



Laidiens: 25.05.2006., Nr. 81

Ministru kabineta noteikumi Nr.248

Rīgā 2006.gada 28.martā (prot. Nr.17 50.§)

Noteikumi par jūras zvejas kuģu drošību

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

1. Vispārīgie jautājumi

1. Noteikumi nosaka drošības prasības esošiem un jauniem jūras zvejas kuģiem (izņemot izklaides kuģus, kas nodarbojas ar nekomerciālu zvejniecību), kuru garums ir 15 metri un lielāks (turpmāk — zvejas kuģi), ja noteikumos nav norādīts citādi, kas:

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

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

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

2.1.3. nav līguma par kuģa būvi, bet kuģa būves sākumu nosaka datums, kad ir ielikts kuģa ķilis vai ir ielikta konstrukcija, vai arī ir samontēta konstrukcija (konstrukcijas svars ir mazākais no vērtībām — 50 tonnas vai 1 % no paredzētās kuģa konstrukcijas svara);

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

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

2.4. 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;

2.5. priekšgala un pakaļgala perpendikuli ir fiksēti garuma “L” galos. Priekšgala perpendikuls atbilst priekšvadņa priekšējai malai uz ūdenslīnijas, pa kuru tiek mērīts garums;

2.6. 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;

2.7. teorētiskais sānu augstums ir vertikālais attālums no horizontālā ķīļa līdz darba klāja apakšējai virsmai pie kuģa sāna:

2.7.1. kuģiem ar noapaļotu klāja un sāna savienojumu teorētisko sānu augstumu mēra līdz klāja un sānu teorētisko līniju turpinājumu krustpunktam;

2.7.2. 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;

2.8. sānu augstums (D) ir teorētiskais sānu augstums kuģa garuma viduspunktā;

2.9. dziļākā ekspluatācijas ūdenslīnija ir ūdenslīnija, kas atbilst maksimāli atļautajai kuģa iegrimēi;

2.10. kuģa garuma viduspunkts ir garuma L viduspunkts;

2.11. vidus šķelums ir kuģa korpusa šķelums kuģa garuma vidusdaļā ar teorētisku plakni perpendikulāri ūdenslīnijai;

2.12. ķīļa līnija ir līnija, paralēla ķīļa trajektorijai, kas kuģa garuma viduspunktā krustojas ar:

2.12.1. horizontālā ķīļa augšējo malu kuģiem ar metāla apšuvumu;

2.12.2. ķīļa un ārējā apšuvuma salaiduma apakšējo malu kuģiem ar koka vai kompozīta materiāla ārējo apšuvumu;

2.12.3. kuģa diametrālās plaknes un kuģa apšuvuma ārējā kontūra krustošanās līniju kuģiem ar ārējo apšuvumu no cita materiāla, nevis koka un metāla;

2.13. bāzes līnija ir horizontāla līnija, kas kuģa garuma viduspunktā šķērso ķīļa līniju;

2.14. 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;

2.15. virsbūve ir ar klāju nosepta konstrukcija uz darba klāja visā kuģa platumā, vai konstrukcija, kuras garensienas nav tālāk par 0,04 B no kuģa sānu apšuvuma;

2.16. 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 citas atveres sienās ir aprīkotas ar pietiekami efektīviem noslēgšanas līdzekļiem;

2.17. 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;

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

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

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

2.21. Organizācija ir Starptautiskā jūrniecības organizācija (SJO);

2.22. *COLREG* ir Organizācijas 1972.gada 20.oktobra konvencija par starptautiskiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem;

2.23. *MARPOL* ir 1973.gada Starptautiskā konvencija par piesārņojuma novēršanu no kuģiem un tās 1978.gada protokols;

2.24. *SOLAS* ir 1974.gada Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras un tās 1978.gada un 1988.gada protokoli;

2.25. Helsinku konvencija ir 1992.gada Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvencija;

2.26. Helsinku Komisija ir komisija, kas dibināta 1992.gada Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvencijas mērķiem;

2.27. Baltijas jūra nozīmē Baltijas jūras reģionu saskaņā ar 1992.gada Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvenciju;

