II

(Įstatymo galios neturintys teisės aktai)

DIREKTYVOS

KOMISIJOS DIREKTYVA 2010/36/ES

2010 m. birželio 1 d.

iš dalies keičianti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų ([1]), ypač į jos 10 straipsnį,

kadangi:

(1) Direktyvoje 2009/45/EB siekiant aiškumo buvo kodifikuota ir nauja redakcija išdėstyta 1998 m. kovo 17 d. Tarybos direktyva 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų ([2]) ir vėlesni esminiai jos pakeitimai.

(2) Kaip numatyta Direktyvoje 2009/45/EB, tarptautinės konvencijos, įskaitant 1974 m. Tarptautinę konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencija) ir kitus tarptautinius kodeksus bei rezoliucijas dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų, jau galiojo tos direktyvos priėmimo dieną.

(3) Nuo paskutinio esminio Direktyvos 98/18/EB pakeitimo, padaryto Komisijos direktyva 2003/75/EB ([3]), buvo keičiami svarbūs tarptautiniai dokumentai, kaip antai Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) konvencijos, protokolai, kodeksai ir rezoliucijos.

(4) Atitinkamuose Direktyvos 2009/45/EB straipsniuose ir prieduose reikėtų atsižvelgti į šiuos naujus tarptautinius dokumentus.

(5) Todėl Direktyvą 2009/45/EB reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti.

(6) Šioje direktyvoje numatytos priemonės atitinka Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002 ([4]) įsteigto Jūrų saugumo komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2009/45/EB iš dalies keičiama taip:

1. 2 straipsnio c punktas pakeičiamas taip:

„c) Greitaeigių laivų kodeksas – Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso, išdėstyto 1994 m. gegužės 20 d. TJO rezoliucijoje MSC 36 (63), arba 2000 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (2000 HSC kodeksas), išdėstyto 2000 m. gruodžio mėn. TJO rezoliucijoje MSC.97(73), naujausios redakcijos;“.

2. 2 straipsnio g punkto ii papunktis pakeičiamas taip:

„ii) jų didžiausias greitis, apibrėžtas 1994 m. Greitaeigių laivų kodekso 1.4.30 taisyklėje ir 2000 m. Greitaeigių laivų kodekso 1.4.37 taisyklėje, yra mažesnis nei 20 mazgų;“.

3. 3 straipsnio 2 dalies a punkto iii papunktis atitinkamai pakeičiamas taip:

„iii) iš kitos, o ne iš plieno ar jam lygiavertės medžiagos pagaminti laivai, kuriems netaikomi greitaeigių laivų (Rezoliucija MSC 36 (63) arba MSC.97(73)) ar laivų su oro pagalve ar su povandeniniais sparnais (Rezoliucija A.373 (X)) standartai;“.

([1]) OL L 163, 2009 6 25, p. 1.
([2]) OL L 144, 1998 5 15, p. 1.
([3]) OL L 190, 2003 7 30, p. 6.
([4]) OL L 324, 2002 11 29, p. 1.

4. 4 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Greitaeigiams keleiviniams laivams taikomos 1994 m. Greitaeigių laivų kodekso 1 skyriaus (1.4.10) ir (1.4.11) arba 2000 m. Greitaeigių laivų kodekso 1 skyriaus (1.4.12) ir (1.4.13) apibrėžtos kategorijos.“

5. 6 straipsnio 1 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) pirmiau išvardytų klasių keleiviniuose laivuose instaliuotai navigacinei įrangai taikomos naujausios redakcijos 1974 m. SOLAS konvencijos V skyriaus 17, 18, 19, 20 ir 21 taisyklių nuostatos. Laivo navigacinė įranga, nurodyta Direktyvos 96/98/EB A(1) priede ir atitinkanti jos nuostatas, laikoma atitinkančia 1974 m. SOLAS konvencijos V skyriaus 18.1 taisyklės tipo patvirtinimo reikalavimus.“

6. 6 straipsnio 4 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) 1996 m. sausio 1 d. ar po šios datos pastatyti arba iš esmės suremontuoti, rekonstruoti ar modifikuoti greitaeigiai keleiviniai laivai atitinka 1974 m. SOLAS konvencijos X/2 ir X/3 taisyklių reikalavimus, išskyrus kai:

— jų kilis pastatytas arba panašus statybos etapas pasiektas ne vėliau kaip 1998 m. birželio mėn., ir

— jie buvo pristatyti ir atiduoti eksploatuoti ne vėliau kaip 1998 m. gruodžio mėn., ir

— jie visiškai atitinka TJO rezoliucijoje A.373(X) su pakeitimais, padarytais TJO rezoliucija MSC.37(63), pateikto Laivo su oro pagalve ar su povandeniniais sparnais saugos kodekso (DSC kodeksas) reikalavimus;“.

7. 12 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Apžiūrint laivą, ar jis atitinka Keleivinio laivo saugos sertifikato reikalavimus, laikomasi TJO rezoliucijoje A.997(25) „Apžiūros, atliekamos pagal suderintą apžiūros ir sertifikavimo sistemą, rekomendacijos, 2007 m.“ su pakeitimais apibrėžtos atitinkamos tvarkos ir rekomendacijų arba tam pat tikslui pasiekti nustatytos tvarkos.“

8. Direktyvos 2009/45/EB I–V priedai pakeičiami šios direktyvos priedo tekstu.

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo datos, įgyvendina šią direktyvą. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų nuostatų tekstus.

Priimdamos tas nuostatas, valstybės narės daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės Komisijai pateikia šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės aktų nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2010 m. birželio 1 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

José Manuel BARROSO

PRIEDAS

„I PRIEDAS

VIDAUS MARŠRUTAIS PLAUKIOJANČIŲ NAUJŲ IR EKSPLOATUOJAMŲ KELEIVINIŲ LAIVŲ SAUGOS REIKALAVIMAI

Turinys

I SKYRIUS. BENDROSIOS NUOSTATOS

II-1 SKYRIUS. KONSTRUKCIJA. DALIJIMAS, STOVUMAS, MECHANIZMAI IR ELEKTROS ĮRANGA

A DALIS. BENDROJI DALIS

1. B dalies apibrėžtys (R 2)

2. C, D ir E dalių apibrėžtys (R 3)

A-1 DALIS. LAIVŲ KONSTRUKCIJA

1. Naujai panaudojamos medžiagos, kuriose yra asbesto (R 3–5)

2. Laive ir krante laikomi konstrukcijos brėžiniai (R 3–7)

3. Vilkimo ir švartavimo įranga (R 3–8)

B DALIS. NEAPGADINTO LAIVO STOVUMAS, DALIJIMAS SKYRIAIS IR AVARINIS STOVUMAS

B-1 DALIS. 2009 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU PASTATYTI LAIVAI. REZOLIUCIJOS MSC.216(82) TAIKYMO GALIMYBĖS

B-2 DALIS. IKI 2009 M. SAUSIO 1 D. PASTATYTI LAIVAI

1. Neapgadinto laivo stovumas (Rezoliucija A.749 (18))

2. Laivo dalijimas vandeniui nelaidžiais skyriais

3. Leidžiamasis užtvindymo lygis (R 4)

4. Leidžiamasis laivo skyrių ilgis (R 6)

5. Skyriaus užtvindymo koeficientas (R 5)

6. Dalijimo skyriais koeficientas

7. Ypatingieji laivo dalijimo skyriais reikalavimai (R 7)

8. Apgadinto laivo stovumas (R 8)

8–1. Apgadinto ro-ro keleivinio laivo stovumas (R 8–1)

8–2. Ypatingieji reikalavimai ro-ro keleiviniams laivams, vežantiems 400 arba daugiau keleivių (R 8–2)

8–3. Ypatingieji reikalavimai keleiviniams laivams, vežantiems 400 arba daugiau keleivių, išskyrus ro-ro keleivinius laivus

9. Laivagalio ir mašinų skyriaus pertvaros (R 10)

10. Dvigubi dugnai (R 12)

11. Krovininės vaterlinijos nustatymas, jos ženklinimas ir duomenų įrašymas (R 13)

12. Vandeniui nelaidžių pertvarų statymas, pirminis jų bandymas ir kt. (R 14)

13. Vandeniui nelaidžių pertvarų angos (R 15)

14. Laivai, vežantys krovininius automobilius ir lydinčiuosius asmenis (R 16)

15. Laivo korpuso apkalos angos žemiau leidžiamosios grimzlės linijos (R 17)

16. Keleivinių laivų hermetiškumas virš leidžiamosios grimzlės linijos (R 20)

17. Krovinių angos durų uždarymas (R 20–1)

17–1. Ro-ro denio (pagrindinio denio) ir po juo esančių skyrių hermetiškumas (R 20–2)

17–2. Patekimas į ro-ro denį (R 20–3)

17–3. Ro-ro denio pertvarų uždarymas (R 20–4)

18. Laivo stovumo informacija (R 22)

19. Įgulos veiksmų planas avarijos metu kovojant dėl laivo gyvybingumo (R 23)

20. Laivo korpuso ir antstatų vientisumas, apsauga nuo pažaidos ir kova dėl laivo gyvybingumo (R 23–2)

21. Vandeniui nelaidžių durų ženklinimas, periodinis jų veikimo tikrinimas, apžiūra ir kt. (R 24)

22. Įrašai laivo žurnale (R 25)

23. Pakeliamosios automobilių platformos ir pandusai

24. Turėklai

C DALIS. MECHANIZMAI

1. Bendrosios nuostatos (R 26)

2. Vidaus degimo varikliai (R 27)

3. Triumo sausinimo sistema (R 21)

4. Triumo siurblių skaičius ir tipas (R 21)

5. Atbulinės eigos priemonės (R 28)

6. Vairo pavara (R 29)

7. Papildomieji reikalavimai dėl vairo elektrinės ir elektrohidraulinės pavarų (R 30)

8. Mašinų skyrių ventiliacijos sistemos (R 35)

9. Pranešimų iš navigacinio tiltelio perdavimas į mašinų skyrių ir atvirkščiai (R 37)

10. Laivo mechaniko iškvietimo signalizacija (R 38)

11. Avarinės įrangos išdėstymas(R 39)

12. Mechanizmų valdymo įtaisai (R 31)

13. Garatiekio sistemos (R 33)

14. Oro slėgio sistemos (R 34)

15. Apsauga nuo triukšmo (R 36)

16. Liftai

D DALIS. ELEKTROS ĮRANGA

1. Bendrosios nuostatos (R 40)

2. Pagrindinis elektros energijos šaltinis ir apšvietimas (R 41)

3. Avarinis elektros energijos šaltinis (R 42)

4. Ro-ro laivų papildomas avarinis apšvietimas (R 42–1)

5. Atsargumo priemonės nuo elektros smūgio, gaisro ar kitų elektros srovės keliamų pavojų (R 45)

E DALIS. PAPILDOMIEJI REIKALAVIMAI LAIVAMS, KURIUOSE YRA NEPERIODIŠKAI PRIŽIŪRIMŲ MAŠINŲ SKYRIŲ

Ypatingasis svarstymas (R 54)

1. Bendrosios nuostatos (R 46)

2. Atsargumo priemonės nuo gaisro (R 47)

3. Apsauga nuo užtvindymo (R 48)

4. Pagrindinio mechanizmo valdymas iš navigacinio tiltelio (R 49)

5. Pranešimų perdavimas (R 50)

6. Pavojaus signalizacijos sistema (R 51)

7. Saugos sistemos (R 52)

8. Ypatingieji reikalavimai dėl mechanizmų, katilų ir elektros įrenginių (R 53)

9. Automatinės valdymo ir pavojaus signalizacijos sistemos (R 53.4)

II-2 SKYRIUS. APSAUGA NUO GAISRO, GAISRO APTIKIMAS IR JO GESINIMAS

A DALIS. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Pagrindiniai principai (R 2)

2. Apibrėžtys (R 3)

3. Gaisriniai siurbliai, gaisrinis vamzdynas, hidrantai, žarnos ir antgaliai (R 4)

4. Stacionariosios gaisro gesinimo sistemos (R 5 + 8 + 9 + 10)

5. Nešiojamieji gesintuvai (R 6)

6. Mašinų skyrių gaisro gesinimo įranga (R 7)

7. Specialieji mašinų skyrių įrenginiai (R 11)

8. Automatiniai purkštuvai, gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos (R 12)

9. Stacionariosios gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos (R 13)

10. Skystojo kuro, alyvos ir kitų degiųjų alyvų įrenginiai (R 15)

11. Gaisrininkų įranga (R 17)

12. Įvairūs nurodymai (R 18)

13. Priešgaisrinių priemonių planai (R 20)

14. Eksploatacinė parengtis ir priežiūra

15. Instrukcijos, mokymai ir pratybos laive

16. Operacijos

B DALIS. APSAUGOS NUO GAISRO PRIEMONĖS

1. Konstrukcija (R 23)

2. Pagrindinės vertikaliosios ir horizontaliosios zonos (R 24)

3. Pagrindinės vertikaliosios zonos pertvaros(R 25)

4. Naujų laivų, vežančių daugiau kaip 36 keleivius, pertvarų ir denių atsparumas ugniai (R 26)

5. Naujų laivų, vežančių ne daugiau kaip 36 keleivius, ir eksploatuojamų B klasės laivų, vežančių daugiau kaip 36 keleivius, pertvarų ir denių atsparumas ugniai (R 27)

6. Evakavimo priemonės (R 28)

6–1. Evakavimo iš ro-ro keleivinių laivų maršrutai (R 28–1)

7. A ir B klasės pertvarose įrengtos perėjimų vietos ir angos (R 30, 31)

8. Gyvenamųjų ir tarnybinių patalpų trapų ir liftų apsauga (R 29)

9. Ventiliacijos sistemos (R 32)

10. Langai ir borto iliuminatoriai (R 33)

11. Ribotas degiųjų medžiagų naudojimas (R 34)

12. Konstrukcijos detalės (R 35)

13. Stacionariosios gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos bei kitos automatinių purkštuvų, gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos (R 14) (R 36)

14. Specialiosios kategorijos skyrių apsauga (R 37)

15. Priešgaisrinių patrulių, gaisro aptikimo, priešgaisrinės signalizacijos ir masinio informavimo sistemos (R 40)

16. Eksploatuojamų B klasės laivų, vežančių daugiau kaip 36 keleivius, modernizavimas (R 41–1)

17. Ypatingieji reikalavimai dėl pavojingus krovinius vežančių laivų (R 41)

18. Ypatingieji reikalavimai dėl sraigtasparnių platformų

III SKYRIUS. GELBĖJIMOSI PRIEMONĖS

1. Apibrėžtys (R 3)

2. Ryšio priemonės, plūdriosios gelbėjimo priemonės ir gelbėjimo kateriai, asmeninės gelbėjimosi priemonės (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)

3. Pavojaus signalizacijos sistema, masinio informavimo sistema, laivo įgulos sąrašas ir nurodymai dėl avarinės padėties, radijo ryšio personalas, eksploatavimo taisyklės, mokymo žinynas ir techninės priežiūros nurodymai (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)

4. Plūdriųjų gelbėjimo priemonių įgulų komplektavimas ir priežiūra (R 10)

5. Priemonės keleiviams sutelkti ir įlaipinti į gelbėjimo priemones (R 11 + 23 + 25)

5–1. Reikalavimai ro-ro keleiviniams laivams (R 26)

5–2. Sraigtasparnio leidimosi ir keleivių įsodinimo vietos (R 28)

5–3. Sistema, padedanti kapitonui priimti sprendimą (R 29)

6. Nuleidimo postai (R 12)

7. Plūdriųjų gelbėjimo priemonių išdėstymas (R 13 + 24)

8. Gelbėjimo katerių išdėstymas (R 14)

8a. Evakuacijos jūroje sistemų išdėstymas (R 15)

9. Plūdriųjų gelbėjimo priemonių nuleidimo ir kėlimo į laivą įrenginiai (R 16)

10. Žmonių įlaipinimas į gelbėjimo katerį, katerio nuleidimas į vandenį ir jo iškėlimas iš vandens (R 17)

11. Nurodymai susiklosčius avarinei padėčiai (R 19)

12. Eksploatacinė parengtis, priežiūra ir tikrinimai (R 20)

13. Mokymasis palikti skęstantį laivą ir kiti mokymai (R 19 + R 30)

IV SKYRIUS. RADIJO RYŠYS

1. Radijo ryšio įranga

II PRIEDAS. KELEIVINIO LAIVO SAUGOS SERTIFIKATO PAVYZDYS

III PRIEDAS. NURODYMAI DĖL KELEIVINIŲ LAIVŲ IR GREITAEIGIŲ KELEIVINIŲ LAIVŲ SAUGOS REIKALAVIMŲ, SKIRTŲ RIBOTOS JUDĖSENOS ASMENIMS

IV PRIEDAS

A DALIS. PANAIKINAMA DIREKTYVA IR JOS VĖLESNI PAKEITIMAI

B DALIS. PERKĖLIMO Į NACIONALINĘ TEISĘ IR TAIKYMO PRADŽIOS TERMINŲ SĄRAŠAS

V PRIEDAS. ATITIKMENŲ LENTELĖ

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Jeigu aiškiai numatyta, šio priedo taisyklės taikomos naujiems ir eksploatuojamiems vidaus maršrutais plaukiojantiems A, B, C ir D klasių keleiviniams laivams, atsižvelgiant į šios direktyvos taikymo sritį, kaip numatyta 3 straipsnyje.

2. Nauji trumpesni kaip 24 metrų ilgio B, C ir D klasių laivai turi atitikti šio priedo II-1 skyriaus B dalies 2–8 ir II-1 skyriaus B dalies 10 taisyklių reikalavimus, nebent vėliavos valstybė, su kurios vėliava suteikta teisė plaukioti šiems laivams, užtikrina, kad jie atitiktų vėliavos valstybės nacionalines taisykles ir kad tokiomis taisyklėmis būtų užtikrinamas lygiavertis saugos lygis.

3. Jeigu šio priedo taisyklės naujiems trumpesniems kaip 24 metrų ilgio laivams netaikomos, vėliavos valstybė turi užtikrinti, kad valstybės nacionalinių taisyklių laikymasis garantuotų lygiavertį tokių laivų saugos lygį.

4. Eksploatuojami C ir D klasių laivai gali neatitikti šio priedo II-1 ir II-2 skyrių taisyklių tuo atveju, jeigu vėliavos valstybė, su kurios vėliava suteikta teisė plaukioti šiems laivams, užtikrina, kad jie atitiktų vėliavos valstybės nacionalines taisykles, ir jeigu tomis taisyklėmis užtikrinamas lygiavertis saugos lygis.

5. Be to, trumpesni nei 24 metrų B, C ir D klasių laivai gali neatitikti toliau nurodytų II-1 skyriaus taisyklių, jei nustatoma, kad tai neįmanoma ir (arba) neracionalu: B dalies 10 taisyklės, C dalies 4, 9 ir 10 taisyklių ir E dalies 1–9 taisyklių. Vėliavos valstybė užtikrina, kad laikantis valstybės nacionalinių taisyklių būtų garantuojamas lygiavertis tokių laivų saugos lygis.

6. Nepaisant to, kas nurodyta 6 straipsnio 1 dalies b punkte, D klasės laivai, kurie neišplaukia už A 1 jūros zonos, kaip apibrėžta 1974 m. SOLAS konvencijos IV/2.12 taisyklėje, gali neatitikti 1974 m. SOLAS konvencijos IV skyriaus vežimo reikalavimų, tačiau turi atitikti bent šio priedo IV skyriaus nuostatas.

7. Kai tai praktiška ir pagrįsta, 1974 m. SOLAS konvencijos V/22 taisyklės nuostatos dėl navigacinio tiltelio matomumo taip pat taikomos trumpesniems nei 55 metrų laivams, kai ilgis apibrėžiamas pagal 1974 m. SOLAS konvencijos V/2 taisyklę.

8. Visais atvejais, kai šiame priede reikalaujama taikyti TJO rezoliuciją eksploatuojamiems laivams, tie laivai, kurie pastatyti ne vėliau kaip dveji metai po to, kai šią rezoliuciją priėmė TJO, gali neatitikti pirmiau minėtos rezoliucijos reikalavimų, jeigu jie atitinka pirmesnės (-ių) rezoliucijos (-ų), jeigu ji (-os) buvo priimta (-os), nuostatas.

9. Kapitalinis remontas, modifikavimas ar rekonstrukcija – tai, pavyzdžiui:

   — bet koks pertvarkymas, kuriuo labai pakeičiami laivo matmenys,

   — pavyzdys: pailginimas įmontuojant papildomą vidurinę laivo dalį,

   — bet koks pertvarkymas, kuriuo labai pakeičiamas didžiausias leidžiamas vežti laivu keleivių skaičius,

   — pavyzdys: transporto priemonių denis pertvarkomas į gyvenamąsias patalpas keleiviams,

   — bet koks pertvarkymas, kuriuo labai pailginama laivo eksploatavimo trukmė,

   — pavyzdys: suremontuojamos visos vieno denio keleivių gyvenamosios patalpos.

10. Po keleto šiame priede nurodytų taisyklių pavadinimų įrašytas indeksas „(R…)“ nurodo 1974 m. SOLAS konvencijos taisykles, kuriomis grindžiamos šiame priede išdėstytos taisyklės, t. y.:

    .1 II-1 skyrius: A-1 dalis – daromos nuorodos į SOLAS, įskaitant 2006 m. pakeitimus.

    .2 II-1 skyrius: A ir B dalys – daromos nuorodos į SOLAS, įskaitant 1996–1998 m. pakeitimus.

.3 II-2 skyrius: A dalies 1 ir 2 taisyklės – daromos nuorodos į SOLAS, įskaitant 1999–2000 m. pakeitimus. 1.3 taisyklė – daroma nuoroda į 1974 m. SOLAS konvencijos peržiūrėtą II-2 skyrių (2000 m. pakeitimai) F dalį (Alternatyvūs konstrukciniai sprendimai ir priemonės), jei nauji laivai pastatyti 2003 m. sausio 1 d. ar vėliau. II-2 skyrius: A dalies 3–16 taisyklės ir B dalies 1–18 taisyklės – daromos nuorodos į SOLAS, įskaitant 1996–1998 m. pakeitimus.

.4 III skyrius: nuorodos daromos į SOLAS 1996–1998 m. ir 2001–2003 m. pakeitimus.

11. A KLASĖS LAIVAMS taikomos nuostatos pateikiamos:

II-1 skyriaus A-1 dalies 1 taisyklėje,

II-1 skyriaus B dalies 1, 23 ir 24 taisyklėse,

II-1 skyriaus C dalies 1, 3 ir 16 taisyklėse,

II-2 skyriaus A dalies 4, 9 ir 12 taisyklėse, ir

II-2 skyriaus B dalies 6 taisyklėje.

12. A KLASĖS RO-RO KELEIVINIAMS LAIVAMS taikomos nuostatos pateikiamos:

II-1 skyriaus B dalies 17–2 ir 20 taisyklėse.

II-1 SKYRIUS

KONSTRUKCIJA. DALIJIMAS, STOVUMAS, MECHANIZMAI IR ELEKTROS ĮRANGA

A DALIS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1. **B dalies apibrėžtys (R 2)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 .1 *Dalijimo skyriais krovininė vaterlinija* – laivo vaterlinija, naudojama jį dalijant skyriais.

.2 *Dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinė linija* – didžiausią leidžiamąją grimzlę, iki kurios laivas gali panirti pagal taikomus laivo dalijimo skyriais reikalavimus, atitinkanti vaterlinija.

.2 *Laivo ilgis* – atstumas, išmatuotas tarp laivo statmenų, išvestų per dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos kraštinius taškus.

.3 *Laivo plotis* – didžiausias plotis dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos aukštyje arba žemiau jos nuo kairiojo iki dešiniojo špantų išorinių kraštų.

.4 *Grimzlė* – vertikalus atstumas laivo viduryje nuo laivo pagrindinės plokštumos linijos iki atitinkamos dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos.

.5 *Dedveitas* – 1,025 tankio vandenyje iki krovininės vaterlinijos, atitinkančios nustatytą antvandeninio borto aukštį vasarą, panirusio laivo vandentalpos ir tuščio laivo vandentalpos tonomis išreikštas skirtumas.

.6 *Tuščio laivo vandentalpa* – laivo vandentalpa tonomis be krovinio, degalų, alyvos, balasto vandens, geriamojo ir technologinio tankuose laikomo vandens, vartojimo atsargų, be keleivių, įgulos ir jų asmeninių daiktų.

.7 *Pagrindinis denis* – viršutinis denis, prie kurio tvirtinamos skersinės vandeniui nelaidžios medžiagos pertvaros.

.8 *Ribinės grimzlės linija* – mažiausiai 76 mm atstumu žemiau viršutinio denio viršutinio paviršiaus laivo borte nubrėžta linija.

.9 *Skyriaus užtvindymo koeficientas* – procentais nurodyta ta skyriaus dalis, kurią gali užtvindyti vanduo. Skyriaus tūris virš ribinės grimzlės linijos matuojamas ne aukščiau kaip iki šios linijos.

.10 *Mašinų skyrius* apibrėžiamas kaip vieta nuo pagrindinės laivo plokštumos linijos iki ribinės grimzlės linijos ir tarp kraštinių pagrindinių skersinių vandeniui nelaidžių pertvarų, apimanti tą erdvę, kurioje yra pagrindiniai ir pagalbiniai laivo mechanizmai ir laivo varymui naudojami katilai.

.11 *Keleivių patalpos* – keleiviams apgyvendinti ir jų reikmėms skirtos patalpos, išskyrus bagažo, sandėlio, maisto produktų laikymo ir pašto patalpas.

.12 *Vandeniui nelaidus* (kai kalbama apie konstrukciją) – tikėtino vandens slėgio normaliomis arba avarinėmis laivo eksploatavimo sąlygomis veikiama konstrukcija, neleidžianti skverbtis vandeniui jokia kryptimi.

.13 *Atsparus meteorologinėms sąlygoms* – tai reiškia, kad vanduo neprasiskverbia į laivą jokiomis jūros sąlygomis.

.14 *Ro-ro keleivinis laivas* – keleivinis laivas, kuriame įrengtos vietos ro-ro kroviniams arba II-2 skyriaus A dalies 2 taisyklėje apibrėžtos specialiosios kategorijos vietos.

2. **C, D ir E dalių apibrėžtys (R 3)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 .1 *Vairo pavaros valdymo sistema* – įranga, kuria iš navigacinio tiltelio perduodamos komandos vairo pavaros valdymo galios agregatams. Į vairo pavaros valdymo sistemą įeina siųstuvai, imtuvai, hidrauliniai valdymo siurbliai, jų varikliai, variklių sukimosi dažnio reguliatoriai, vamzdynas ir laidai.

.2 *Pagrindinė vairo pavara* – mechanizmai, vairo pavara, vairo pavaros galios agregatai ir, jeigu yra, pagalbinė įranga bei sukimo judesio perdavimo vairo ašigaliui priemonės (pavyzdžiui, vairalazdė arba sektorinis rumpelis), būtinos varikliui sukti, kad normaliomis eksploatavimo sąlygomis būtų galima vairuoti laivą.

.2 *Vairo pavaros galios agregatas*:

.1 *elektrinės vairo pavaros atveju* – elektros variklis ir jo elektrinė įranga;

.2 *elektrohidraulinės vairo pavaros atveju* – elektros variklis, jo elektros įranga ir prijungtas siurblys;

.3 *kitokios hidraulinės vairo pavaros atveju* – variklis ir prijungtas siurblys.

.3 *Pagalbinė vairo pavara* – ne kuri nors pagrindinės vairo pavaros sudedamoji dalis, o kita įranga, būtina laivui vairuoti tuomet, kai sugenda pagrindinė vairo pavara, tačiau šiai įrangai nepriskiriama vairalazdė, sektorinis rumpelis arba kitos tokiais pat tikslais naudojamos sudedamosios dalys.

.4 *Normalios laivo eksploatavimo ir tinkamumo gyventi sąlygos* – sąlygos, kuriomis pats laivas ir mechanizmai turi varomąją galią, tarnybos turi galimybę vairuoti laivą, plaukimas saugus, yra priešgaisrinė sauga ir apsauga nuo užtvindymo, vidinių ir išorinių pranešimų bei signalų perdavimą užtikrinančios priemonės bei įranga, evakavimo priemonės, gelbėjimo valčių keltuvai parengti eksploatuoti ir galintys veikti be sutrikimų, taip pat yra galimybė naudotis pagal laivo projektą numatytomis patogiomis gyvenimo jame sąlygomis.

.5 *Avarinės sąlygos* – sąlygos, kuriomis kurių nors įprastam laivo eksploatavimui arba normalioms gyvenimo sąlygoms jame užtikrinti būtinų tarnybų veikla sutrinka dėl sugedusio pagrindinio elektros energijos šaltinio.

.6 *Pagrindinis elektros energijos šaltinis* – šaltinis, elektros energiją tiekiantis pagrindiniam skirstomajam skydui, šią energiją skirstančiam visoms tarnyboms, būtinoms normalioms laivo ir gyvenimo jame sąlygoms užtikrinti.

.7 *Laivas sugedusia jėgaine* – laivas tokios būsenos, kai pagrindinė jėgainė, katilai ir pagalbiniai mechanizmai neveikia dėl to, kad netiekiama energija.

.8 *Pagrindinio generatoriaus skyrius* – pagrindinio elektros energijos šaltinio vieta.

.9 *Pagrindinis skirstomasis skydas* – iš pagrindinio elektros energijos šaltinio energiją tiesiogiai gaunantis skirstomasis skydas, elektros energiją skirstantis laivo tarnyboms.

.10 *Avarinis skirstomasis skydas* – iš avarinio ar tais atvejais, kai sugenda pagrindinė elektros energijos tiekimo sistema, laikinojo avarinio elektros energijos šaltinio energiją tiesiogiai gaunantis skirstomasis skydas, elektros energiją skirstantis avarinėms laivo tarnyboms.

.11 *Avarinis elektros energijos šaltinis* – avariniam skirstomajam skydui elektros energiją tiekiantis šaltinis tada, kai nutrūksta jos tiekimas iš pagrindinio elektros energijos šaltinio.

