



Laidiens: 08.10.2010., Nr. 160

Ministru kabineta noteikumi Nr.927

Rīgā 2010.gada 5.oktobrī (prot. Nr.51 18.§)

Noteikumi par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem

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

I. Vispārīgie jautājumi

1. Noteikumi nosaka īpašas stabilitātes prasības (1.pielikums) ro-ro pasažieru kuģiem (kā noteikts 1974.gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras un tās 1988.gada protokola (ar grozījumiem) (turpmāk – SOLAS konvencija) II-2/3 noteikumā), kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus (ikvienu personu, izņemot kuģa kapteini, kuģa apkalpes locekļus vai citas personas, kuras ir nodarbinātas vai pieņemtas darbā uz kuģa šā kuģa vajadzībām, un bērnus, kuri nav sasnieguši gada vecumu) un nodrošina regulāru satiksmi starptautiskajos reisos no Latvijas ostām vai uz tām, lai uzlabotu šā tipa kuģu ilgizturību pēc bojājumu gūšanas sadursmē un nodrošinātu augstu pasažieru un apkalpes drošības līmeni.

2. Valsts akciju sabiedrības "Latvijas Jūras administrācija" (turpmāk – Latvijas Jūras administrācija) Kuģošanas drošības inspekcija vai atzīta kuģu klasifikācijas sabiedrība, ar kuru Latvijas Jūras administrācija ir noslēgusi pilnvarojuma līgumu (turpmāk – klasifikācijas sabiedrība), pārbauda, lai ro-ro pasažieru kuģi (neatkarīgi no to valsts karoga), uzsākot reisos no Latvijas ostām vai uz tām, pilnībā atbilstu šo noteikumu prasībām.

II. Ievērojamu viļņu augstums

3. Ievērojamu viļņu augstumu (h_s) (noteiktā laikposmā novēroto viļņu augstuma augstākās trešdaļas vidējais augstums) izmanto, lai noteiktu ūdens līmeņa augstumu uz automobiļu klāja, piemērojot šo noteikumu 1.pielikumā noteiktās prasības.

4. Attiecīgajam jūras rajonam nosaka tādu ievērojamu viļņu augstuma vērtību, lai varbūtība to pārsniegt gada laikā nebūtu lielāka par 10 %.

III. Jūras rajoni

5. Jūras rajoni, ko šķērso ro-ro pasažieru kuģi, kuri nodrošina regulārus reisos (braucienu sērijas, veicot pāravadājumu pakalpojumus starp vienām un tām pašām divām vai vairākām ostām, ko īsteno saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu vai tik regulāri vai bieži, ka tie veido atpazīstamas sistemātiskas braucienu sērijas) uz Latvijas ostām, un šajos rajonos piemērojamās ievērojamu viļņu augstuma vērtības atbilst 1996.gada 28.februāra Līguma par speciālām stabilitātes prasībām ro-ro tipa pasažieru kuģiem, kas saskaņā ar grafiku veic regulārus reisos starp vai uz, vai no noteiktām ostām ziemeļrietumu Eiropā un Baltijas jūrā (turpmāk – Stokholmas līgums), 1.pielikumam.

6. Ja ostas valsts nav Stokholmas līguma dalībvalsts, jūras rajonus un tajos piemērojamās ievērojamu viļņu augstuma vērtības nosaka Latvijas Republikā spēkā esošie starptautiskie līgumi. Ja kuģis savā maršrutā šķērso vairākus jūras rajonus, tam jāatbilst īpašajām stabilitātes prasībām attiecībā uz augstāko ievērojamu viļņu augstuma vērtību, kas noteikta šajos rajonos.

7. Informāciju par jūras rajoniem un tajos piemērojamām ievērojamu viļņu augstuma vērtībām Latvijas Jūras administrācija publicē savā tīmekļa vietnē (www.jurasadministracija.lv), kā arī attiecīgo informāciju un tās publicēšanas vietni paziņo Eiropas Komisijai.

