



Laidiens: 30.12.2005., Nr. 210

Ministru kabineta noteikumi Nr.1042

Rīgā 2005.gada 27.decembrī (prot. Nr.77 66.§)

Noteikumi par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem

Izdoti saskaņā ar Ministru kabineta iekārtas likuma 14.panta pirmās daļas 3.punktu

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 un kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus (ikvienu personu, izņemot kuģa kapteini, kuģa apkalpes locekļus vai citas personas, kuras jebkādu pienākumu veikšanai ir nodarbinātas vai pieņemtas darbā uz kuģa šā kuģa vajadzībām, un bērnus, kuri nav sasnieguši gada vecumu)) neatkarīgi no to valsts karoga, kuri 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 (turpmāk – inspekcija) vai atzīta kuģu klasifikācijas sabiedrība, ar kuru Latvijas Jūras administrācija ir noslēgusi pilnvarojuma līgumu (turpmāk – klasifikācijas sabiedrība), pārbauda, lai ro-ro pasažieru kuģi, uzsākot reisos no Latvijas ostām vai uz tām, pilnībā atbilstu šo noteikumu prasībām.

II. Zīmīgo viļņu augstums

3. Zīmīgo 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. Zīmīgo viļņu augstuma vērtību nosaka tādu, lai varbūtība to pārsniegt gada laikā nebūtu lielāka par 10 %.

III. Jūras rajoni

4. Jūras rajoni, ko šķērso ro-ro pasažieru kuģi, kas nodrošina regulārus reisos (braucienu sērijas, veicot pārvadājumu 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 tajos piemērojamās zīmīgo viļņu augstuma vērtības atbilst līguma (noslēgts Stokholmā 1996.gada 28.februārī saskaņā ar 1995.gada 29.novembra SOLAS konferences rezolūciju Nr.14 “Reģionālie nolīgumi par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro tipa pasažieru kuģiem” (turpmāk – Stokholmas līgums)) 1.pielikumā noteiktajam.

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

6. Informāciju par jūras rajoniem un tajos piemērojamo zīmīgo viļņu augstumu vērtības publicē Latvijas Jūras administrācijas mājas lapā internetā.

IV. Īpašās stabilitātes prasības

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

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

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

IV. Īpašās stabilitātes prasības

10. 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.

11. Esošie ro-ro pasažieru kuģi (kuģi, kas nav jauni kuģi), izņemot tos, uz kuriem attiecas šo noteikumu 8.punkts, nodrošina atbilstību šo noteikumu 1.pielikuma prasībām ne vēlāk kā 2010.gada 1.oktobrī. Esošie ro-ro pasažieru kuģi, kas šo noteikumu spēkā stāšanās dienā atbilst šo noteikumu 8.punkta prasībām, nodrošina atbilstību 1.pielikuma prasībām ne vēlāk kā 2015.gada 1.oktobrī.

VI. Sertifikāti

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

13. Kuģa atbilstību novērtē un sertifikātu izsniedz saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma II daļu.

14. Šo noteikumu 12.punktā minētajā sertifikātā, kam var būt pievienoti citi saistītie sertifikāti, norāda zīmīgo viļņu augstumu, līdz kuram kuģis spēj izpildīt īpašās stabilitātes prasības, un tas ir derīgs, ja kuģis veic pārvadājumus rajonā ar tādu pašu vai zemāku zīmīgo viļņu augstuma vērtību.

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

VII. Sezonas un īstermiņa pārvadājumi

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

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 zīmīgo viļņu augstums ir zemāks nekā tam pašam jūras rajonam noteiktā vērtība pārvadājumiem visa gada laikā, tad ūdens līmeņa augstuma noteikšanai uz klāja izmanto zīmīgo 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 šo noteikumu 17. un 18.punkta izpratnē, ir jābūt sertifikātam, kas apstiprina kuģa atbilstību šo noteikumu prasībām, kā paredzēts šo noteikumu 12. un 15.punktā, atbilstoši Latvijas Republikā spēkā esošajiem starptautiskajiem līgumiem.

VIII. Noslēguma jautājums

20. Noteikumi stājas spēkā ar 2006.gada 1.janvāri.

Informatīva atsauce uz Eiropas Savienības direktīvām
Noteikumos iekļautas tiesību normas, kas izriet no:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2003.gada 14.aprīļa Direktīvas 2003/25/EK par īpašām stabilitātes prasības 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 A.Kalvītis

Satiksmes ministrs A.Šlesers

1.pielikums

Ministru kabineta

2005.gada 27.decembra noteikumiem Nr.1042

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

I Daļa. 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 šo noteikumu 1.punktā minētajiem ro-ro pasažieru kuģiem jāatbilst šī 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, atbilstoši SOLAS konvencijas II-2/3 noteikumam (turpmāk - bojātais ro-ro

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

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

1.1.2. ja bojātā nodalījuma klāja mala ir iegrimusi, tad aprēķinā izmanto noteiktu augstumu virs mierīga ūdens virsmas līmeņa visos sānsveres un galsveres leņķos, t. i., 0,5 m, ja atlikuma brīvsāni (f_r) (minimālais attālums starp bojāto ro-ro klāju un galējo ūdenslīniju bojājuma vietā, neņemot vērā uz bojātā ro-ro klāja sakrājušā jūras ūdens radīto papildus iespaidu) ir 0,3 m vai mazāk, 0,0 m, ja atlikuma brīvsāni (f_r) ir 2,0 m vai vairāk, un starpvērtības, ko nosaka ar lineāro interpolāciju, ja atlikuma brīvsāni (f_r) ir 0,3 m vai vairāk, bet mazāk par 2,0 m, kur atlikuma brīvsāni (f_r) ir minimālais attālums starp bojāto ro-ro klāju un galējo ūdenslīniju bojājuma vietā, neņemot vērā iespaidu, ko rada uz bojātā ro-ro klāja iespējami uzkrāties ūdens.