.12 *Didžiausias eksploatacinis greitis* – didžiausias greitis, kurį laivas suprojektuotas išlaikyti, plaukdamas jūra paniręs iki didžiausios grimzlės.

.13 *Didžiausias atbulinės eigos greitis* – apskaičiuotasis greitis, kurį paniręs iki didžiausios grimzlės ir plaukdamas jūra didžiausia konstrukcine atbulinės eigos galia gali išvystyti laivas.

.14a) *Mašinų skyriai* – visi A kategorijos mašinų ir visi kiti skyriai, kuriuose stovi pagrindiniai laivo varikliai, katilai, skystojo kuro agregatas, garo ir vidaus degimo varikliai, generatoriai ir pagrindinės elektros mašinos, degalų pylimo įrenginiai, šaldymo, stabilizavimo, ventiliacijos ir oro kondicionavimo agregatai, kiti panašūs skyriai ir tokių skyrių ventiliacijos vamzdžiai.

.14b) *A kategorijos mašinų skyriai* – tai tokie skyriai ir jų ventiliacijos vamzdžiai, kuriuose:

.1 stovi vidaus degimo mašinos, naudojamos kaip pagrindinė jėgainė; arba

.2 stovi kitais nei naudojimo kaip pagrindinė jėgainė tikslais naudojamos vidaus degimo mašinos, jeigu bendra šių mašinų atiduodama galia yra ne mažesnė kaip 375 kW; arba

.3 stovi bet koks skystuoju kuru kūrenamas katilas arba skystojo kuro agregatas.

.15 *Galios perdavimo sistema* – iš vairo pavaros galios agregato arba agregatų, su jais sujungtų vamzdžių bei įtaisų ir vairo pavaros sudaryta hidraulinė įranga, skirta galiai, būtinai pasukti vairo ašigalį, perduoti. Galios perdavimo sistemose gali būti bendrų mechaninių sudedamųjų dalių, kaip antai: vairalazdė, sektoriaus formos rumpelis ir vairo ašigalis arba kitos šiais tikslais naudojamos sudedamosios dalys.

.16 *Valdymo punktai* – laivo radijo, pagrindinės navigacinės įrangos ir avarinio galios šaltinio skyriai arba vieta, kurioje centralizuotai sumontuota gaisrą registruojanti ar priešgaisrinės saugos įranga.

A-1 DALIS

LAIVŲ KONSTRUKCIJA

1. **Naujai panaudojamos medžiagos, kuriose yra asbesto (R 3–5)**

VISI LAIVAI

.1 Ši taisyklė taikoma medžiagoms, naudojamoms konstrukcijoms, mašinoms, elektros ir kitokiai įrangai, kurioms taikomos šio priedo taisyklės.

.2 Visuose laivuose draudžiama naujau panaudoti medžiagas, kuriose yra asbesto.

2. **Laive ir krante laikomi konstrukcijos brėžiniai (R 3–7)**

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2012 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.1 Laivuose, pastatytuose 2012 m. sausio 1 d. arba vėliau, laikomas faktinės (kaip pastatyta) konstrukcijos brėžinių rinkinys ir kiti brėžiniai, kuriuose parodyti visi vėlesni struktūriniai pakeitimai.

.2 Papildomą tokių brėžinių rinkinį krante laiko įmonė, kaip apibrėžta 1974 m. SOLAS konvencijos IX/1.2 taisyklėje.

.3 Daroma nuoroda į TJO MSC/Aplink.1135 „Laive ir krante laikytini faktinės konstrukcijos brėžiniai“.

3. **Vilkimo ir švartavimo įranga (R 3–8)**

24 METRŲ IR ILGESNI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2012 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.1 Laivuose turi būti pakankamos saugios darbinės apkrovos priemonės, įranga ir įtaisai, kad būtų galima saugiai vykdyti visas vilkimo ir švartavimo operacijas, susijusias su įprastu laivo eksploatavimu.

.2 1 pastraipoje numatytos priemonės, įranga ir įtaisai atitinka standartus, kuriais būtina remtis atliekant klasifikavimą pagal pripažintos organizacijos taisykles arba pagal joms lygiavertes taisykles, kurias administracija taiko pagal Direktyvos 94/57/EB 14 straipsnio 2 dalį.

.3 Daroma nuoroda į TJO MSC/Aplink.1175 dėl „Laivo vilkimo ir švartavimo įrangos“ (angl. *Guidance on shipboard towing and mooring equipment*).

.4 Kiekvienas pagal šią taisyklę numatytas įtaisas ar įrangos vienetas aiškiai pažymimas nurodant bet kokius su saugiu jo naudojimu susijusius apribojimus, atsižvelgiant į jo tvirtinimo prie laivo konstrukcijos stiprumą.

B DALIS

NEAPGADINTO LAIVO STOVUMAS, DALIJIMAS SKYRIAIS IR AVARINIS LAIVO STOVUMAS

B-1 dalis

2009 m. sausio 1 d. arba vėliau pastatyti laivai. Rezoliucijos MSC.216(82) taikymo galimybės

B, C ir D klasių laivuose, kurių kilis pastatytas 2009 m. sausio 1 d. ar vėliau arba tą datą pasiektas panašus jų statybos etapas, taikomi B-2 dalies reikalavimai arba atitinkamos SOLAS konvencijos II-I skyriaus B dalies nuostatos, kaip išdėstyta MSC 216(82) rezoliucijos 2 priede.

B-2 dalis

Iki 2009 m. sausio 1 d. pastatyti laivai

1. **Neapgadinto laivo stovumas, A.749 rezoliucija (18) su pakeitimais, padarytais MSC.75(69) rezoliucija**

A, B, C IR D KLASIŲ 24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI LAIVAI

Visų klasių 24 metrų ir ilgesni nauji laivai atitinka TJO Neapgadinto laivo stovumo kodekso, priimto TJO A.749 (18) rezoliucija su pakeitimais, atitinkamas keleiviniams laivams skirtas nuostatas.

Jeigu valstybės narės mano, kad TJO A.749 (18) rezoliucijos su pakeitimais Smarkaus vėjo ir laivo supimo skalės kriterijus neturi būti taikomas, tuomet gali būti laikomasi kitų nuostatų, užtikrinsiančių pakankamą stovumo lygį. Komisijai turi būti pateikta atitinkamų įrodymų, kuriuos įvertinusi ji patvirtina, kad pasiektas lygiavertis saugos lygis.

A ir B KLASĖS 24 METRŲ IR ILGESNI EKSPLOATUOJAMI LAIVAI

Visi eksploatuojami A ir B klasių laivai bet kokiomis krovinio išdėstymo laive sąlygomis pagal TJO A.749 (18) rezoliucijos su pakeitimais 3 punkto 3 papunkčio arba lygiaverčio dokumento prielaidas, taip pat padarytas atitinkamas pataisas dėl bakuose esančio skysčio laisvojo paviršiaus poveikio atitinka toliau išdėstytus stovumo kriterijus.

a) Atstatomojo momento peties kreive (statinio stovumo diagrama) apribotas plotas nėra mažesnis kaip:

   i) 0,055 rad/m, kai laivo posvyris į šoną ne didesnis kaip 30 °;

   ii) 0,09 rad/m, kai laivo posvyris į šoną ne didesnis kaip 40 ° arba ne didesnis už užtvindymo kampą, t. y. kai laivo posvyrio į šoną kampas toks, kad tų laivo korpuso, antstatų arba kabinų angų, kurių negalima sandariai uždaryti, apatiniai kraštai panyra į vandenį, jeigu pirmiau minėtas kampas yra mažesnis kaip 40 °;

   iii) 0,03 rad/m, kai laivo posvyrio į šoną kampas yra 30–40 ° arba ne mažesnis kaip 30 ° užtvindymo kampo, jeigu šis kampas mažesnis kaip 40 °;

b) kai laivo posvyrio į šoną kampas yra 30 ° arba didesnis, o statinio stovumo diagramos atstatomojo momento petys yra mažiausiai 0,20 metro;

c) statinio stovumo diagramos didžiausias atstatomojo momento petys yra tada, kai laivo posvyrio į šoną kampas didesnis kaip 30 laipsnių, tačiau ne mažesnis kaip 25 °;

d) pirminis skersinis metacentrinis aukštis nėra mažesnis kaip 0,15 metro.

Į tas krovinio išdėstymo laive sąlygas, į kurias atsižvelgiama tikrinant, ar laikomasi pirmiau išdėstytų stovumo reikalavimų, įtraukiamos TJO A.749 (18) rezoliucijos su pakeitimais 3 straipsnio 5 dalies 1 punkto 1 papunktyje išvardytos sąlygos.

Visi eksploatuojami 24 metrų ir ilgesni A bei B klasių laivai taip pat atitinka TJO A.749 (18) rezoliucijos su pakeitimais 3 straipsnio 1 dalies 2 punkto 6 papunktyje išdėstytus papildomuosius kriterijus (papildomuosius keleiviniams laivams taikomus kriterijus) ir 3 straipsnio 2 dalyje pateiktos Smarkaus vėjo ir laivo supimo skalės kriterijų.

Jeigu valstybės narės mano, kad TJO A.749 (18) rezoliucijos su pakeitimais Smarkaus vėjo ir laivo supimo skalės kriterijus neturi būti taikomas, tuomet gali būti laikomasi kitų nuostatų, užtikrinsiančių pakankamą stovumo lygį. Komisijai turi būti pateikta atitinkamų įrodymų, kuriuos įvertinusi ji patvirtina, kad pasiektas lygiavertis saugos lygis.

2. **Laivo dalijimas vandeniui nelaidžiais skyriais**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Visi laivai iki pat viršutinio denio skirstomi vandeniui nelaidžiomis pertvaromis, kurių didžiausias ilgis apskaičiuojamas laikantis čia toliau pateikiamų atitinkamų reikalavimų.

Vietoj šių reikalavimų galima taikyti keleivinių laivų dalijimo ir stovumo taisykles, lygiavertes tarptautinės 1960 m. Konvencijos dėl žmonių gyvybės apsaugos jūroje II skyriaus B dalies taisyklėms, išdėstytoms TJO A.265 (VIII) rezoliucijoje, tačiau su sąlyga, kad taikomos visos taisyklės.

Bet kuri kita vidinės konstrukcijos dalis, turinti poveikį laivo dalijimo vandeniui nelaidžiais skyriais veiksmingumui, yra nelaidi vandeniui.

3. **Leidžiamasis užtvindymo lygis (R 4)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Leidžiamasis užtvindymo lygis tam tikrame taške – tai didžiausia laivo ilgio dalis, kurios vidurys sutampa su nurodytu tašku ir kurią, atsižvelgiant į skyriaus užtvindymo koeficientą, galima užtvindyti, kad laivas panirtų ne giliau kaip iki ribinės grimzlės linijos.

.2 Laivo, kurio pagrindinis denis nėra ištisinis, leidžiamasis užtvindymo ilgis bet kuriame taške gali būti apibrėžiamas kaip tariama ištisinė leidžiamosios grimzlės linija, jokiame taške negalinti būti mažiau kaip 76 mm žemiau denio viršaus toje pusėje, kurioje atitinkamos pertvaros ir korpusas sujungti vandeniui nelaidžiu būdu.

.3 Jeigu tariamosios linijos dalis atsiduria gerokai žemiau to denio, prie kurio tvirtinamos pertvaros, vėliavos valstybės administracija gali leisti šiek tiek sumažinti virš leidžiamosios grimzlės linijos ir tiesiai po viršutiniu deniu esančių pertvarų tokių dalių hermetiškumo reikalavimus.

4. **Leidžiamasis laivo skyrių ilgis (R 6)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Didžiausias leidžiamasis to laivo skyriaus, kurio vidurys yra atitinkamame laivo ilgio taške, ilgis gaunamas leidžiamąjį užtvindymo ilgį dauginant iš atitinkamo koeficiento, vadinamo dalijimo skyriais koeficientu.

5. **Skyriaus užtvindymo koeficientas (R 5)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

3 taisyklėje apibrėžtos sąlygos taikomos žemiau leidžiamosios grimzlės linijos esančių laivo skyrių užtvindymo koeficientui.

Nustatant leidžiamąjį užtvindymo ilgį, naudojamas nustatytasis žemiau leidžiamosios grimzlės linijos esančių laivo skyrių užtvindymo koeficiento vidurkis, nurodytas 8.3 taisyklės lentelėje.

6. **Dalijimo skyriais koeficientas**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS RO-RO KELEIVINIAI LAIVAI

Dalijimo koeficientas yra toks:

1,0 – jeigu laivu leidžiama vežti mažiau kaip 400 žmonių, ir

1,0 – jeigu laivu, kurio ilgis L< 55, leidžiama vežti 400 arba daugiau žmonių, ir

0,5 – jeigu laivu leidžiama vežti 400 arba daugiau žmonių.

Eksploatuojami B klasės ro-ro keleiviniai laivai turi atitikti šį reikalavimą ne vėliau kaip nuo II-1 skyriaus B dalies 8–2 taisyklės 2 punkte nustatytos datos.

EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS RO-RO KELEIVINIAI LAIVAI

dalijimo koeficientas yra 1,0

7. **Ypatingieji laivo dalijimo skyriais reikalavimai (R 7)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Jeigu laivo dalies arba dalių vandeniui nelaidžios pertvaros, lyginant su kita laivo dalimi, sujungtos su didesniame aukštyje esančiu deniu ir jeigu skaičiuojant leidžiamąjį užtvindymo ilgį pageidaujama naudoti šį didesnį pertvarų aukštį, kiekvienai tokiai laivo daliai galima naudoti skirtingą ribinės grimzlės liniją, jeigu:

.1 laivo bortai per visą jo ilgį siekia su viršutine ribinės grimzlės linija sutampantį denį, o visos borto apkalos angos per visą laivo ilgį yra žemiau šio denio, taikant 15 taisyklę, laikomos esančiomis žemiau ribinės grimzlės linijos; ir

.2 kiekvienas iš greta pagrindinio denio „pakopos“ esančių dviejų skyrių, atsižvelgiant į atitinkamas jų ribinės grimzlės linijas, yra leidžiamojo ilgio ir, be to, šių abiejų skyrių bendras ilgis apatine ribinės grimzlės linija pagrįstą leidžiamąjį ilgį viršija ne daugiau kaip du kartus.

.2 Pagal 4 taisyklės nuostatas nustatomas laivo skyriaus ilgis už leidžiamąjį gali būti didesnis, jeigu greta nurodytojo esančių dviejų skyrių bendras ilgis neviršija leidžiamojo užtvindymo ilgio arba du kartus to leidžiamojo ilgio, kuris iš šių dviejų dydžių yra mažesnis.

.3 Pagrindinė skersinė pertvara gali būti su recesu, jeigu abiejuose laivo šonuose visos receso dalys išsitenka vertikaliuose paviršiuose, nuo laivo borto apkalos nutolusiuose per laivo pločio vieną penktąją dalį, ir jei šis atstumas dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos aukštyje matuojamas stačiu kampu į ašinę liniją. Bet kurios receso dalys, atsidūrusios už pirmiau minėtų ribų, pagal 6 punkto nuostatas laikomos pakopa.

.4 Jeigu pagrindinė skersinė pertvara yra su recesu arba pakopinė, nustatant laivo dalijimą skyriais naudojama lygiavertė plokščia pertvara.

.5 Jeigu pagrindiniame skersiniame vandeniui nelaidžiame skyriuje įrengtos mažesnės patalpos ir vėliavos valstybės administracija yra įsitikinusi, kad, tariamai kaip nors pažeidus 3,0 metrus (pridedama 3 % laivo ilgio) laivo borto arba 11,0 metrų, arba 10 % laivo ilgio (imamas mažesnis dydis), pagrindinio skyriaus visas tūris nebūtų užtvindytas, tam leidžiamajam ilgiui, kurį tokiam skyriui kitu atveju reikėtų išlaikyti, gali būti taikoma leidžiamoji proporcinga nuokrypa. Tokiu atveju plūdrumo atsarga, priskiriama neapgadintam laivo šonui, nėra didesnė kaip priskirtoji apgadintam šonui.

Šio punkto leidžiamoji nuokrypa taikoma tik tada, jeigu taikant ją nebūtų pažeidžiamos 8 taisyklės nuostatos.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.6 Pagrindinė skersinė pertvara gali būti pakopinė, jeigu ji atitinka vieną iš šių sąlygų:

.1 nurodytos pertvaros atskirtų dviejų skyrių bendras ilgis leidžiamojo užtvindymo ilgio neviršija daugiau kaip 90 % arba skyriaus leidžiamąjį ilgį viršija ne daugiau kaip du kartus, išskyrus tuos laivus, kuriuose, esant jų dalijimo skyriais koeficientui 1, nurodytų dviejų skyrių bendras ilgis nėra didesnis už skyriaus leidžiamąjį ilgį;

.2 papildomai laivas dalijamas įrengiant pakopinę pertvarą, kad būtų išlaikytas toks pat saugos lygis, kurį užtikrintų paprasta pertvara;

.3 skyriaus, virš kurio įrengta pakopinė pertvara, ilgis nėra didesnis nei tas leidžiamasis ilgis, kuris matuojamas 76 mm žemiau pertvaros pakopos pagal ribinės grimzlės liniją.

.7 100 metrų ir ilgesniuose laivuose viena iš pagrindinių skersinių pertvarų už laivagalio montuojama ne didesniu atstumu nuo priekinio statmens kaip skyriaus leidžiamasis ilgis.

.8 Jeigu atstumas tarp gretimų dviejų pagrindinių skersinių pertvarų, joms lygiaverčių plokščiųjų pertvarų arba tarp skersinių plokštumų, kertančių pertvarų artimiausias nišas, yra mažesnis kaip 3,0 metrai (pridedama 3 % laivo ilgio) arba 11,0 metrų, arba 10 % laivo ilgio (imamas mažesnis dydis), tik viena iš šių pertvarų laikoma laivo skyriaus sudedamąja dalimi.

.9 Jeigu privalomasis dalijimo skyriais koeficientas yra 0,50, abiejų gretimų skyrių bendras ilgis neviršija leidžiamojo užtvindymo ilgio.

8. **Apgadinto laivo stovumas (R 8)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1.1 Pakankamas neapgadinto laivo stovumas bet kokiomis laivo eksploatavimo sąlygomis užtikrinamas taip, kad laivas išsilaikytų vandens paviršiuje tuo atveju, jeigu visiškai užtvindomas kuris nors iš tų pagrindinių jo skyrių, kurio ilgis turi atitikti leidžiamąjį užtvindymo ilgį.

.1.2 Jeigu du pagrindinius gretimus skyrius skiria pagal 7.6.1 taisyklę įstatyta pakopinė pertvara, neapgadinto laivo stovumas yra toks, kad užtvindžius tuos du gretimus skyrius laivas išsilaiko vandens paviršiuje.

.1.3 Jeigu privalomasis dalijimo skyriais koeficientas yra 0,50, neapgadinto laivo stovumas yra toks, kad užtvindžius bet kuriuos du gretimus skyrius laivas išsilaiko vandens paviršiuje.

.2.1 .1 papunkčio reikalavimai nustatomi pagal .3, .4 ir .6 punktų nuostatas atliktais skaičiavimais, kuriuos atliekant atsižvelgiama į laivo proporcijų ir projekto ypatumus bei apgadintų skyrių išdėstymą ir jų formą. Skaičiuojant daroma prielaida, kad laivas, vertinant stovumo požiūriu, plaukia blogiausiomis tikėtinomis eksploatavimo sąlygomis.

.2.2 Jeigu siekiant gerokai riboti vandens tekėjimą siūloma montuoti pakankamo sandarumo denius, vidaus apkalą arba išilgines pertvaras, skaičiuojant turi būti deramai atsižvelgiama į tokius apribojimus.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS RO-RO KELEIVINIAI LAIVAI IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS NE RO-RO TIPO KELEIVINIAI LAIVAI, PASTATYTI 1990 M. BALANDŽIO 29 D. ARBA VĖLIAU

.2.3 Galutinės laivo būklės po jo apgadinimo ir, jeigu numatyta, po laivo išlyginimo privalomas stovumas nustatomas taip:

.2.3.1 Teigiamos liekamosios statinio stovumo kreivės kitimo sritis yra ne mažesnė kaip 15 ° virš pusiausvyros kampo. Šią kitimo sritį galima sumažinti iki 10 ° tuo atveju, jeigu statinio stovumo diagramos plotas yra .2.3.2 papunktyje apibrėžtas plotas, padaugintas iš santykinio dydžio 15/kitimo sritis, kitimo sritį nurodant laipsniais.

.2.3.2 Statinio stovumo kreive apribotas plotas nėra mažesnis kaip 0,015 rad/m, nuo pusiausvyros matuojant į mažesnio dydžio pusę:

.1 laipsniško užtvindymo kampo link;

.2 22 ° (matuojama vertikaliai) link, jeigu užtvindomas vienas skyrius, arba 27 ° (matuojama vertikaliai) link, jeigu vienu metu užtvindomi du gretimi skyriai.

.2.3.3 Liekamasis atstatomojo momento petys apskaičiuojamas laikantis teigiamo stovumo ribų ir atsižvelgiant į didžiausią iš šių svirimo momentų:

.1 visi keleiviai susitelkia prie kurio nors vieno laivo borto;

.2 nuo vieno laivo borto valčių keltuvais nuleidžiamos visos plūdriosios gelbėjimo priemonės, į kiekvieną iš jų įlaipinus tiek keleivių, kiek jos gali plukdyti;

.3 dėl vėjo slėgio;

skaičiuojamo pagal šią formulę:

$$\mathrm{GZ(metrais)} = \frac{\text{(svirimo momentas)}}{\text{(vandentalpa)}} + 0{,}04$$

Atstatomojo momento petys vis dėlto niekada negali būti mažesnis kaip 0,10 m.

.2.3.4 Skaičiuojant .2.3.3 punkte nurodytus svirimo momentus, daromos šios prielaidos:

.1 Momentas, sukuriamas susitelkus keleiviams:

.1.1 viename kvadratiniame metre keturi žmonės;

.1.2 kiekvieno keleivio svoris 75 kg;

.1.3 keleiviai prieinamuose denių plotuose prie vieno laivo borto ir tuose deniuose, kuriuose yra keleivių susirinkimo vietos, paskirstomi taip, kad jie sukurtų patį nepalankiausią svirimo momentą.

.2 Momentas, sukuriamas nuo vieno laivo borto valčių keltuvais leidžiant visas plūdriąsias gelbėjimo priemones, į kiekvieną iš jų įlaipinus tiek keleivių, kiek jos gali plukdyti:

.2.1 laikoma, kad visos gelbėjimo valtys ir gelbėjimo kateriai, pritvirtinti prie to laivo borto, į kurio pusę svyra neatitaisomai apgadintas laivas, yra pakabinti trosais, į juos įlaipinus tiek keleivių, kiek jie gali plukdyti, ir parengti nuleisti;

.2.2 kai nuleidžiamos dar prieš laivui išplaukiant parengtos gelbėjimo valtys, prieš tai į jas įlaipinus tokį skaičių keleivių, kiek jos turi plukdyti, imamas didžiausias nuleidžiant valtis laivo posvyrio į šoną momentas;

.2.3 daroma prielaida, kad prie visų keltuvų toje laivo pusėje, į kurią svyra nepataisomai apgadintas laivas, tvirtinami gelbėjimo plaustai, kurie nuleidžiami keltuvais, ir kad jie yra pakabinami įlaipinus į juos tiek keleivių, kiek jie gali plukdyti;

.2.4 žmonės, nesantys trosais pakabintose gelbėjimo priemonėse, svirimo arba papildomo atstatomojo momento nesukuria;

.2.5 gelbėjimo priemonės, esančios kitoje nei laivo posvyrio į šoną pusėje, laikomos parengtomis dar prieš laivui išplaukiant.

.3 Vėjo sukuriami momentai:

.3.1 B klasė: imamas 120 N/m^2 vėjo slėgio dydis;

C ir D klasės: imamas 80 N/m^2 vėjo slėgio dydis;

.3.2 imamas neapgadinto laivo kyšančio šoninio paviršiaus plotas virš vaterlinijos;

.3.3 jėgų dvejeto petys – tai vertikalus atstumas nuo neapgadinto laivo vidutinės grimzlės vidurinio taško iki laivo kyšančio šoninio paviršiaus ploto svorio centro.

.2.4 Prasidėjus sparčiam laipsniškam užtvindymui, t. y. tuomet, kai atstatomojo momento petys dėl šio užtvindymo staigiai sumažėja 0,04 metro arba daugiau, statinio stovumo diagrama turi būti laikoma užbaigta tada, kai susidaro laipsniško užtvindymo pradžios kampas, o .2.3.1 bei .2.3.2 nurodyta kitimo sritis ir plotas matuojami tuo kampu.

.2.5 Jeigu laipsniškas užtvindymas yra riboto pobūdžio, ilgainiui silpsta ir atstatomojo momento petį priimtinai lėtai mažina ne daugiau kaip 0,04 metro, likusioji kreivė iš dalies trumpinama laikant, kad laipsniškai užtvindomas skyrius yra taip užtvindomas nuo pat pradžios.

.2.6 Didžiausias tarpinės užtvindymo pakopos atstatomojo momento petys yra mažiausiai 0,05 metro, o teigiamų atstatomojo momento pečių zona – mažiausiai 7. Visais atvejais turi būti laikoma, kad laivo bortas įlaužiamas tik vienoje vietoje ir kad yra tik vienas laisvasis paviršius.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.3 Skaičiuojant apgadinto laivo stovumą taikomi tokie skyriaus ir paviršiaus užtvindymo koeficientai:

Skyriai	Užtvindymo koeficientas (%)
Skirti kroviniui arba atsargoms	60
Gyvenamosios patalpos	95
Mašinų skyrius	85
Skirti skysčiams	0 arba 95 (*)

(*) Imamas tas dydis, kurį taikant keliami griežtesni reikalavimai.

Greta vaterlinijos įlaužtos plokštumos esantiems skyriams su nedaug gyvenamųjų patalpų arba mechanizmų ir tiems skyriams, kuriuose paprastai laikoma mažai krovinių ar atsargų, turi būti taikomi didesni paviršiaus užtvindymo koeficientai.

.4 Skaičiuojamasis apgadinimo lygis yra toks:

.1 horizontalusis ilgis: 3,0 metrai (pridedama 3 % laivo ilgio) arba 11,0 metrų, arba 10 % laivo ilgio (imamas mažesnis dydis);

.2 skersinis ilgis (matuojamas laivo viduje stačiais kampais į ašinę liniją dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos lygyje): laivo pločio vienai penktajai lygus atstumas; ir

.3 vertikalusis ilgis: nuo bazinės linijos į viršų (neribojama);

.4 jeigu laivą apgadinus mažiau, nei nurodyta .4.1, .4.2, .4.3 papunkčiuose, jo būklė dėl kilio padėties ar sumažėjusio metacentrinio aukščio būtų kur kas blogesnė, toks apgadinimas įvertinamas skaičiavimais.

.5 Nesimetriškas užtvindymas, panaudojus veiksmingas priemones, turi būti sumažintas iki minimumo. Jeigu būtina mažinti didelius posvyrio į šoną kampus, įrengiami, jeigu tai įmanoma, automatiškai suveikiantys įrenginiai, tačiau bet kokiu atveju, jeigu montuojami kompensuojamojo užtvindymo įrenginiai, jie turi būti valdomi iš viršutinio denio. Naujų B, C ir D klasių laivų didžiausias posvyrio į šoną kampas po užtvindymo, tačiau laivo dar neišlyginus, yra ne didesnis kaip 15 °. Jeigu reikalaujama įrengti kompensuojamojo užtvindymo įrenginius, laivo išlyginimo laikas neviršija 15 minučių. Laivo kapitonui pateikiama atitinkama kompensuojamojo užtvindymo įrenginių naudojimo informacija.

.6 Apgadinto laivo, tolygiai ar netolygiai užtvindyto, galutinė padėtis po laivo išlyginimo yra tokia:

.1 tolygiai užtvindyto laivo teigiamas liekamasis metacentrinis aukštis, apskaičiuotas pastovios vandentalpos metodu, yra mažiausiai 50 mm;

.2a jeigu kitaip nenumatyta 6.2b punkte, netolygiai užtvindyto laivo tada, kai užtvindomas vienas skyrius, statinio posvyrio kampas B klasės laivų (naujų ir eksploatuojamų) yra ne didesnis kaip 7 °, o C bei D klasės laivų (naujų) – kaip 12 °;

Vienu metu užtvindžius du gretimus skyrius, eksploatuojami ir nauji B klasės laivai gali pasvirti 12 °, jeigu dalijimo skyriais koeficientas nė vienoje iš užtvindytų laivo dalių nėra didesnis kaip 0,50;

.2b netolygiai užtvindytų eksploatuojamų B klasės ne ro-ro tipo keleivinių laivų, pastatytų iki 1990 m. balandžio 29 d., statinio posvyrio kampas turi būti ne didesnis kaip 7 °, išskyrus ypatingus atvejus, kai administracija gali nustatyti papildomą kampą dėl netolygaus momento, tačiau visais atvejais galutinis posvyrio kampas negali būti didesnis kaip 15 °;

.3 užtvindymo pabaigoje ribinės grimzlės linija jokiu būdu negali panirti į vandenį. Jeigu manoma, kad ribinės grimzlės linija gali panirti užtvindymui pasiekus tarpinį lygį, vėliavos valstybės administracija gali reikalauti atlikti tokius tyrimus ir imtis tokių priemonių, kuriuos ji laiko būtinais, kad būtų užtikrinta laivo sauga.

.7 Laivo kapitonui teikiami būtini duomenys, kad būtų išlaikytas pakankamas neapgadinto laivo stovumas, kad laivo eksploatavimo sąlygomis pavojingai apgadintą laivą būtų galima išlaikyti vandens paviršiuje. Laivų, kuriems būtinas kompensuojamasis užtvindymas, kapitonams pranešama apie stovumo sąlygas, kuriomis grindžiamas posvyrio skaičiavimas, taip pat laivų kapitonai įspėjami, kad, laivui pernelyg pasvirus, nepalankesnėmis eksploatavimo sąlygomis jis gali būti nepataisomai apgadintas.

