pārveidošanas, sadales un glabāšanas iekārtas (akumulatori).

- (b) Telpas ar augstu aizdegšanās risku un telpas, kurās jānodrošina augsta ugunsizturība, būtu jānošķir, ierīkojot termisku(-as) barjeru(-as), kas garantē konstrukcijas ugunsdrošību (*SPF*).
- (c) Termiskās barjeras *SPF* parasti vajadzētu būt tādai, lai 60 minūtes aizkavētu liesmu un dūmu izplatīšanos. Šo laiku varētu samazināt atkarībā no evakuācijas laika, kas aprēķināts saskaņā ar II-2.6. punktu, bet tas nekādā gadījumā nedrīkstētu būt īsāks par 30 minūtēm.
- (d) Veicot standarta ugunsgrēka testu *SPF* laikā, tērauda termiskās barjeras puses, kuru uguns neskar, vidējai temperatūrai nevajadzētu pārsniegt 140 °C virs sākotnējās temperatūras un nevienā punktā, tostarp nevienā savienojumā, temperatūrai nevajadzētu pārsniegt 180 °C virs sākotnējās temperatūras.
- (e) Ja termiskās barjeras izgatavo no materiāliem, kas nav tērauds, izolācijai vajadzētu būt tādai, lai konstrukcijas serdes temperatūra *SPF* laikā nesasniegtu temperatūru, kurā tā zaudē savas strukturālās īpašības. Piemēram, attiecībā uz alumīniju temperatūra, kas jāņem vērā, ir 200 °C.
- (f) Kuģiem, kas nav izgatavoti no tērauda, termiskajai barjerai būtu jānodrošina, lai telpa ar augstu aizdegšanās risku nekādā gadījumā nesaskartos ar kuģa korpusu.
- (g) Ventilācijas cauruļvadu ugunsdrošībai vajadzētu būt vienādai ar ugunsdrošību telpā, kurā tie uzstādīti.

II-2.6. EVAKUĀCIJAS LAIKS

Funkcionālās prasības

Katra kuģa evakuācijai vajadzīgais laiks būtu jāaprēķina ¹² vai uzskatāmi jāparāda uz kuģa, vai jāveic abas minētās darbības.

Apdraudējuma veidi

Dzīvības zaudēšana vai savainojumi avārijas situācijās, kurās jāveic kuģa evakuācija.

Veiktspējas prasības

- (a) Aprēķinot evakuācijas laiku, būtu jāpieņem, ka visi evakuācijas līdzekļi ir izmantojami.

¹² Aprēķināšanas koncepcijas atsaucei var izmantot MSC.1/Circ.1533 un MSC.1/Circ.1166 ar grozījumiem.

- (b) Evakuācijas laikam, kas izteikts minūtēs, vajadzētu būt īsākam par norādīto vērtību:

$$\text{maksimālais laiks} = (SFP-7)/3,$$

kur *SFP* ir konstrukcijas ugunsdrošības ilgums minūtēs.

II-2.7. UGUNSDZĒSĪBA

Funkcionālās prasības

Ugunsgrēks būtu jāapslāpē un jānodzēš tā izcelšanās vietā.

Apdraudējuma veidi

Uguns izplatīšanās.

Veiktspējas prasības

- (a) Vajadzētu būt iespējai katru kuģa telpu, kurai var piekļūt cilvēki, un atklātus klājus sasniegt ar ūdens strūklu, kuras efektīvais spiediens un jauda ir pielāgota attiecīgajam kuģim.
- (b) Uz kuģa vajadzētu būt uzstādītiem vismaz diviem ugunsdzēsības sūkņiem, vienam no tiem vajadzētu būt darbināmam no avārijas enerģijas avota (avārijas ugunsdzēsības sūknis).
- (c) Avārijas ugunsdzēsības sūknim un tā iesūkņēšanas cauruļvadiem vajadzētu būt ierīkoti telpā, kura ir atsevišķi no telpām, kurās ir citi ugunsdzēsības sūkņi, un tai vajadzētu būt nošķirtai ar termisku barjeru no dzinēju mehānismu telpām.
- (d) Visās telpās, kurās ir augsts aizdegšanās risks, būtu jāierīko ugunsdzēsības sistēmas.
- (e) Guļamtelpās būtu jāierīko automātiskas sprinklersistēmas.
- (f) Telpās, kurās ir augsts aizdegšanās risks, un telpās, kurās jānodrošina augsta ugunsdrošība, ieejas tuvumā būtu jānovieto pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti.
- (g) Stacionārajos vai pārnēsājamajos ugunsdzēsības līdzekļos izmantotajiem līdzekļiem būtu jāatbilst šādiem nosacījumiem:

g.1. tie ir piemēroti, ņemot vērā ugunsgrēka veidu, kas visticamāk varētu izcelties aizsargājamajā telpā, un

g.2. tie nedrīkst būt kaitīgi cilvēka veselībai, izņemot gadījumus, ja:

- ir līdzekļi, ar kuriem iespējams nodrošināt, ka telpu var pilnībā slēgt, visas atveres aizverot no telpas ārpuses, un
- ir līdzekļi, ar kuriem pirms ugunsdzēsības iespējams nodrošināt, ka telpā nav cilvēku.

II-2.8. EVAKUĀCIJAS LĪDZEKĻI

Funkcionālās prasības

Cilvēkiem būtu jāspēj sasniegt izdzīvošanas sistēmas pa pieejamiem evakuācijas maršrutiem, kuri ir uzskatāmi marķēti, kuros nav šķēršļu, kuri ir ugunsdroši un aizsargāti pret applūšanu.

Apdraudējuma veidi

Uz kuģa esošās personas evakuācijas gadījumā nevar pamest kuģi.

Veiktspējas prasības

- (a) Uz kuģiem būtu jānodrošina vismaz divi dažādi evakuācijas līdzekļi no ikvienas telpas, kurā parasti uzturas cilvēki, kas galu galā noved līdz iekāpšanas vietām.
- (b) Abi evakuācijas līdzekļi būtu jāorganizē tā, lai jebkurā iespējamā ugunsgrēka scenārijā netiktu bloķēti abi evakuācijas līdzekļi.
- (c) Evakuācijas līdzekļiem vajadzētu būt:
 - c.1. ar uzstādītām margām;
 - c.2. bez šķēršļiem;
 - c.3. skaidri marķētiem ar apzīmējumiem, kas saskatāmi sliktas redzamības apstākļos;
 - c.4. ar apgaismojumu, ko darbina divi enerģijas avoti (viens no tiem ir avārijas enerģijas avots); un

c.5. pietiekami platiem, lai uz kuģa esošajiem cilvēkiem, tostarp cilvēkiem aizsargapģērbā, nodrošinātu brīvu pārvietošanos, kā arī lai pārvietotu cilvēkus uz nestuvēm un personas ar invaliditāti.

(d) Katrā kajītē (ja tādas ir) un sabiedriskajās telpās vajadzētu būt izvietotām evakuācijas ceļu shēmām.

III GLĀBŠANAS LĪDZEKĻI UN PASĀKUMI

III.1. GLĀBŠANAS LĪDZEKĻU VISPĀRĒJĀ GATAVĪBA EKSPLUATĀCIJAI

Funkcionālās prasības

Visiem glābšanas līdzekļiem (*LSA*) paredzētajos darbības apstākļos vajadzētu būt pastāvīgā lietošanas gatavībā neatkarīgi no kuģa energoapgādes.

Apdraudējuma veidi

- Uz kuģa esošo cilvēku savainošana parastajos darbības apstākļos, apmācību un apkopes laikā vai ārkārtas situācijās.
- *LSA* darbības traucējumi vai nokavēta *LSA* izmantošana vai nu reālās ārkārtas situācijās, vai apmācību vai mācību trauksmes gadījumos.