IV. Īpašās stabilitātes prasības un to ieviešana

8. Papildus SOLAS konvencijas II-I/B/8 noteikuma prasībām attiecībā uz kuģa ūdensnecaur laidīgo sadalījumu un avārijas noturību visiem šo noteikumu 1.punktā minētajiem ro-ro pasažieru kuģiem jāatbilst šo noteikumu 1.pielikumā minētajām īpašajām stabilitātes prasībām.

9. Ro-ro pasažieru kuģiem, kas veic pārvadājumus tikai tādos jūras rajonos, kuros ievērojamo viļņu augstums ir 1,5 metri vai mazāks, atbilstību SOLAS konvencijai uzskata par līdzvērtīgu atbilstībai šo noteikumu 1.pielikuma prasībām.

10. Inspekcija vai klasifikācijas sabiedrība, kontrolējot šo noteikumu 1.pielikumā minēto prasību izpildi, ņem vērā šo noteikumu 2.pielikumā noteiktās vadlīnijas, ciktāl tas ir iespējams un samērojams ar attiecīgā kuģa konstrukciju.

11. Jauns ro-ro pasažieru kuģis (kuģis, kam ielikts ķilis vai kas atrodas līdzīgā būvniecības stadijā (stadija, kurā ir uzsākti ar konkrēto kuģi saistīti būvniecības darbi vai ir uzsākta šā kuģa montāža, kas aptver vismaz 50 tonnas vai 1 % no visas korpusa konstrukciju aprēķinātās masas, atkarībā no tā, kura no tām ir mazāka) 2004.gada 1.oktobrī vai pēc šī datuma) atbilst īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas šo noteikumu 1.pielikumā. Ro-ro pasažieru kuģi, kas nav jauni kuģi, izņemot tos, uz kuriem attiecas šo noteikumu 8.punksts, nodrošina atbilstību šo noteikumu 1.pielikumā minētajām prasībām.

V. Sertifikāti

12. Visiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas kuģo ar Latvijas karogu, ir inspekcijas vai klasifikācijas sabiedrības izsniegts sertifikāts, kas apstiprina kuģa atbilstību šo noteikumu IV nodaļā un 1.pielikumā noteiktajām īpašajām stabilitātes prasībām.

13. Kuģa atbilstību novērtē un sertifikātu izsniedz saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 2.nodaļu.

14. Šo noteikumu 12.punktā minētajā sertifikātā, kam var būt pievienoti citi saistītie sertifikāti, norāda ievērojamu viļņu augstuma vērtību, līdz kurai kuģis spēj izpildīt īpašās stabilitātes prasības. Šis sertifikāts ir derīgs, ja kuģis kuģo rajonā, kurā ir tāds pats vai zemāks ievērojamo viļņu augstums.

15. Latvija, darbojoties uzņēmējas valsts statusā, atzīst citu Eiropas Savienības dalībvalstu sertifikātus, kas izsniegti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2003.gada 14.apriļa Direktīvu (EK) Nr.2003/25 par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem, kā arī trešo valstu sertifikātus, kas izsniegti saskaņā ar Stokholmas līgumu.

VI. Sezonas un īstermiņa pārvadājumi

16. Ja kuģošanas sabiedrība, kas nodrošina regulārus reisus visu gadu, vēlas uz kādu īsāku laikposmu šīs satiksmes nodrošināšanā iesaistīt papildu ro-ro pasažieru kuģus, tā informē Latvijas Jūras administrāciju un uzņēmējas valsts vai valstu kompetentās iestādes ne vēlāk kā mēnesi pirms minēto papildu kuģu iesaistīšanas attiecīgajos reisos.

17. Ja kuģošanas sabiedrība vēlas veikt sezonālus pārvadājumus laikposmā, kas nepārsniedz sešus mēnešus gadā, tā informē Latvijas Jūras administrāciju un ostas valstu kompetentās iestādes ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms šādu pārvadājumu uzsākšanas.