.8 Į.7 punkte nurodytus duomenis, leidžiančius kapitonui išlaikyti pakankamą neapgadinto laivo stovumą, įtraukiama informacija, nurodanti skirtingų grimzlių arba vandentalpų bet kokiomis laivo eksploatavimo sąlygomis didžiausią leidžiamąjį laivo svorio centro aukštį virš kilio (KG) arba mažiausią leidžiamąjį metacentrinį aukštį (GM). Atitinkamai pagal laivo eksploatavimo apribojimus informacija rodo skirtingų diferentų įtaką.

.9 Visų laivų priekyje ir laivagalyje aiškiai pažymimos grimzlės skalės. Jeigu grimzlės žymės užrašytos sunkiai įžvelgiamoje vietoje arba jas perskaityti sunku dėl operacinių tam tikros veiklos apribojimų, tokiame laive jo priekio ir laivagalio grimzlei nurodyti dar įrengiama patikima grimzlės parodymo sistema.

.10 Pakrovus laivą ir prieš išplaukiant kapitonas nustato laivo diferentą, stovumą ir pasitikrinęs užrašo, kad laivas tenkina atitinkamose taisyklėse pateiktus stovumo kriterijus. Laivo stovumas visada nustatomas skaičiavimais. Laivo stovumui nustatyti galima naudoti laivo pakrovimo ir stabilumo kompiuterinę programą arba jai lygiavertes priemones.

.11 Vėliavos valstybės administracija apgadinto laivo stovumo reikalavimų švelninimo svarstyti negali, jeigu neįrodoma, kad neapgadinto laivo metacentrinis aukštis tam tikromis eksploatavimo sąlygomis buvęs būtinas, siekiant laikytis pirmiau minėtų reikalavimų ir teikiant numatomas paslaugas, yra pernelyg didelis.

.12 Apgadinto laivo stovumo reikalavimus galima švelninti tik išskirtiniais atvejais ir laikantis tokios sąlygos, kad vėliavos valstybės administracija yra įsitikinusi, jog laivo proporcijos, jo dalijimas ir kitos charakteristikos, kurias išskirtinėmis aplinkybėmis praktiškai ir pagrįstai galima priimti, labiausiai tinka apgadinto laivo stovumui išlaikyti.

8–1 **Apgadinto ro-ro keleivinio laivo stovumas (R 8–1)**

EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS RO-RO KELEIVINIAI LAIVAI

.1 Ne vėliau kaip pirmo periodiško patikrinimo, atliekamo po toliau nurodytos reikalavimų laikymosi dienos, datą eksploatuojami B klasės ro-ro keleiviniai laivai atitinka 8 taisyklės reikalavimus pagal A/Amax dydį, kaip apibrėžta MSC/Aplink.574 „Eksploatuojamų ro-ro keleivinių laivų patvarumo charakteristikų apskaičiavimo tvarka, naudojant A.265 (VIII) rezoliucija pagrįstą supaprastintą metodą“, priede.

A/Amax dydis	Reikalavimų laikymosi data
mažiau kaip 85 %	1998 m. spalio 1 d.
85 % arba daugiau, tačiau mažiau kaip 90 %	2000 m. spalio 1 d.
90 % arba daugiau, tačiau mažiau kaip 95 %	2002 m. spalio 1 d.
95 % arba daugiau, tačiau mažiau kaip 97,5 %	2004 m. spalio 1 d.
97,5 % arba daugiau	2005 m. spalio 1 d.

8–2 **Ypatingieji reikalavimai ro-ro keleiviniams laivams, vežantiems 400 arba daugiau keleivių (R 8–2)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS RO-RO KELEIVINIAI LAIVAI

Nepaisant II-1 skyriaus B dalies 8 taisyklės ir II-1 skyriaus B dalies 8–1 taisyklės nuostatų:

.1 nauji ro-ro keleiviniai laivai, turintys leidimą plukdyti 400 arba daugiau žmonių, pripažįstami atitinkančiais II-1 skyriaus B dalies 8 taisyklės .2.3 punkto nuostatas, jeigu daroma prielaida, kad laivas buvo apgadintas kurioje nors jo ilgio L vietoje; ir

.2 eksploatuojami ro-ro keleiviniai laivai, turintys leidimą plukdyti 400 arba daugiau žmonių, atitinka 1 punkto reikalavimus ne vėliau kaip per pirmą periodišką patikrinimą, atliekamą po .2.1, .2.2 arba .2.3 papunkčiuose nurodytos reikalavimų laikymosi datos, kuri turi būti ne vėlesnė kaip:

.2.1

A/Amax dydis	Reikalavimų laikymosi data
mažiau kaip 85 %	1998 m. spalio 1 d.
85 % arba daugiau, tačiau mažiau kaip 90 %	2000 m. spalio 1 d.
90 % arba daugiau, tačiau mažiau kaip 95 %	2002 m. spalio 1 d.
95 % arba daugiau, tačiau mažiau kaip 97,5 %	2004 m. spalio 1 d.
97,5 % arba daugiau	2010 m. spalio 1 d.

.2.2 *Leidžiamų plukdyti žmonių skaičius*

1 500 arba daugiau	2002 m. spalio 1 d.
1 000 arba daugiau, tačiau mažiau kaip 1 500	2006 m. spalio 1 d.
600 arba daugiau, tačiau mažiau kaip 1 000	2008 m. spalio 1 d.
400 arba daugiau, tačiau mažiau kaip 600	2010 m. spalio 1 d.

.2.3 *Laivo amžius 20 arba daugiau metų:*

laivo amžius skaičiuojamas nuo kilio pastatymo datos arba nuo datos, kai buvo pasiektas panašus statybos etapas, arba nuo laivo pertvarkymo į ro-ro keleivinį laivą dienos.

8–3 **Ypatingieji reikalavimai keleiviniams laivams, vežantiems 400 arba daugiau keleivių, išskyrus ro-ro keleivinius laivus**

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU, IŠSKYRUS RO-RO KELEIVINIUS LAIVUS

Nepaisant II-I skyriaus B dalies 8 taisyklės nuostatų, keleiviniai laivai, išskyrus ro-ro keleivinius laivus, turintys leidimą plukdyti 400 arba daugiau žmonių, II-1 skyriaus B dalies 8 taisyklės 2.3 ir 2.6 punktų nuostatas atitinka, jeigu daroma prielaida, kad laivas yra apgadintas kurioje nors jo ilgio L vietoje.

9. **Laivagalio ir mašinų skyriaus pertvaros (R 10)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Laivagalio arba taraninė pertvara montuojama taip, kad būtų nelaidi vandeniui iki pagrindinio denio. Pertvara nuo priekinio statmens statoma ne mažesniu kaip 5 % laivo ilgį atitinkančiu atstumu ir ne toliau kaip už 3 metrų, prie kurių pridedami 5 % laivo ilgio.

.2 Jeigu kuri nors laivo dalis žemiau vaterlinijos išsikiša už priekinio statmens, pavyzdžiui, gumbinis laivo priekis, 1 punkte nustatyti atstumai matuojami:

.1 nuo pirmiau minėtų iškyšų vidurio; arba

.2 iš taško, už priekinio statmens esančio 1,5 % laivo ilgio atstumu; arba

.3 iš taško, už priekinio statmens esančio 3 metrų atstumu, ir atsižvelgiama, kuriuo būdu matuojant gaunamas mažiausias atstumas.

.3 Jeigu montuojamas ilgas priekinis antstatas, laivagalio arba taraninė pertvara iki kito ištisinio denio, esančio virš pagrindinio, pratęsiama taip, kad būtų atspari meteorologinėms sąlygoms. Pertvaros tęsinys išdėstomas taip, kad, apgadinus laivapriekio lacportą arba jam atsiskyrus, jis nesugadintų pertvaros.

.4 Pagal .3 punkto nuostatas privalomo pertvaros tęsinio nebūtina montuoti tiesiai virš apatinės pertvaros, jeigu jokia tęsinio dalis nekyšo už 1 arba 2 punktuose nurodytos priekinės ribos.

Tačiau eksploatuojamuose B klasės laivuose:

.1 nuožulnioji pakrovimo aparelė yra taraninės pertvaros tęsinys virš pagrindinio denio, todėl aukščiau kaip 2,3 metro virš pagrindinio denio iškylanti panduso dalis už .1 ir .2 punktuose nurodytų ribų gali kyšoti ne daugiau kaip 1 metrą;

.2 tais atvejais, jeigu esamas pandusas neatitinka reikalavimų, pagal kuriuos būtų laikomas taraninės pertvaros tęsiniu, o panduso padėtis neatitinka .1 ir .2 punktuose apibrėžtų apribojimų, tęsinį laivagalio link ribotu atstumu galima statyti už .1 arba .2 punkte apibrėžtų apribojimų. Ribotas atstumas laivagalio link neturėtų būti didesnis už būtiną užtikrinti, kad pertvara nesusidurtų su pandusu. Taraninės pertvaros tęsinys, statomas jai iš priekio pagal .3 punkto reikalavimus ir įrengiamas taip, kad pandusas neapgadintų jo, kai pats pandusas yra apgadinamas arba kai atsiskiria.

.5 Pandusai, neatitinkantys pirmiau išdėstytų reikalavimų, nelaikomi taraninės pertvaros tęsiniu.

.6 Achterpiko pertvara ir pertvaros, mašinų skyrių nuo krovinio ir keleivių skyrių skiriančios iš priekio ir iš galo, taip pat montuojamos vandeniui nelaidžiu būdu iki pagrindinio denio. Achterpiko pertvara po pagrindiniu deniu gali būti pakopinė, jeigu dėl to nemažėja laivo saugos laipsnis, įvertintas pagal laivo dalijimą skyriais.

.7 Visais atvejais deidvudo vamzdžiai apsupami vandeniui nelaidžiais skyriais. Laivagalio riebokšlis statomas vandeniui nelaidžiame veleno tunelyje arba kitame nuo deidvudo vamzdžio patalpos atskirtame vandeniui nelaidžiame tokio tūrio skyriuje, kurį užtvindžius per nesandarų laivagalio riebokšlį ribinės grimzlės linija nepanirtų į vandenį.

10. **Dvigubi dugnai (R 12)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Trumpesniuose nei 50 metrų laivuose dvigubas dugnas tarp laivagalio pertvaros iki achterpiko pertvaros montuojamas kuo didesniame plote, kuriame dvigubą dugną galima įrengti taip, kad būtų atsižvelgta į laivo projektą ir užtikrintas tinkamas laivo eksploatavimas.

.2 50 metrų arba ilgesniuose, tačiau trumpesniuose kaip 61 metras laivuose dvigubas dugnas įrengiamas bent jau nuo mašinų skyriaus iki laivagalio pertvaros arba taip arti jos, kaip tik galima tokį dvigubą dugną įrengti.

.3 61 metro arba ilgesniuose, tačiau trumpesniuose kaip 76 metrai laivuose dvigubas dugnas įrengiamas bent jau už mašinų skyriaus iki laivapriekio ir laivagalio pikinių pertvarų arba taip arti jų, kaip tik galima tokį dvigubą dugną įrengti.

.4 76 metrų arba ilgesniuose laivuose dvigubas dugnas įrengiamas laivo viduryje iki laivagalio ir laivapriekio pikinių pertvarų arba taip arti jų, kaip tik galima tokį dvigubą dugną įrengti.

.5 Jeigu reikalaujama įrengti dvigubą dugną, tarpdugninė jo erdvė turi atitikti pripažintų organizacijų standartus, o vidinis dugnas įstatomas iki laivo bortų taip, kad dugnas būtų apsaugotas iki apvalios korpuso briaunos. Tokia apsauga laikoma atitinkančia reikalavimus, jeigu kraštinio tarpdugninio lakšto išorinio krašto ir triumo apkalos kirtimosi linija niekur neatsiduria žemiau kaip horizontali plokštuma, einanti per kirtimosi su teorine španto linija tašką, esantį skersinės įstrižainės, su pagrindo linija sudarančios 25 laipsnių kampą, viduryje, ir kertančios ją pusės laivo pločio atstumu nuo vidurio linijos.

.6 Dvigubame dugne įrengti maži šuliniai, sujungti su triumų ir kt. sausinimo įrenginiais, žemyn tęsiasi tiek, kiek būtina. Šulinio gylis jokiu būdu negali būti didesnis už dvigubo dugno tarpdugninės erdvės mažesnį kaip 460 mm plotį ties vidurine linija ir šulinys negali kirsti .2 punkte nurodytosios horizontalios plokštumos. Išorinį dugną siekiantį šulinį galima įrengti veleno tunelio gale. Įrengti kitus šulinius (pavyzdžiui, alyvai po pagrindiniais varikliais) gali leisti vėliavos valstybės administracija, jeigu ji įsitikina, kad priemonės užtikrina lygiavertę apsaugą, kurią suteikia pagal šios taisyklės nuostatas įrengtas dvigubas dugnas.

.7 Dvigubo dugno nebūtina įrengti kaip vandeniui nelaidžių vidutinio dydžio skyrių, naudojamų tik skysčiams vežti, jeigu apgadinus laivo dugną arba bortą laivo sauga, vėliavos valstybės administracijos nuomone, dėl to nemažėja.

.8 Nepaisant šios 10 taisyklės .1 punkto nuostatų, vėliavos valstybės administracija gali leisti to laivo, kurio dalijimo skyriais koeficientas ne didesnis kaip 0,5, kurioje nors dalyje neįrengti dvigubo dugno, jeigu ji įsitikina, kad dvigubo dugno montavimas toje laivo dalyje būtų nesuderinamas su laivo projektu ir tinkamu laivo veikimu.

11. **Krovininės vaterlinijos nustatymas, jos ženklinimas ir duomenų įrašymas (R 13)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Siekiant išlaikyti būtiną laivo neskęstamumą, nustatoma leidžiamąją dalijimo skyriais grimzlę atitinkanti krovininė vaterlinija, kuri žymima laivo viduryje ant jo bortų. Laivas su specialiai pritaikytomis patalpomis arba keleiviams, arba kroviniui vežti, jeigu pageidauja jo savininkas, gali būti su viena ar keliomis nustatytomis ir pažymėtomis papildomomis krovininėmis vaterlinijomis, atitinkančiomis leidžiamosios dalijimo skyriais grimzlės linijas, kurias vėliavos valstybės administracija gali patvirtinti kitokioms eksploatavimo sąlygoms.

.2 Apie nustatytas ir užrašytas dalijimo skyriais krovinines vaterlinijas daromas įrašas Keleivinio laivo saugos sertifikate, o jeigu yra tik viena krovininė vaterlinija, ji identifikuojama pagal ženklą C.1.

Jeigu yra daugiau kaip viena dalijimo skyriais krovininė vaterlinija, kitos laivo eksploatavimo sąlygos identifikuojamos ženklais C.2, C.3, C.4 ir t. t. ([1]).

.3 Kiekvieną iš šių krovininių vaterlinijų atitinkantis antvandeninio borto aukštis matuojamas toje pat vietoje ir nuo tos pat denio linijos, kaip ir pagal galiojančios Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo nuostatas nustatytas antvandeninio borto aukštis.

.4 Kiekvieną iš patvirtintųjų dalijimo skyriais krovininių vaterlinijų atitinkantis antvandeninio borto aukštis ir tos eksploatavimo sąlygos, kurioms jis patvirtintas, aiškiai nurodomi Keleivinio laivo saugos sertifikate.

.5 Jokiu būdu kokia nors dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos žyma negali būti žymima virš jūrinės krovininės vaterlinijos viršutinės linijos, nustatytos pagal laivo korpuso stiprumą arba pagal galiojančios Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo nuostatas.

.6 Kad ir kur būtų pažymėtos dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos, laivo jokiu būdu negalima krauti taip, kad panirtų atitinkamas metų laikui ir plaukiojimo rajonui pagal galiojančios Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo nuostatas nustatytas krovos žymės ženklas.

.7 Laivo jokiu būdu negalima krauti taip, kad panirtų atitinkamam reisui ir eksploatavimo sąlygoms nustatyta dalijimo skyriais krovininė vaterlinija.

([1]) Po dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos ženklinimo raidės C esantį arabišką skaičių galima keisti romėnišku skaičiumi arba raidėmis, jeigu vėliavos valstybės administracija mano, kad tai būtina siekiant atskirti tokį ženklinimą nuo tarptautinių dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos ženklų.

12. **Vandeniui nelaidžių pertvarų statymas, pirminis jų bandymas ir kt. (R 14)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Visos skersinės arba išilginės vandeniui nelaidžios pagrindinės pertvaros statomos taip, kad su pakankama atsparumo atsarga atremtų tokį didžiausią vandens slėgį, kurį pertvara turėtų išlaikyti apgadinus laivą, bent jau mažiausiai iki ribinės grimzlės linijos pakilusio vandens slėgį. Šių pertvarų konstrukcija atitinka pripažintos organizacijos standartus.

.2.1 Pertvarų recesai ir pakopos yra vandeniui nelaidūs ir tokie pat stiprūs, kaip ir tos pertvarų vietos, kur jie yra įrengti.

.2.2 Jeigu per vandeniui nelaidų denį arba pertvarą yra prakišti špantai ar bimsai, toks denis ar pertvara sandarinami nenaudojant medinių detalių ir cemento.

.3 Norint išbandyti pagrindinius skyrius, nebūtina užtvindyti juos vandeniu. Jeigu neatliekamas užtvindymo bandymas ir jeigu tai įmanoma, turi būti atliktas nelaidumo vandeniui bandymas, liejant vandenį žarna; šis bandymas atliekamas beveik užbaigus įrengti laivą. Jeigu nelaidumo vandeniui bandymo atlikti neįmanoma todėl, kad gali būti apgadinti mechanizmai, elektros įrangos izoliacija arba užtvindymo įrengimai, vietoj šio bandymo galima atlikti atidžią vaizdinę suvirintų sujungimų apžiūrą ir, jeigu tai manoma esant reikalinga, taip pat atlikti dažų prasiskverbimo, ultragarso skverbimosi ar lygiavertį bandymą. Bet kuriuo atveju atidžiai apžiūrimos visos vandeniui nelaidžios pertvaros.

.4 Laivagalis, dvigubi dugnai (įskaitant dėžinį kilį) ir vidaus apkala bandomi vandeniui pakilus iki .1 punkte nurodyto lygio.

.5 Tų skysčiams laikyti skirtų bakų, kurie naudojami laivą dalijant skyriais, sandarumas bandomas vandens slėgiu, kurį sukuria iki dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos pakilęs arba du trečdalius aukščio nuo kilio viršaus iki ribinės grimzlės linijos užtvindęs vanduo (imamas didesnis vandens slėgis), jeigu bandymo metu vanduo bakų viršų apsemia ne mažesniu kaip 0,9 m sluoksniu; jeigu atlikti bandymo naudojant vandenį negalima, leidžiama atlikti sandarumo bandymą naudojant oro slėgį, kurio metu bakai veikiami ne didesniu kaip 0,14 baro oro slėgiu.

.6 .4 ir .5 punktuose nurodytais bandymais užtikrinamas laivo dalijimo skyriais konstrukcinių priemonių sandarumas ir jie nelaikytini bandymais, patvirtinančiais kurio nors skyriaus tinkamumą laikyti skystąjį kurą arba naudoti kuriais nors tokiais kitais tikslais, kuriems patvirtinti patalpos tinkamumą, atsižvelgiant į bakų ar jų jungčių užtvindymo skysčiu aukštį, gali būti reikalingi sudėtingesni bandymai.

13. **Vandeniui nelaidžių pertvarų angos (R 15)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Vandeniui nelaidžiose pertvarose angų skaičius mažinamas tiek, kad jis būtų suderinamas su laivo projektu ir tinkamu laivo eksploatavimu; numatomos patikimos šių angų uždarymo priemonės.

.2.1 Jeigu per vandeniui nelaidžias skyrių pertvaras vedami kokie nors vamzdžiai, drenažo vamzdžiai, elektros laidai ir kt., imamasi priemonių pertvarų sandarumui užtikrinti.

.2.2 Vandeniui nelaidžiose skyrių pertvarose neleidžiama montuoti vožtuvų, jei jie nėra vamzdynų sistemos sudedamosios dalys.

.2.3 Per vandeniui nelaidžias skyrių pertvaras vedamose sistemose negalima naudoti švino arba kitų žemos lydymosi temperatūros medžiagų, nes kilus gaisrui šios sistemos būtų sugadintos ir dėl to sumažėtų pertvarų sandarumas.

.3.1 Durų, bet kokių angų arba perėjimo ar patekimo angų negalima įrengti:

.1 taraninėje pertvaroje žemiau ribinės grimzlės linijos;

.2 vandeniui nelaidžiose skersinėse pertvarose, krovinių skyrių skiriančiose nuo gretimo krovinių skyriaus, išskyrus .10.1 punkte ir 14 taisyklėje numatytą atvejį.

.3.2 Išskyrus .3.3 punkte numatytą atvejį, per taraninę pertvarą žemiau ribinės grimzlės linijos galima tiesti ne daugiau kaip vieną vamzdį laivagalio tanko skysčiui, jeigu tame vamzdyje sumontuotas nuo pagrindinio denio valdomas nusuktas žemyn vožtuvas, jo korpusas prisuktas laivagalyje prie taraninės pertvaros. Šį vožtuvą prie taraninės pertvaros išorinės pusės galima tvirtinti, jeigu vožtuvas bet kokiomis eksploatavimo sąlygomis lengvai pasiekiamas ir jeigu jis pritvirtintas ne krovinių skyriuje.

.3.3 Kai laivagalis padalytas dviejų skirtingų rūšių skysčiams laikyti, per taraninę pertvarą žemiau ribinės grimzlės linijos galima vesti pagal .3.1 punkto reikalavimus sumontuotus du vamzdžius tada, jeigu antrojo vamzdžio neįmanoma sumontuoti kitoje vietoje ir jeigu, atsižvelgiant į papildomus laivagalyje numatytus skyrius, laivo sauga nemažėja.

.4 Pagrindinių ir pagalbinių mechanizmų skyriuose, įskaitant eigos poreikiams naudojamus katilus, visose pagrindinėse skersinėse pertvarose, be durų į veleno tunelį, galima įrengti ne daugiau kaip vienerias duris. Jeigu sumontuoti du arba keletas velenų, tarp tunelių įrengiami sujungti praėjimai. Kai sumontuoti du velenai, tarp mašinų skyriaus ir tunelių įrengiamos vienerios durys, o kai sumontuoti daugiau kaip du velenai – tik dvejos durys. Tarp velenų tunelių ir mašinų skyriaus įrengiamos klinketinės durys, beje, būtinai taip, kad durų slenksčiai būtų kuo aukštesni. Šių durų valdymo nuo pagrindinio denio rankinė pavara įrengiama tuose skyriuose, kuriuose nėra mechanizmų.

.5.1 TRUMPESNI KAIP 24 METRAI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS IR NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

Vandeniui nelaidžios durys – tai klinketinės, pakabinamosios arba lygiaverčio tipo durys. Negalima įrengti nuimamų lakštų, prie pertvaros tvirtinamų tik varžtais ir atsvarais, arba atsvarų jėga uždaromų durų.

24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

Vandeniui nelaidžios durys, išskyrus .10.1 punkte arba 14 taisyklėje numatytus atvejus, – tai 7 punkto reikalavimus atitinkančios klinketinės durys su mechanine pavara, kurias iš navigacinio tiltelio pagrindinio valdymo pulto vienu metu galima uždaryti praėjus ne daugiau kaip 60 sekundžių po to, kai laivas atsiduria įprastinėje padėtyje.

.5.2 TRUMPESNI KAIP 24 METRAI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS IR NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

Klinketinės durys gali būti:

— arba uždaromos tik rankomis, arba

— uždaromos ir mechanine pavara, ir rankomis.

24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

Laivuose su mašinų skyriuje arba šio skyriaus pertvarose įrengtomis ne daugiau kaip dvejomis durimis vėliavos valstybės administracija gali leisti, kad šios dvejos durys būtų uždaromos tik rankomis. Jeigu sumontuotos rankomis uždaromos klinketinės durys, jos uždaromos prieš laivui išplaukiant iš prieplaukos į keleivinį reisą ir neatidaromos per visą reisą.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.5.3 Visų rankomis arba mechanine pavara uždaromų vandeniui nelaidžių klinketinių durų rankinės arba mechanine pavara valdomos uždarymo priemonės yra tinkamos šioms durims uždaryti tuomet, kai laivas į bet kurią pusę pasvyra 15 °. Atsižvelgiama į jėgas, galinčias iš kurios nors pusės spausti duris, jeigu per angą plūstantis vanduo veiktų duris statiniu slėgiu, kurį sukuria mažiausiai 1 metro storio vandens sluoksnis, išmatuotu virš durų slenksčio prie ašinės jų linijos.

24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.5.4 Vandeniui nelaidžių durų valdymo įtaisai, įskaitant hidraulinį vamzdyną ir elektros laidus, montuojami kuo arčiau tų pertvarų, kuriose įrengtos durys, siekiant kuo labiau mažinti tikimybę, kad įtaisai kaip nors nukentėtų, jeigu laivas būtų apgadintas. Vandeniui nelaidžios durys ir jų valdymo įtaisai išdėstomi taip, kad, apgadinus vieną penktąją laivo pločio dalį, matuojamą dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos aukštyje stačiu kampu į ašinę laivo liniją, neapgadintos laivo dalies vandeniui nelaidžių durų valdymas nesutriktų.

.5.5 Visose rankomis uždaromose arba vandeniui nelaidžiose klinketinėse duryse su mechanine pavara įrengiami signalizacijos įtaisai, į visus nuotolinio valdymo postus perduodantys signalą apie tai, ar durys uždarytos, ar atidarytos. Nuotolinio valdymo postai – tai navigacinis tiltelis pagal .7.1.5 punkto reikalavimus ir vieta, kurioje pagal .7.1.4 punkto reikalavimus turi būti įrengtas rankinis valdymas iš pagrindinio denio.

TRUMPESNI NEI 24 METRŲ EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS IR NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.5.6 .5.1–.5.5 punktų reikalavimų neatitinkančios durys uždaromos prieš išplaukiant į reisą ir neatidaromos iki jo pabaigos; jų atidarymo uoste ir tas uždarymo laikas, kai laivas išplaukia iš uosto, įrašomas laivo žurnale.

TRUMPESNI NEI 24 METRŲ NAUJI B, C IR D KLASIŲ IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.6.1 Rankomis uždaromos klinketinės durys gali slankioti horizontaliai arba vertikaliai. Sukant alkūninę svirtį ratu arba, užtikrinus tokį pat saugos lygį, kitu patvirtintu būdu, durų mechanizmas valdomas arba iš abiejų jų pusių, arba iš prieinamos pagrindinio denio vietos. Kai laivas yra įprastinėje padėtyje, durims uždaryti rankine pavara sugaištama ne daugiau kaip 90 sekundžių.

EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.6.2 Klinketinės durys su mechanine pavara gali slankioti vertikaliai arba horizontaliai. Jeigu durų valdymo įrenginys įjungiamas pagrindiniu valdymo pultu, krumplinė pavara įrengiama taip, kad duris būtų galima atidaryti ir uždaryti iš abiejų pusių. Iš abiejų pertvaros pusių įrengiamos galios pavaros valdymo rankenos, išdėstytos taip, kad per duris einantys žmonės galėtų jas abi išjungti ir kad nebūtų įmanoma uždarymo mechanizmo įjungti atsitiktinai. Klinketinėse duryse su mechanine pavara įrengiama rankinė pavara, valdoma iš abiejų durų pusių arba iš prieinamos pagrindinio denio vietos sukant alkūninę svirtį ratu arba, užtikrinus tokį pat saugos lygį, kitu patvirtintu būdu. Numatoma nuostata, kad, pradėjus uždarinėti duris, būtų duodamas garsinis signalas, girdimas tol, kol jos uždaromos visiškai. Be to, didelio aplinkos triukšmo vietose prie durų, be garsinio, reikalaujama duoti nutrūkstantį vizualų signalą.

24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.7.1 Visos klinketinės vandeniui nelaidžios durys su mechanine pavara:

.1 juda vertikaliai arba horizontaliai;

.2 laikantis .11 punkto nuostatų, klinketinių durų gabaritinis plotis yra ne didesnis kaip 1,2 metro. Vėliavos valstybės administracija gali leisti įrengti tiek platesnes duris, kiek laikoma būtina veiksmingai eksploatuoti laivą, jeigu atsižvelgiama į kitas saugos priemones, įskaitant šias:

.2.1 ypatingas dėmesys kreipiamas į durų ir jų uždarymo įtaisų patvarumą, siekiant išvengti nuotėkių;

.2.2 durys neįrengiamos laivo apgadinimo zonoje B/5;

.2.3 laivui išplaukus į jūrą, durys visą laiką laikomos uždarytos, išskyrus trumpus laikotarpius, kai jas atidaryti yra būtina tokiomis aplinkybėmis, kaip yra nustačiusi vėliavos valstybės administracija;

.3 klinketinėse duryse sumontuojama joms atidaryti ir uždaryti būtina įranga, naudojanti elektros, hidraulinę arba kokią nors kitą energiją, priimtiną vėliavos valstybės administracijai;

.4 jose sumontuojamas atskiras ranka valdomas įrenginys. Durys atidaromos ir uždaromos ranka iš abiejų pusių, be to, uždaromos iš prieinamos pagrindinio denio vietos sukant alkūninę svirtį ratu arba, užtikrinus vėliavos valstybės administracijai priimtiną tokį pat saugos lygį, kitu patvirtintu būdu. Sukamojo ar kitokio judesio kryptis turi būti aiškiai pažymėta visose eksploatavimo vietose. Kai laivas yra įprastinėje padėtyje, durims uždaryti rankine pavara sugaištama ne daugiau kaip 90 sekundžių;

.5 klinketinėse duryse montuojami durų uždarymo ir atidarymo energiją naudojantys įtaisai, valdymo – iš jų abiejų pusių, durų uždarymo – iš pagrindinio valdymo pulto, esančio navigaciniame tiltelyje;

.6 klinketinėse duryse montuojama pavojaus signalizacija, duodanti nuo kitų tos vietos kokių nors signalų besiskiriantį garsinį pavojaus signalą, skambantį kiekvieną kartą, kai nuotoliniu valdymu mechanine pavara uždaromos durys, ir skambantį bent jau 5 sekundes, tačiau ne ilgiau kaip 10 sekundžių, prieš pradedant judėti durims ir nenutilstantį, kol jos visiškai uždaromos. Jeigu durys atidaromos ir uždaromos nuotoliniu rankiniu įtaisu, užtenka, kad garsinis pavojaus signalas pasigirstų joms judant. Vėliavos valstybės administracija gali reikalauti prie keleivių salonų ir tų vietų, kuriose tvyro didelis aplinkos triukšmas, durų, be garsinio pavojaus signalo, duoti ir nutrūkstantį vizualų signalą; ir

.7 mechanine pavara uždaromų klinketinių durų uždarymo trukmė yra beveik vienoda. Ji nuo durų judėjimo pradžios iki visiško jų uždarymo jokiu būdu nėra trumpesnė kaip 20 ir ne ilgesnė kaip 40 sekundžių, laivui esant įprastinėje padėtyje.