Veiktspējas prasības

Glābšanas līdzekļiem vajadzētu būt:

- (a) viegli pieejamiem;
- (b) bez šķēršļiem un nebloķētiem;
- (c) funkcionētspējīgiem un izmantojamiem neatkarīgi no kuģa energoapgādes;
- (d) uzturētiem pastāvīgā lietošanas gatavībā;
- (e) spējīgiem darboties paredzētajos darbības apstākļos un

- (f) paredzētajos darbības un prognozējamu bojājumu apstākļos spējīgiem darboties efektīvi pie jebkuras sānsveres un galsveres.

III.2. INFORMĀCIJAS SNIEGŠANA ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀS

Funkcionālās prasības

Sniegt viegli pieejamu informāciju par ārkārtas situāciju un norādījumus visiem cilvēkiem uz kuģa atkarībā no viņu norīkošanas uz glābšanas līdzekļiem.

Apdraudējuma veidi

Atbilstīgas informācijas un norādījumu trūkums pasažieriem par ārkārtas situācijas procedūrām, kas var izraisīt papildu kavēšanos, apjukumu vai paniku.

Veiktspējas prasības

- (a) Informācija un norādījumi visiem cilvēkiem uz kuģa:
- a.1. būtu jāsniedz tā, lai tā būtu saprotama (piemēram, stils un valoda), un
 - a.2. redzamā veidā būtu jāizplata uz kuģa.
- (b) Informācijā un norādījumos par ārkārtas situācijas procedūrām, aprīkojuma vietu un izmantošanu būtu jāiekļauj vismaz norādītie elementi:
- b.1. norādes uz pulcēšanās vietām,
 - b.2. *LSA* atrašanās vietas un
 - b.3. *LSA* darbības un izmantošanas veids.
- (c) Norādījumiem par *LSA* vajadzētu būt salasāmiem un saprotamiem sliktas redzamības apstākļos (piemēram, avārijas apgaismojumā), un *LSA* glabātavām vajadzētu būt skaidri marķētām.

III.3. SAKARI

Funkcionālās prasības

- (1) Vajadzētu būt ierīkotoi sakaru sistēmai, lai brīdinātu un vadītu meklēšanas un glābšanas dienestus (*SAR*) uz kuģa un izdzīvošanas sistēmu atrašanās vietām.
- (2) Vajadzētu būt ierīkotoi sakaru sistēmai, lai ārkārtas situācijā kapteinis vai apkalpes locekļi varētu vienlaikus sazināties ar visiem uz kuģa esošajiem cilvēkiem.
- (3) Vajadzētu būt ierīkotoi sakaru sistēmai, lai visus uz kuģa esošos cilvēkus brīdinātu par ārkārtas situāciju.

Apdraudējuma veidi

- *SAR* grūtības ārkārtas situācijas gadījumā noteikt atrašanās vietu (vai nu kuģim, vai jebkurai izdzīvošanas sistēmai jūrā).
- Nespēja izveidot efektīvus divvirzienu sakarus starp apkalpes locekļiem, lai atbalstītu glābšanās, evakuācijas un glābšanas darbības.
- Nespēja laikus nodrošināt efektīvu informāciju un norādījumus uz kuģa esošajiem cilvēkiem par jebkādu ārkārtas situāciju.
- Nespēja laikus brīdināt cilvēkus uz kuģa par ārkārtas situāciju.
- Kavēšanās un organizatoriskas kļūdas.

Veiktspējas prasības

- (a) Lai novirzītu *SAR* dienestus uz kuģi un izdzīvošanas sistēmām, būtu jānodrošina šādi līdzekļi:
 - a.1. elektroniskais signāls, kuru *SAR* dienesti var atklāt automātiski un no attāluma (tostarp signāli, ko raida satelītnavigācijas sistēmas, piemēram, *Galileo*);
 - a.2. signāls, ko vizuāli var uztvert tuvumā; un
 - a.3. pārnēsājama sakaru sistēma saziņai starp izdzīvošanas sistēmām un *SAR*.