2.28. jēdziens "visi zvejas kuģi" nozīmē, ka attiecīgās šo noteikumu prasības attiecas kā uz esošajiem zvejas kuģiem, tā arī uz jauniem zvejas kuģiem neatkarīgi no būves datuma;

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

2.30. 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;

2.31. 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 II pielikuma kartē;

2.32. smagi ledus apstākļi nozīmē, ka dreifējošais ledus nosedz astoņas desmitdaļas no jūras virsmas;

2.33. atzīts vai atzīta tipa aprīkojums vai materiāls ir aprīkojums vai materiāls, ko administrācija atzinusi par derīgu izmantošanai uz zvejas kuģa;

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

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

2.34.2. tie ir atbilstoši nostiegoti;

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

2.34.4. tie ir izolēti ar tādu atzītu degtnespējīgu materiālu, lai iedarbībai nepakļautās puses vidējā temperatūra nepaceltos augstāk par 139 °C virs sākuma temperatūras, kā arī temperatūra jebkurā punktā, ieskaitot jebkuru

savienojuma vietu, nepaceltos augstāk par 180 °C virs sākuma temperatūras šādā laikposmā:

klasei A-60 — 60 minūtēs;

klasei A-30 — 30 minūtēs;

klasei A-15 — 15 minūtēs;

klasei A-0 — nulle minūtēs.

Administrācija pieprasa starpsienas vai klāja prototipa testu, lai pārlicinātos, ka tie atbilst minētajām prasībām attiecībā uz viengabalainību un temperatūras paaugstināšanos saskaņā ar Organizācijas Ugunsdrošības testu procedūru kodeksu (*FTP Code*);

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

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

2.35.2. to izolācijas vērtība ir tāda, lai iedarbībai nepakļautās puses vidējā temperatūra nepaceltos augstāk par 139 °C virs sākuma temperatūras, kā arī temperatūra jebkurā punktā, ieskaitot jebkuru savienojuma punktu, nepaceltos augstāk par 225 °C virs sākuma temperatūras šādā laikposmā:

klasei B-15 — 15 minūtēs;

klasei B-0 — nulle minūtēs;

2.35.3. tie ir konstruēti no atzīta, degtnespējīga materiāla. Visi materiāli, kas izmantoti B klases nodalījumu konstrukcijā un montāžā, ir degtnespējīgi (izņemot apšuvumu vai apdari, ja tie atbilst šīs nodaļas attiecīgajām prasībām). Administrācija pieprasa starpsienas vai klāja prototipa testu, lai pārlicinātos, ka tie atbilst minētajām prasībām attiecībā uz viengabalainību un temperatūras paaugstināšanos saskaņā ar Organizācijas Ugunsdrošības testu procedūru kodeksu (*FTP Code*);

2.36. C klases nodalījumi ir nodalījumi, kas konstruēti no atzīta, degtnespējīga materiāla. Tiem neizvirza prasības attiecībā uz dūmu un liesmu integritāti un temperatūras paaugstināšanos;

2.37. F klases nodalījumi ir nodalījumi, ko veido starpsienas, klāji, griesti vai oderējums, kas atbilst šādām prasībām:

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

2.37.2. to izolācijas vērtība ir tāda, lai iedarbībai nepakļautās puses vidējā temperatūra nepaceltos augstāk par 139 °C virs sākuma temperatūras, kā arī temperatūra jebkurā punktā, ieskaitot jebkuru savienojuma punktu, nepaceltos augstāk par 225 °C virs sākuma temperatūras pirmās pusstundas standarta ugunsdrošības testa beigās. Administrācija pieprasa šķirtnes prototipa testu, lai pārlicinātos, ka tas atbilst minētajām prasībām attiecībā uz viengabalainību un temperatūras paaugstināšanos saskaņā ar Organizācijas Ugunsdrošības testu procedūru kodeksu (*FTP Code*);

2.38. standarta ugunsdrošības tests ir tests, kura laikā starpsienas vai klāja paraugus testu krāsnī noteiktā laikposmā pakļauj noteiktai temperatūras iedarbībai. Standarta laika un temperatūras likne ir šāda:

2.38.1. krāsns iekšējā sākuma temperatūra ir 20 °C;

- 2.38.2. temperatūra pirmo piecu minūšu beigās ir 576 °C;
- 2.38.3. temperatūra desmitās minūtes beigās ir 679 °C;
- 2.38.4. temperatūra piecpadsmītās minūtes beigās ir 738 °C;
- 2.38.5. temperatūra trīsdesmitās minūtes beigās ir 841 °C;
- 2.38.6. temperatūra sešdesmitās minūtes beigās ir 945 °C.

