



Laidiens: **11.12.2012., Nr. 194**

Oficiālās publikācijas Nr.: **2012/194.8**

Ministru kabineta noteikumi Nr.818

Rīgā 2012.gada 4.decembrī (prot. Nr.68 19.§)

Grozījumi Ministru kabineta 2006.gada 28.marta noteikumos Nr.248 "Noteikumi par jūras zvejas kuģu drošību"

Izdoti saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 11.panta ceturto daļu

Izdarīt Ministru kabineta 2006.gada 28.marta noteikumos Nr.248 "Noteikumi par jūras zvejas kuģu drošību" (Latvijas Vēstnesis, 2006, 81.nr.; 2009, 147.nr.; 2010, 206.nr.; 2012, 6.nr.) šādus grozījumus:

1. Izteikt 1.nodaļu šādā redakcijā:

"1. Vispārīgie jautājumi

1. Noteikumi nosaka drošības prasības esošiem un jauniem jūras zvejas kuģiem (izņemot atpūtas kuģus, kas nodarbojas ar nekomerciālu zvejniecību), kuru garums ir 12 metri un lielāks (turpmāk – zvejas kuģi), ja noteikumos nav norādīts citādi, kas atbilst vismaz vienam no šādiem nosacījumiem:

1.1. reģistrēti Latvijas Kuģu reģistrā;

1.2. nodarbojas ar zveju Latvijas teritoriālajos ūdeņos;

1.3. nodod nozveju Latvijas ostās.

2. Šo noteikumu izpratnē:

2.1. zvejas kuģis ir kuģis, kas ir īpaši aprīkots un tiek komerciāli izmantots zivju un citu jūras dzīvo resursu ķeršanai jeb zvejai;

2.2. jauns zvejas kuģis ir zvejas kuģis, kas atbilst šādiem nosacījumiem:

2.2.1. līgums par kuģa būvi ir noslēgts 2003.gada 1.janvārī vai vēlāk;

2.2.2. līgums par kuģa būvi ir noslēgts pirms 2003.gada 1.janvāra, bet kuģis ir piegādāts pasūtītājam vismaz trīs gadus pēc šī datuma;

2.2.3. nav līguma par kuģa būvi, bet kuģa būves sākumu nosaka datums, kad ir ielikts kuģa ķīlis vai ir ielikta konstrukcija, vai arī ir samontēta konstrukcija (konstrukcijas svars ir mazākais no vērtībām – 50 tonnas vai 1 % no paredzētās kuģa konstrukcijas svara), un šis datums ir 2003.gada 1.janvāris vai vēlāk;

2.3. esošs zvejas kuģis ir zvejas kuģis, kas nav jauns zvejas kuģis;

2.4. jūras zvejas laiva – zvejas kuģis (jauns vai esošs), kura garums ir 12 metri un mazāks;