- (b) Iekšējo sakaru līdzekļiem būtu jānodrošina:
- b.1. divvirzienu saziņa starp apkalpes locekļiem neatkarīgi no vietas uz kuģa, kurā tie atrodas;
 - b.2. nepārtraukta dzirdama informācija un norādījumi visās telpās, kur cilvēkiem ir piekļuve.
- (c) Sakaru līdzekļiem, ar ko brīdina visus cilvēkus uz kuģa, jābūt:
- c.1. dzirdamiem visās telpās, kur cilvēkiem ir piekļuve; un
 - c.2. piemērotiem mutiskai saziņai uz kuģa.

III.4. EVAKUĀCIJA

Funkcionālās prasības

- (1) Katrā kuģī vajadzētu būt pulcēšanās vietām, kur pirms pārvietošanas uz izdzīvošanas sistēmām jāsapulcē visi uz kuģa esošie cilvēki.
- (2) Vajadzētu būt iespējai pārvietot jebkuru cilvēku no pulcēšanās vietas uz izdzīvošanas sistēmu bez ievainojumiem un ar "sausām kājām", t. i., bez nepieciešamības nonākt ūdenī pat neilgu laiku.
- (3) Būtu jānodrošina līdzekļi visu cilvēku izdzīvošanai pēc evakuācijas.

Apdraudējuma veidi

- Neatbilstīgas izdzīvošanas sistēmas, kas nav nedz pietiekamas, nedz piemērotas, nedz pieejamas visiem cilvēkiem uz kuģa.
- Pasažieri nav pienācīgi sapulcināti, tādējādi kavējot evakuāciju un radot apjukumu.
- Iespējamība, ka noteiktas izdzīvošanas sistēmas nav pieejamas zaudējumu dēļ, ko radījis ugunsgrēks, applūšana vai citi bojājumi.
- Izdzīvošanas sistēmu bojājumi vai cilvēku ievainojumi, vai abi gadījumi sistēmu palaides laikā.

- Noslikšana.
- Nosalšana.

Veiktspējas prasības

- (a) Katrā kuģī vajadzētu būt izdzīvošanas sistēmām, kas sadalītas pa visu kuģi, ar pietiekamu ietilpību, lai gadījumā, kad kāda izdzīvošanas sistēma tiek zaudēta vai kļuvusi nederīga, pārējās izdzīvošanas sistēmas var uzņemt to cilvēku kopskaitu, kurus kuģis ir sertificēts pārvadāt.
- (b) Izdzīvošanas sistēmu sadalījumam, izvietojuma mehānismiem un ietilpībai vajadzētu būt tādai, lai abās kuģa pusēs varētu uzņemt to cilvēku kopskaitu, kurus kuģis ir sertificēts pārvadāt ¹³.
- (c) Pulcēšanās vietās būtu jānodrošina pietiekami daudz vietas visu uz kuģa esošo cilvēku sapulcināšanai.
- (d) Nedrīkstētu pieļaut, ka cilvēkiem, lai nokļūtu izdzīvošanas sistēmā, būtu jālec no vairāk nekā 1 metra augstuma. Lielāka augstuma gadījumā būtu jānodrošina iekārta, kas atvieglo iekāpšanu (piemēram, evakuācijas slīdceļiņš vai iekāpšanas kāpnes).
- (e) Izdzīvošanas sistēmas palaišana būtu jāveic, neradot šķēršļus vai saskari ar citām konstrukcijām, īpaši ar dzenskrūvi.
- (f) Katrā kuģī vajadzētu būt individuālai piepūšamai glābšanas ierīcei, kas piemērota visām uz kuģa esošajām personām.
- (g) Atkarībā no darbības apstākļiem būtu jānodrošina piemērota cilvēku termiskā aizsardzība.

¹³ Šī prasība nenozīmē, ka katrā kuģa pusē ir vajadzīga 100 % ietilpība. Ir iespējams izmantot izdzīvošanas sistēmas, kuras var izvietot abās kuģa pusēs.

III.5. GLĀBŠANA

Funkcionālās prasības

Būtu jānodrošina līdzekļi, ar kuriem cilvēkus iespējams glābt no ūdens.