Testa metodika ir atbilstoša Organizācijas Ugunsdrošības testu procedūru kodeksa (*FTP Code*) prasībām;

2.39. degtnespējīgs materiāls ir materiāls, kas nedeg, neizdala uzliesmot spējīgus tvaikus pašuzliesmošanai pietiekamā daudzumā, kad tas uzkaisēts aptuveni līdz 750 °C (saskaņā ar Organizācijas Ugunsdrošības testu procedūru kodeksu (*FTP Code*), ko pieņēmusi Jūras drošības komisija (*MSC*) ar rezolūciju MSC.61(67)). Visi pārējie materiāli ir degtspējīgi;

2.40. materiāls ar zemu liesmu izplatīšanās spēju nozīmē, ka tas ierobežo liesmu izplatīšanos (saskaņā ar Organizācijas Ugunsdrošības testu procedūru kodeksu (*FTP Code*)).

2.41. A kategorijas mašīntelpas ir telpas un tām piederošās palīgtelpas, kurās atrodas iekšdedzes tipa dzinēji, ko lieto zvejas kuģa galvenajam dzinējspēkam vai citiem mērķiem, un šo mašīnu jauda agregātā nav mazāka par 375 kilovatiem, vai arī kurās ir ar degvielu darbināms katls (boilers) vai degvielas mezgls;

2.42. kuģa apkalpe ir kapteinis un visas personas uz kuģa, kuras ir pieņemtas darbā un veic noteiktus pienākumus, nodrošinot kuģa ekspluatāciju.

3. Visu zvejas kuģu korpuss, galvenie un palīgmehānismi, elektroiekārtas un automātika ir projektēta, būvēta un tiek uzturēta saskaņā ar atzītās organizācijas noteikumiem, kas ir spēkā tajā laikā, kad tiek būvēts kuģis.

4. Drošības prasību ievērošanu uz zvejas kuģiem kontrolē administrācijas kuģošanas drošības inspekcijas inspektori (turpmāk — inspektori). Inspektori pārbauda Latvijas ostās ienākošos ārvalstu zvejas kuģus saskaņā ar *Torremolinas* protokola 4.panta prasībām.

5. Inspektori vai atzītās organizācijas veic Latvijas zvejas kuģu apskati, lai pārliecinātos, ka zvejas kuģis atbilst normatīvajos aktos noteiktajām zvejas kuģu drošības prasībām.

6. Ja zvejas kuģis atbilst noteiktajām zvejas kuģa drošības prasībām, inspektori vai atzītās organizācijas izsniedz atbilstības apliecību saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikumu un atbilstības apliecībai pievienoto aprīkojuma sarakstu saskaņā ar šo noteikumu 2.pielikumu.

7. Noteikumu 1.1.apakšnodaļā norādītajos izņēmuma gadījumos inspektori vai atzītās organizācijas zvejas kuģim izsniedz izņēmuma apliecību atbilstoši šo noteikumu 3.pielikumā norādītajai apliecības formai.

1.1. Izņēmumi

8. Administrācija var atbrīvot zvejas kuģi, kam ir jauna konstrukcija un aprīkojums, no šo noteikumu 2., 3., 4., 5., 6. un 7.nodaļā noteiktajām prasībām, ja to piemērošana būtiski apgrūtinā jaunās konstrukcijas un aprīkojuma īpatnību izpēti un ieviešanu. Tomēr šāds zvejas kuģis ievēro tās drošības prasības, kuras nodrošina tā vispārēju drošību un pēc administrācijas ieskatiem ir piemērojamas, ņemot vērā zvejas kuģa ekspluatācijas apstākļus.