.7.2 Elektros energija, būtina klinketinėms vandeniui nelaidžioms durims su mechanine pavara, tiekiama tiesiogiai iš avarinio skirstomojo skydo arba iš pagrindiniame denyje esančio specializuoto skirstomojo skydo; atitinkamoms valdymo, indikacijos ir pavojaus signalo grandinėms elektros energija tiekiama tiesiogiai iš avarinio skirstomojo skydo arba iš pagrindiniame denyje esančio specializuoto skirstomojo skydo, o sugedus pagrindiniam arba avariniam elektros energijos šaltiniui, pirmiau minėtoms grandinėms elektra automatiškai tiekiama iš laikinojo avarinio elektros energijos šaltinio.

.7.3 Klinketinėms vandeniui nelaidžioms durims su mechanine pavara:

.1 įrengiama speciali arba naudojama centrinė hidraulinė sistema su dviem atskirais galios šaltiniais, kiekvienas iš jų sudarytas iš variklio ir siurblio, gebančių vienu metu uždaryti visas duris. Be to, visai įrangai įrengiami tokie hidrauliniai akumuliatoriai, kurių galios užtenka laivo, kai jis pasvyra į šoną 15 °, visas duris išjudinti tris kartus, t. y. uždaryti-atidaryti-uždaryti. Šis ciklas atliekamas tada, kai akumuliatoriuje yra siurblio įjungimo pradžioje sukurtas slėgis. Naudojamas skystis pasirenkamas atsižvelgiant į tą temperatūrą, kuri gali veikti eksploatuojamą įrangą. Galios perdavimo sistema projektuojama siekiant mažinti galimybę, kad hidraulinio vamzdyno vienas gedimas kliudytų tinkamai veikti daugiau kaip vienoms durims. Hidraulinėje sistemoje įrengiami galios perdavimo sistemai naudojami avarinio lygio hidraulinio skysčio rezervuaruose signaliniai įtaisai, taip pat dujų avarinio slėgio signaliniai įtaisai arba kitos veiksmingos priemonės hidrauliniuose akumuliatoriuose laikomos energijos nuostoliams kontroliuoti. Šie signaliniai įtaisai turi duoti garsinį ir vizualų signalą, jie išdėstomi navigaciniame tiltelyje, pagrindiniame valdymo pulte; arba

.2 visoms durims įrengiama atskira hidraulinė sistema su autonomišku galios šaltiniu, sudarytu iš variklio ir siurblio, galinčio atidaryti ir uždaryti duris. Be to, montuojamas pakankamos talpos hidraulinis akumuliatorius, kad jo galios užtektų duris išjudinti tris kartus, t. y. uždaryti-atidaryti-uždaryti, kai laivas pasvyra į šoną 15 °. Šis ciklas atliekamas tada, kai akumuliatoriuje yra siurblio įjungimo pradžioje sukuriamas slėgis. Naudojamas skystis pasirenkamas atsižvelgiant į tą temperatūrą, kuri gali veikti eksploatuojamą įrangą. Navigaciniame tiltelyje esančiame pagrindiniame valdymo pulte montuojama keletas dujų avarinio slėgio signalinių įtaisų arba kitos veiksmingos priemonės hidrauliniuose akumuliatoriuose laikomos energijos nuostoliams kontroliuoti. Numatoma, kad kiekvienoje atskiroje eksploatavimo vietoje būtų rodomi laikomos energijos nuostoliai; arba

.3 visoms durims įrengiama atskira elektros sistema ir variklis su autonomišku energijos šaltiniu, sudarytu iš variklio, galinčio atidaryti ir uždaryti duris. Galios šaltinis yra tinkamas automatiškai tiekti jam elektros energiją iš laikinojo avarinio elektros energijos šaltinio, jeigu sugenda pagrindinis arba avarinis elektros energijos šaltinis, o jo įkrovos užtenka išjudinti duris tris kartus, t. y. uždaryti-atidaryti-uždaryti, kai laivas pasvyra į šoną 15 °.

.7.3.1, .7.3.2 ir .7.3.3 punktuose nurodytoms sistemoms turėtų būti numatoma ši nuostata:

Klinketinių vandeniui nelaidžių durų su mechanine pavara galios sistemos atskiriamos nuo kokios nors kitos galios sistemos. Elektros arba hidraulinės galios perdavimo sistemų, išskyrus hidraulinę pavarą, koks nors gedimas netrukdo bet kurias duris atidaryti arba uždaryti rankomis.

.7.4 Iš abiejų pertvaros pusių ne mažesniame kaip 1,6 metro aukštyje nuo grindų valdymo rankenos įrengiamos taip, kad per duris einantys žmonės galėtų abi rankenas išlaikyti pasuktas į durų atidarymo padėtį ir kad uždarymo mechanizmo su pavara nebūtų įmanoma įjungti atsitiktinai. Rankenų judėjimo kryptis atidarant ir uždarant duris aiškiai nurodoma ir atitinka durų judėjimo kryptį. Hidraulinės vandeniui nelaidžių durų atidarymo ir uždarymo rankenos gyvenamosiose patalpose, jeigu uždaryti durims pakanka rankeną paspausti vieną kartą, išdėstomos taip, kad vaikai šių rankenų negalėtų pasiekti, pavyzdžiui, už įsprūdinių durų, kurių varžtai yra mažiausiai 170 centimetrų aukštyje virš denio lygio.

24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Iš abiejų durų pusių tvirtinama plokštelė su nurodymais, kaip veikia durų atidarymo ir uždarymo sistema. Prie visų durų abiejų pusių taip pat tvirtinama plokštelė su tekstu arba piešiniais, įspėjančiais apie pavojų likti durų angoje, kai durys pradeda užsidarinėti. Šios plokštelės gaminamos iš patvarios medžiagos ir patikimai pritvirtinamos. Plokštelėje su nurodymais arba įspėjimu pateikiama informacija apie aptariamųjų durų užsidarymo trukmę.

24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.7.5 Vandeniui nelaidžių durų elektros įranga ir sudedamosios dalys išdėstomos, jeigu įmanoma, virš pagrindinio denio ir nepavojingose vietose bei skyriuose.

.7.6 Elektrinių sudedamųjų dalių, kurias būtina išdėstyti po pagrindiniu deniu, gaubtai yra tinkamai apsaugomi, kad į jas nepatektų vanduo.

.7.7 Elektros energijos, valdymo, indikacijos ir pavojaus signalo grandinės nuo gedimo apsaugomos taip, kad, sugedus vienų durų grandinei, nebūtų sugadinta kurių nors kitų durų grandinė. Durų pavojaus signalo arba indikatoriaus grandinių trumpasis jungimas arba kiti gedimai nesugadina tų durų valdymo pavaros. Konstrukcija yra tokia, kad, į elektros įrangą, sumontuotą po pagrindiniu deniu, prasiskverbus vandeniui, durys nebūtų atidarytos.

.7.8 Sugedus vandeniui nelaidžių klinketinių durų su mechanine pavara galios perdavimo arba valdymo sistemai, uždarytos durys negali atsidaryti savaime. Elektros grandinėje, kuo arčiau pagal 7.3 punkto nuostatas būtinų variklių, reikėtų nuolat kontroliuoti, ar nenutrūksta elektros energijos tiekimas. Nustojus tiekti elektros energiją tokiai grandinei, navigaciniame tiltelyje ir pagrindiniame pulte turėtų pasigirsti garsinis ir turėtų būti duodamas vaizdinis signalas.

.8.1 Navigaciniame tiltelyje ir pagrindiniame valdymo pulte montuojamas „kapitono režimo“ jungiklis, kuris jungiamas į du valdymo režimus: „vietinis valdymas“, kurį įjungus visas duris, stovint prie jų, galima atidaryti ir uždaryti be automatinio durų valdymo mechanizmo, ir „durys uždarytos“, kurį įjungus visos atidarytos durys automatiškai uždaromos. Įjungus „uždarytų durų“ režimą, duris, stovint prie jų, galima atidaryti, o atleidus vietinį durų valdymo mechanizmą jos automatiškai vėl uždaromos. Įprasta „kapitono režimo“ jungiklio padėtis – „vietinio valdymo“ režimas. „Uždarytų durų“ režimu naudojamasi tik iškilus pavojui arba tikrinant.

.8.2 Navigaciniame tiltelyje esančiame pagrindiniame valdymo pulte įrengiama schema, kurioje rodomos visų durų vietos, o jų vizualieji indikatoriai signalizuoja, ar durys uždarytos, ar atidarytos. Raudona lemputė signalizuoja, kad durys visiškai atidarytos, o žalia – durys uždarytos. Kai durys atidaromos nuotoliniu valdymu, raudona mirksinti lemputė signalizuoja apie atidaromas arba uždaromas duris. Jokių durų indikacinė grandinė nejungiama su jų valdymo grandine.

.8.3 Iš pagrindinio valdymo pulto jokių durų negalima atidaryti nuotoliniu valdymu.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.9.1 Visos vandeniui nelaidžios durys laivo plaukiojimo metu uždaromos, išskyrus tuos 9.2 ir 9.3 punktuose nurodytus atvejus, kai jas galima atidaryti laivo plaukiojimo metu. Vandeniui nelaidžias duris, platesnes kaip 1,2 metro, kurias leidžiama įrengti pagal 11 punkto nuostatas, galima atidaryti tik minėtame punkte išsamiau nurodytomis aplinkybėmis. Bet kurios pagal šio punkto nuostatas atidarytos durys yra parengiamos nedelsiant uždaryti.

.9.2 Laivo plaukiojimo metu vandeniui nelaidžias duris leidžiama atidaryti tada, kai per jas eina keleiviai ar įgulos nariai arba kai jas atidaryti būtina dėl greta durų atliekamo darbo. Durys turi būti nedelsiant uždarytos, kai žmonės praeina per jas arba užbaigus veiklą, dėl kurios duris reikėjo atidaryti.

.9.3 Tam tikras vandeniui nelaidžias duris laivo plaukiojimo metu leidžiama palikti atidarytas, jeigu laikoma, kad tai tikrai būtina; t. y. atidaryti duris būtina siekiant užtikrinti saugų ir efektyvų laivo mechanizmų veikimą ir sudaryti sąlygas keleiviams patekti į visas keleivių patalpas, į kurias patekti paprastai nėra apribojimų. Tokias duris vėliavos valstybės administracija atrenka tik kruopščiai apsvarsčiusi įtaką, kuri bus daroma laivo eksploatavimui ir patvarumui. Vandeniui nelaidžios durys, kurias vis dėlto leidžiama palikti neuždarytas, aiškiai nurodomos laivo stovumo informacijoje ir jos visada yra parengtos nedelsiant uždaryti.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.10.1 Jeigu vėliavos valstybės administracija įsitikina, kad tokios durys būtinos, krovinius tarp denių skyrių dalijančiose vandeniui nelaidžiose pertvarose galima įrengti konstrukcijos reikalavimus atitinkančias vandeniui nelaidžias duris. Minėtose pertvarose galima įrengti klinketines, pakabinamąsias arba slankiojamąsias duris, tačiau jos negali būti nuotolinio valdymo durys. Jos įrengiamos kuo aukščiau ir toliau nuo laivo korpuso apkalos, tačiau jokiu būdu išorinės vertikaliosios briaunos nuo korpuso apkalos negali būti mažesniu atstumu kaip viena penktoji laivo pločio dalis, o šis atstumas matuojamas dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos aukštyje stačiu kampu į laivo ašinę liniją.

.10.2 Tokios durys uždaromos prieš reiso pradžią ir laivo plaukiojimo metu neatidaromos; tokių durų atidarymo uoste ir uždarymo prieš laivui išplaukiant laikas įrašomas laivo žurnale. Jeigu reiso metu kurios nors iš šių durų prieinamos, jose montuojamas įtaisas, užtikrinantis, kad durys nebūtų atidarytos be leidimo. Kai siūloma įrengti tokias duris, įrengtinų durų skaičių ir jų išdėstymą specialiai svarsto vėliavos valstybės administracija.

.11 Pertvarose neleidžiama montuoti nuimamųjų plokščių, išskyrus mašinų skyrius. Šios plokštės visada tvirtinamos savo vietose prieš laivui išplaukiant iš uosto ir laivo plaukiojimo metu nenuimamos, išskyrus atvejus, kai, kapitono nuožiūra, atsiranda neatidėliotinas reikalas. Vėliavos valstybės administracija pirmiau minėtas nuimamąsias plokštes visose pagrindinėse skersinėse pertvarose gali leisti keisti ne daugiau kaip vieneriomis klinketinėmis vandeniui nelaidžiomis durimis, didesnėmis už nurodytas .7.1.2 punkte, jeigu šios durys uždaromos prieš laivui išplaukiant iš uosto ir neatidaromos laivo plaukiojimo metu, išskyrus atvejus, kai, kapitono nuožiūra, atsiranda neatidėliotinas reikalas. Šioms durims netaikomi .7.1.4 punkto reikalavimai dėl visiško jų uždarymo rankine pavara per 90 sekundžių. Jų atidarymo ir uždarymo laikas nesvarbu, ar laivas jūroje, ar uoste, įrašomas laivo žurnale.

14. **Laivai, vežantys krovininius automobilius ir lydinčiuosius asmenis (R 16)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Ši taisyklė taikoma keleiviniams laivams, skirtiems arba pritaikytiems krovininiams automobiliams ir lydintiems asmenims vežti.

.2 Jeigu keleivių, įskaitant transporto priemones lydinčiuosius asmenis, skaičius tokiame laive ne didesnis kaip N = 12 + A/25, kai A = tų krovininiams automobiliams statyti prieinamų skyrių, kurių įvažiavimo ir automobilių stovėjimo vietų gabaritinis aukštis ne mažesnis kaip 4 metrai, bendras denio plotas (kvadratiniais metrais), taikomos 13 taisyklės .10 punkto nuostatos dėl vandeniui nelaidžių durų, išskyrus tą nuostatų dalį, kad krovinių skyrius dalijančiose vandeniui nelaidžiose pertvarose duris galima įrengti bet kokiame aukštyje. Be to, navigaciniame tiltelyje įrengiami indikatoriai, automatiškai signalizuojantys, kai kurios nors durys uždaromos ir visi jų skląsčiai užstumiami.

.3 Šio skyriaus nuostatas taikant tokiam laivui, N – didžiausias leidžiamasis keleivių skaičius, kurį vežti laivu galima suteikti leidimą pagal šios taisyklės reikalavimus.

15. **Laivo korpuso apkalos angos žemiau leidžiamosios grimzlės linijos (R 17)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Laivo korpuso apkalos angų skaičius mažinamas tiek, kiek tai galima padaryti atsižvelgus į laivo projektą ir tinkamą laivo eksploatavimą.

.2.1 Visų laivo korpuso apkalos angų uždarymo priemonių išdėstymas ir patikimumas atitinka angos paskirtį ir tą vietą, kurioje ši anga įrengta.

.2.2 Remiantis galiojančios Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo reikalavimais, borto iliuminatorių negalima įrengti tokioje vietoje, kur šių iliuminatorių apačia būtų žemiau linijos, lygiagrečiai pagrindiniam deniui laivo bortu nubrėžtos taip, kad atstumas tarp šios linijos žemiausio taško ir dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos būtų didesnis kaip 2,5 % laivo pločio arba 500 mm (imamas didesnis atstumas).

.2.3 Visų borto iliuminatorių, kurių apačia yra žemiau ribinės grimzlės linijos, konstrukcija veiksmingai užtikrina, kad joks asmuo šių iliuminatorių negalėtų atidaryti be laivo kapitono leidimo.

.2.4 Jeigu tarpdenyje įrengtų .2.3 punkte nurodytų borto iliuminatorių apačia laivui išplaukiant iš bet kurio uosto yra žemiau linijos, taip nubrėžtos lygiagrečiai pagrindiniam deniui laivo bortu, kad atstumas nuo šios linijos žemiausio taško iki vandens yra 1,4 metro (prie šio pridedamas atstumas, lygus 2,5 % laivo pločio), visi šie tarpdenio iliuminatoriai prieš laivui išplaukiant iš uosto uždaromi, kad nepraleistų vandens, ir užrakinami, o juos atidaryti leidžiama tik laivui atplaukus į kitą uostą. Taikant šio punkto nuostatas, galima naudoti atitinkamas leidžiamąsias nuokrypas, atsižvelgiant į plaukiojimą gėlame vandenyje, jeigu jas įmanoma pritaikyti.

.2.5 Laivo plaukiojimo metu neprieinami borto iliuminatoriai ir jų dangčiai prieš laivui išplaukiant iš uosto uždaromi ir užrakinami.

.3 Špigatų, sanitarinių nuotekų ir kitų panašių angų korpuso apkaloje skaičius mažinamas iki minimalaus, kiekvieną angą sujungiant su kuo daugiau sanitarinių nuotekų ir kitokiais vamzdžiais arba kitu reikalavimus atitinkančiu būdu.

.4 Prie visų laivo korpuso apkalos išleidimo ir įleidimo angų montuojami patikimi ir prieinami įrenginiai, apsaugantys, kad į laivą atsitiktinai nepatektų vanduo.

.4.1 Remiantis galiojančios Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo reikalavimais, išskyrus .5 punkte numatytus atvejus, prie kiekvienos atskiros išleidimo angos, laivo korpuso apkaloje įrengtos iš žemiau ribinės grimzlės linijos esančių skyrių, montuojamas vienas automatinis atbulinis vožtuvas su priverstinėmis jo uždarymo iš pagrindinio denio priemonėmis arba montuojami du automatiniai atbuliniai vožtuvai be priverstinių uždarymo priemonių, jeigu laivo vidaus vožtuvas įrengtas virš dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos ir jeigu laivo eksploatavimo metu prie šio vožtuvo visada galima prieiti.

Jeigu montuojamas vožtuvas su priverstinėmis uždarymo priemonėmis, pagrindiniame denyje esanti valdymo vieta visada turi būti lengvai prieinama ir turi būti numatytos priemonės, signalizuojančios, ar vožtuvas atidarytas, ar uždarytas.

.4.2 Galiojančios Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo reikalavimai taikomi išleidimo angoms, laivo korpuso apkaloje įrengtoms iš skyrių, esančių virš ribinės grimzlės linijos.

.5 Prie mašinų skyriaus pagrindinių ir pagalbinių kingstonų ir išleidimo angų, susijusių su mechanizmų veikimu, tarp vamzdžių ir laivo korpuso apkalos arba tarp vamzdžių ir prie šios apkalos pritvirtintų iš sudedamųjų dalių surinktų dėžių, montuojami lengvai prieinami vožtuvai. Vožtuvus galima valdyti iš jų tvirtinimo vietos, o juose įrengiami indikatoriai, signalizuojantys, ar šie vožtuvai uždaryti, ar atidaryti.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Užtikrinamas patogus priėjimas prie kingstonų valdymo vairaračių arba rankenų. Visi vožtuvai, naudojami kaip kingstonai, uždaromi jų rankenas sukant pagal laikrodžio rodyklę.

.2 Laivo borte įrengti išleidimo čiaupai arba vožtuvai, kuriais iš katilų išleidžiamas vanduo, išdėstomi lengvai prieinamose vietose, bet ne po denio apkala. Čiaupai arba vožtuvai projektuojami taip, kad būtų lengva pamatyti, ar jie atidaryti, ar uždaryti. Prie čiaupų montuojami saugos skydeliai, kurie suprojektuoti taip, kad jeigu čiaupas atsuktas, jų negalima nuimti.

.3 Visi vamzdynų sistemos, t. y. triumo ir balasto, skystojo kuro ir alyvos, gaisro gesinimo ir pralaidos, vandens aušinimo bei sanitarinės ir kt. vožtuvai bei čiaupai aiškiai pažymimi atsižvelgiant į jų paskirtį.

.4 Prie kitų išleidimo vamzdžių, jeigu jie išvesti į išorę žemiau dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos, laivo viduje montuojamos atitinkamos tokių vamzdžių uždarymo priemonės; jeigu šie vamzdžiai į išorę išvesti aukščiau už dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinę liniją, prie jų montuojamas paprastas špigato dangtis. Abiem atvejais vožtuvų galima nemontuoti, jeigu naudojami tokio pat storio vamzdžiai, kaip ir netiesioginio išleidimo angos iš tualetų, kriauklių bei ištekėjimo angų iš dušų ir kt., kurioms yra įrengti dangčiai arba angos kitaip apsaugotos nuo hidraulinio smūgio. Tokių vamzdžių sienelės gali būti ne storesnės kaip 14 mm.

.5 Jeigu montuojamas vožtuvas su tiesioginiu uždarymo mechanizmu, vieta, iš kurios šį vožtuvą būtų galima valdyti, visada yra lengvai prieinama ir joje įrengiami indikatoriai, signalizuojantys, ar vožtuvas atidarytas, ar uždarytas.

.6 Montuojant vožtuvus su tiesioginiu uždarymo mechanizmu mašinų skyriuose, pakanka, kad šiuos vožtuvus galima valdyti jų tvirtinimo vietose, jeigu tokia vieta bet kokiomis sąlygomis lengvai prieinama.

.6 Visos korpuso detalės ir vožtuvai, būtini pagal šios taisyklės nuostatas, yra plieniniai, bronziniai arba iš kitos patvirtintos plastiškos medžiagos. Neleidžiama naudoti paprastojo ketaus ar panašios medžiagos vožtuvų. Visi šioje taisyklėje nurodyti vamzdžiai yra plieniniai arba kitos lygiavertės medžiagos, priimtinos vėliavos valstybės administracijai.

.7 Žemiau ribinės grimzlės linijos įrengiamos pakankamai tvirtos įėjimo angos ir krovininis lacportas. Prieš laivui išplaukiant, šios įėjimo angos ir krovininis lacportas patikimai uždaromi ir sandariai užspaudžiami, kad per juos nepatektų vanduo, o plaukiojimo metu jie neatidaromi.

.8 Šios angos jokiu būdu neįrengiamos taip, kad pats žemiausias jų taškas būtų žemiau dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos.

16. **Keleivinių laivų hermetiškumas virš leidžiamosios grimzlės linijos (R 20)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Imamasi visų pagrįstų ir įmanomų taikyti priemonių, kad būtų apribotas vandens patekimas ant pagrindinio denio ir jo sklidimas šiuo deniu. Šiomis priemonėmis galima laikyti dalines pertvaras arba rėmines sijas. Kai dalinės vandeniui nelaidžios pertvaros ir rėminės sijos pagrindiniame denyje montuojamos virš pagrindinių vandeniui nelaidžių pertvarų arba visiškai greta jų, jos yra su vandeniui nelaidžiomis plokštėmis, o su pagrindiniu deniu sujungiamos taip, kad ribotų vandens tekėjimą išilgai denio, kai apgadintas laivas pasvyra į šoną. Jeigu dalinė vandeniui nelaidi pertvara yra ne tokiame pat lygyje kaip apatinė pertvara, pagrindinis denis tarp jų yra pakankamai nelaidus vandeniui.

.2 Pagrindinis denis arba denis virš jo yra atsparus meteorologinėms sąlygoms. Prie visų atvirojo denio angų įrengiami pakankamo aukščio ir tvirtumo komingsai, prie kurių pritaisomos patikimos priemonės jiems greitai ir sandariai uždaryti. Siekiant, kad bet kokiomis oro sąlygomis nuo denio greitai nutekėtų vanduo, būtina įrengti štorminius špigatus, lejerius ir kitus špigatus.

.3 Eksploatuojamuose B klasės laivuose antstate pasibaigiančių ortakių atvirasis galas yra bent 1 metrą virš vaterlinijos, kai laivas pasvyra 15 ° arba kai tarpinėje užtvindymo stadijoje pasvyra didžiausiu kampu, kaip nustatyta tiesioginiu skaičiavimu (imamas didesnis kampas). Bakų, netaikant to reikalavimo tepalo bakams, ortakiai gali išleisti susikaupusias dujas per antstato šoną. Šio punkto nuostatos nepažeidžia galiojančios Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo reikalavimų.

.4 Borto iliuminatoriai, įėjimo angos, krovininis lacportas ir kitos laivo korpuso angų, įrengtų virš ribinės grimzlės linijos, uždarymo priemonės turi būti tinkamai suprojektuotos, patikimos konstrukcijos ir pakankamai tvirtos, atsižvelgiant į tuos skyrius, kuriuose jos montuojamos, ir į šių priemonių padėtį pagal dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinę liniją.

.5 Žemiau pirmojo, bet virš pagrindinio denio esančių skyrių borto iliuminatoriuose montuojami patikimi vidiniai iliuminatorių dangčiai, įrengti taip, kad juos būtų galima lengvai ir sandariai uždaryti.

17. **Krovinių krovimo durų uždarymas (R 20–1)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Šios durys, įrengtos virš ribinės grimzlės linijos, prieš laivui išplaukiant į reisą uždaromos, plaukiojimo metu neatidaromos bei laikomos užrakintos, kol laivas prisišvartuoja prie kitos prieplaukos:

.1 krovinio krovimo durys laivo korpuse arba uždarųjų antstatų sienose;

.2 laivapriekio snapelis 1.1 punkte nurodytose vietose;

.3 taraninės pertvaros krovinių krovimo durys;

.4 meteorologinėms sąlygoms atsparūs pandusai, naudojami kaip alternatyvios uždarymo priemonės, apibrėžtos .1.1– .1.3 punktuose. Jeigu laivui stovint prie prieplaukos durų atidaryti arba uždaryti negalima, tokias duris leidžiama atidaryti arba jų neuždaryti tol, kol laivas plaukia prieplaukos link arba tolsta nuo jos, tačiau durys tokioje padėtyje laikomos tik tol, kol jomis vėl leidžiama naudotis. Bet kokiu atveju vidinės laivapriekio durys laikomos uždarytos.

.2 Nepaisydama .1.1 ir .1.4 punktų reikalavimų, vėliavos valstybės administracija gali leisti atskiras duris atidaryti kapitono nuožiūra, jeigu tai būtina eksploatuojant laivą arba keleiviams įlaipinti ar jiems išlaipinti tada, kai laivas saugiai stovi išmetęs inkarą, ir jeigu laivo sauga nemažėja.

.3 Laivo kapitonas užtikrina, kad būtų įgyvendinta veiksminga .1 punkte nurodytų durų uždarymo ir atidarymo kontrolės ir pranešimų apie šiuos veiksmus sistema.

.4 Prieš laivui išplaukiant į reisą, jo kapitonas užtikrina, kad laivo žurnale, kaip reikalaujama 22 taisyklėje, būtų įrašytas .1 punkte nurodytų durų paskutinio uždarymo laikas ir atskirų durų kiekvieno atidarymo, laikantis .2 punkto reikalavimų, laikas.

17–1 **Ro-ro denio (pagrindinio denio) ir po juo esančių skyrių hermetiškumas (R 20–2)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ RO-RO KELEIVINIAI LAIVAI

.1.1 Remiantis .1.2 ir .1.3 punktų nuostatomis, visų angų, per kurias patenkama į skyrius, esančius po pagrindiniu deniu, apatinis taškas yra ne žemiau kaip 2,5 metro virš pagrindinio denio;

.1.2 jeigu įrengiami transporto priemonių pandusai, per kuriuos patenkama į skyrius, esančius po pagrindiniu deniu, šių pandusų angos tinkamos uždaryti taip, kad per jas nesisunktų vanduo, jose įrengiama signalizacija ir į navigacinį tiltelį signalus perduodantys indikatoriai;

.1.3 vėliavos valstybės administracija gali leisti įrengti atskiras angas patekti į skyrius, esančius po pagrindiniu deniu, jeigu jos būtinos atliekant laive svarbius darbus, pavyzdžiui, perkelti mechanizmus, atsargas, ir jeigu tokios angos yra hermetiškos, o jose įrengiama signalizacija ir į navigacinį tiltelį signalus perduodantys indikatoriai;

.1.4 .1.2 ir .1.3 punktuose nurodytos angos uždaromos laivui išplaukiant į reisą ir neatidaromos tol, kol laivas neatplaukia į kitą prieplauką;

.1.5 laivo kapitonas užtikrina, kad būtų įgyvendinta veiksminga .1.2 ir .1.3 punktuose nurodytų angų uždarymo ir atidarymo kontrolės ir pranešimų apie šiuos veiksmus sistema; ir

.1.6 prieš laivui išplaukiant į reisą, jo kapitonas užtikrina, kad laivo žurnale, kaip reikalaujama II-1 skyriaus B dalies 22 taisyklėje, būtų įrašytas .1.2 ir .1.3 punktuose nurodytų angų paskutinio uždarymo laikas;

.1.7 nauji trumpesni kaip 40 metrų ilgio C klasės ro-ro keleiviniai laivai ir nauji D klasės ro-ro keleiviniai laivai gali atitikti ne .1.1– .1.6 punktų nuostatas, o.2.1– .2.3 punktų nuostatas, jeigu atviruųjų ro-ro krovinių denių komingsai ir slenksčiai ne žemesni kaip 600 mm, o uždaruųjų ro-ro krovinių denių – ne žemesni kaip 380 mm.

EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS RO-RO KELEIVINIAI LAIVAI

.2.1 Visos angos iš ro-ro denio į skyrius, esančius po pagrindiniu deniu, įrengiamos meteorologinėms sąlygoms atsparios, o navigaciniame tiltelyje montuojami įtaisai, signalizuojantys, ar anga atidaryta, ar uždaryta;

.2.2 visos šios angos uždaromos prieš laivui išplaukiant iš stovėjimo vietos į reisą ir neatidaromos tol, kol jis neatplaukia į kitą prieplauką;

.2.3 nepaisydama .2.2 punkto reikalavimų, vėliavos valstybės administracija gali leisti kai kurias angas atidaryti reiso metu, tačiau tik laiko atkarpai, sugaištamai pereiti šią angą ir, jeigu reikia, būtinai atlikti laive svarbius darbus.

17–2 **Patekimas į ro-ro denį (R 20–3)**

VISI RO-RO KELEIVINIAI LAIVAI

Laivo kapitonas arba budintis pareigūnas užtikrina, kad be kapitono arba budinčio pareigūno aiškaus leidimo jokiam keleiviui nebūtų leista laivui plaukiant patekti į uždarąjį ro-ro denį.

17–3 **Ro-ro denio pertvarų uždarymas (R 20–4)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS RO-RO KELEIVINIAI LAIVAI

.1 Visos skersinės ir išilginės pertvaros, laikomos galinčiomis užtikrinti, kad į ro-ro denį subėgęs vanduo toliau nesklistų, yra pastatomos ir sutvirtinamos iki laivui išplaukiant iš prieplaukos ir lieka pastatytos ir sutvirtintos tol, kol laivas atplaukia į kitą prieplauką.

.2 Nepaisydama .1 punkto reikalavimų, vėliavos valstybės administracija gali leisti kai kurias tokių pertvarų angas atidaryti laivo plaukiojimo metu, tačiau tik laiko atkarpai, sugaištamai pereiti šią angą ir, jeigu reikia, būtinai atlikti laive svarbius darbus.

18. **Laivo stovumo informacija (R 22)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Užbaigus statyti bet kurį keleivinį laivą, atliekamas laivo stovumo nustatymo bandymas ir nustatomos sudedamosios jo stovumo dalys. Laivo kapitonui pateikiama vėliavos valstybės administracijos patvirtinta būtina informacija, kad jis bet kokiomis sąlygomis greitai ir paprastai galėtų gauti tikslias rekomendacijas dėl laivo stovumo įvairiomis jo eksploatavimo sąlygomis.

.2 Kai laive atliekami kokie nors pakeitimai, galintys smarkiai paveikti tą laivo stovumo informaciją, kuri teikiama kapitonui, jam suteikiama pakeista stovumo informacija. Jeigu reikia, laivo stovumo bandymas atliekamas dar kartą.

.3 Periodiškai, bet ne rečiau kaip kartą per penkerius metus, atliekamas tuščio laivo patikrinimą, kurio metu tikrinama, ar nepasikeitė nepakrauto laivo vandentalpa ir išilginis svorio centras. Laivo stovumo bandymas atliekamas iš naujo kiekvienu atveju, kai nepakrauto laivo vandentalpos nuokrypis, palyginti su patvirtinta stovumo informacija, yra didesnis kaip 2 % arba kai nustatoma, kad išilginio svorio centro nuokrypis laive viršija 1 % laivo ilgio, arba kai numatomas toks šio centro nuokrypis.

.4 Vėliavos valstybės administracija gali leisti atskiro laivo stovumo nustatymo bandymo neatlikti, jeigu pagrindinius stovumo duomenis galima gauti iš stovumo nustatymo bandymo, atlikto su vienodo tipo laivu, ir jeigu tenkinant vėliavos valstybės administracijos reikalavimus įrodoma, kad laivo, kuriam padaryta išlyga, patikimą stovumo informaciją galima gauti iš pirmiau minėtų pagrindinių duomenų. Daroma nuoroda į MSC/Aplink.1158.

.5 Kai tikslų stovumo bandymą atlikti nepraktiška, tuščio laivo vandentalpa ir svorio centras nustatomi atlikus tuščio laivo patikrinimą ir tikslius skaičiavimus. Daroma nuoroda į 2000 m. Greitaeigių keleivinių laivų kodekso 2.7 taisyklėje pateiktą informaciją.

19. **Įgulos veiksmų planas avarijos metu kovojant dėl laivo gyvybingumo (R 23)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Brėžiniai ir schemos, aiškiai rodantys kiekvieno denio ir triumo vandeniui nelaidžių patalpų ribas, jose įrengtas angas, jų uždarymo priemones ir visas šių priemonių valdymo svirčių įrengimo vietas bei tuos įrenginius, kuriais koreguojamas bet koks užtvindyto laivo posvyris, visą laiką yra matomose vietose, kad jais galėtų vadovautis vyriausiasis laivo pareigūnas. Be to, laivo pareigūnams yra prieinami lankstinukai su pirmiau minėta informacija.

20. **Laivo korpuso ir antstatų vientisumas, apsauga nuo pažaidos ir kova dėl laivo gyvybingumo (R 23–2)**

.1 Visų lacportų, krovimo durų ir kitų uždarymo įrenginių, per kuriuos, jeigu jie neuždaryti arba jeigu netinkamai užspausti, gali būti užtvindytas specialiosios kategorijos arba ro-ro krovinių skyrius, indikatoriai įrengiami navigaciniame tiltelyje. Indikatorių sistema projektuojama remiantis patikimumo sugedus atskiroms sudedamosioms dalims principu ir duoda vizualų signalą, jeigu durys ne visiškai uždarytos arba jeigu kuris nors prispaudžiamasis įrenginys yra ne savo vietoje ir ne iki galo prispaustas bei duoda garsinį signalą tada, kai tokios durys ar prispaudžiamasis įrenginys atsidaro arba kai prispaudimo įrenginiai atsilaisvina. Navigacinio tiltelio indikatorių pulte įrengiama režimo „uostas/plaukimas jūra“ pasirinkimo funkcija, kuri sureguliuota taip, kad navigaciniame tiltelyje pasigirsta garsinis signalas tada, jeigu laivas iš uosto plaukia neuždarytu laivapriekio lacportu, neuždarytomis vidinėmis durimis, laivagalio pandusu, kuriais nors kitais lacportais arba jeigu kuris nors prispaudžiamasis įrenginys yra neteisingos pozicijos. Elektros energija indikatorių sistemai tiekiama iš kito, o ne iš to paties šaltinio, kuris elektros energiją tiekia durims atidaryti ir uždaryti bei joms sandariai užspausti. Vėliavos valstybės administracijos indikatorių patvirtintų sistemų, įrengtų eksploatuojamuose laivuose, keisti nebūtina.

.2 Įrengiamos televizijos stebėjimo kameros ir vandens sunkimąsi aptinkančios sistemos, į navigacinį tiltelį ir variklio valdymo postą perduodančios informaciją apie bet kokį vandens sunkimąsi per vidines ir išorines laivapriekio duris, laivagalio duris arba per kokius nors kitus lacportus, dėl kurių gali būti užtvindyti specialiosios kategorijos arba ro-ro krovinių skyriai.

.3 Specialiosios kategorijos ir ro-ro krovinių skyriuose nuolatos budima arba jie stebimi veiksmingomis priemonėmis, pavyzdžiui, televizijos kameromis taip, kad būtų galima aptikti bet kokį transporto priemonių judėjimą nepalankiomis meteorologinėmis oro sąlygomis ir keleivius, laivo plaukimo metu be leidimo įėjusius į pirmiau minėtus skyrius.

.4 Visų lacportų, krovimo durų ir kitų uždarymo įrenginių, per kuriuos, jeigu jie būtų palikti neuždaryti arba netinkamai prispausti, galėtų būti užtvindyti specialiosios kategorijos arba ro-ro krovinių skyriai, uždarymo ir prispaudimo tvarkos aprašymai laikomi laive ir yra iškabinti tinkamoje vietoje.

21. **Vandeniui nelaidžių durų ženklinimas, periodinis jų veikimo tikrinimas, apžiūra ir kt. (R 24)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Mokymai, per kuriuos mokomasi naudotis vandeniui nelaidžiomis durimis, borto iliuminatoriais, vožtuvais ir špigatų uždarymo mechanizmais, vyksta kartą per savaitę.

.2 Pagrindinių skersinių pertvarų visų vandeniui nelaidžių durų, naudojamų jūroje, veikimas patikrinamas kasdien.

.3 Vandeniui nelaidžios durys, visi jų mechanizmai ir su jais sujungti indikatoriai, visi tie vožtuvai, kuriuos būtina uždaryti, kad patalpa pasidarytų sandari, ir visi tie vožtuvai, kurių veikimas būtinas, siekiant užtikrinti kovos už laivo gyvybingumą įrenginių sankirtinį sujungimą, periodiškai tikrinami jūroje bent kartą per savaitę.

.4 Tokie vožtuvai, durys ir mechanizmai atitinkamai pažymimi, kad jie būtų tinkamai naudojami užtikrinant didžiausią saugą.

22. **Įrašai laivo žurnale (R 25)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Pakabinamosios durys, nuimamosios plokštės, borto iliuminatoriai, įėjimo angos, krovininiai lacportai ir kitos angos, kurių, laikantis šių taisyklių, laivo plaukiojimo metu atidaryti negalima, uždaromos prieš laivui išplaukiant iš uosto. Uždarymo ir atidarymo (jeigu tai padaryti leidžiama pagal šias taisykles) laikas įrašomas laivo žurnale.

.2 Visų mokymų ir tikrinimų, privalomų pagal 21 taisyklės nuostatas, duomenys įrašomi laivo žurnale, išsamiai nurodant bet kokius paaiškėjusius trūkumus.

23. **Pakeliamosios automobilių platformos ir pandusai**

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Laivuose su laikinaisiais deniais, skirtais keleiviniams automobiliams vežti, šių denių konstravimas, montavimas ir eksploatavimas atliekamas laikantis vėliavos valstybės administracijos nustatytų priemonių. Konstruojant laikomasi pripažintos organizacijos atitinkamų taisyklių.

24. **Turėklai**

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. AR VĖLIAU

1. Tuose išoriniuose deniuose, į kuriuos leidžiama patekti keleiviams ir kuriuose nėra sumontuota atitinkamo aukščio apsauginių bortų, turi būti įrengti ne žemesni kaip 1 100 mm aukščio nuo denio apačios turėklai, suprojektuoti ir pastatyti taip, kad keleiviai negalėtų ant jų užlipti ir netyčia nukristi nuo minėtų denių.

2. Išoriniuose deniuose esančiuose laiptuose ir laiptų aikštelėse įrengiami lygiavertės konstrukcijos turėklai.

C DALIS

MECHANIZMAI

1. **Bendrosios nuostatos (R 26)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Mechanizmai, katilai ir kiti slėginiai indai, su jais sujungtos vamzdynų sistemos ir įranga montuojami ir apsaugomi taip, kad, reikiamą dėmesį kreipiant į judančias dalis, karštus paviršius ir kitas pavojingas vietas, kuo labiau būtų sumažintas pavojus, keliamas laive esantiems žmonėms.

.2 Numatomos priemonės, kuriomis galima užtikrinti arba atkurti normalų pagrindinio variklio veikimą net tada, jeigu sugenda vienas iš pagrindinių pagalbinių įrenginių.

.3 Numatomos priemonės, būtinos užtikrinti, kad, laive dingus elektros energijai, mechanizmus būtų galima įjungti be pašalinės pagalbos.

NAUJI B IR C KLASIŲ LAIVAI

.4 Pagrindiniai ir visi pagalbiniai mechanizmai, svarbūs laivo eigai ir saugai, sumontavus juos laive, suprojektuoti veikti tada, kai laivas plaukia be jokio posvyrio ir kai stovintis laivas pasvyra bet kokiu būdu ir bet kokiu kampu, ne didesniu kaip 15 °, įskaitant ir šį kampą, o plaukiantis (supamas) laivas kuriuo nors būdu svyra 22,5 ° kampu ir kartu kai jo laivagalis arba laivapriekis dinamiškai svyra (kilinis supimas) 7,5 ° kampu.

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.5 Numatomos priemonės, kad iškilus pavojui pagrindinį variklį ir sraigtą būtų galima sustabdyti iš atitinkamų kitų vietų, o ne iš variklių skyriaus ar variklių valdymo posto, pavyzdžiui, iš viršutinio denio arba vairinės.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.6 Skystojo kuro tiekimo ir nusėdimo cisternų bei alyvos cisternų ištraukimo vamzdžiai turi būti įrengti ir išdėstyti taip, kad, trūkus ištraukimo vamzdžiui, nebūtų sukeliamas tiesioginis jūros vandens ar kritulių purslų patekimo pavojus. Visuose laivuose įrengiama po dvi skystojo kuro tiekimo cisternas, po vieną cisterną kiekvienam laive naudojamam kurui, kuris reikalingas pagrindiniams laivo eigos mechanizmams ir gyvybiškai svarbioms sistemoms, arba įrengiami lygiaverčiai mechanizmai. B klasės laivuose šios cisternos ar lygiaverčiai mechanizmai turi būti pajėgūs veikti ne mažiau kaip 8 valandas, o C ir D klasių laivuose – ne mažiau kaip 4 valandas tada, kai pagrindinis variklis nuolat veikia didžiausiu galimu pajėgumu, o generatorius veikia įprastiniu apkrovimu laivui plaukiant jūra.

2. **Vidaus degimo varikliai (R 27)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Tuose vidaus degimo varikliuose, kurių cilindro skersmuo 200 mm, o karterio tūris 0,6 m^3 ir didesnis, montuojami tvykstelėjimus karteryje slopinantys atitinkamo tipo vožtuvai su pakankamu slopinimo plotu. Slopinimo vožtuvai išdėstomi taip arba juose montuojami įtaisai, užtikrinantys, kad vožtuvų išmetamos medžiagos būtų kreipiamos taip, jog pavojus sužeisti darbuotojus sumažėtų.

3. **Triumo sausinimo sistema (R 21)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1.1 Montuojama veiksminga triumų sausinimo sistema, galinti išpumpuoti vandenį iš bet kurio vandeniui nelaidaus skyriaus arba jį nusausinti, jeigu tai ne nuolatos vežti gėlam vandeniui, vandens balastui, skystajam kurui arba skystam kroviniui skirtas skyrius, kuriam bet kokiomis galinčiomis pasitaikyti eksploatavimo sąlygomis išpumpuoti numatytos kitos veiksmingos priemonės. Montuojami veiksmingi triumų su izoliacija sausinimo įrenginiai.

.1.2 Sanitariniai, balasto sistemų ir bendrosios paskirties siurbliai gali būti laikomi atskirais triumo siurbliais su mechanine pavara, jeigu būtinomis detalėmis jie sujungti su triumo sausinimo sistema.

.1.3 Visi sausinimo vamzdžiai, naudojami degalų tankų skyriuose arba po jais ar katilų arba mašinų skyriuose, įskaitant alyvos nusodinimo tankų arba skystojo kuro pumpavimo įrenginių skyrius, yra plieniniai arba iš kitos atitinkamos medžiagos.

.1.4 Triumo sausinimo ir balasto sistemos įrengiamos taip, kad jūros ir iš vandens balasto skyrių vanduo nepatektų į krovinių ir mašinų skyrių arba iš vienos į kitą patalpą. Numatoma nuostata, kad joks su triumo sausinimo ir balasto sistemomis sujungtas diptankas tada, kai jis pakrautas, netyčia nebūtų užtvindytas jūros vandeniu arba kad jame supiltas vandens balastas nebūtų išleistas triumo sausinimo siurbliu.

.1.5 Visos skirstomosios dėžės ir rankomis valdomi siurbliai, sujungti su triumo sausinimo sistema, išdėstomos tose vietose, kurios prieinamos įprastomis aplinkybėmis.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1.6 Numatoma nuostata, kad pagrindiniame denyje įrengti uždarieji krovinių skyriai būtų sausinami.

.1.6.1 Jeigu pagrindinio denio antvandeninis bortas toks, kad, laivui pasvirus daugiau kaip 5 °, denio kraštas panyra, sausinama pagal 15 taisyklės reikalavimus sumontuotu pakankamu skaičiumi atitinkamo dydžio špigatų, vandenį pilančių tiesiai už borto.

.1.6.2 Jeigu antvandeninis bortas yra toks, kad, laivui pasvirus 5 ° arba mažiau, pagrindinio denio kraštas panyra, pagrindinio denio krovinio uždarųjų skyrių vanduo nuvedamas į pakankamos talpos atitinkamą skyrių ar skyrius su įrengta didelio vandens lygio signalizacija ir atitinkamais įrenginiais vandeniui už borto išleisti. Be to, užtikrinama, kad:

.1 špigatų skaičius, dydis ir išdėstymas apsaugotų, kad be reikalo nesikauptų laisvai skyriuje plūstantis vanduo;

.2 montuojant sausinimo sistemą, privalomą pagal šios taisyklės nuostatas, būtų atsižvelgta į bet kurios stacionariosios slėginės purškiančios vandenį gaisro gesinimo sistemos reikalavimus;

.3 benzinu arba kitomis pavojingomis medžiagomis užterštas vanduo nebūtų nuvedamas į mašinų ar kitus skyrius, kuriuose gali būti ugnies šaltinis; ir

.4 jeigu uždaruosiuose krovinių skyriuose įrengtos gaisro gesinimo anglies dioksidu sistemos, denio špigatuose būtų sumontuoti įtaisai, apsaugantys, kad nepasklistų troškiosios dujos.

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1.6.3 Ro-ro denių ir automobilių denių sausinimo sistema yra pakankamai veiksminga, kad dešiniojo ir kairiojo bortų špigatai bei štorminiai špigatai, atsižvelgiant į laivo posvyrį ir diferentą, galėtų šalinti purkštuvų galvučių ir gaisrinių siurblių tiekiamą vandenį.

.1.6.4 Jeigu keleivių ir įgulos kambariuose sumontuota purškiamoji gaisro gesinimo sistema ir hidrantai, šiose patalpose įrengiamas atitinkamas skaičius špigatų, galinčių šalinti gaisro gesinimo sistemos purškiamųjų galvučių kambariuose purškiamą ir dviem priešgaisrinėmis žarnomis su antgaliais liejamą vandenį. Špigatai įrengiami pačiose tinkamiausiose vietose, pavyzdžiui, kiekviename kampe.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.2.1 Triumo sausinimo sistema, kurią reikia įrengti pagal 1.1 punkto reikalavimus, yra tinkama, kad ją būtų galima naudoti bet kokiomis tikėtinomis eksploatavimo sąlygomis, atsirandančiomis po avarijos, kai laivas plaukia vertikaliai arba pasviręs. Šiuo tikslu paprastai įrengiamos šoninės siurbimo angos, išskyrus siauras patalpas laivagalyje, kuriose gali užtekti vieno siurbimo vamzdžio. Sudėtingos formos patalpose gali būti reikalingi papildomi siurbimo vamzdžiai. Patalpoje įrengiami įtaisai, kurie vandenį kreiptų į siurbimo vamzdžius.

.2.2 Jeigu įmanoma, triumo sausinimo siurbliai su mechanine pavara statomi atskirose vandeniui nelaidžiose patalpose, kurios įrengiamos arba išdėstomos taip, kad jos nebūtų užtvindytos apgadinus vieną kurią nors laivo dalį. Jeigu pagrindiniai ir pagalbiniai eigos mechanizmai bei katilai yra dviejose arba keliose vandeniui nelaidžiose patalpose, siurbliai, kuriuos galima naudoti triumui sausinti, pagal galimybes išdėstomi šiose patalpose.

.2.3 Visi būtini triumo sausinimo siurbliai, išskyrus tuos papildomus siurblius, kurie gali būti numatyti tik laivapriekio patalpoms, išdėstomi taip, kad siurbtų vandenį iš bet kurio to skyriaus, kurį reikia nusausinti pagal 1.1 punkto reikalavimus.

.2.4 Visi triumo sausinimo siurbliai su mechanine pavara yra tinkami vandeniui pumpuoti nustatytu pagrindiniu triumo vamzdžiu ne mažesniu kaip 2 m/s greičiu. Atskiriems mašinų skyriuose pastatytiems triumo sausinimo siurbliams su mechanine pavara šiuose pačiuose skyriuose įrengiamos tiesioginio siurbimo angos, atsižvelgiant į tai, kad bet kuriame skyriuje reikia įrengti ne daugiau kaip dvi siurbimo angas. Jeigu įrengiamos dvi arba keletas tokių siurbimo angų, jos išdėstomos bent jau po vieną abiejuose laivo šonuose. Tiesioginio siurbimo angos atitinkamai išdėstomos, o mašinų skyriaus angų skersmuo turi būti ne mažesnis kaip nustatytasis pagrindiniam sausinimo vamzdynui.

.2.5 Be triumo siurblio tiesioginio siurbimo vamzdžio arba tų siurbimo vamzdžių, kuriuos reikia įrengti pagal .2.4 punkto nuostatas, iš didžiausio sumontuoto atskiro siurblio su mechanine pavara iki mašinų skyriaus sausinimo lygio vedamas tiesioginis avarinis triumo siurblio siurbiamasis vamzdis, kuriame įrengtas atbulinis vožtuvas; siurbiamojo vamzdžio skersmuo yra toks pat kaip ir pagrindinė naudojamų siurblių įėjimo anga.

.2.6 Kingstono ir tiesioginio siurbimo vožtuvų velenai yra gerokai virš mašinų skyriaus platformos.

.2.7 Visi triumo siurblio siurbiamieji vamzdžiai iki jų jungčių su siurbliais nejungiami su kitais vamzdžiais.

.2.8 Triumo siurblio pagrindinio siurbiamojo vamzdžio ir atvamzdžio skersmuo „d“ skaičiuojamas pagal toliau pateiktą formulę. Tačiau tikrąjį vidinį skersmenį galima apvalinti iki vėliavos valstybės administracijai priimtino artimiausio standartinio dydžio: pagrindinis triumo siurblio siurbiamasis vamzdis:

$$d = 25 + 1,68\sqrt{L(B + D)}$$

triumo siurblio siurbiamojo vamzdžio atvamzdžiai tarp kaupiamųjų talpyklų ir siurbimo vamzdžių:

$$d = 25 + 2,15\sqrt{L_1(B + D)}$$

čia:

d pagrindinio sausinimo vamzdyno vidinis skersmuo (milimetrais),

L ir B laivo ilgis ir plotis (metrais),

L_1 patalpos ilgis, ir

D laivo borto aukštis (metrais) iki pagrindinio denio, jeigu laivuose su pagrindiniame denyje įrengtu uždaruoju krovinių skyriumi, kuriame yra vidinė sausinimo sistema, įrengta pagal.1.6.2 punkto reikalavimus ir besitęsianti per visą laivo ilgį, D matuojamas iki kito, esančio virš pagrindinio, denio. Jeigu uždarieji krovinio skyriai įrengti ne per visą laivo ilgį, dydis D gaunamas prie borto aukščio iki pagrindinio denio pridedant 1h/L, kur l ir h yra uždarųjų krovinio skyrių bendras ilgis ir aukštis.

.2.9 Numatoma nuostata, kad ta patalpa, kurioje įrengtas kuris nors sausinimo sistemos siurbiamasis vamzdis, nebūtų užtvindyta tada, kai kurioje nors kitoje patalpoje esantis vamzdis nutraukiamas ar kitaip apgadinamas laivui susidūrus arba užplaukus ant seklumos. Kad šios nuostatos būtų laikomasi tada, kai vamzdis įrengtas kurioje nors dalyje mažesniu kaip viena penktoji laivo pločio atstumu nuo laivo borto (šis atstumas matuojamas dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos viršutinės linijos aukštyje stačiu kampu į ašinę laivo liniją) arba dėžiniame kilyje, tada vamzdyje, kurio neužkištas galas yra patalpoje, įrengiamas atbulinis vožtuvas.

.2.10 Su triumo sausinimo sistema sujungtos skirstomosios dėžės, čiaupai ir vožtuvai išdėstomi taip, kad, prasidėjus užtvindymui, bet kuriai patalpai sausinti būtų galima naudoti vieną iš triumo sausinimo sistemos siurblių; be to, už linijos, nubrėžtos vienos penktosios laivo pločio atstumu nuo borto, apgadinus siurblį arba jo vamzdį, jungiantį siurblį su pagrindiniu triumo sausinimo vamzdynu, triumo sausinimo sistema nesugenda. Kai įrengta tik viena visiems siurbliams bendra vamzdynų sistema, turi būti galimybė vožtuvus, reguliuojančius triumo siurblių siurbiamuosius vamzdžius, valdyti iš pagrindinio denio. Jeigu be pagrindinės triumo sausinimo sistemos įrengta ir avarinė, su pagrindine ji nesujungiama ir įrengiama taip, kad siurblys galėtų sausinti bet kurią užtvindytą patalpą taip, kaip apibrėžta.2.1 punkte; vožtuvus, būtinus avarinei sistemai reguliuoti, turi būti galimybė valdyti iš pagrindinio denio.

.2.11 Visų tų čiaupų ir vožtuvų, nurodytų.2.10 punkte, kuriuos galima valdyti iš pagrindinio denio, eksploatavimo vietose įrengiamos aiškiai pažymėtos jų valdymo priemonės ir montuojami indikatoriai, signalizuojantys, ar čiaupai ir vožtuvai atidaryti, ar uždaryti.

4. **Triumo siurblių skaičius ir tipas (R 21)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

vežantys ne daugiau kaip 250 keleivių: vienas pagrindinis siurblys, sujungtas pavara su varikliu ir vienas atskiras siurblys su mechanine pavara, pastatytas ne mašinų skyriuje ir sukamas ne iš šio skyriaus;

vežantys daugiau kaip 250 keleivių: vienas pagrindinis siurblys, sujungtas pavara su varikliu ir du atskiri siurbliai su mechanine pavara, iš kurių vienas turi būti pastatytas ne mašinų skyriuje ir sukamas ne iš šio skyriaus.

Pagrindinį siurblį, sujungtą pavara su varikliu, galima keisti vienu atskiru siurbliu su mechanine pavara.

Labai mažas patalpas galima sausinti nešiojamaisiais rankiniais siurbliais.

5. **Atbulinės eigos priemonės (R 28)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Įrengiamos pakankamą atbulinės eigos galią sukuriančios priemonės, užtikrinančios reikiamą laivo valdymą normaliomis aplinkybėmis.

.2 Demonstruojamas ir užfiksuojamas pagrindinio mechanizmo tinkamumas per pakankamą laiką keisti laivasraigčio traukos kryptį ir šiuo veiksmu sustabdyti, kai jis nuplaukia pagrįstą atstumą, eksploataciniu greičiu į priekį plaukiantį laivą.

.3 Bandymų metu užregistruotos laivo sustojimo trukmės, laivo kursai ir nuplaukti atstumai bei tų bandymų, kuriais nustatoma laivo su keletu laivasraigčių eiga ir manevringumas sugedus vienam arba keletui laivasraigčių, rezultatai yra prieinami laive naudotis kapitonui arba paskirtiems pareigūnams.

6. **Vairo pavara (R 29)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Visuose laivuose įrengiamos veiksmingos pagrindinės ir pagalbinės vairo pavaros. Jos išdėstomos taip, kad sugedus vienai iš jų nebūtų sugadintos kitos pavaros.

.2 Pagrindinė vairo pavara ir, jeigu įrengtas, vairo ašigalis turi būti:

.2.1 pakankamai patvarūs ir tinkami vairuoti didžiausiu eksploataciniu greičiu į priekį plaukiančiam laivui ir taip suprojektuoti, kad nebūtų apgadinti laivui plaukiant didžiausiu atbulinės eigos greičiu;

.2.2 kai laivas plaukia didžiausiu eksploataciniu greičiu į priekį, paniręs iki didžiausios jūrinės grimzlės, tinkami vairą iš 35 ° kampo prie vieno borto pasukti į 35 ° kampą prie kito borto ir pirmiau minėtomis sąlygomis per 28 sekundes vairą iš 35 ° kampo prie bet kurio borto pasukti į 30 ° kampą prie bet kurio borto;

.2.3 varomi galios, kai būtina laikytis.2.2.2 papunkčio reikalavimų, ir bet kuriuo atveju, kai, siekiant laikytis.2.2.1 papunkčio, balerio skersmuo turi būti didesnis kaip 120 mm ir jis turi būti įrengtas kaip rumpelis, išskyrus atvejus, kai jis sustiprinamas plaukiojant tarp ledų.

.3 Jeigu įrengta, pagalbinė vairo pavara turi būti:

.1 pakankamai patvari ir tinkama valdyti laivą, plaukiantį valdomu greičiu, ir ją įmanoma greitai įjungti, kai susiklosto pavojinga padėtis;

.2 tinkama vairą greičiau kaip per 60 sekundžių iš 15 ° kampo prie vieno borto pasukti į 15 ° kampą prie kito borto, kai laivas, paniręs iki didžiausios jūrinės grimzlės, plaukia į priekį puse didžiausio eksploatacinio greičio arba 7 mazgų greičiu (naudojamas didesnis dydis); ir

.3 varoma galios, o jeigu reikia, kad būtų laikomasi.3.2 punkto reikalavimų, ir bet kokiu atveju, kai vairo ašigalio skersmuo didesnis kaip 230 mm, įrengta kaip rumpelis, išskyrus atvejus, kai jis sustiprinamas plaukiojant tarp ledų.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.4 Vairo pavaros galios agregatai:

.1 įrengiami taip, kad vėl pradėjus tiekti energiją, kurios tiekimas buvo nutrauktas, įsijungtų automatiškai; ir

.2 įrengiami taip, kad juos įjungti būtų galima iš navigacinio tiltelio. Jeigu kuriam nors vairo pavaros galios agregatui nustojama tiekti energiją, navigaciniame tiltelyje duodamas garsinis ir vaizdinis signalas.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.5 Kai pagrindinė vairo pavara sudaryta iš dviejų arba keleto vienodos galios agregatų, pagalbinės vairo pavaros galima neįrengti, jeigu:

.1 pagrindinė vairo pavara gali valdyti vairą taip, kaip nurodyta.2.2.2 papunktyje, kai vienas iš dviejų galios agregatų neveikia;

.2 pagrindinė vairo pavara įrengta taip, kad, kai kurioje nors vietoje sugenda jos vamzdynas arba vienas iš galios agregatų, gedimas izoliuojamas tokiu būdu, jog laivą vis tiek galima būtų vairuoti arba tokia vairavimo galimybė būtų greitai atgaunama.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.6 Vairo pavaros valdymas užtikrinamas:

.1 pagrindinė vairo pavara valdoma iš navigacinio tiltelio ir iš vairo mašinos skyriaus;

.2 jeigu pagrindinė vairo pavara įrengta pagal.4 punkto reikalavimus, vairo pavara valdoma dviem atskiromis sistemomis, kurios savo ruožtu valdomos iš navigacinio tiltelio. Šiuo atveju atsarginio vairaračio arba atsarginės valdymo svirties įrengti nebūtina. Jeigu valdymo sistemos pagrindas yra hidraulinio nuotolinio valdymo variklis, antros atskiros sistemos įrengti nereikia;

.3 pagalbinė vairo pavara valdoma iš vairo mašinos skyriaus ir, jeigu pavara mechaninė – iš navigacinio tiltelio, o pagalbinė vairo pavara nesujungiama su pagrindinės vairo pavaros valdymo sistema.