18. Ja šo noteikumu 17.punktā minētos pārvadājumus veic laikā, kad ievērojamo viļņu augstums ir zemāks nekā šim jūras rajonam noteiktā ievērojamo viļņu augstuma vērtība, ūdens līmeņa augstuma noteikšanai uz klāja izmanto to ievērojamo viļņu augstuma vērtību, kas piemērojama šim īsākajam laikposmam, saskaņā ar Latvijas Republikā spēkā esošajiem starptautiskajiem līgumiem.

19. Uz ro-ro pasažieru kuģa, kas uzsāk pārvadājumus saskaņā ar šo noteikumu 17. un 18.punktu, ir nepieciešams sertifikāts, kas apstiprina kuģa atbilstību šo noteikumu prasībām, kā paredzēts šo noteikumu 12. un 15.punktā, atbilstoši Latvijas Republikā spēkā esošajiem starptautiskajiem līgumiem.

VII. Noslēguma jautājums

20. Ro-ro pasažieru kuģi, kas nav jauni kuģi un kas šo noteikumu spēkā stāšanās dienā atbilst šo noteikumu 8.punktā minētajām prasībām, nodrošina atbilstību šo noteikumu 1.pielikumā noteiktajām prasībām ne vēlāk kā līdz 2015.gada 1.oktobrim.

Informatīva atsauce uz Eiropas Savienības direktīvām

Noteikumos iekļautas tiesību normas, kas izriet no:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2003.gada 14.apriļa Direktīvas 2003/25/EK par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem;
- 2) Komisijas 2005.gada 18.februāra Direktīvas 2005/12/EK, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/25/EK I un II pielikumu par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem.

Ministru prezidents *V.Dombrovskis*

Satiksmes ministra vietā – vides ministrs *R.Vējonis*

1.pielikums

Ministru kabineta

2010.gada 5.oktobra

noteikumiem Nr.927

Īpašās stabilitātes prasības ro-ro pasažieru kuģiem un modeļa testēšanas metode

1. Īpašās stabilitātes prasības ro-ro pasažieru kuģiem

1. Papildus SOLAS konvencijas II-I/B/8 noteikuma prasībām attiecībā uz ūdensnecaurlaidīgo sadalījumu un kuģa stabilitāti bojātā stāvoklī visiem ro-ro pasažieru kuģiem jāatbilst šā pielikuma prasībām:

1.1. atbilstību SOLAS konvencijas II-I/B/8.2.3 noteikuma prasībām nodrošina, ņemot vērā iespaidu, ko var radīt hipotētisks jūras ūdens daudzums, ja tas pēc kuģa bojājuma krājas uz pirmā klāja virs ro-ro kravas telpas vai īpašās kravas telpas konstruktīvās ūdenslīnijas (SOLAS konvencijas II-2/3 noteikums) (turpmāk – bojātais ro-ro klājs).

Pārējās SOLAS konvencijas II-I/B/8 noteikuma prasības, piemērojot šajā pielikumā minētās stabilitātes prasības, nav jāizpilda. Jūras ūdens daudzumu, kas varētu uzkrāties, aprēķina šādi:

1.1.1. ņem vērā ūdens līmeni noteiktā augstumā virs bojātā nodalījuma klāja malas zemākā punkta;

1.1.2. ja bojātā nodalījuma klāja mala ir iegrimusi, aprēķinā izmanto noteiktu augstumu virs mierīga ūdens virsmas līmeņa visos sānsveres un galsveres leņķos:

1.1.2.1. 0,5 m, ja atlikuma brīvsāni (f_r) (minimālais attālums starp bojāto ro-ro klāju un galējo ūdenslīniju bojājuma vietā, neņemot vērā iespaidu, ko rada uz bojātā ro-ro klāja uzkrāties ūdens) ir 0,3 m vai mazāki;