Apdraudējuma veidi

Nespēja efektīvi un ātri izglābt cilvēkus no ūdens, tādējādi izraisot izdzīvojušo veselības stāvokļa pasliktināšanos vai pat dzīvības zaudēšanu.

Veiktspējas prasības

- (a) Kuģī vajadzētu būt izvietotiem piepūšamiem palīglīdzekļiem, kurus no kuģa var padot cilvēkam ūdenī.
- (b) Cilvēka glābšana no ūdens būtu jāveic vai nu ar kuģi, vai ar speciālu iekārtu.

IV RADIO SAKARI

Funkcionālās prasības

- (1) Kuģim būtu jāspēj pārraidīt un saņemt attiecīgo kuģošanas drošības informāciju.
- (2) Katram kuģim būtu jāspēj pārraidīt un saņemt briesmu signālus.
- (3) *SAR* operācijas laikā vajadzētu būt iespējai sazināties ar ārējās palīdzības līdzekļiem vai nu gaisā, vai jūrā.

Apdraudējuma veidi

- Nespēja saņemt un pārraidīt attiecīgo kuģošanas drošības informāciju.
- Nepietiekama saziņa ar ārējiem līdzekļiem ārkārtas situācijas gadījumā.
- Nespēja palīdzēt apkārtējiem briesmās nokļuvušiem kuģiem.

Veiktspējas prasības

Ikvienam kuģim būtu jāspēj veikt norādītās darbības:

- (a) pārraidīt briesmu signālus no kuģa uz krastu;
- (b) saņemt briesmu signālus no krasta uz kuģi;
- (c) pārraidīt un saņemt briesmu signālus no kuģa uz kuģi (arī izmantojot satelītu sistēmas);
- (d) pārraidīt un saņemt meklēšanas un glābšanas koordinēšanas paziņojumus;
- (e) pārraidīt un saņemt paziņojumus uz vietas;
- (f) pārraidīt un saņemt kuģošanas drošības informāciju;
- (g) pārraidīt un saņemt vispārējus radio paziņojumus uz krasta radiosistēmām vai tīkliem un no tiem un
- (h) pārraidīt un saņemt un paziņojumus no komandtiltiņa uz komandtiltiņu.

V KUĢOŠANA

Funkcionālās prasības

Kuģim vajadzētu būt konstruētam, būvētam, aprīkotam un uzturētam tā, lai, kamēr tas ir jūrā:

- (1) to var neatkarīgi vadīt un
- (2) tas sniedz brīdinājumus apkalpes locekļiem par visiem fiksētiem vai kustīgiem apdraudējumiem, kas saistīti ar kuģošanu.

Apdraudējuma veidi

- Sadursmes un nogrimšana.
- Nespēja noteikt kuģa atrašanās vietu.

Veiktspējas prasības

- (a) Būtu jādara pieejama precīza informācija par jūras ģeogrāfisko apgabalu, kurā darbojas kuģis.

- (b) Būtu jānodrošina līdzekļi, ar kuriem nosaka kuģa atrašanās vietu, kursu un ātrumu (piemēram, satelītnavigācijas sistēmas, tostarp *Galileo*).
 - (c) Būtu jānodrošina navigācijas palīglīdzekļi, lai novērstu sadursmes (piemēram, satelītnavigācijas sistēmas, tostarp *Galileo*).
 - (d) Komandtiltiņa konfigurācijai navigācijas sardzes postenī būtu jānodrošina pienācīga visaptveroša redzamība.
 - (e) Būtu jānodrošina līdzekļi, ar ko nosaka dzenskrūves rotācijas virzienu un vajadzīgo jaudu, kā arī stūres stāvokli attiecībā pret kuģa galveno virzienu.
 - (f) Būtu jānodrošina līdzekļi ūdens dziļuma noteikšanai.
 - (g) Būtu jānodrošina iespēja apkārtējiem kuģiem noteikt kuģa atrašanās vietu.
-