.7 Visos pagrindinės ir pagalbinės vairo pavaros valdymo sistemos, valdomos iš navigacinio tiltelio, atitinka šiuos reikalavimus:

.1 elektrinei pavarai naudojama atskira jos grandinė, kuriai elektros energija vairo pavaros stipriųjų srovių grandine tiekiama iš vairo mašinos skyriaus punkto arba tiesiogiai skirstomojo skydo šynomis, tiekiančiomis elektros energiją pirmiau minėtai vairo pavaros stipriųjų srovių grandinei, iš taško, esančio skirstomajame skyde greta skirstomojo skydo punkto;

.2 vairo mašinos skyriuje numatomos atskiros priemonės kiekvienai valdymo sistemai, valdomai iš navigacinio tiltelio, atjungti nuo vairo pavaros, su kuria ji naudojama;

.3 sistema sumontuojama taip, kad ją būtų galima įjungti iš navigacinio tiltelio;

.4 nustojus tiekti elektros energiją valdymo sistemai, navigaciniame tiltelyje duodamas garsinis ir vaizdinis pavojaus signalas; ir

.5 apsauga nuo trumpojo sujungimo užtikrinama tik vairo pavaros valdymo sistemai elektros energiją tiekiančioms grandinėms.

.8 Stipriųjų srovių elektros grandinės ir vairo pavaros valdymo sistemos bei jų sudedamosios dalys, t. y. laidai ir vamzdžiai, būtini pagal šios taisyklės ir pagal 7 taisyklės nuostatas, montuojami juos vienus nuo kitų per visą jų ilgį pagal galimybes atskiriant.

.9 Tarp navigacinio tiltelio ir vairo mašinos skyriaus arba alternatyvios vairavimo vietos įrengiamos ryšio priemonės.

.10 Vairo (-ų) pasukimo kampas:

.1 jeigu pagrindinė vairo pavara mechaninė, jis rodomas navigaciniame tiltelyje. Vairo pasukimo kampą rodanti įranga nesujungiama su vairo pavaros valdymo sistema.

.2 jį galima nustatyti vairo mašinos skyriuje.

.11 Hidraulinėje vairo pavaroje su mechanine pavara montuojami:

.1 hidraulinio skysčio valymo įrenginiai, atsižvelgiant į hidraulinės sistemos tipą ir projektą;

.2 hidraulinio skysčio avarinio lygio signaliniai įtaisai šio skysčio rezervuare, kad pagal galimybes kuo anksčiau būtų pranešta apie hidraulinio skysčio nuotėkį. Navigaciniame tiltelyje ir mašinų skyriuje duodamas garsinis ir vaizdinis signalas, kur jie lengvai išgirstami ir pastebimi; ir

.3 stacionarusis pakankamos talpos kaupimo bakas, iš kurio galima iš naujo pripildyti skysčiu bent vieną galios perdavimo sistemą, įskaitant rezervuarą, jeigu pagrindinę vairo pavarą reikia valdyti mechanine pavara. Kaupimo bakas stacionariai vamzdžiais sujungiamas taip, kad hidraulines sistemas skysčiu lengvai būtų galima iš naujo pripildyti iš vairo mašinos skyriaus, bake montuojamas lygio daviklis.

.12 Vairo mašinos skyriai turi būti:

.1 lengvai prieinami ir, jeigu įmanoma, atskirti nuo mašinų skyrių; ir

.2 su juose sumontuotais įrenginiais, užtikrinančiais galimybę eksploatuoti vairo pavaros mechanizmus ir prieiti prie jų valdymo priemonių. Šiuose įrenginiuose įrengiami turėklai ir grotelinis klojinys arba kitoks neslidus paviršius, užtikrinantis tinkamas darbo sąlygas tada, jeigu nutekėtų hidraulinis skystis.

7. **Papildomieji reikalavimai dėl vairo elektrinės ir elektrohidraulinės pavarų (R 30)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Navigaciniame tiltelyje ir atitinkamame pagrindinių mechanizmų valdymo punkte įrengiami signalizacijos įtaisai, rodantys, kad veikia elektrinės ir elektrohidraulinės vairo pavarų varikliai.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.2 Iš vieno arba keleto galios agregatų sudarytuose visuose vairo įrenginiuose su elektrine arba elektrohidrauline pavara naudojamos mažiausiai dvi atskiros grandinės, kurioms elektros energija tiekiama tiesiogiai iš pagrindinio skirstomojo skydo; tačiau vienai iš grandinių elektros energiją galima tiekti iš avarinio skirstomojo skydo. Su pagrindiniu vairo įrenginiu, kuriame įrengta elektrinė arba elektrohidraulinė pavara, sujungtą pagalbinį vairo įrenginį su elektrine arba elektrohidrauline pavara galima prijungti prie vienos iš grandinių, tiekiančių elektros energiją pagrindiniam vairo įrenginiui. Grandinių, elektros energiją tiekiančių vairo įrenginiui su elektrine ar elektrohidrauline pavara, vardinės vertės yra tokios, kad grandinės galėtų tiekti elektros energiją visiems tiems varikliams, kuriuos prie jų gali prijungti vienu metu ir kurie veiktų visi iš karto.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.3 Vairo įrenginio elektros ir elektrohidraulinės grandinės bei varikliai apsaugomi nuo trumpojo jungimo ir jose įrengiama perkrovos signalizacija. Apsauga nuo perteklinės srovės, įskaitant ir paleidimo srovę, jeigu numatyta, yra už visą apsaugoto variklio ar grandinės srovę ne mažesnė kaip du kartus ir įrengiama taip, kad leistų tekėti atitinkamai paleidimo srovei.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

Pagal šio punkto nuostatas būtinos signalizacijos yra garsinės ir vaizdinės, išdėstomos gerai pastebimose pagrindinių mechanizmų arba valdymo skyriaus vietose, iš kur paprastai valdomi pagrindiniai mechanizmai, taip, kaip gali būti reikalaujama pagal šio skyriaus E dalies 6 taisyklę.

.4 Kai pagalbinė vairo pavara, kuri pagal II-1 skyriaus 6.3.3 taisyklę turi būti varoma elektros energija, varoma ne elektros energija, o elektros varikliu, kuris iš pradžių buvo skirtas kitiems tikslams, pagrindinei vairo pavarai viena grandine elektros energiją galima tiekti iš pagrindinio skirstomojo skydo. Jeigu iš pradžių kitiems tikslams buvęs skirtas variklis pertvarkomas varyti pagalbinio vairo įrenginio pavarą, vėliavos valstybės administracija 3 punkto reikalavimų gali netaikyti, jeigu jai priimtinos tokios apsaugos priemonės ir pagalbiniam vairo įrenginiui taikomi.6.4.1 ir.4.2 punktų reikalavimai.

8. **Mašinų skyrių ventiliacijos sistemos (R 35)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

A kategorijos mašinų skyriai tinkamai vėdinami, siekiant užtikrinti, kad juose stovintiems mechanizmams arba katilams bet kokiomis oro sąlygomis, įskaitant štormą, veikiant visa galia, į šiuos skyrius būtų tiekiamas pakankamas oro kiekis, būtinas darbuotojų saugai ir patogumui bei mechanizmų veikimui.

9. **Pranešimų iš navigacinio tiltelio perdavimas į mašinų skyrių ir atvirkščiai (R 37)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Įsakymams perduoti iš navigacinio tiltelio į mašinų arba į valdymo skyrius, iš kurių paprastai reguliuojamas laivasraigčių greitis ir traukos kryptis, numatomos mažiausiai dvi atskiros ryšio priemonės: viena iš jų – tai mašininis telegrafas, kuris įsakymus bei atsakymus vizualiai rodo ir mašinų skyriuje, ir navigaciniame tiltelyje. Atitinkamos ryšio priemonės įrengiamos bet kurioje kitoje vietoje, iš kurios galima reguliuoti laivasraigčių greitį ir traukos kryptį.

10. **Laivo mechaniko iškvietimo signalizacija (R 38)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Numatoma, kad laivo mechaniko iškvietimo signalizaciją būtų galima įjungti iš variklio valdymo kabinos ar iš laivo jėgainės valdymo punkto ir kad šis iškvietimo signalas būtų aiškiai girdimas mechaniko kambaryje ir, jeigu reikia, navigaciniame tiltelyje.

11. **Avarinės įrangos išdėstymas (R 39)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Avarinių elektros energijos šaltinių, gaisrinių bei triumo sausinimo siurblių, išskyrus tuos, kuriais vanduo siurbiamas iš skyrių, esančių prieš taraninę pertvarą, ir pagal II-2 skyriaus reikalavimus būtinų gaisro gesinimo stacionariųjų sistemų, kitų laivo saugai svarbių avarinių įrenginių, išskyrus inkaro keltuvą, negalima įrengti prieš taraninę pertvarą.

12. **Mechanizmų valdymo įtaisai (R 31)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Prie pagrindinių ir pagalbinių laivo eigos ir jo saugai svarbių mechanizmų montuojamos veiksmingos jų veikimo ir valdymo priemonės.

.2 Jeigu pagrindinio mechanizmo nuotolinis valdymas numatomas iš navigacinio tiltelio, o mašinų skyriai įrengiami taip, kad juose galėtų dirbti žmonės, taikomos šios nuostatos:

.1 laivasraigčio greitis, traukos kryptis ir, jeigu taikoma, laivasraigčio žingsnis, bet kokiomis laivo plaukiojimo sąlygomis visiškai kontroliuojami iš navigacinio tiltelio, įskaitant manevravimą;

.2 kiekvienas atskiras laivasraigtis valdomas taip suprojektuotu ir pagamintu valdymo įtaisu, kad juo naudojantis ypatingo dėmesio nereikėtų kreipti į mechanizmų veikimo detales. Jeigu keletas laivasraigčių suprojektuoti veikti vienu metu, juos galima valdyti vienu valdymo įtaisu;

.3 navigaciniame tiltelyje numatomas avarinis pagrindinio mechanizmo stabdymo įtaisas, kuris nesujungiamas su navigacinio tiltelio valdymo sistema;

.4 iš navigacinio tiltelio į pagrindinį mechanizmą perduodamos komandos rodomos pagrindinio mechanizmo valdymo skyriuje arba, jeigu reikia, laivo jėgainės valdymo punkte;

.5 pagrindinį mechanizmą nuotoliniu valdymu vienu kuriuo nors metu galima valdyti tik iš vienos kurios nors vietos; tokiose vietose leidžiama įrengti sujungtus valdymo postus. Kiekvienoje tokioje vietoje įrengiamas indikatorius, rodantis, iš kurios vietos valdomas pagrindinis mechanizmas. Perjungti valdymą iš navigacinio tiltelio į mašinų skyrius galima tik pagrindiniame mašinų skyriuje arba pagrindinių mechanizmų valdymo skyriuje. Šioje sistemoje numatomi įrenginiai, užtikrinantys, kad laivasraigčio trauka tada, kai valdymas perjungiamas iš vienos vietos į kitą, labai nepasikeistų;

.6 numatoma galimybė pagrindinį mechanizmą valdyti iš tam tikrų vietų net sugedus kuriai nors nuotolinio valdymo sistemos daliai;

.7 nuotolinio valdymo sistema projektuojama taip, kad, jai sugedus, būtų duodamas signalas. Vietinės valdymo sistemos veikimo metu nekeičiamas nustatytas laivasraigčio greitis ir traukos kryptis;

.8 navigaciniame tiltelyje montuojami šie indikatoriai:

.1 rodantys pastoviojo žingsnio laivasraigčių greitį ir sukimosi kryptį;

.2 rodantys keičiamojo žingsnio laivasraigčių greitį ir jo žingsnio padėtį;

.9 navigaciniame tiltelyje ir mašinų skyriuje įrengiama signalizacijos įranga, parodanti, kad yra mažas paleidimo slėgis, kuris nustatomas toks, jog būtų galima atlikti kitus pagrindinio variklio paleidimo veiksmus. Kai pagrindinio mechanizmo nuotolinio valdymo sistema yra suprojektuota šį mechanizmą paleisti automatiškai, nepavykusių bandymų įjungti mechanizmą skaičius ribojamas, siekiant išsaugoti pakankamą paleidimui būtiną oro slėgį, kad mechanizmą būtų galima įjungti vietoje.

.3 Jeigu pagrindiniam mechanizmui ir su juo sujungtiems mechanizmams, įskaitant pagrindinį elektros energijos tiekimo šaltinį, numatytas skirtingo lygio automatinis ir nuotolinis valdymas ir jeigu juos iš valdymo skyriaus bet kada galima valdyti rankomis, įrenginiai ir valdymo priemonės projektuojami, įrengiami ir montuojami taip, kad mechanizmo veikimas būtų toks saugus ir veiksmingas, kaip kad mašina veiktų valdoma tiesiogiai; jeigu reikia, saugai ir veiksmingumui užtikrinti taikomos II-1 skyriaus E dalies 1–5 taisyklės. Ypatingas dėmesys skiriamas šių skyrių apsaugai nuo gaisro ir užtvindymo.

.4 Apskritai numatomos nuostatos, kad automatines eksploatavimo, automatinio paleidimo ir valdymo sistemų valdymo priemones būtų galima valdyti rankiniu būdu. Sugedus kuriai nors šių sistemų daliai, vis tiek galima naudotis rankiniu valdymu.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.5 Prie pagrindinių ir pagalbinių laivo eigos, valdymui ir jo saugai svarbių mechanizmų montuojamos veiksmingos jų veikimo ir valdymo priemonės. Visos laivo eigai, valdymui ir jo saugai svarbios valdymo sistemos įrengiamos atskirai arba projektuojamos taip, kad vienos sistemos gedimas neigiamai nepaveiktų kitų sistemų veikimo.

.6 Jeigu pagrindinio mechanizmo nuotolinis valdymas numatomas iš navigacinio tiltelio, taikomos šios nuostatos:

.1 laivasraigčio greitis, traukos kryptis ir, jeigu taikoma, laivasraigčio žingsnis bet kokiomis laivo plaukiojimo sąlygomis visiškai kontroliuojami iš navigacinio tiltelio, įskaitant manevravimą;

.2 kiekvienas atskiras laivasraigtis valdomas vienu valdymo įtaisu ir automatiškai veikiant visiems susijusiems mechanizmams, jeigu tai būtina, įskaitant apsaugos nuo mechanizmų perkrovos priemones. Jeigu keletas laivasraigčių suprojektuoti veikti vienu metu, juos galima valdyti vienu valdymo įtaisu;

.3 navigaciniame tiltelyje numatomas avarinis pagrindinio mechanizmo stabdymo įtaisas, kuris nesujungiamas su navigacinio tiltelio valdymo sistema;

.4 iš navigacinio tiltelio į pagrindinį mechanizmą perduodamos komandos rodomos pagrindinio mechanizmo valdymo skyriuje ir laivo jėgainės valdymo punkte;

.5 pagrindinį mechanizmą nuotoliniu valdymu vienu kuriuo nors metu galima valdyti tik iš vienos kurios nors vietos; tokiose vietose leidžiama įrengti sujungtus valdymo postus. Kiekvienoje tokioje vietoje įrengiamas indikatorius, rodantis, iš kurios vietos valdomas pagrindinis mechanizmas. Perjungti valdymą iš navigacinio tiltelio į mašinų skyrius galima tik pagrindiniame mašinų skyriuje arba pagrindinių mechanizmų valdymo skyriuje. Šioje sistemoje numatomi įrenginiai, užtikrinantys, kad laivasraigčio trauka tada, kai valdymas perjungiamas iš vienos vietos į kitą, labai nepasikeistų;

.6 numatoma galimybė pagrindinį mechanizmą valdyti iš tam tikrų vietų net sugedus kuriai nors nuotolinio valdymo sistemos daliai. pagalbinius laivo eigai ir jo saugai svarbius mechanizmus taip pat galima valdyti iš vietų, įrengtų ant ar prie šių mechanizmų;

.7 nuotolinio valdymo sistema projektuojama taip, kad, jai sugedus, būtų duodamas signalas. Vietinės valdymo sistemos veikimo metu nekeičiamas nustatytas laivasraigčio greitis ir traukos kryptis;

.8 navigaciniame tiltelyje, pagrindinio mechanizmo valdymo skyriuje ir laivo jėgainės valdymo punkte montuojami šie indikatoriai:

.8.1 rodantys pastoviojo žingsnio laivasraigčių greitį ir sukimosi kryptį; ir

.8.2 rodantys keičiamojo žingsnio laivasraigčių greitį ir jo žingsnio padėtį;

.9 navigaciniame tiltelyje ir mašinų skyriuje įrengiama signalizacijos įranga, parodanti, kad yra mažas paleidimo slėgis, kuris nustatomas toks, jog būtų galima atlikti kitus pagrindinio variklio paleidimo veiksmus. Kai pagrindinio mechanizmo nuotolinio valdymo sistema yra suprojektuota šį mechanizmą paleisti automatiškai, nepavykusių bandymų įjungti mechanizmą skaičius ribojamas, siekiant išsaugoti pakankamą paleidimui būtiną oro slėgį, kad mechanizmą būtų galima įjungti vietoje.

.7 Jeigu pagrindiniam mechanizmui ir su juo sujungtiems mechanizmams, įskaitant pagrindinį elektros energijos tiekimo šaltinį, numatytas skirtingo lygio automatinis ir nuotolinis valdymas ir jeigu juos iš valdymo skyriaus bet kada galima valdyti rankomis, įrenginiai ir valdymo priemonės projektuojami, įrengiami ir montuojami taip, kad mechanizmo veikimas būtų toks saugus ir veiksmingas, kaip kad mašina veiktų valdoma tiesiogiai; jeigu reikia, saugai ir veiksmingumui užtikrinti taikomos II-1 skyriaus E dalies 1–5 taisyklės. Ypatingas dėmesys skiriamas šių skyrių apsaugai nuo gaisro ir užtvindymo.

.8 Apskritai numatomos nuostatos, kad automatines eksploatavimo, automatinio paleidimo ir valdymo sistemų valdymo priemones būtų galima valdyti rankiniu būdu. Sugedus kuriai nors šių sistemų daliai, vis tiek galima naudotis rankiniu valdymu.

24 METRŲ IR ILGESNI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2012 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.9 Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2012 m. sausio 1 d. arba vėliau, automatizuotos sistemos suprojektuojamos taip, kad laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujančiam pareigūnui būtų laiku duodamas ribinis įspėjamasis signalas apie gresiantį arba neišvengiamai artėjantį varomosios sistemos sulėtėjimą arba sustojimą, kad būtų galima įvertinti navigacines aplinkybes avarinės padėties atveju. Visų pirma, sistemos kontroliuoja, stebi, praneša, įspėja ir imasi saugos veiksmų, kad varymas sulėtėtų arba sustotų, kartu suteikiant galimybę laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujančiam pareigūnui atlikti operacijas rankiniu būdu, išskyrus tuos atvejus, kai atliekant operacijas rankiniu būdu per trumpą laiką visiškai sugestų variklis ir (arba) varomoji įranga, pavyzdžiui, greičio viršijimo atveju.

13. **Garatiekio sistemos (R 33)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Visi tie garatiekio vamzdžiai ir prie jų prijungti įtaisai, kuriais gali tekėti garai, projektuojami ir montuojami taip, kad išlaikytų galinčią juos veikti didžiausią eksploatavimo apkrovą.

.2 Numatomos priemonės sausinti bet kurį garatiekio vamzdį, kuriame priešingu atveju galėtų susiformuoti hidraulinis smūgis.

.3 Jeigu garatiekio vamzdis ar prie jo prijungtas įtaisas gali gauti iš kurio nors šaltinio didesnio slėgio garus už tą, kuriam jis suprojektuotas, sumontuojamas atitinkamas slėgį mažinantis apsauginis vožtuvas bei slėgio daviklis.

14. **Oro slėgio sistemos (R 34)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Numatomos priemonės, kad nuo pavojingai padidėjusio slėgio susidarymo būtų apsaugotos bet kurios suslėgtojo oro sistemos dalys ir kad būtų apsaugotos tos vietos, kur oro kompresorių aušinimo ertmes arba jų korpusus ir oro aušintuvus galėtų veikti pavojingai padidėjęs slėgis, kurį sukeltų nuotėkis iš oro slėgio dalių į tas vietas. Visose sistemose įrengiamos atitinkamos slėgį mažinančios sistemos.

.2 Pagrindinio mechanizmo vidaus degimo variklio pagrindinis orinis įjungimo įrenginys tinkamai apsaugomas nuo atbulinio pliūpsnio ir vidinio sprogimo padarinių varikliui įjungti būtino oro vamzdžiuose.

.3 Visi varikliui įjungti būtiną orą tiekiančių kompresorių išleidimo vamzdžiai tiesiogiai prijungiami prie jam įjungti būtino oro rezervuarų, o visi variklio vamzdžiai iš pirmiau minėtų oro rezervuarų į pagrindinius ir pagalbinius variklius visiškai atskiriami nuo kompresoriaus išleidimo sistemos vamzdžių.

.4 Numatomos nuostatos, kad alyva visiškai negalėtų patekti į slėgines oro sistemas ir kad šios sistemos būtų sausinamos.

15. **Apsauga nuo triukšmo (R 36)** [1]

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

Imamasi priemonių, kad mašinų skyriuose triukšmas būtų sumažintas iki priimtino lygio. Kai šio triukšmo veiksmingai mažinti neįmanoma, normas viršijančio triukšmo šaltinis tinkamai izoliuojamas arba tame skyriuje, jeigu jame turi dirbti žmonės, įrengiama nuo triukšmo apsaugota vieta. Žmonėms, turintiems įeiti į šiuos skyrius, parūpinami ausų kimštukai.

16. **Liftai**

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Keleivinių ir krovininių liftų matmenys, išplanavimas, keleivių ir (arba) krovinių kiekis atitinka vėliavos valstybės administracijos kiekvienu atskiru atveju ir kiekvienam įrenginio tipui numatytas nuostatas.

.2 Montavimo brėžinius ir priežiūros nurodymus, įskaitant nuostatas, reglamentuojančias periodiškas apžiūras, tvirtina vėliavos valstybės administracija, kuri, prieš pradedant naudoti liftą, jį patikrina ir patvirtina jo saugumą.

.3 Po patvirtinimo vėliavos valstybės administracija išduoda sertifikatą, kuris turi būti laikomas laive.

.4 Vėliavos valstybės administracija gali leisti periodiškas apžiūras atlikti tam ekspertui, kuriam leidimą suteikia administracija, arba pripažintai organizacijai.

[1] Žr. Triukšmo laive lygių kodeksą, priimtą TJO A.468 (XII) rezoliucija.

D DALIS

ELEKTROS ĮRANGA

1. **Bendrosios nuostatos (R 40)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Elektros įranga yra tokia, kad:

.1 visiems pagalbiniams elektros įrenginiams, būtiniems įprastoms laivo eksploatavimo ir gyvenimo jame sąlygoms užtikrinti, elektros energijos tiekimas būtų užtikrintas be avarinio elektros energijos šaltinio;

.2 tų elektros įrenginių, kurie svarbūs saugai, veikimas būtų užtikrinamas bet kokiomis avarinėmis sąlygomis; ir

.3 keleiviams, įgulos nariams ir laivui būtų užtikrinama sauga nuo elektros srovės keliamų pavojų.

.2 Vėliavos valstybės administracija imasi atitinkamų veiksmų užtikrinti, kad šios dalies nuostatos, skirtos elektros įrangai, būtų vienodai įgyvendinamos ir taikomos ([1]).

2 **Pagrindinis elektros energijos šaltinis ir apšvietimas (R 41)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Tuose naujuose C ir D klasių laivuose, kuriuose elektros energija – vienintelė energijos rūšis, užtikrinanti pagalbinių, laivo saugai svarbių įrenginių veikimą, ir tuose naujuose bei eksploatuojamuose B klasės laivuose, kuriuose elektros energija – vienintelė energijos rūšis, užtikrinanti pagalbinių, laivo saugai ir jo eigai svarbių įrenginių veikimą, montuojami du arba daugiau tokio galingumo pagrindinių generatorių, kad pirmiau minėti pagalbiniai įrenginiai galėtų veikti ir sugedus vienam iš generatorių.

Trumpesniuose kaip 24 metrų ilgio naujuose C ir D klasių laivuose vienas generatorius gali būti varomas pagrindiniu varikliu, jeigu jo galia yra pakankama, kad pirmiau minėti pagalbiniai įrenginiai galėtų veikti, kai vienas iš generatorių sugenda.

.2.1 Pagrindinei elektros apšvietimo sistemai, numatytai apšviesti keleiviams arba įgulos nariams paprastai prieinamas ir jų naudojamas laivo dalis, elektros energija tiekiama iš pagrindinio elektros energijos šaltinio.

.2.2 Pagrindinė elektros apšvietimo sistema išdėstoma taip, kad tuose skyriuose, kuriuose yra pagrindinis elektros energijos šaltinis, susijusi transformuojanti įranga, jeigu ji yra, pagrindinis skirstomasis skydas ir pagrindinis skirstomasis apšvietimo skydas, kilus gaisrui arba įvykus kitokiai avarijai pagal 3 taisyklės nuostatas būtina avarinio apšvietimo sistema nebūtų sugadinta.

.2.3 Avarinio elektros apšvietimo sistema išdėstoma taip, kad tuose skyriuose, kuriuose yra avarinis elektros energijos šaltinis, susijusi transformuojanti įranga, jeigu ji yra, avarinis skirstomasis skydas ir avarinio apšvietimo skirstomasis skydas, kilus gaisrui arba įvykus kitokiai avarijai pagal šios taisyklės nuostatas būtina pagrindinė apšvietimo sistema nebūtų sugadinta.

.3 Pagrindinis skirstomasis skydas pagal vieno iš pagrindinių generatorių padėtį išdėstomas taip, jeigu tai padaryti įmanoma, kad elektros energijos tiekimo nepertraukiamumui įtaką darytų tik tame skyriuje, kuriame įrengtas generatorius ir skirstomasis skydas, kilęs gaisras arba kitas nelaimingas atsitikimas.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2012 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.4 2012 m. sausio 1 d. arba vėliau pastatytuose B, C ir D klasių laivuose visose kajutėse įrengiamas papildomas apšvietimas, kurio paskirtis – aiškiai nurodyti išėjimą, kad kajutėje esantys asmenys rastų kelią prie durų. Toks apšvietimas, kuris gali būti prijungtas prie avarinio elektros energijos šaltinio arba kiekvienoje kajutėje gali turėti autonomišką elektros energijos šaltinį, įsijungia automatiškai, kai nutrūksta elektros energijos tiekimas įprastai kajutės apšvietimo įrangai, ir veikia mažiausiai 30 min.

3. **Avarinis elektros energijos šaltinis (R 42)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Visuose laivuose įrengiami autonomiški avariniai elektros šaltiniai, o jų avariniai skirstomieji skydai išdėstomi virš pagrindinio denio, lengvai prieinamame skyriuje, kuris neturi būti greta A kategorijos mašinų skyrių arba greta skyrių su pagrindiniu elektros šaltiniu arba su pagrindiniu skirstomuoju skydu.

([1]) Remiamasi Tarptautinės elektrotechnikos komisijos paskelbtomis rekomendacijomis, ypač 60092 serija – Elektros įranga laivuose.

.1 Pirmo punkto reikalavimo galima nesilaikyti, jeigu laivuose įrengti du visiškai vienas kitą dubliuojantys mašinų skyriai, atskirti bent vienu vandeniui nelaidžiu ir ugniai atspariu skyriumi ir dviem pertvaromis arba alternatyvia konstrukcija, kuria užtikrinama tokio pat lygio sauga, ir jeigu kiekviename mašinų skyriuje yra bent vienas generatorius su susietu skirstomuoju skydu, ir pan.

.2 Avarinis elektros energijos šaltinis – tai akumuliatorių baterija, kuri neperkrauta ir jos įtampai pernelyg nemažėjant gali atitikti .5 punkto reikalavimus, arba .5 punkto reikalavimus galintis atitikti generatorius, sukamas vidaus degimo mechanizmu su naujuose laivuose įrengtais automatiniais įjungimo, o eksploatuojamuose laivuose – patvirtintais įjungimo įrenginiais, kuriems atskirai tiekiamas ne mažesnės kaip 43 °C pliūpsnio temperatūros kuras ir kuriems pagal.6 punkto nuostatas įrengtas laikinasis avarinis elektros energijos šaltinis, išskyrus atvejus, kai trumpesniuose kaip 24 metrų naujuose C ir D klasių laivuose atitinkamoje vietoje vartotojui įrengtas atskiras baterijos įrenginys, veiksiantis šiose taisyklėse numatytą laikotarpį.

.3 Avarinis elektros energijos šaltinis išdėstomas taip, kad jis veiksmingai veiktų laivui pasvirus ne didesniu kaip 22,5 ° kampu ir kai laivo diferentas nuo lygaus kilio yra 10 °. Avarinis (-iai) generatorius (-iai) yra tinkamas (-i) lengvai įjungti bet kokiomis galinčiomis susiklostyti šaltojo paleidimo sąlygomis, o naujuose laivuose – tinkamas įjungti automatiškai.