1.2. Ja uzstāda augstas efektivitātes ūdens novadišanas sistēmu, KDI var atļaut samazināt ūdens līmeņa augstumu.

1.3. Kuģiem, kas veic pārvadājumus ģeogrāfiski noteiktos ierobežotos rajonos, KDI var samazināt saskaņā ar šīs Daļas 1.1.punktu noteikto ūdens līmeņa augstumu, aizvietojo to ar turpmāk minēto:

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

1.3.2. saskaņā ar 1.1.punktā noteikto vērtību, ja zīmīgo viļņu augstums (h_s) attiecīgajā rajonā ir 4,0 m vai lielāks;

1.3.3. starpvērtības, ko nosaka ar lineāro interpolāciju, ja zīmīgo viļņu augstums attiecīgajā rajonā ir 1,5 m vai lielāks, bet mazāks par 4,0 m, ja vien ir nodrošināta atbilstība šādiem nosacījumiem:

1.3.3.1. KDI ir pārliedzināta, ka noteikto rajonu raksturo zīmīgo viļņu augstums, kura pārsniegšanas varbūtība nav lielāka par 10%; un

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

1.4. Kā alternatīvu šīs Daļas 1.1. vai 1.3.punkta prasībām KDI var paredzēt 1.1. vai 1.3.punkta prasību nepiemērošanu un akceptēt pierādījumus, kas iegūti atsevišķa kuģa modeļa testēšanā saskaņā ar šī pielikuma II Daļā noteikto modeļa testēšanas metodi, un kas liecina, ka kuģis neapgāzīsies, ja tas būs guvis bojājumus SOLAS konvencijas II-1/B/8.4 noteikumā paredzētajā apjomā visnelabvēlīgākajā vietā, kas minēta 1.1.punktā, neregulāras jūras viļņošanās apstākļos; un

1.5. kuģa sertifikātos ir norāde uz modeļa testēšanas rezultātiem, kas akceptēti kā līdzvērtīgi atbilstībai 1.1. vai 1.3.punkta prasībām, un uz modeļa testēšanā izmantoto zīmīgo 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, un kas attīstīta, 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 var radīt uz šīs Daļas 1.punktā minētā bojātā ro-ro klāja iespējami sakrājiem jūras ūdens, ņem vērā šādus noteikumus:

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 dalīšanas ūdenslīnijas līmenī;

2.2. gadījumos, kad kuģa korpuss ir konstruktīvi daļēji paplašināts, lai nodrošinātu atbilstību šī pielikuma noteikumiem, palielinājumu vienas piektdaļas kuģa platuma apjomā izmanto visos aprēķinos, bet tas neiespaido esošo starpsienu šķērsojošo elementu, cauruļvadu sistēmu utt. atrašanās vietu, kas bijusi pieņemama arī pirms paplašināšanas;

2.3. šķērsenisko vai garenisko starpsienu necaurlaidība, ko pieņem par efektīvu, lai noturētu bojātā ro-ro klāja attiecīgajā nodalījumā iespējami 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 var aprēķināt šādi:

$$B_h = 8h_w,$$

kur:

B_h ir šķērssienas augstums;

un h_w ir ūdens augstums.

Jebkurā gadījumā šķērsienas augstumam jābūt ne mazāk kā 2,2 m. Tomēr attiecībā uz kuģiem ar piekaramu automobiļu klāju minimālais starpsienas augstums nav mazāks par piekarāmā klāja apakšējo sānmalu augstumu, šiem klājiem atrodoties nolaistā stāvoklī;

2.4. attiecībā uz īpašu konfigurāciju, piemēram, pilna platuma piekaramiem klājiem un platām sānu šahtām, var akceptēt citu starpsienu augstumu, ņemot vērā detalizētus modeļa testus;

2.5. iespaids, ko rada iespējamā jūras ūdens uzkrāšanās, nav jāņem 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 atbilst šādiem parametriem:

2.5.1. $A \geq 0,3 l$,

kur

A ir ūdensvārtu kopējā platība katrā klāja pusē, izteikta m^2 , un l ir nodalījuma garums metros;

2.5.2. kuģis visbīstamāko bojājumu gadījumā saglabā vismaz 1,0 m atlikuma brīvsānus, neņemot vērā iespaidu, ko rada iespējamais ūdens daudzums uz bojātā ro-ro klāja; un

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

2.5.4. šādi ūdensvārti ir aprīkoti ar aizvēršanas iekārtām vai neatgriezeniskajiem vārstiem, lai novērstu ūdens nokļūšanu uz ro-ro klāja, bet tai pašā laikā ļautu aizplūst ūdenim, kas var sakrāties uz minētā klāja.

2.6. Ja pieņem, ka ir bojāta starpsiena 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 šīs Daļas 1.1. vai 1.3.punktu.

3. Nosakot zīmīgo viļņu augstumu, izmanto viļņu augstumu, kas noteikts saskaņā ar Stokholmas līguma 1.pielikumu atbilstoši šo noteikumu III nodaļā noteiktajam.

3.1. Kuģiem, ko paredzēts izmantot pārvadājumiem tikai īsu laika posmu, izmantojamo zīmīgo viļņu augstumu nosaka Latvijas Jūras administrācija, vienojoties ar valsti, kuras osta ir iekļauta kuģa maršrutā.

4. Modeļu testēšanu veic saskaņā ar šī pielikuma II Daļu.