



Laidiens: 01.03.2005., Nr. 35

Satiksmes ministrijas noteikumi Nr.12

Rīgā 2004.gada 30.aprīlī

Noteikumi par pasažieru kuģu drošību un standartiem

Noteikumi publicēti laikrakstā "Latvijas Vēstnesis" 09.02.2005., Nr.22

1.pielikums

Satiksmes ministrijas

2004.gada 30.aprīļa noteikumiem Nr. 12

DROŠĪBAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ JAUNIEM UN ESOŠIEM PASAŽIERU KUĢIEM, KAS VEIC VIETĒJOS REISUS

I nodaļa. Vispārīgie noteikumi

1. Noteikums. Šā pielikuma noteikumus piemēro jaunajiem un esošajiem A, B, C un D klases pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisos.

2. Noteikums. Jaunajiem B, C un D klases kuģiem, kuru garums ir mazāks par 24 metriem, jāatbilst šā pielikuma II-1/B/2 līdz II-1/B/8 un II-1/B/10 noteikumu prasībām.

3. Noteikums. Ja šā pielikuma noteikumus nepiemēro jauniem kuģiem, kuru garums ir mazāks par 24 metriem, tiek nodrošināts līdzvērtīgs drošības līmenis.

4. Noteikums. Esošajiem C un D klases kuģiem nav jāatbilst šā pielikuma II-1 un II-2 nodaļas noteikumiem.

5. Noteikums. Ja šis pielikums paredz SJO rezolūcijas piemērošanu esošajiem kuģiem, šī rezolūcija neattiecas uz kuģiem, kas būvēti divu gadu laikā pēc attiecīgās SJO rezolūcijas pieņemšanas, ar noteikumu, ka šie kuģi atbilst iepriekšējām piemērojamajām rezolūcijām, ja tādas ir.

6. Noteikums. "Nozīmīgs" remonts, pārbūve un modifikācijas ir, piemēram, šādas:

6.1. visas izmaiņas, kuru rezultātā būtiski mainās kuģa izmēri, piemēram: kuģa pagarināšana, pievienojot jaunu viduskorpusu;

6.2. visas izmaiņas, kuru rezultātā būtiski mainās pieļaujamais pasažieru skaits uz kuģa, piemēram: transportlīdzekļu klāju pārveido par pasažieru telpām;

6.3. visas izmaiņas, kā rezultātā būtiski pagarinās kuģa ekspluatācijas laiks, piemēram: pasažieru telpu izremontēšana visā klājā.

7. Noteikums. Burts "(R ...)", kas norādīts aiz vairākiem šā pielikuma noteikumu virsrakstiem, attiecas uz SOLAS konvencijas noteikumiem, uz kuru pamata ir sagatavoti šā pielikuma noteikumi.

II-1 nodaļa. KONSTRUKCIJA – SADALĪJUMS UN NOTURĪBA, MAŠĪNELPA UN ELEKTROINSTALĀCIJAS

A daļa. VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

1. Noteikums. Definīcijas, kas attiecas uz B daļu (R 2)

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI:

- .1.1. Sadalījuma nodalījumos kravas līnija ir ūdenslīnija, ko izmanto, lai noteiktu kuģa sadalījumu nodalījumos.
- .2. Sadalījuma augšējā kravas līnija ir ūdenslīnija, kas atbilst dziļākajai iegrimē, ko pieļauj piemērojamās prasības attiecībā uz sadalījumu.
- .2. Kuģa garums ir garums starp perpendikuliem, kas novilkti sadalījuma augšējās kravas līnijas abos galos.
- .3. Kuģa platums ir maksimālais platums no vienas sānu brangas ārpuses līdz otrai sānu brangai vai arī platums zem sadalījuma augšējās kravas līnijas.
- .4. Iegrimē ir attālums pa vertikāli no teorētiskās pamatplaknes kuģa vidusdaļā līdz attiecīgajai sadalījuma kravas līnijai.
- .5. Pilnā kravnesība ir tonnās izteikta starpība starp tukša kuģa svaru un kuģa ūdensizspaidu ūdenī ar blīvumu 1,025 iegrimē līnijas līmenī, kas atbilst noteiktajam vasaras brīvsānu augstumam.
- .6. Tukša kuģa svars ir kuģa ūdensizspaidis, izteikts tonnās, bez kravas, degvielas, smērvielām, balasta ūdens, saldūdens un dzeramā ūdens rezervuāros, bez patēriņa krājumiem, pasažieriem un apkalpes un viņu personiskajām mantām.
- .7. Starpsienu klājs ir augšējais klājs, līdz kuram sniedzas ūdensnecaurlaidīgas šķērssienas.
- .8. Iegrimē robežlīnija ir līnija, kas novilkta uz apšuvuma vismaz 76 mm zem starpsienu klāja virsmas.
- .9. Telpas pieļaujamā ūdenscaurlaidība ir šīs telpas tilpums, izteikts procentos, ko var aizņemt ūdens. Tādas telpas tilpumu, kas sniedzas virs iegrimē robežlīnijas, mēra tikai līdz šai līnijai.
- .10. Mašīntelpa atrodas starp teorētisko pamatplakni un iegrimē robežlīniju un starp galējām galvenajām ūdensnecaurlaidīgajām šķērssienām, un šajā telpā atrodas galvenie dzinēji un palīgdzinēji, kā arī katli, ko izmanto dzinēju vajadzībām.
- .11. Pasažieru telpas ir telpas, kas paredzētas pasažieru izvietošanai un lietošanai, izņemot bagāžas, noliktavas, provīzijas un pasta sūtījumu telpas.
- .12. Ūdensnecaurlaidība attiecībā uz konstrukciju nozīmē, ka konstrukcija ne no vienas, ne otras puses neliāz cauri ūdeni, ko rada ūdens spiediens nebojātā vai bojātā kuģa stāvoklī.
- .13. Izturīgums pret atmosfēras iedarbību nozīmē, ka ūdens neiekļūst kuģī neatkarīgi no laika apstākļiem jūrā.
- .14. Ro-ro pasažieru kuģis ir pasažieru kuģis ar ro-ro kravas telpām vai īpašas kategorijas telpām, kas definētas II-2/A/2 noteikumā.