1.1.2.2. 0,0 m, ja atlikuma brīvsāni (f_r) ir 2,0 m vai lielāki;

1.1.2.3. starpvērtības, ko nosaka ar lineāro interpolāciju, ja atlikuma brīvsāni (f_r) ir lielāki par 0,3 m, bet mazāki par 2,0 m;

1.2. ja ierīko augstas efektivitātes ūdens novadīšanas sistēmu, Kuģošanas drošības inspekcija var atļaut samazināt ūdens līmeņa augstumu;

1.3. kuģiem, kas veic pārvadājumus ģeogrāfiski noteiktos ierobežotos rajonos, Kuģošanas drošības inspekcija var samazināt saskaņā ar šā pielikuma 1.1.apakšpunktu noteikto ūdens līmeņa augstumu, aizvietojojot to ar:

1.3.1. 0,0 m, ja ievērojamo viļņu augstums (h_s) attiecīgajā rajonā ir 1,5 m vai mazāks;

1.3.2. saskaņā ar šā pielikuma 1.1.apakšpunktā noteikto vērtību, ja ievērojamo viļņu augstums (h_s) attiecīgajā rajonā ir 4,0 m vai lielāks;

1.3.3. starpvērtību, ko nosaka ar lineāro interpolāciju, ja ievērojamo viļņu augstums attiecīgajā rajonā ir lielāks par 1,5 m, bet mazāks par 4,0 m, ja ir izpildīti visi šie nosacījumi:

1.3.3.1. Kuģošanas drošības inspekcija ir pārliecināta, ka attiecīgajā rajonā ievērojamo viļņu augstuma pārsniegšanas varbūtība nav lielāka par 10 %;

1.3.3.2. sertifikātos ir norādīts ekspluatācijas rajons un, ja piemērojams, tā gada daļa, kurai noteikta konkrēta viļņu augstuma (h_s) vērtība;

1.4. kuģošanas drošības inspekcija var nepiemērot šā pielikuma 1.1. vai 1.3.apakšpunkta prasības un akceptēt pierādījumus, kas iegūti, testējot kuģa modeli saskaņā ar šā pielikuma 2.nodaļu, un kas liecina, ka kuģis neapgāzīsies, ja tas būs guvis bojājumus SOLAS konvencijas II-1/B/8.4 noteikumā paredzētajā apjomā visnelabvēlīgākajā vietā (1.1.punkts) neregulāras jūras viļņošanās apstākļos;

1.5. kuģa sertifikātos jābūt norādei uz modeļa testēšanas rezultātiem, kas atbilst šā pielikuma 1.1. vai 1.3.apakšpunkta prasībām, un uz modeļa testēšanā izmantoto ievērojamo viļņu augstumu;

1.6. informāciju, ko sniedz kapteinim saskaņā ar SOLAS konvencijas II-1/B/8.7.1 un II-1/B/8.7.2 noteikumiem, lai nodrošinātu atbilstību II-1/B/8.2.3 līdz II-1/B/8.2.3.4 noteikumiem, piemēro negrozītu tiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas apstiprināti saskaņā ar šīm prasībām.

2. Lai novērtētu iespaidu, ko varētu radīt uz bojātā ro-ro klāja sakrāties jūras ūdens, ņem vērā šādus nosacījumus:

2.1. šķērsenisko vai garenisko starpsienu uzskata par nebojātu, ja visas tās daļas atrodas kuģa abu bortu vertikālo virsmu iekšpusē tādā attālumā no kuģa korpusa metāla apšuvuma, kas vienāds ar vienu piektdaļu kuģa platuma ($B/5$), kā noteikts SOLAS konvencijas II-1/2 noteikumā, un mērīts taisnā leņķī no centra līnijas augstākās dališanas ūdenslīnijas līmenī;