.4 Avarinis skirstomasis skydas, jeigu tai padaryti įmanoma, įrengiamas kuo arčiau avarinio elektros šaltinio.

.5 Avarinis elektros energijos šaltinis, privalomas pagal.1 punkto nuostatas:

.1 apskritai gali veikti:

B klasės laivuose (naujuose ir eksploatuojamuose) – 12 valandų,

C klasės laivuose (naujuose) – 6 valandas,

D klasės laivuose (naujuose) – 3 valandas;

.2 ypač pirmiau nurodytą laiką gali vienu metu tiekti elektros energiją vartotojams, numatytiems šiuose įtaisuose ir įrenginiuose, kurie būtini atitinkamos klasės laivams:

a) vienam atskiram triumo siurbliui su mechanine pavara ir vienam iš gaisrinių siurblių;

b) avariniam apšvietimui:

1. visose žmonių susirinkimo arba keleivių įlaipinimo vietose ir už laivo bortų, kaip numatyta III skyriaus 5.3 taisyklėje;

2. visuose koridoriuose, trapuose ir išėjimuose, kuriais patenkama į žmonių susirinkimo arba keleivių įlaipinimo vietas;

3. mašinų skyriuose ir avarinio generatoriaus skyriuje;

4. tuose valdymo punktuose, kuriuose yra radijo ir pagrindinė navigacinė įranga;

5. kaip reikalaujama pagal II-2 skyriaus B dalies.16.1.3.7 ir II-2 skyriaus B dalies.6.1.7 taisykles;

6. visose gaisrininkų įrangos laikymo vietose;

7. viename atskirame triumo siurblyje su mechanine pavara ir viename iš gaisrinių siurblių, nurodytų a papunktyje, ir šių siurblių variklių įjungimo vietose;

c) laivo navigaciniams žiburiams;

d) 1. visai ryšių įrangai;

2. visuotinei pavojaus signalizacijos sistemai;

3. gaisro aptikimo sistemai ir

4. visiems signalams, būtiniems iškilus pavojui, jeigu šie signalai įjungiami laivo pagrindinių generatorių tiekiama elektros srove;

e) purškiamosios gaisro gesinimo sistemos, jeigu ji įrengta, siurbliui ir jeigu jis varomas elektros srove; ir

f) dieniniam signaliniam prožektoriui, jeigu elektros energiją jam tiekia pagrindinis elektros energijos šaltinis;

.3 galinčioms pusę valandos tiekti elektros energiją šia energijos rūšimi valdomoms vandeniui nelaidžioms durims bei su jomis susijusioms valdymo, indikacijos ir pavojaus signalo grandinėms.

.6 Pagal .2 punkto nuostatas privalomas laikinasis avarinis elektros energijos šaltinis – tai atitinkamai išdėstyta akumuliatorių baterija, kuri neperkrauta ir jos įtampai pernelyg nemažėjant pusę valandos elektros energiją gali tiekti:

a) pagal šios taisyklės .2 dalies b punkto 1 papunkčio nuostatas privalomai apšvietimo įrangai;

b) vandeniui nelaidžioms durims, kaip reikalaujama pagal II-1 skyriaus B dalies 13 taisyklės .7.2 ir .7.3 punktų nuostatas, tačiau nebūtinai visoms kartu, jeigu neįrengtas atskiras laikinasis sukauptos elektros energijos šaltinis, ir

c) valdymo, indikacijos ir pavojaus signalo grandinėms, kaip numatyta pagal II-1 skyriaus B dalies 13 taisyklės .7.2 punktą.

.7 B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Jeigu elektros energija reikalinga tam, kad būtų atkurta laivo eiga, galia turi būti pakankama, kad nutrūkus elektros srovės tiekimui kartu su kitais atitinkamais mechanizmais laivo eiga būtų atkurta per 30 minučių.

4. **Ro-ro laivų papildomas avarinis apšvietimas (R 42–1)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Be avarinio apšvietimo, privalomo pagal II-1 skyriaus D dalies .3.5.2 taisyklės b punkto nuostatas, visuose laivuose su ro-ro krovinių skyriais arba su specialiosios kategorijos skyriais:

.1 visose viešosiose keleiviams skirtose patalpose ir koridoriuose įrengiamas papildomas elektros apšvietimas, bet kokiomis posvyrio sąlygomis ir sugedus visiems kitiems elektros energijos šaltiniams galintis veikti bent tris valandas. Šis apšvietimas yra toks, kad lengvai būtų galima matyti evakavimo priemones. Papildomo apšvietimo elektros energijos šaltinis – tai apšvietimo įrenginiuose išdėstytos ir iš avarinio skirstomojo skydo nuolatos įkraunamos, jeigu tai įmanoma, akumuliatorių baterijos. Arba vėliavos valstybės administracija gali priimti kokias nors kitas bent jau tokio pat veiksmingumo apšvietimo priemones. Papildomas apšvietimas yra toks, kad, sugedus bet kuriai lempai, šį gedimą būtų galima iš karto aptikti. Visos įrengtos akumuliatorių baterijos keičiamos tokiais laiko tarpais, kurių trukmė nustatoma atsižvelgiant į atitinkamos baterijos eksploatavimo trukmę tomis aplinkos oro sąlygomis, kurių poveikį patiria eksploatuojamos akumuliatorių baterijos; ir

.2 visuose įgulos skyriaus koridoriuose, poilsio kambaryje ir visose tose tarnybinėse patalpose, kuriose paprastai būna žmonių, tais atvejais, jeigu neįrengiamas pagal .1 punkto reikalavimus numatytas papildomas avarinis apšvietimas, laikoma nešiojamoji lempa, kuriai elektros srovė tiekiama iš įkraunamos akumuliatorių baterijos.

5. **Atsargumo priemonės nuo elektros smūgio, gaisro ar kitų elektros srovės keliamų pavojų (R 45)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Tos elektros mašinų arba įrangos atviros metalinės dalys, kuriose nėra elektros įtampos, tačiau galėtų būti tais atvejais, kai elektros mašina sugenda, įžeminamos, jeigu elektros mašina arba įranga:

.1 gauna didesnės kaip 50 voltų įtampos nuolatinę srovę arba 50 voltų kvadratinio vidurkio vertės tarp laidininkų; šiai įtampai sukurti negalima naudoti autotransformatorių; arba

.2 gauna didesnę kaip 250 voltų įtampą iš skiriamojo saugos transformatoriaus, tiekiančiam elektros srovę tik vienam įtaisui; arba

.3 pagaminta laikantis dvigubo izoliavimo principo.

.2 Visa elektros aparatūra yra taip sukonstruota ir sumontuota, kad nesužalotų, kai ja naudojamasi arba ji liečiama įprastomis aplinkybėmis.

.3 Skirstomųjų skydų šonai, galinė siena ir, jeigu būtina, priešakys tinkamai apsaugomi. Atviros sudedamosios dalys, kurių įtampa viršija .1.1 punkte nurodytą įtampą žemės atžvilgiu, tokių skirstomųjų skydų priešakyje nemontuojamos. Jeigu būtina, priešais skirstomuosius skydus ir už jų paklojami izoliaciniai kilimėliai arba gardelės.

.4 Neįžemintose skirstymo sistemose įrengiamas įtaisas, galintis kontroliuoti įžeminimo lygį ir duoti garsinį arba vizualų signalą tais atvejais, kai įžeminimo lygis tampa labai mažas.

.5.1 Visi kabelių apvalkalai ir šarvai yra nepažeisti ir įžeminti.

.5.2 Visi išoriniai įrangos kabeliai ir laidai yra bent antipireninio tipo ir taip sumontuoti, kad nebūtų mažinamos pirminės jų antipireninės savybės. Jeigu būtina juos taikyti, vėliavos valstybės administracija gali leisti naudoti specialaus tipo kabelius, pavyzdžiui, aukštadažnius kabelius, nors ir neatitinkančius pirmiau minėtų reikalavimų.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.5.3 Kabeliai ir laidai, naudojami elektros energijai tiekti pagrindine arba avarine sistema apšvietimui, vidinėms ryšio priemonėms arba signalams, jeigu tai įmanoma, tiesiami atokiau nuo laivo virtuvių, skalbyklų, A kategorijos mašinų skyrių ir jų korpusų bei kitų dėl gaisro grėsmės pavojingų vietų. Naujuose ir eksploatuojamuose ro-ro keleiviniuose laivuose pavojaus signalizacijos ir masinio informavimo sistemų laidus, išvedžiotus 1998 m. liepos 1 d. arba po šios datos, atsižvelgdama į TJO parengtas rekomendacijas, tvirtina vėliavos valstybės administracija. Kabeliai, gaisrinius siurblius jungiantys su avariniu skirstomuoju skydu, jeigu jie tiesiami per dėl gaisro grėsmės pavojingas vietas, turi būti atsparūs ugniai. Jeigu įmanoma, visus šiuos kabelius reikėtų tiesti taip, kad jų nesugadintų dėl gretimame skyriuje kilusio gaisro įkaitusios pertvaros.

.6 Kabeliai ir laidai išvedžiojami ir tvirtinami taip, kad jie nenudiltų nuo trynimosi arba nebūtų kitaip apgadinti. Visi laidininkai tvirtinami ir jungiami taip, kad būtų išlaikytas pirminis elektrinis, mechaninis, antipireninis ir, jeigu reikia, priešgaisrinis atsparumas.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.7.1 Kiekviena atskira grandinė apsaugoma nuo trumpojo jungimo ir nuo perkrovos, išskyrus II-1 skyriaus C dalies 6 ir 7 taisyklėse numatytus atvejus.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.7.2 Apšvietimo armatūra išdėstoma taip, kad ji neįkaistų iki temperatūros, galinčios apgadinti kabelius ir laidus, ir kad ši armatūra aplinkines medžiagas apsaugotų nuo perkaitimo.

.8.1 Akumuliatorių baterijos įstatomos į atitinkamą tvirtinimo korpusą, o patalpos, pirmiausiai naudojamos akumuliatorių baterijoms išdėstyti, būna atitinkamai sukonstruotos ir veiksmingai ventiliuojamos.

.8.2 Akumuliatorių baterijų patalpose neleidžiama montuoti tokios elektros arba kitokios įrangos, nuo kurios gali užsidegti degieji garai.

.9 Skirstymo sistemos išdėstomos taip, kad kurioje nors vertikaliojoje zonoje, apibrėžtoje II-2 skyriaus A dalies 2.9 taisyklėje, kilus gaisrui, nebūtų trukdoma veikti įrangai, svarbiai užtikrinant saugą kitoje tokioje zonoje. Šio reikalavimo laikomasi, jeigu pagrindinis ir avarinis maitinimo laidas, kertantis kurią nors tokią zoną, vienas nuo kito tiesiami kuo didesniu tokiu horizontaliu ir vertikaliu atstumu, kokiu tik įmanoma tai daryti.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2012 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.10 Elektros įranga neįrengiama jokiose vietose, kur gali kauptis degūs mišiniai, pavyzdžiui, skyriuose, iš esmės skirtuose akumuliatorių baterijoms, dažų sandėliuose, acetileno saugyklose ar panašiose vietose, nebent administracija įsitikina, kad tokia įranga yra:

.1 būtina eksploataciniams tikslams;

.2 tokio tipo, kad tam tikras mišinys neužsidegtų;

.3 tinkama tam tikrai konkrečiai vietai; ir

.4 tinkamai sertifikuota saugiai naudoti vietose, kur gali būti dulkių, garų ar dujų.

E DALIS

PAPILDOMIEJI REIKALAVIMAI LAIVAMS, KURIUOSE YRA NEPERIODIŠKAI PRIŽIŪRIMŲ MAŠINŲ SKYRIŲ

Ypatingasis svarstymas (R 54)

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Vėliavos valstybės administracija sprendžia, ar kurių nors naujų B, C ir D klasių bei eksploatuojamų B klasės laivų mašinų skyriai gali būti neperiodiškai prižiūrimi, o tais atvejais, kai priimamas teigiamas sprendimas, dar svarsto, ar, be šiose taisyklėse nurodytų, būtini papildomi reikalavimai, siekiant neperiodiškai prižiūrimuose skyriuose užtikrinti įprastai prižiūrimų skyrių saugą.

1. **Bendrosios nuostatos (R 46)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Montuojami įrenginiai, bet kokiomis plaukiojimo sąlygomis, įskaitant manevravimą, galintys užtikrinti laivo saugą, lygiavertę tokio laivo, kurio mašinų skyriuose dirba žmonės, saugai.

.2 Imamasi priemonių užtikrinti, kad įranga veiktų patikimai ir kad būtų parengti reikalavimus atitinkantys planai reguliarioms apžiūroms ir įprastiems bandymams, užtikrinantiems nuolatinį patikimą veikimą, atlikti.

.3 Parengti kiekvieno laivo dokumentai pateikiami kaip įrodymai, kad jis tinkamas plaukioti, nors jo mašinų skyriai nėra periodiškai prižiūrimi.

2. **Atsargumo priemonės nuo gaisro (R 47)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Numatomos priemonės tik prasidėjusiam gaisrui aptikti ir duoti pavojaus signalams apie gaisrą, kilusį:

.1 katilų oro tiekimo ir išmetimo vamzdžiuose (dūmtakiuose); ir

.2 pagrindinio mechanizmo prapūtimo oro ertmėse, nebent konkrečiu atveju manoma, kad tai nebūtina.

.2 2 250 kW ir galingesniuose vidaus degimo arba didesnį kaip 300 mm skersmens cilindrą turinčiuose varikliuose montuojami alyvos rūko indikatoriai variklio karteryje arba variklio guolių temperatūros davikliai ar lygiaverčiai įtaisai.

3. **Apsauga nuo užtvindymo (R 48)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Periodiškai prižiūrimuose mašinų skyriuose surenkamieji triumo šuliniai išdėstomi ir kontroliuojami taip, kad susikaupę skysčiai tada, kai laivo diferentas ir posvyris normalus, būtų aptikti, o patys šuliniai būtų pakankami dideli, kad galėtų lengvai ir įprastu būdu sausinti skysčius tuo laiku, kai skyrius neprižiūrimas.

.2 Jeigu triumo sausinimo siurblius galima įjungti automatiškai, numatomos priemonės signalui duoti tada, kai plūstančio skysčio kiekis viršija siurblio galingumą arba kai siurblys veikia dažniau negu paprastai būtų galima tikėtis. Tokiais atvejais galima leisti naudoti pagrįstą laiko tarpą veikiančius mažesnius surenkamuosius triumo šulinius. Kai įrenginiai automatiškai valdomi triumo sausinimo siurbliai, ypatingas dėmesys kreipiamas į apsaugos nuo teršimo alyva reikalavimus.

.3 Su kingstonu, su išmetimo vamzdžiu, įrengtu žemiau vaterlinijos, arba su sausinimo vamzdžiu, cirkuliacinį siurblį jungiančiu su vandens šalinimo sistema, sujungto bet kurio vožtuvo valdymo priemonės turi būti išdėstytos taip, kad būtų pakankamai laiko jas įjungti, jeigu į skyrių plūstų vanduo, atsižvelgiant į tą laiką, kurio reikėtų, norint šias valdymo priemones pasiekti ir jomis naudotis. Jeigu tam lygiui, kai laivas yra visiškai pakrautas, ir iki kurio skyrius galėtų būti užtvindytas, privaloma, numatomi būdai manipuliuoti valdymo priemonėmis iš vietos, esančios virš pirmiau minėto lygio.

4. **Pagrindinio mechanizmo valdymas iš navigacinio tiltelio (R 49)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Bet kokiomis laivo plaukiojimo sąlygomis, įskaitant manevravimą, laivasraigčio greitis, traukos kryptis ir, jeigu taikoma, laivasraigčio žingsnis visiškai reguliuojami iš navigacinio tiltelio.

.1 Kiekvienas autonomiškas laivasraigtis valdomas atskiru nuotolinio valdymo įtaisu tais atvejais, kai automatiškai atliekami visi susiję valdymo veiksmai, įskaitant, jeigu būtina, pagrindinio mechanizmo apsaugą nuo perkrovos.

.2 Navigaciniame tiltelyje įrengiamas avarinis pagrindinio mechanizmo stabdymo įtaisas, kuris nesujungiamas su navigacinio tiltelio valdymo sistema.

.2 Iš navigacinio tiltelio į pagrindinį mechanizmą perduodamos komandos rodomos pagrindinio mechanizmo valdymo skyriuje arba, jeigu reikia, laivo jėgainės valdymo punkte;

.3 Pagrindinį mechanizmą nuotoliniu valdymu iš karto galima valdyti tik iš vienos kurios nors vietos; tokiose vietose leidžiama įrengti sujungtus valdymo postus. Kiekvienoje tokioje vietoje įrengiamas indikatorius, rodantis, iš kurios vietos valdomas pagrindinis mechanizmas. Perjungti valdymą iš navigacinio tiltelio į mašinų skyrius galima tik pagrindiniame mašinų skyriuje arba pagrindinių mechanizmų valdymo skyriuje. Šioje sistemoje numatomi įrenginiai, kuriais užtikrinama, kad laivasraigčio trauka tada, kai valdymas perjungiamas iš vienos vietos į kitą, labai nepasikeistų.

.4 Numatoma galimybė visus saugiam laivo eksploatavimui svarbius mechanizmus valdyti iš tam tikrų atskirų vietų net sugedus kuriai nors automatinio ar nuotolinio valdymo sistemos daliai.

.5 Nuotolinio valdymo sistema projektuojama taip, kad, jai sugedus, būtų duodamas signalas. Jeigu tai įmanoma, nustatytas laivasraigčio greitis ir traukos kryptis vietinės valdymo sistemos veikimo metu nekeičiamas.

.6 Navigaciniame tiltelyje montuojami šie indikatoriai:

.1 rodantys pastoviojo žingsnio laivasraigčių greitį ir sukimosi kryptį; arba

.2 rodantys keičiamojo žingsnio laivasraigčių greitį ir jo žingsnio padėtį.

.7 Iš eilės einančių nepavykusių bandymų automatiškai įjungti mechanizmą skaičius ribojamas, siekiant išsaugoti pakankamą paleidimui būtiną oro slėgį. Įrengiamas signalinis įtaisas, duodantis signalą, kad nors įjungimo oro slėgis mažas, tačiau nustatytas jo lygis yra toks, jog pagrindinį mechanizmą dar galima įjungti.

5. **Pranešimų perdavimas (R 50)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI BEI 24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI C IR D KLASIŲ LAIVAI

Tarp pagrindinio mechanizmo valdymo skyriaus arba, jeigu reikia, energetinės jėgainės valdymo punkto, navigacinio tiltelio ir laivo mechaniko gyvenamųjų patalpų įrengiamos patikimos verbalinių pranešimų perdavimo priemonės.

6. **Pavojaus signalizacijos sistema (R 51)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Įrengiama pavojaus signalizacija, duodanti signalą apie kiekvieną dėmesio reikalingą gedimą ir:

.1 galinti pagrindinio mechanizmo valdymo skyriuje arba energetinės jėgainės valdymo punkte duoti garsinį signalą ir atitinkamoje vietoje vizualiai rodyti kiekvieno atskiro signalinio įtaiso veikimą;

.2 atrankiniu skirstikliu sujungta su laivo mechanikų poilsiui skirtomis patalpomis ir su kiekvieno iš jų kajute, kad būtų užtikrintas ryšys bent su viena iš šių patalpų. Galima montuoti ir kitokius įrenginius, jeigu jie laikomi lygiaverčiais;

.3 galinti navigaciniame tiltelyje įjungti garsinį ir vizualų pavojaus signalą, kai susiklosto tokia padėtis, į kurią budintis pareigūnas privalo atkreipti dėmesį arba dėl jos imtis veiksmų;

.4 suprojektuota kuo labiau laikantis sistemos patikimumo principo, taikomo sugedus atskiroms jos sudedamosioms dalims; ir

.5 galinti įjungti laivo mechaniko iškvietimo signalizaciniam ryšiui, būtinam pagal II-1 skyriaus C dalies 10 taisyklės nuostatas, signalą, jeigu įsijungus signaliniam įtaisui per nustatytą laiką tam tikroje vietoje į jį nebuvo atkreiptas dėmesys.

.2.1 Pavojaus signalizacijos sistemai visą laiką tiekiama elektros energija, todėl ši sistema tada, kai įprastas elektros energijos tiekimas nutrūksta, automatiškai perjungiama, kad energija jai būtų tiekiama iš avarinio šaltinio.

.2.2 Kai pavojaus signalizacijos sistemai nustojama įprastu būdu tiekti elektros energiją, duodamas pavojaus signalas.

.3.1 Pavojaus signalizacijos sistema tinkama vienu metu signalizuoti apie daugiau kaip vieną gedimą, o priimdama kokį nors pavojaus signalą gali duoti kitą pavojaus signalą.

.3.2 Tai, kad kuris nors pavojaus signalas buvo priimtas.1 punkte nurodytose vietose, parodoma ir tose vietose, iš kur jis buvo perduotas. Pavojaus signalas perduodamas tol, kol į jį atsiliepiama, o vaizdinis atskirų pavojaus signalų perdavimas nenutrūksta tol, kol gedimas pašalinamas ir kol pavojaus signalizacijos sistema automatiškai nepradeda veikti įprastu režimu.

7. **Saugos sistemos (R 52)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Įrengiama saugos sistema, užtikrinanti, kad kai mechanizmo arba katilo veikimas labai sutrinka ir kai dėl to kyla tiesioginis pavojus, sugedusi įrenginio dalis būtų automatiškai išjungta ir būtų duotas pavojaus signalas. Pagrindinė laivo jėgainė automatiškai neišjungiama, išskyrus tuos atvejus, kai ji gali būti nepataisomai apgadinta, visiškai sugesti arba sprogti. Jeigu montuojami tokie įrenginiai, kad automatinį pagrindinių laivo variklių išjungimą būtų galima pakeisti rankiniu, pastarieji apsaugomi, kad neįsijungtų savaime. Įrengiami vaizdinius signalus siunčiantys įtaisai, rodantys, kad įjungtas rankinis valdymas. Laivo variklių automatinio avarinio išjungimo ir jų apsisukimų skaičiaus mažinimo valdymo įtaisai neturėtų būti sujungti su signalizacijos sistema.

8. **Ypatingieji reikalavimai dėl mechanizmų, katilų ir elektros įrenginių (R 53)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Pagrindinis elektros energijos šaltinis atitinka šiuos reikalavimus:

.1 Kai elektros energiją paprastai gali tiekti vienas generatorius, montuojami atitinkami apkrovą išjungiantys įrenginiai, užtikrinantys elektros energijos tiekimo nepertraukiamumą įrenginiams, būtiniems laivo eigai, valdymui ir saugai palaikyti. Sugedus veikiančiam generatoriui, numatoma atitinkama nuostata, reikalaujanti, kad automatiškai įsijungtų pakankamo galingumo ir automatiškai su pagrindiniu skirstomuoju skydu būtų sujungtas atsarginis generatorius, kurio tiekiamos elektros srovės užtektų laivo eigai, valdymui ir saugai užtikrinti, ir kad automatiškai būtų iš naujo įjungti pagrindiniai pagalbiniai mechanizmai, įskaitant, jeigu reikia, nuoseklius veiksmus;

.2 Jeigu elektros energiją paprastai tiekia ne vienas, o daugiau lygiagrečiai sujungtų generatorių, numatoma nuostata, reikalaujanti, kad, vienam iš generatorių sugedus, pavyzdžiui, išjungiant apkrovą, būtų užtikrinta, jog kiti generatoriai veiktų be perkrovos ir tiektų elektros srovę laivo eigą, valdymą ir jo saugą užtikrinantiems įrenginiams.

.2 Jeigu kitiems pagalbiniams mechanizmams, svarbiems laivo eigai užtikrinti, būtinos atsarginės mašinos, jose montuojami automatiniai perjungimo įtaisai.

9. **Automatinės valdymo ir pavojaus signalizacijos sistemos (R 53.4)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Valdymo sistema yra tokia, kad laivo pagrindinių variklių ir jų pagalbinių mechanizmų veikimui būtinų įrenginių eksploatavimas užtikrinamas atitinkamais automatiniais įtaisais.

.2 Pavojaus signalas duodamas, kai automatiškai suveikia perjungimo įrenginys.

.3 Visiems svarbiems slėgių, temperatūrų, skysčių lygiams ir kitiems pagrindiniams parametrams įrengiama 6 taisyklės reikalavimus atitinkanti pavojaus signalizacijos sistema.

.4 Įrengiamas pagrindinis valdymo postas su būtinais pavojaus signalizacijos pultais ir įtaisais, duodančiais atitinkamą pavojaus signalą.

.5 Montuojami įrenginiai, išlaikantys nustatytą varikliui įjungti būtino oro slėgį, jeigu vidaus degimo varikliai, svarbūs pagrindiniams laivo varikliams, įjungiami suslėgtu oru.

II-2 SKYRIUS

APSAUGA NUO GAISRO, GAISRO APTIKIMAS IR JO GESINIMAS

A DALIS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1. **Pagrindiniai principai (R 2)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Šiame skyriuje numatytomis nuostatomis dėl apsaugos nuo gaisro siekiama:

.1 neleisti kilti gaisrui ar įvykti sprogimui;

.2 sumažinti gaisro keliamą pavojų žmonių gyvybei;

.3 sumažinti gaisro padarytos žalos laivui, juo vežamiems kroviniams ir aplinkai pavojų;

.4 išlaikyti, valdyti ir užgesinti gaisrą ar sprogimą tam skyriuje, kuriame jie kilo; ir

.5 suteikti tinkamas ir lengvai prieinamas evakavimo priemones keleiviams ir laivo įgulai.

.2 Siekiant apsaugos nuo gaisro tikslų, išvardytų .1 punkte, šio skyriaus taisyklės grindžiamos toliau išdėstytais pagrindiniais principais, kurie, jeigu reikia, įtraukiami į šias taisykles, atsižvelgiant į laivo tipą ir galimą gaisro pavojų:

.1 laivo dalijimas į pagrindines vertikaliąsias zonas pagal termoizoliacines ir konstrukcines ribas;

.2 gyvenamųjų patalpų atskyrimas nuo likusios laivo dalies termoizoliacinėmis ir konstrukcinėmis ribomis;

.3 apribotas degiųjų medžiagų naudojimas;

.4 bet kokio gaisro aptikimas toje zonoje, kurioje jis kilo;

.5 bet kokio gaisro sustabdymas ir gesinimas tame skyriuje, kuriame jis kilo;

.6 evakavimo priemonių arba priėjimo prie gaisro gesinimo apsauga;

.7 lengvai prieinamos gaisro gesinimo priemonės;

.8 kuo geresnė apsauga, kad neužsidegtų degieji krovinio garai.

.3 .1 punkte numatyti apsaugos nuo gaisro tikslai bus pasiekti, užtikrinant šiame skyriuje numatytų būtinųjų reikalavimų laikymąsi arba laikymąsi projektų ir planų reikalavimų, atitinkančių 1974 m. SOLAS pataisyto II-2 skyriaus F dalies nuostatas, taikomas laivams, pastatytiems 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau. Pripažįstama, kad laivas atitinka .2 punkte numatytus funkcinius reikalavimus ir įgyvendina 1 punkte numatytus apsaugos nuo gaisro tikslus, jeigu:

.1 visi laivo projektai ir planai atitinka šiame skyriuje numatytus atitinkamus būtinuosius reikalavimus; arba

.2 visi laivo projektai ir planai buvo patikrinti ir patvirtinti pagal 1974 m. SOLAS pataisyto II-2 skyriaus F dalies nuostatas, taikomas laivams, pastatytiems 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau; arba

.3 dalis laivo projektų ir planų buvo patikrinti ir patvirtinti pagal 1974 m. SOLAS pataisyto II-2 skyriaus F dalies nuostatas, o likusiosios laivo dalys atitinka šiame skyriuje numatytus atitinkamus būtinuosius reikalavimus.

.4 Visi laivai, kuriuose atliekami remonto darbai, daromi pakeitimai ar rekonstrukcijos bei atliekamas su šiais darbais susijęs laivo įrengimas, atitinka bent anksčiau šiems laivams galiojusius reikalavimus.

Tie remonto darbai, pakeitimai arba rekonstrukcijos, kuriais labai pakeičiami laivo matmenys ar keleivių gyvenamosios patalpos arba kuriais labai pailginama laivo eksploatavimo trukmė, ir su šiais darbais susijęs laivo įrengimas atitinka naujausius reikalavimus naujiems laivams tiek, kiek vėliavos valstybės administracija mano tai esant įmanoma ir reikalinga.

EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.5 Nepaisant .4 punkto nuostatų, remontuojant, rekonstruojant ir modifikuojant eksploatuojamus B klasės laivus, vežančius daugiau kaip 36 keleivius, bei atliekant su pirmiau išvardytais darbais susijusį laivo įrengimą, laikomasi šių reikalavimų:

.1 visos šiuose laivuose montuojamos medžiagos atitinka naujuose B klasės laivuose naudojamų medžiagų reikalavimus; ir

.2 atliekant visus remontus, rekonstrukcijas, modifikavimus ir su šiais darbais susijusius laivo įrengimo darbus, kuriems naudojama 50 ar daugiau tonų kitų, o ne II-2 skyriaus B dalies 16 taisyklėje nustatytų medžiagų, laikomasi naujiems B klasės laivams taikomų reikalavimų.

2. **Apibrėžtys (R 3)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 *Nedegioji medžiaga* – medžiaga, nedeganti ir neišskirianti pakankamo kiekio tokių degiųjų garų, kurie, įkaitinti maždaug iki 750 °C, savaime įsiliepsnotų, o šios jos savybės nustatytos įsiliepsnojimo temperatūros bandymu, atliktu laikantis TJO A.799 (19) rezoliucijos „Pataisytos rekomendacijos laivų statybines medžiagas skiriant nedegiųjų kategorijai“ nuostatų. Bet kuri kita medžiaga laikoma degiąja.