2. Noteikums. Definīcijas, kas attiecas uz C, D un E daļu (R 3)

JAUNI B, C UN D KLASĒS KUĢI UN ESOŠIE B KLASĒS KUĢI:

- .1.1. Stūres iekārtas vadības sistēma ir aprīkojums, ar ko novada rīkojumus no komandtiltiņa uz stūres iekārtas energoapgādes agregātiem. Stūres iekārtas vadības sistēmā ietilpst raidītāji, uztvērēji, hidrauliskie kontrolsūkņi un

ar tiem savienotie motori, motora vadības ierīces, cauruļu sistēma un kabeļi.

.2. Galvenā stūres iekārta ir mehānismi, stūres spēka pievadi, stūres mehānisma energoapgādes agregāti, ja tādi ir, un palīgaprīkojums un līdzekļi, ar ko pielikt griezes momentu stūres vārpstai (piemēram, stūres grozīklis vai sektors), lai iekustinātu stūri un vadītu kuģi normālas ekspluatācijas apstākļos.

.2. Stūres iekārtas spēka pievads ir:

.1. elektriskā stūres mehānisma gadījumā – elektromotors un ar to savienotās elektroiekārtas;

.2. elektrohidrauliskā stūres mehānisma gadījumā – elektromotors un ar to savienotās elektroiekārtas un pieslēgtais sūknis;

.3. pārējo hidraulisko stūres mehānismu gadījumā – dzinējs un ar to savienotais sūknis.

.3. Papildus stūres iekārta ir iekārta, kas nepieciešama kuģa stūrēšanai, ja sabojājas galvenā stūres iekārta, kurā neietilpst neviena galvenās stūres iekārtas daļa, kā arī tā neietver stūres grozīkli, sektoru un citus elementus, kas paredzēti tam pašam nolūkam.

.4. Normāli ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļi ir apstākļi, kādos kuģis kopumā, mehānismi, pakalpojumi, līdzekļi dzinējspēka nodrošināšanai, stūrēšanas iespējas, drošas kuģošanas, ugunsdrošības un nenogremdējamības nodrošināšanas līdzekļi, iekšējie un ārējie sakari un signāli, evakuācijas līdzekļi un avārijas laivu vinčas, kā arī paredzētie ērtie apdzīvojamības apstākļi ir darba kārtībā un darbojas normāli.

.5. Avārijas stāvoklis ir stāvoklis, kurā sakarā ar galvenā elektroenerģijas avota sabojāšanos nedarbojas neviens pakalpojums, kas vajadzīgs normālu ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļu nodrošināšanai.

.6. Galvenais elektroenerģijas avots, no kura elektroenerģiju piegādā galvenajam sadales skapim, kur to sadala visiem pakalpojumiem, kas vajadzīgi, lai uz kuģa uzturētu normālus ekspluatācijas un apdzīvojamības apstākļus.

.7. Kuģis bez enerģijas ir tad, kad enerģijas trūkuma dēļ nedarbojas galvenie dzinēji, katli un palīgdzinēji.

.8. Galvenā elektrostacija ir telpa, kurā atrodas galvenais elektroenerģijas avots.