- 2.5. jēdziens "visi zvejas kuģi" nozīmē, ka attiecīgās šo noteikumu prasības attiecas gan uz esošiem zvejas kuģiem, gan uz jauniem zvejas kuģiem neatkarīgi no būves datuma (izņemot šo noteikumu 2.4.apakšpunktā definētās jūras zvejas laivas);
- 2.6. par garumu (L) uzskata garumu, kas ir 96 % no pilna kuģa garuma pa ūdenslīniju ar iegrimi 85 % no teorētiskā sānu augstuma (augstums tiek mērīts no ķīļa augšējās malas), vai garumu no kuģa priekšvadņa priekšējās malas līdz stūres vārpstas asij pa to pašu ūdenslīniju (izvēlas garāko). Kuģiem, kas ir projektēti ar konstruktīvo galsveri, ūdenslīnijai, pēc kuras tiek mērīts garums, jābūt paralēlai konstruktīvajai ūdenslīnijai;
- 2.7. priekšgala un pakaļgala perpendikuli ir fiksēti garuma (L) galos. Priekšgala perpendikuls atbilst priekšvadņa priekšējai malai uz ūdenslīnijas, pa kuru tiek mērīts garums;
- 2.8. par platumu (B) uzskata kuģa vislielāko platumu, kas mērīts kuģa garuma vidusdaļā starp brangu ārējām malām kuģiem ar metāla apšuvi un starp korpusa ārējām virsmām kuģiem ar apšuvi no citiem materiāliem;
- 2.9. teorētiskais sānu augstums ir vertikālais attālums no horizontālā ķīļa līdz darba klāja apakšējai virsmai pie kuģa sāna:
- 2.9.1. kuģiem ar noapaļotu klāja un sāna savienojumu teorētisko sānu augstumu mēra līdz klāja un sānu teorētisko līniju turpinājumu krustpunktam;
- 2.9.2. ja darba klājam ir pakāpiens un tā paaugstinātā daļa atrodas virs teorētiskā sānu augstuma mērīšanas punkta, teorētisko sānu augstumu mēra līdz darba klāja zemākās daļas turpinājuma nosacītai līnijai, kas ir paralēla paaugstinātajai klāja daļai;
- 2.10. sānu augstums (D) ir teorētiskais sānu augstums kuģa garuma viduspunktā;
- 2.11. dziļākā ekspluatācijas ūdenslīnija ir ūdenslīnija, kas atbilst maksimāli atļautajai kuģa iegrimēi;
- 2.12. kuģa garuma viduspunkts ir garuma (L) viduspunkts;
- 2.13. vidus šķēlums ir kuģa korpusa šķēlums kuģa garuma vidusdaļā ar teorētisku plakni perpendikulāri ūdenslīnijai;
- 2.14. ķīļa līnija ir līnija, paralēla ķīļa trajektorijai, kas kuģa garuma viduspunktā krustojas ar:
- 2.14.1. horizontālā ķīļa augšējo malu kuģiem ar metāla apšuvumu;
- 2.14.2. ķīļa un ārējā apšuvuma salaiduma apakšējo malu kuģiem ar koka vai kompozīta materiāla ārējo apšuvumu;
- 2.14.3. kuģa diametrālās plaknes un kuģa apšuvuma ārējā kontūra krustošanās līniju kuģiem ar ārējo apšuvumu no cita materiāla, nevis no koka un metāla;
- 2.15. bāzes līnija ir horizontāla līnija, kas kuģa garuma viduspunktā šķērso ķīļa līniju;
- 2.16. darba klājs ir zemākais nepārtrauktais klājs, kas atrodas virs dziļākās ekspluatācijas ūdenslīnijas un no kura tiek zvejots. Ja kuģis ir būvēts ar diviem vai vairākiem nepārtrauktiem klājiem, valsts akciju sabiedrība "Latvijas Jūras administrācija" (turpmāk – administrācija) var akceptēt zemāko no tiem kā darba klāju, ja tas atrodas virs dziļākās ekspluatācijas ūdenslīnijas;
- 2.17. virsbūve ir ar klāju nosepta konstrukcija uz darba klāja visā kuģa platumā vai konstrukcija, kuras garenienas nav tālāk par 0,04 (B) no kuģa sānu apšuvuma;

2.18. slēgta virsbūve ir virsbūve, ko veido pietiekami efektīvas sienas vai kuras ieejas atveres sienās ir aprīkotas ar pastāvīgi piestiprinātām ūdensnecaurlaidīgām durvīm, kas ir tikpat izturīgas kā sienu konstrukcija un ir atveramas gan no iekšpuses, gan no ārpuses, vai arī atveres sienās ir aprīkotas ar pietiekami efektīviem noslēgšanas līdzekļiem;

2.19. virsbūves klājs ir nepārtraukts vai daļējs klājs, kas veido virsbūves, klāja mājas vai citas konstrukcijas jumtu un atrodas ne mazāk kā 1,8 m augstumā virs darba klāja. Klāja māja un citu konstrukciju segumi, kuri atrodas zemāk par 1,8 m virs darba klāja, tiek uzskatīti par darba klāju;

2.20. virsbūves augstums ir minimālais attālums virsbūves sānos no darba klāja šķērssijas augšējās malas līdz virsbūves klāja šķērssijas augšējai malai;

2.21. jēdziens "šķakatu necaurlaidīgs" nozīmē, ka neatkarīgi no jūras stāvokļa ūdens nevar iekļūt kuģī;

2.22. jēdziens "ūdensnecaurlaidīgs" nozīmē konstrukcijas spēju nelaist cauri ūdeni nevienā virzienā, ja ir tāds ūdens spiediens, kādam šī konstrukcija ir projektēta;

2.23. Organizācija ir Starptautiskā Jūrnieceības organizācija (IMO);

2.24. COLREG ir 1972.gada konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem;

2.25. MARPOL ir 1973.gada Starptautiskā konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem un tās 1978.gada protokols;

2.26. SOLAS ir 1974.gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras un tās 1978.gada un 1988.gada protokoli;

2.27. Helsinku konvencija ir 1992.gada konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību;

2.28. Baltijas jūra nozīmē Baltijas jūras reģionu saskaņā ar Helsinku konvenciju;

2.29. Helsinku Komisija ir komisija, kas dibināta Helsinku konvencijas mērķiem;

2.30. Ugunsdrošības testēšanas metožu kodekss (*FTP Code*) ir Organizācijas 1996.gadā ar rezolūciju MSC.61 (67) pieņemtais Starptautiskais Ugunsdrošības testēšanas metožu kodekss;