2.2. ja kuģa korpuss ir konstruktīvi daļēji paplašināts, lai nodrošinātu atbilstību šā pielikuma prasībām, palielinājumu vienas piektdaļas kuģa platuma apjomā izmanto visos aprēķinos, bet tas neiespaido esošo starpsienu šķērsojošo elementu, cauruļvadu un citu sistēmu atrašanās vietu, kas bijusi pieņemama arī pirms paplašināšanas;

2.3. šķērsenisko vai garenisko starpsienu necaur laidība, ko pieņem par efektīvu, lai noturētu bojātā ro-ro klāja attiecīgajā nodalījumā sakrājušos jūras ūdeni, ir samērota ar ūdens novadišanas sistēmu un iztur hidrostatisko spiedienu saskaņā ar bojājumu aprēķina rezultātiem. Šādām starpsienām jābūt vismaz 4 m augstām, ja ūdens augstums ir mazāks par 0,5 m. Šādos gadījumos šķērssienas augstumu aprēķina, izmantojot šādu formulu:

$$Bh = 8hw, \text{ kur}$$

Bh – šķērssienas augstums;

hw – ūdens augstums.

Jebkurā gadījumā šķērssienas augstumam jābūt ne mazākam par 2,2 m. Kuģiem ar piekaramu automobiļu klāju minimālais starpsienas augstums nedrīkst būt mazāks par piekarāmā klāja apakšējo sānmalu augstumu, šiem klājiem atrodoties nolaistā stāvoklī;

2.4. ja kuģim ir īpaša konfigurācija (piemēram, pilna platuma piekaramie klāji un platas sānu šahtas), var akceptēt citu starpsienu augstumu, ņemot vērā detalizētus modeļa testus;

2.5. iespaidu, ko rada iespējamā jūras ūdens uzkrāšanās, neņem vērā attiecībā uz bojātā ro-ro klāja nodalījumiem, ja vien šādiem nodalījumiem katrā klāja pusē ir ūdensvārti, kas ir vienmērīgi izvietoti gar nodalījuma malām un kuri atbilst visiem šiem nosacījumiem:

2.5.1. ūdensvārtu kopējā platība katrā klāja pusē aprēķināta, izmantojot šādu formulu:

$$A \geq 0,3 \times l, \text{ kur}$$

A – ūdensvārtu kopējā platība katrā klāja pusē (m^2);

l – nodalījuma garums (m);

2.5.2. ja kuģim ir visbīstamākie bojājumi, tas saglabā vismaz 1,0 m atlikuma brīvsānus, neņemot vērā iespaidu, ko rada iespējamais ūdens daudzums uz bojātā ro-ro klāja;

2.5.3. ūdensvārti atrodas 0,6 m augstumā virs bojātā ro-ro klāja, un to zemākā mala ir 2 cm robežās virs bojātā ro-ro klāja;

2.5.4. ūdensvārti ir aprīkoti ar aizvēršanas iekārtām vai neatgriezeniskajiem vārstiem, lai novērstu ūdens nokļūšanu uz ro-ro klāja, bet ļautu aizplūst ūdenim, kas uz tā varētu sakrāties;

2.6. ja pieņem, ka ir bojāta starpsienas virs ro-ro klāja, tad pieņem, ka arī abi nodalījumi, kas robežojas ar šo starpsienu, ir applūduši līdz tādām pašām ūdens līmenim, kāds aprēķināts saskaņā ar šā pielikuma 1.1. vai 1.3.apakšpunktu.

3. Ievērojamo viļņu augstumu nosaka saskaņā ar Stokholmas līguma 1.pielikumu atbilstoši Ministru kabineta 2010.gada 5.oktobra noteikumu "Noteikumi par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem" Nr.927 III nodaļai. Kuģiem, ko paredzēts izmantot pārvadājumiem tikai īsu laikposmu, ievērojamo viļņu augstumu nosaka Latvijas Jūras administrācija, vienojoties ar valsti, kuras osta ir iekļauta kuģa maršrutā.

2. Modeļa testēšanas metode