.9. Galvenais sadales skapis ir sadales skapis, kam elektroenerģiju piegādā tieši no galvenā elektroenerģijas avota un no kura sadala elektroenerģiju kuģa funkciju veikšanai.

.10. Avārijas sadales skapis ir sadales skapis, kam galvenā elektroenerģijas avota sabojāšanās gadījumā elektroenerģiju piegādā elektroenerģijas avārijas avots vai elektroenerģijas pagaidu avots, un no kura sadala elektroenerģiju ārkārtas funkciju veikšanai.

.11. Elektroenerģijas avārijas avots ir elektroenerģijas avots, no kura piegādā elektroenerģiju avārijas sadales skapim, ja nedarbojas elektroenerģijas piegāde no galvenā elektroenerģijas avota.

.12. Maksimālais kuģa ekspluatācijas ātrums priekšgaitā ir kuģim vislielākais paredzētais ātrums, kuģojot jūrā ar visdziļāko iegrimi.

.13. Maksimālais kuģa ātrums atpakaļgaitā ir ātrums, ko kuģis var sasniegt ar maksimālo paredzēto jaudu atpakaļgaitā, kuģojot jūrā ar visdziļāko iegrimi.

.14 a) Mašīntelpas ir visas A kategorijas mašīntelpas un visas pārējās telpas, kurās ir mašīntelpas galvenie mehānismi, katli, šķidrās degvielas sagatavošanas agregāti, tvaika un iekšdedzes dzinēji, ģeneratori un svarīgākie elektriskie mehānismi, degvielas uzpildes vietas, saldēšanas, stabilizācijas, ventilācijas un kondicionēšanas iekārtas, un tamlīdzīgas telpas un šahtas, kas ved uz šīm telpām.

.14 b) A kategorijas mašīntelpas ir telpas un ar tām savienotās šahtas, kurās ir:

- .1. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto galvenajā dzenošajā iekārtā; vai
 - .2. iekšdedzes mehānismi, ko izmanto citiem nolūkiem, nevis galvenajā dzenošajā iekārtā, ja šo mehānismu kopējā jauda nav mazāka par 375 kW; vai
 - .3. visi šķidrā kurināmā katli vai šķidrās degvielas agregāti.
- .15. Piedziņas sistēma ir hidrauliska iekārta, ar ko piegādā enerģiju stūres vārpstas griešanai un kurā ietilpst stūres mehānisma spēka pievads vai pievadi, kā arī attiecīgās caurules un cauruļu piederumi un stūres spēka pievads. Piedziņas sistēmām var būt kopīgi mehāniski elementi, piemēram, stūres grozīklis, sektors un stūres vārpsta vai elementi, ko izmanto tādām pašām nolūkam.
- .16. Kontrolpunkti ir telpas, kurās atrodas kuģa radioiekārta vai galvenās navigācijas iekārtas, vai ārkārtas enerģijas avots, vai kur ir koncentrēta ugunsgrēka reģistrēšanas vai ugunsdrošības iekārta.

B daļa. NEBOJĀTA KUĢA NOTURĪBA, SADALĪJUMS UN AVĀRIJAS NOTURĪBA

1. Noteikums. Nebojāta kuģa noturība, Rezolūcija A.749 (18)

JAUNI A, B, C UN D KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK:

Visu klašu jaunajiem kuģiem, kuru garums ir 24 metri un vairāk, piemēro attiecīgos noteikumus, kas pasažieru kuģiem noteikti Kodeksā par kuģu stabilitāti, ko SJO pieņēma Asamblejas 18. sesijā 1993. gada 4. novembrī ar Rezolūciju A.749 (18).

ESOŠIE A UN B KLASES KUĢI, KURU GARUMS IR 24 METRI UN VAIRĀK:

Visiem esošajiem A un B klases kuģiem jebkuros iekraušanas apstākļos jāatbilst turpmāk minētajiem noturības kritērijiem ar attiecīgām korekcijām, ņemot vērā šķidruma brīvo virsmu tilpnēs saskaņā ar SJO Rezolūcijas A.749 (18) 3.3. punkta pieņēmumiem vai līdzvērtīgiem kritērijiem.

(a) laukums zem noturības pleca (GZ) līknes nav mazāks par:

(i) 0,055 metri reiz radiāns pie sānsveres leņķa līdz 30°;

(ii) 0,09 metri reiz radiāns pie sānsveres leņķa līdz 40° vai pie kuģa piesmelšanās leņķa, t.i., sānsveres leņķa, pie kura iegrimst apakšējās malas visām korpusa, virsbūves vai darba klāju atverēm, ko nevar noslēgt jūras apstākļos izturīgā veidā – ja šis leņķis ir mazāks par 40°;

(iii) 0,03 metrradiāniem pie sānsveres leņķa starp 30° un 40° vai starp 30° un kuģa piesmelšanās leņķi, ja šis leņķis ir mazāks par 40°;

(b) noturības plecs (GZ) ir vismaz 0,20 metri pie sānsveres leņķa, kas ir vienāds vai lielāks par 30°;

(c) maksimālais noturības plecs (GZ) veidojas pie sānsveres leņķa, kas pārsniedz 30°, bet nav mazāks par 25°;

(d) sākotnējais šķērseniskais metacentriskais augstums nav mazāks par 0,15 metriem.