2.31. Torremolinas protokols ir 1993.gada Torremolinas protokols, kas attiecas uz Torremolinas 1977.gada Starptautisko konvenciju par zvejas kuģu drošību (ar tā grozījumiem);

2.32. atzītā organizācija ir klasifikācijas sabiedrība, kas atzīta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa Regulu (EK) Nr.391/2009 par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates;

2.33. pilnvarotā atzītā organizācija – šo noteikumu 2.32.apakšpunktā noteiktā atzītā organizācija, ar kuru administrācija ir noslēgusi pilnvarojuma līgumu atbilstoši normatīvajiem aktiem par klasifikācijas sabiedrību (atzīto organizāciju) uzraudzības kārtību;

2.34. Ziemeļu teritoriālais rajons ir jūras rajoni uz ziemeļiem no šo noteikumu 11.pielikuma kartē norādītās robežas, izņemot Baltijas jūru. Šo rajonu norobežo 62° N paralēle no Norvēģijas rietumu krasta līdz 4° W garuma grādam, tālāk 4° W meridiāns līdz 60° 30' N platuma grādam, tālāk 60° 30' N paralēle līdz 5° W garuma grādam, tālāk 5° W meridiāns līdz 60° N platuma grādam, tālāk 60° N paralēle līdz 15° W garuma grādam, tālāk 15° W meridiāns līdz 62° N platuma grādam, tālāk 62° N paralēle līdz 27° W garuma grādam, tālāk 27° W meridiāns līdz 59° N platuma grādam un tālāk 59° N paralēle uz rietumiem;

- 2.35. Dienvidu teritoriālais rajons ir Vidusjūra un Atlantijas okeāna Spānijas un Portugāles piekraste 20 jūras jūdžu robežās, kā norādīts 1966.gada Starptautiskās konvencijas par kravas marku un tās 1988.gada protokola II pielikuma kartē;
- 2.36. smagi ledus apstākļi nozīmē, ka dreifējošais ledus nosedz astoņas desmitdaļas no jūras virsmas;
- 2.37. izklienēts sīklūzu ledus ir ledus ar 4–6 ballu blīvumu, kur lielākā daļa ledus gabalu savstarpēji nesaskaras;
- 2.38. atzīts vai atzīta tipa aprīkojums vai materiāls ir aprīkojums vai materiāls, ko administrācija atzinusi par derīgu izmantošanai uz zvejas kuģa saskaņā ar normatīvajiem aktiem par jūras kuģu aprīkojumu;
- 2.39. galvenais stūres pievads ir mehānismi, stūres spēka pievadi, stūres mehānisms, motori, ja tādi ir, un palīgiekārtas un līdzekļi (piemēram, stūres grozīklis vai kvadrants), ar ko nodrošina griezes momenta novadīšanu uz stūres vārpstu, lai pagrieztu stūri un stūrētu kuģi normālos ekspluatācijas apstākļos;
- 2.40. rezerves stūres pievads ir iekārta, kas nav galvenā stūres mehānisma daļa un kas nepieciešama, lai stūrētu kuģi, ja galvenais stūres mehānisms ir bojāts, bet pie tā nepieder grozīklis, kvadrants vai detaļas, kas paredzētas tam pašam nolūkam;
- 2.41. stūres mašīna ir:
- 2.41.1. elektriskam stūres mehānismam – elektromotors un ar to saistītās elektroiekārtas;
- 2.41.2. elektrohidrauliskam stūres mehānismam – elektromotors un ar to saistītās elektroiekārtas, kā arī pievienotais sūknis;
- 2.41.3. citiem hidrauliskiem stūres mehānismiem – piedziņas motors un pievienotais sūknis;
- 2.42. maksimālais ātrums gaitā uz priekšu ir lielākais ātrums, ko kuģim paredzēts uzturēt jūrā, kuģojot ar vislielāko iegrīmi;
- 2.43. maksimālais atpakaļgaitas ātrums ir aprēķinātais ātrums, ko kuģis var sasniegt ar projektēto maksimālo atpakaļgaitas jaudu, kuģojot ar vislielāko iegrīmi;
- 2.44. mašīntelpas ir visas A kategorijas mašīntelpas un visas citas telpas, kurās atrodas galvenie dzinēji, katli, šķidrās degvielas iekārtas, tvaika un iekšdedzes dzinēji, ģeneratori un galvenās elektroiekārtas, degvielas uzpildes stacijas, dzesēšanas, stabilizēšanas, ventilācijas un gaisa kondicionēšanas iekārtas, kā arī līdzīgas telpas un šahtas uz šādām telpām;
- 2.45. A kategorijas mašīntelpas ir tās telpas un šahtas uz šādām telpām, kurās ir šādas iekārtas:
- 2.45.1. galveno dzinēju iekšdedzes mehānismi;
- 2.45.2. iekšdedzes mehānismi, ko neizmanto galvenajiem dzinējiem, ja šādu mehānismu kopējā jauda nav mazāka par 375 kW;
- 2.45.3. jebkāds katls vai iekārta, ko darbina ar šķidro degvielu, vai jebkādas iekārtas, kas nav katli, bet ko darbina ar šķidro degvielu, piemēram, sadedzināšanas iekārtas;
- 2.46. šķidrās degvielas iekārta ir iekārta, ko izmanto, lai sagatavotu šķidro degvielu padošanai katlam, kuru darbina ar šķidro degvielu, vai iekārta, ko izmanto, lai sagatavotu karstu šķidro degvielu padošanai iekšdedzes dzinējam, un kas ietver jebkādas degvielas spiediena sūkņus, filtrus un sildītājus, kuros degvielu apstrādā spiedienā, kas ir lielāks par 0,18 N/mm²;