Iekraušanas nosacījumi, kas jāņem vērā, pārbaudot atbilstību iepriekšminētajiem noturības kritērijiem, ietver vismaz SJO Rezolūcijas A.749 (18) 3.5.1.1. punktā uzskaitītos nosacījumus.

Visiem esošajiem A un B klases kuģiem, kuru garums ir 24 metri un vairāk, jāatbilst arī papildu kritērijiem, kas sniegti SJO Rezolūcijas A.749 (18) 3.1.2.6. pantā (papildu kritēriji pasažieru kuģiem) un 3.2. pantā (laika apstākļu kritērijs).

2. Noteikums. Ūdensnecaurlaidīgi nodalījumi

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI:

Ar starpsienām, kas ir ūdensnecaurlaidīgas līdz starpsienu klājam, katru kuģi sadala ūdensnecaurlaidīgos nodalījumos, kuru maksimālo garumu aprēķina saskaņā ar turpmāk izklāstītām īpašām prasībām.

Minēto prasību vietā var izmantot pasažieru kuģu sadalījuma un noturības noteikumus, piemēram, 1960. gada Starptautiskās konvencijas par dzīvības drošību uz jūras II nodaļas B daļas ekvivalentu, kā teikts SJO Rezolūcijā A.265 (VIII), ja šos noteikumus piemēro pilnībā.

Visām pārējām iekšējās konstrukcijas daļām, kas ietekmē sadalījuma efektivitāti, jābūt ūdensnecaurlaidīgām.

3. Noteikums. Applūdināšanas robežgarums (R 4)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI:

.1. Applūdināšanas robežgarums konkrētā punktā ir maksimālā kuģa garuma daļa, kuras centrs ir attiecīgajā punktā un kuru var applūdināt, kuģim neiegrimstot zem ieग्रimes robežlīnijas, pieņemot, ka caurlaidība atbilst turpmāk norādītajai.

.2. Ja kuģim nav vienlaidu starpsienu klāja, applūdināšanas robežgarumu jebkurā punktā var noteikt pie izvēlētas ieग्रimes robežlīnijas, kas nevienā punktā neatrodas augstāk par 76 mm no klāja virsmas tajā pusē, ar kuru ūdensnecaurlaidīgā veidā ir savienotas attiecīgās starpsienas un korpuss.

.3. Ja izvēlētas ieग्रimes robežlīnijas daļa atrodas ievērojami zemāk par klāju, ar ko savienotas starpsienas, ir atļauts ierobežotā apmērā samazināt to starpsienu daļu ūdensnecaurlaidību, kas atrodas virs ieग्रimes robežlīnijas un tieši zem augstākā klāja.

4. Noteikums. Pieļaujamais nodalījumu garums (R 6)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI

Tāda nodalījuma maksimālo pieļaujamo garumu, kura centrs atrodas jebkurā kuģa garuma punktā, iegūst no applūdināšanas robežgaruma, reizinot to ar atbilstīgu faktoru, dēvētu par sadalījuma faktoru.

5. Noteikums. Caurlaidība (R 5)

JAUNI B, C UN D KLASES KUĢI UN ESOŠIE B KLASES KUĢI:

3. noteikumā minētie noteiktie pieņēmumi attiecas uz to telpu caurlaidību, kas atrodas zem ieग्रimes robežlīnijas.

Nosakot applūdināšanas robežgarumu, to telpu izvēlētajā vidējā caurlaidība, kas atrodas zem ieग्रimes robežlīnijas, ir norādīta 8.3. noteikuma tabulā.

6. Noteikums. Sadalījuma faktors

Sadalījuma faktors ir šāds:

JAUNIEM B, C UN D KLASES KUĢIEM UN ESOŠAJIEM B KLASES RO-RO PASAŽIERU KUĢIEM:

– 1,0, ja kuģis drīkst pārvadāt mazāk nekā 400 pasažierus;

– 0,5, ja kuģis drīkst pārvadāt 400 pasažierus un vairāk.

Esošajiem B klases ro-ro kuģiem šo prasību piemēro ne vēlāk kā atbilstības dienā, kas noteikta noteikuma II-1/B/8-2 2. punktā.