2.47. normāli ekspluatācijas un sadzīves apstākļi ir stāvoklis, kurā kuģis kopumā, mehānismi, patērētāji un līdzekļi, kas nodrošina piedziņu, stūrēšanas spēju, drošu kuģošanu, ugunsdrošību un nenogremdējamību, iekšējos un ārējos sakarus un signālus, evakuācijas līdzekļus un glābšanas laivu vinčas, kā arī projektētie ērtie dzīvošanas apstākļi ir ekspluatācijas kārtībā un normāli darbojas;

2.48. kuģis bez enerģijas ir kuģis tādā stāvoklī, kad enerģijas trūkuma dēļ nedarbojas galvenā dzinēja iekārta, katli un palīgiekārtas;

2.49. galvenais slēgdēlis ir sadales skapis, kas saņem elektroenerģiju tieši no galvenā elektroenerģijas avota un ir paredzēts elektroenerģijas sadalei patērētājiem uz kuģa;

2.50. periodiski neapkalpojamās mašīntelpas ir mašīntelpas, kurās atrodas galvenā dzeniekārta un galvenie elektroenerģijas avoti un kurās ne vienmēr (arī kuģim veicot manevrus) atrodas apkalpojošais personāls;

2.51. nedegošs materiāls ir materiāls, kas nedeg un no kura neizdalās uzliesmojoši tvaiki tādā daudzumā, lai tie varētu aizdegties, ja sakarst līdz aptuveni 750 °C, un to nosaka saskaņā ar Ugunsdrošības testēšanas metožu kodeksu (*FTP Code*);

2.52. standarta ugunsdrošības tests ir tests, kurā attiecīgo starpsienu vai klāju paraugus pārbauda testa krāsnī tādā temperatūrā, kas aptuveni atbilst standarta laika un temperatūras līknei saskaņā ar testa metodi, kas noteikta Ugunsdrošības testēšanas metožu kodeksā (*FTP Code*);

2.53. A klases nodalījumi ir nodalījumi, ko veido starpsienas un klāji, kas atbilst šādām prasībām:

2.53.1. tie ir konstruēti no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla;

2.53.2. tie ir atbilstoši pastiprināti;

2.53.3. tie ir konstruēti tā, lai vienas stundas standarta ugunsdrošības testa beigās nepieļautu dūmu un liesmu izplatīšanos;

2.53.4. tie ir izolēti ar tādu atzītu nedegošu materiālu, lai iedarbībai nepakļautās puses vidējā temperatūra nepaceltos augstāk par 139 °C virs sākotnējās temperatūras, kā arī temperatūra jebkurā punktā, ieskaitot jebkuru savienojuma vietu, nepaceltos augstāk par 180 °C virs sākotnējās temperatūras šādā laikposmā:

klasei A-60 – 60 minūtēs;

klasei A-30 – 30 minūtēs;

klasei A-15 – 15 minūtēs;

klasei A-0 – nulle minūtēs.

Turklāt ir veikts starpsienas vai klāja prototipa tests, lai pārliecinātos, ka tie atbilst šajā punktā minētajām prasībām attiecībā uz viengabalainību un temperatūras paaugstināšanos saskaņā ar Ugunsdrošības testēšanas metožu kodeksu (*FTP Code*);

2.54. B klases nodalījumi ir nodalījumi, ko veido starpsienas un klāji, griesti vai apšuvums un kas atbilst šādām prasībām:

2.54.1. tie ir konstruēti tā, lai pirmās pusstundas standarta ugunsdrošības testa beigās nepieļautu liesmu izplatīšanos;