.1.a B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Nedegioji medžiaga – medžiaga, nedeganti ir neišskirianti pakankamo kiekio tokių degiųjų garų, kurie, įkaitinti maždaug iki 750 °C, savaime įsiliepsnotų, o šios jos savybės nustatytos pagal Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo tvarkos kodekso nuostatas. Bet kuri kita medžiaga laikoma degiąja.

.2 *Standartinis įsiliepsnojimo temperatūros bandymas* – bandymas, kai bandymo krosnyje atitinkamų pertvarų ir denių pavyzdžiai veikiami temperatūra, beveik atitinkančia standartinę laiko ir temperatūros kreivę. Numatomą konstrukciją kuo labiau atitinkančio, įskaitant, jeigu reikia, bent vieną jungtį, temperatūra veikiamo pavyzdžio paviršius yra ne mažesnis kaip 4,65 m^2, o jo aukštis (arba denio ilgis) – 2,44 metro. Standartinė laiko ir temperatūros kreivė – glodžioji kreivė, temperatūros krosnies viduje nubrėžta per šiuos taškus:

pradinė temperatūra krosnies viduje	20 °C
po pirmų 5 minučių	576 °C
po 10 minučių	679 °C
po 15 minučių	738 °C
po 30 minučių	841 °C
po 60 minučių	945 °C

.2a. B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Standartinis įsiliepsnojimo temperatūros bandymas – bandymas, kai bandymo krosnyje atitinkamų pertvarų ir denių pavyzdžiai veikiami temperatūra, beveik atitinkančia standartinę laiko ir temperatūros kreivę. Bandymo metodai atitinka Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo tvarkos kodekso nuostatas.

.3 *A klasės perdangos* – pertvaromis ir deniais sukurtos perdangos, atitinkančios šiuos reikalavimus:

.1 perdangos įrengiamos iš plieno arba lygiaverčių medžiagų;

.2 perdangos tinkamai sutvirtinamos;

.3 perdangos įrengtos taip, kad atliekant vienos valandos įsiliepsnojimo temperatūros standartinį bandymą, jo pabaigoje per šias perdangas neprasiskverbtų dūmai ir ugnis;

.4 patvirtintomis nedegiomis medžiagomis šios perdangos izoliuojamos taip, kad temperatūros neveikiama perdangos pusė, palyginti su pradine temperatūra, vidutiniškai įkaistų ne daugiau kaip 140 °C ir kad temperatūra jokiame taške, įskaitant bet kurią jungtį, pradinės temperatūros neviršytų daugiau kaip 180 °C per toliau nurodytą laiką:

A-60 klasė	60 minučių
A-30 klasė	30 minučių
A-15 klasė	15 minučių
A-0 klasė	0 minučių

.5 Vėliavos valstybės administracija reikalauja atlikti bandymą, laikantis TJO A.754 (18) rezoliucijos nuostatų, su eksperimentiniu pertvaros arba denio pavyzdžiu, siekdama užtikrinti, kad jis atitinka pirmiau nurodytus sandarumo ir temperatūros didėjimo reikalavimus.

B, C ir D klasių laivams, pastatytiems 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, skirtose dalyse žodžiai „TJO A.754 (18) rezoliucijos“ keičiami žodžiais „Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo tvarkos kodekso“.

.4 *B klasės perdangos* – pertvaromis, deniais, klojiniais arba apkalomis sukurti skyriai, atitinkantys šiuos reikalavimus:

.1 skyriai įrengti taip, kad, atliekant pusės valandos įsiliepsnojimo temperatūros standartinį bandymą, jo pabaigoje per šiuos skyrius neprasiskverbtų dūmai ir ugnis;

.2 šių skyrių izoliacinės savybės yra tokios, kad temperatūros neveikiama pusė, palyginti su pradine temperatūra, vidutiniškai įkaistų ne daugiau kaip 140 °C ir kad temperatūra jokiame taške, įskaitant bet kurią jungtį, pradinės temperatūros neviršytų daugiau kaip 225 °C per toliau nurodytą laiką:

B-15 klasė	15 minučių
B-0 klasė	0 minučių

.3 šie skyriai įrengiami iš patvirtintų nedegiųjų medžiagų ir jiems montuoti bei įrengti naudojamos tik nedegiosios medžiagos, išskyrus degiąsias faneras, kurias galima leisti naudoti, jeigu jos atitinka kitus šio skyriaus reikalavimus;

.4 Vėliavos valstybės administracija reikalauja atlikti bandymą, laikantis TJO A.754 (18) rezoliucijos nuostatų, su eksperimentiniu skyriaus pavyzdžiu, siekdama užtikrinti, kad jis atitinka pirmiau nurodytus sandarumo ir temperatūros didėjimo reikalavimus.

B, C ir D klasių laivams, pastatytiems 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, skirtose dalyse žodžiai „TJO A.754 (18) rezoliucijos“ keičiami žodžiais „Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo tvarkos kodekso“.

.5 *C klasės skyriai* – iš patvirtintų nedegiųjų medžiagų įrengti skyriai. Jie neatitinka nei dūmų ir ugnies skverbimosi, nei su temperatūros didėjimu susijusių reikalavimų. Leidžiama naudoti degiąsias faneras, jeigu jos atitinka kitus šio skyriaus reikalavimus.

.6 *Ištisiniai vidiniai B klasės klojiniai arba apkalos* – tik A ir B klasės skyriuose pasibaigiančios perdangos ir apkalos.

.7 *Plienas arba kita lygiavertė medžiaga*. Kai vartojami žodžiai „plienas arba kita lygiavertė medžiaga“, „lygiavertė medžiaga“ yra bet kuri nedegioji medžiaga, kurios struktūros ir sandarumo savybės (jas galima užtikrinti ir numatyta izoliacija) įsiliepsnojimo temperatūros standartinio bandymo pabaigoje atitinka plieno struktūros ir sandarumo savybes (pavyzdžiui, aliuminio lydinys su atitinkama izoliacija).

.8 *Lėtas ugnies plitimas* reiškia, kad šitaip apibūdintas paviršius atitinkamai riboja ugnies plitimą, o ši paviršiaus savybė nustatoma pertvarų, perdangų ir denio apdailos medžiagų įsiliepsnojimo temperatūros bandymu, atliekamu laikantis TJO A.653 (16) rezoliucijos nuostatų.

.8a B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Lėtas ugnies plitimas reiškia, kad šitaip apibūdintas paviršius atitinkamai riboja ugnies plitimą, o ši paviršiaus savybė nustatoma pagal Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo kodekso nuostatas.

.9 *Pagrindinės vertikaliosios zonos* – dalys, į kurias A klasės skyriai dalija laivo korpusą, antstatą bei kabinas ir kurių vidutinis ilgis bei plotis bet kuriame denyje yra ne didesnis kaip 40 metrų.

.10 *Gyvenamosios patalpos* – viešosios paskirties koridoriai, tualetai, kajutės, darbo kambariai, ligoninės, kino teatrai, poilsio ir pomėgių kambariai, kirpyklos, užkandinės be maisto ruošimo įrangos ir panašios patalpos.

.11 *Viešosios paskirties patalpos* – salėms, valgomiesiems, salonams ir panašiems nuolatos uždariems skyriams naudojamos patalpos.

.12 *Tarnybinės patalpos* – laivo virtuvės, užkandinės su maisto ruošimo įranga, sandėliukai, pašto ir vertybių bei pinigų laikymo kambariai, sandėliai, dirbtuvės (jos negali būti mašinų skyrių dalis) ir panašios patalpos bei jų ventiliacijos vamzdžiai.

.13 *Krovinių skyriai* – visi kroviniams naudojami skyriai (įskaitant krovininius alyvos tankus) ir šių skyrių ventiliacijos vamzdžiai.

.13–1 *Transporto priemonių skyriai* – visi krovinių skyriai, skirti autotransporto priemonėms ir jų bakuose esantiems degalams, naudojamiems šių priemonių varikliams, vežti.

.14 *Ro-ro krovinių skyriai* – tai paprastai niekaip nedalijami, per visą arba beveik per visą laivo ilgį įrengti skyriai, į kuriuos horizontaliai galima krauti ir iškrauti automobilius su jų bakuose esančiais ir jų varikliams naudojamais degalais ir (arba) supakuotus arba birius krovinius (geležinkelio vagonuose arba kelių transporto priemonėse, automobiliuose (įskaitant automobilines ir geležinkelio cisternas), priekabose, konteineriuose, padėkluose, nestacionariuosiuose bakuose arba panašiose laikymo priemonėse ar ant jų arba kitose talpyklose).

.15 *Atvirieji ro-ro krovinių skyriai* – abiem arba vienu atviru galu skyriai su atitinkama per visą tokio skyriaus ilgį veiksminga natūralia ventiliacija per borto apkaloje arba denio dugne įrengtas stacionariąsias angas, o jeigu laivai pastatyti 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, – tai skyriai, kurių bendrasis plotas yra ne mažesnis kaip 10 procentų bendro skyriaus šonų ploto.

.15–1 *Atvirieji transporto priemonių skyriai* – abiem arba vienu atviru galu skyriai su atitinkama per visą tokio skyriaus ilgį veiksminga natūralia ventiliacija, išdėstyta per borto apkaloje arba denio dugne įrengtas stacionariąsias angas, o jeigu laivai pastatyti 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, – tai skyriai, kurių bendras plotas yra ne mažesnis kaip 10 % bendro skyriaus šonų ploto.

.16 *Uždarieji ro-ro krovinių skyriai* – ro-ro krovinių skyriai, nelaikytini nei atviraisiais ro-ro krovinių skyriais, nei atviraisiais deniais.

.16–1 *Uždarieji transporto priemonių skyriai* – transporto priemonių skyriai, nelaikytini nei atviraisiais transporto priemonių skyriais, nei atviraisiais deniais.

.17 *Atvirasis denis* – nuo oro sąlygų iš viršaus ir bent iš dviejų šonų visiškai neapsaugotas denis.

.18 *Specialiosios kategorijos skyriai* – tie uždarieji transporto priemonių skyriai po pagrindiniu deniu ar virš jo, iš kurių šios transporto priemonės gali būti išvairuojamos ir į kuriuos gali įeiti keleiviai. Specialiosios kategorijos skyriai gali būti įrengti daugiau nei viename denyje, jeigu bendras transporto priemonių aukštis neviršija 10 metrų.

.19.1 *A kategorijos mašinų skyriai* – tokie skyriai ir jų ventiliacijos vamzdžiai, kuriuose:

.1 stovi vidaus degimo mašinos, naudojamos kaip pagrindinė jėgainė; arba

.2 stovi kitais nei naudojimo kaip pagrindinė jėgainė tikslais naudojamos vidaus degimo mašinos, jeigu bendra šių mašinų atiduodama galia yra ne mažesnė kaip 375 kW; arba

.3 stovi bet koks skystuoju kuru kūrenamas katilas arba skystojo kuro agregatas.

.19.2 *Mašinų skyriai* – visi A kategorijos mašinų ir visi kiti skyriai, kuriuose stovi pagrindiniai laivo varikliai, katilai, skystojo kuro agregatas, garo ir vidaus degimo varikliai, generatoriai ir pagrindinės elektros mašinos, degalų pylimo įrenginiai, šaldymo, stabilizavimo, ventiliacijos ir oro kondicionavimo agregatai, kiti panašūs skyriai ir tokių skyrių ventiliacijos vamzdžiai.

.20 *Skystojo kuro agregatas* – įranga, paruošianti skystąjį kurą tiekti tokiu kuru kūrenamam katilui, arba įranga, pašildytą skystąjį kurą paruošianti tiekti vidaus degimo varikliui; jai priskiriami visi tie alyvos slėgio siurbliai, filtrai ir šildytuvai, kuriuose naudojama didesnio kaip 0,18 N/mm^2 slėgio alyva.

.21 *Valdymo punktai* – laivo radijo, pagrindinės navigacinės įrangos ir avarinio galios šaltinio skyriai arba vieta, kurioje centralizuotai sumontuota gaisrą registruojanti ar priešgaisrinės saugos įranga.

.21.1 *Pagrindinis valdymo punktas* – punktas, kuriame centralizuotai sutelktos šios valdymo ir signalizacijos priemonės:

.1 stacionariųjų gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemų;

.2 automatinių purkštuvų, gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemų;

.3 ugniai atsparių durų indikatorių pulto;

.4 ugniai atsparių durų uždarymo;

.5 vandeniui nelaidžių durų indikatorių pulto;

.6 vandeniui nelaidžių durų uždarymo;

.7 ventiliatorių;

.8 bendrosios ir priešgaisrinės signalizacijos;

.9 ryšių sistemos, įskaitant telefonus; ir

.10 masinio informavimo priemonių mikrofono.

.21.2 *Pagrindinis nuolatinio budėjimo valdymo punktas* – pagrindinis valdymo punktas, kuriame visą laiką budi atsakingasis įgulos narys.

.22 *Kambariai, apstatyti dėl gaisro grėsmės mažiau pavojingais baldais ir kitais apstatymo daiktais* – pagal II-2 skyriaus B dalies 4 taisyklę tai kambariai su dėl gaisro grėsmės mažiau pavojingais baldais ir kitais apstatymo daiktas (kajutėse, viešosios paskirties patalpose, darbo kambariuose ir panašaus tipo patalpose), kuriuose:

.1 visi baldai, kurių korpusas yra dėžės pavidalo, pavyzdžiui, drabužių spintos, tualetiniai staliukai, rašomieji stalai, bufetai, turi būti pagaminti tik iš patvirtintų nedegiųjų medžiagų, išskyrus ne storesnę kaip 2 mm degiąją fanerą, kuria galima aptaisyti šių baldų išorę ar kurį nors išorinį paviršių;

.2 visi lengvai stumdomi baldai, pavyzdžiui, kėdės, sofos, stalai, pagaminti su nedegiųjų medžiagų rėmais;

.3 visoms portjeroms, užuolaidoms ir kitoms kabinamoms austinėms medžiagoms būdingos savybės, kliudančios ugniai plisti ir ne prastesnės kaip tokios vilnos, kurios masė 0,8 kg/m^2, laikantis TJO A.471 (XII) rezoliucijos su pakeitimais.

B, C ir D klasių laivams, pastatytiems 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, skirtose dalyse žodžiai „TJO A.754 (18) rezoliucijos su pakeitimais“ keičiami žodžiais „Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo tvarkos kodekso“.

.4 visoms grindų dangoms būdingos savybės, kliudančios ugniai plisti ir ne prastesnės kaip lygiavertės tokiam pat tikslui naudojamos vilnonės medžiagos.

B, C ir D klasių laivams, pastatytiems 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, skirtose dalyse šis punktas formuluojamas taip:

visoms grindų dangoms būdingos savybės, trukdančios staigiai plisti liepsnai;

.5 pertvarų, apkalų ir perdangų paviršiams būdingos savybės, trukdančios staigiai plisti liepsnai; ir

.6 visi baldai, apkalti apmušalais, atspariais įsiliepsnojimui ir ugnies plitimui, kai šios jų ypatybės nustatytos laikantis TJO A.652 (16) rezoliucijos „Apmušalais apkaltų baldų įsiliepsnojimo bandymo tvarka“ nuostatų.

B, C ir D klasių laivams, pastatytiems 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, skirtose dalyse žodžiai „TJO A.652 (16) rezoliucijos“ keičiami žodžiais „Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo tvarkos kodekso“.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.7 visos patalynės sudedamosios dalys atsparios įsiliepsnojimui ir ugnies plitimui, o šios jų ypatybės nustatytos laikantis Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo tvarkos kodekso nuostatų.

.23 *Ro-ro keleivinis laivas* – keleivinis laivas, kuriame įrengti ro-ro krovinių arba specialiosios kategorijos skyriai, apibrėžti šioje taisyklėje.

.24 *Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo tvarkos kodeksas* – Tarptautinis kodeksas dėl įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo tvarkos, priimtas MSC.61(67) rezoliucija su pakeitimais.

.25 *Apsaugos nuo gaisro sistemų kodeksas* – Tarptautinis kodeksas dėl apsaugos nuo gaisro sistemų, priimtas MSC.98(73) rezoliucija su pakeitimais.

.26 *Pliūpsnio temperatūra* – temperatūra, nurodoma Celsijaus laipsniais (uždaro indo bandymas), kurią pasiekus produktas išskirs pakankamai degių garų, kad įsiliepsnotų, ir kuri nustatoma patvirtintu pliūpsnio temperatūros nustatymo aparatu.

.27 *Būtinieji reikalavimai* – šiame skyriuje numatytos konstrukcijos ypatybės, ribojantieji dydžiai arba apsaugos nuo gaisro sistemos.

3. **Gaisriniai siurbliai, gaisrinis vamzdynas, hidrantai, žarnos ir antgaliai (R 4)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1.1 Visuose laivuose įrengiami gaisriniai siurbliai, gaisrinis vamzdynas, hidrantai, žarnos ir antgaliai, atitinkantys šiuos taisyklės reikalavimus, jei taikoma.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D.

.1.2 Jeigu privalomas daugiau kaip vienas atskiras gaisrinis siurblys, tam, kad jis būtų atskirtas nuo mašinų skyriaus, kuriame stovi pagrindinis gaisrinis siurblys ar siurbliai, o gaisrinis vamzdynas atskirtas nuo kitos gaisrinio vamzdyno dalies, lengvai prieinamoje ir tinkamoje vietoje, o ne pirmiau minėtame mašinų skyriuje, įrengiami uždarymo vožtuvai. Gaisrinis vamzdynas įrengiamas taip, kad uždarius uždarymo vožtuvus, visiems laivo, išskyrus pirmiau minėto mašinų skyriaus, hidrantams vandenį galėtų tiekti ne šio mašinų skyriaus siurblys ir vanduo tekėtų vamzdžiais, nutiestais ne per to siurblio mašinų skyrių. Ypatingu atveju avarinio siurblio siurbiamąjį ir išleidimo vamzdžius galima tiesti per mašinų skyrių, jeigu neįmanoma jų tiesti aplink skyrių ir jeigu gaisrinio vamzdyno sandarumas užtikrinamas vamzdžius uždengiant tvirtais plieniniais gaubtais.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.1.3 Tam, kad būtų atskirtas mašinų skyriaus, kuriame stovi pagrindinis gaisrinis siurblys ar siurbliai, gaisrinis vamzdynas nuo kitos gaisrinio vamzdyno dalies, lengvai prieinamoje ir tinkamoje vietoje, o ne pirmiau minėtame mašinų skyriuje, įrengiami uždarymo vožtuvai. Gaisrinis vamzdynas įrengiamas taip, kad uždarius uždarymo vožtuvus, visiems laivo, išskyrus pirmiau minėto mašinų skyriaus, hidrantams vandenį galėtų tiekti kitas siurblys arba avarinis siurblys. Avarinis siurblys, jo vandens įleidžiamoji anga, siurbiamasis ir išleidimo vamzdžiai bei uždarymo vožtuvai įrengiami ne mašinų skyriuje. Jeigu to padaryti neįmanoma, kingstonas gali būti įrengtas mašinų skyriuje tuo atveju, jeigu vožtuvas valdomas iš to paties skyriaus, kaip ir avarinis siurblys, yra tos pačios pozicijos, o siurbiamasis vamzdis yra kaip įmanoma trumpesnis. Trumpos siurbiamųjų arba išleidimo vamzdžių atkarpos gali būti mašinų skyriuje, tačiau jos turi būti uždarytos plieno gaubtuose arba izuoliuotos pagal A-60 standartus. Vamzdžių sienelės turi būti pakankamo storio, jokiu būdu ne plonesnės kaip 11 milimetrų, o vamzdžiai turi būti suvirinti, išskyrus flanšinį sujungimą, su jūros vandens įleidimo vamzdžiu.

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI IR 24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI C IR D KLASIŲ LAIVAI

.2 *Gaisrinių siurblių našumas*

.1 Privalomi gaisriniai siurbliai, tinkantys .4.2 punktu nurodytu slėgiu tiekti gaisrui gesinti ne mažesnį vandens kiekį kaip du trečdaliai to kiekio, kurį turi išsiurbti triumo siurbliai tada, kai jie įjungiami triumui sausinti.

.2 Visų laivų, kuriuose pagal šios taisyklės nuostatas turi būti įrengtas daugiau kaip vienas gaisrinis siurblys su mechanine pavara, bet kurio privalomo gaisrinio siurblio našumas turi būti ne mažesnis kaip 80 % bendro nustatyto našumo, kuris dalijamas iš mažiausio privalomų siurblių skaičiaus, tačiau jokiu būdu nelieka mažesnis kaip 25 m^3/h, o kiekvienas toks siurblys bet kokiu atveju tinkamas tiekti mažiausiai dvi nustatytas vandens sroves. Šie gaisriniai siurbliai tinkami nustatytomis sąlygomis tiekti vandenį gaisriniam vamzdynui.

.3 2003 m. sausio 1 d. ar vėliau pastatytuose laivuose, kuriuose yra įrengta daugiau nei mažiausias privalomas siurblių skaičius, tokių papildomų siurblių našumas turi būti ne mažesnis kaip 25 m^3/h ir jie turi galėti praleisti bent du vandens srautus kaip reikalaujama šios taisyklės 5 punkte.

.3 *Gaisrinių siurblių išdėstymas, gaisrinis vamzdynas ir vandens tiekimo prieinamumas*

.1 Laivuose įrengiami gaisriniai siurbliai su mechanine pavara:

.1 Laivuose, kuriems išduotas leidimas vežti daugiau kaip 500 keleivių: bent trys siurbliai, iš kurių vienas gali būti pagrindinio variklio pavara sukamas siurblys;

.2 Laivuose, kuriems išduotas leidimas vežti 500 arba mažiau keleivių: bent du siurbliai, iš kurių vienas gali būti pagrindinio variklio pavara sukamas siurblys.

.2 Sanitarinės sistemos, balasto, triumo arba bendros paskirties siurblius galima laikyti gaisriniais siurbliais, jeigu jie paprastai nenaudojami alyvai pumpuoti, o kai šiais siurbliais kai kada perduodamas arba pumpuojamas skystasis kuras, juose turi būti sumontuoti atitinkami perjungimo įrenginiai.

.3 Užbortinės angos, kingstonai ir gaisriniai siurbliai bei jų galios šaltiniai išdėstomi taip, kad būtų užtikrinta, jog kilus gaisrui kuriame nors skyriuje to laivo, kuriam išduotas leidimas vežti daugiau kaip 250 keleivių, nenustotų veikti visi gaisriniai siurbliai.

Tuose naujuose B klasės laivuose, kuriems išduotas leidimas vežti 250 arba mažiau keleivių, tais atvejais, jeigu kuriame nors jo skyriuje kilus gaisrui galėtų nustoti veikti visi siurbliai, kita vandens tiekimo gaisrui gesinti priemonė būtų iš atskiro galios šaltinio sukamas avarinis gaisrinis siurblys su mechanine pavara, kurio galios šaltinis ir užbortinės angos turi būti įrengti ne mašinų skyriuje. Toks iš atskiro galios šaltinio sukamas avarinis gaisrinis siurblys atitinka Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas, taikomas laivams, pastatytiems 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau.

.4 Tuose naujuose B klasės laivuose, kuriems išduotas leidimas vežti daugiau kaip 250 keleivių, priemonės, užtikrinančios vandens tiekimą, yra tokios, kad bent viena pakankama vandens srovė nedelsiant būtų prieinama iš bet kurio hidranto, esančio vidiniame skyriuje, ir kad nuolatinį vandens tiekimą užtikrintų automatiškai įsijungęs atitinkamas gaisrinis siurblys.

.5 Laivuose su neperiodiškai prižiūrimu mašinų skyriumi arba tada, kai juose reikia tik vieno budinčio žmogaus, nuotoliniu valdymu iš navigacinio tiltelio ir iš priešgaisrinės saugos posto, jeigu toks įrengtas, įjungus vieną iš pagrindinių gaisrinių siurblių, iš gaisrinio vamzdyno arba iš gaisrinio vamzdyno, kuriame vienas iš pagrindinių gaisrinių siurblių visą laiką išlaiko tam tikrą slėgį, atitinkamu slėgiu nedelsiant tiekiamas vanduo.

.6 Prie kiekvieno gaisrinio siurblio slėgio vožtuvo montuojamas atbulinis vožtuvas.

.4 *Gaisrinio vamzdyno skersmuo ir vamzdyno slėgis*

.1 Gaisrinio ir vandentiekio vamzdynų skersmuo turi būti pakankamas veiksmingai tiekti didžiausią nustatytą vandens kiekį, kurį išleidžia du kartu veikiantys gaisriniai siurbliai.

.2 Kai du siurbliai .8 punkte apibrėžtais antgaliais vienu metu tiekia vandenį ir veikia pakankamas skaičius hidrantų, kad būtų tiekiamas .4.1 punkte nurodytas vandens kiekis, visuose hidrantuose išlaikomas toks mažiausias slėgis:

B klasės laivai, kuriems išduotas leidimas vežti	Nauji	Eksploatuojami
daugiau kaip 500 keleivių	0,4 N/mm^2	0,3 N/mm^2
iki 500 keleivių	0,3 N/mm^2	0,2 N/mm^2

.3 Jokio hidranto didžiausias slėgis neviršija tokio slėgio, kuris kliudytų veiksmingai naudotis priešgaisrinėmis žarnomis.

.5 *Hidrantų skaičius ir jų vieta*

.1 Hidrantų įrengiama tiek ir jie išdėstomi taip, kad bent du vandens srautai, sklindantys iš skirtingų hidrantų, vienam srautui sklindant iš ištisinės žarnos, pasiektų bet kurią keleiviams arba įgulai laivo plaukimo metu prieinamą vietą, bet kurią kiekvieno tuščio krovinių skyriaus vietą, kiekvieną ro-ro krovinių arba specialiosios kategorijos skyrių, nors pastarojo skyriaus bet kurią vietą turėtų pasiekti du iš ištisinių žarnų sklindantys vandens srautai. Be to, tokie hidrantai įrengiami greta įėjimų į apsaugotus skyrius.

.2 Gyvenamosiose bei tarnybinėse patalpose ir mašinų skyriuose įrengiama tiek hidrantų ir jie išdėstomi taip, kad būtų laikomasi .5.1 punkto reikalavimų esant uždarytoms visoms vandeniui nelaidžioms ir visoms pagrindinėms vertikaliosios zonos pertvarų durims.

.3 Kai iš gretimo veleno tunelio žemutiniame lygyje įrengtas praėjimas į mašinų skyrių, tada ne pačiame mašinų skyriuje, tačiau arti įėjimo į mašinų skyrių montuojami du hidrantai. Jeigu įėjimas į mašinų skyrių įrengiamas iš kitų skyrių, viename iš šių skyrių, netoli įėjimo į mašinų skyrių, montuojami du hidrantai. Tokios nuostatos nenumatomos tada, kai tunelis arba gretimi skyriai nėra įtraukti į evakavimo maršrutą.

.6 *Vamzdžiai ir hidrantai*

.1 Tos medžiagos, kurias karštis lengvai paverčia netinkamomis, nenaudojamos gaisriniam vamzdynui arba hidrantams, jeigu jos nėra tinkamai apsaugotos. Vamzdžiai ir hidrantai įrengiami taip, kad jais būtų galima lengvai sujungti priešgaisrines žarnas. Vamzdžiai ir hidrantai montuojami taip, kad jie neužšaltų. Tuose laivuose, kuriais galima vežti denio krovinį, hidrantai išdėstomi taip, kad jie visada būtų lengvai prieinami, o vamzdžiai pagal galimybes montuojami taip, kad jų neapgadintų denio krovinys.

.2 Prie kiekvienos priešgaisrinės žarnos montuojamas vožtuvas, kad bet kurią priešgaisrinę žarną būtų galima atjungti veikiant gaisriniams siurbliams.

.3 Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, uždarymo vožtuvai įrengiami visuose atvirojo denio gaisrinio vamzdyno atvamzdžiuose, naudojamuose ne gaisro gesinimo, o kitais tikslais.

.7 *Priešgaisrinės žarnos*

.1 Priešgaisrinės žarnos yra iš patvarios, vėliavos valstybės administracijos patvirtintos, medžiagos, ir pakankamo ilgio, kad vandens srautu būtų galima pasiekti visus skyrius, kuriuose jas gali prireikti naudoti. Kiekvienai žarnai skiriamas antgalis ir būtinosios jungės. Vienų žarnų antgaliai ir jungės tinka ir kitoms žarnoms. Žarnos, šiame skyriuje vadinamos „priešgaisrinėmis žarnomis“, ir bet kurios būtinos jų detalės bei parengti įrankiai laikomi gerai matomoje vietoje prie vandenį tiekiančių hidrantų arba prijungimo taškų. Be to, vidiniuose laivų, vežančių daugiau kaip 36 keleivius, skyriuose priešgaisrinės žarnos laikomos visą laiką sujungtos su hidrantais.

.2 Prie visų hidrantų, būtinų pagal .5 punkto reikalavimus, jungiama bent viena priešgaisrinė žarna. Priešgaisrinės žarnos ant denio ir antstate neturėtų būti ilgesnės kaip 20 metrų, o mašinų skyriuose – ne ilgesnės kaip 15 metrų; mažuose laivuose – atitinkamai 15 ir 10 metrų.

.8 *Antgaliai*

.1.1 Šiame skyriuje minėtų antgalių standartiniai dydžiai – 12 mm, 16 mm ir 19 mm arba pagal galimybes kuo labiau juos atitinkantys dydžiai. Jeigu naudojamos kitokios sistemos, pavyzdžiui, priešgaisrinė vandens purškimo sistema, leidžiama naudoti kitokio skersmens antgalius.

.1.2 Visi antgaliai –tai patvirtinti dvejopos paskirties (t. y. pritaikyti purkšti vandenį ir lieti jį srove) antgaliai, kuriuose įrengti jų išjungimo įtaisai.

.2 Gyvenamosiose ir tarnybinėse patalpose nenaudotini didesni kaip 12 mm antgaliai.

.3 Mašinų skyriuose ir išoriniuose laivo skyriuose naudojami tokio dydžio antgaliai, kad .4 punkte minėtu slėgiu iš dviejų srautų būtų gaunamas didžiausias įmanomas vandens, kurį tiekia mažiausio našumo siurblys, kiekis, jeigu nebūtina naudoti didesnių kaip 19 mm antgalių.

TRUMPESNI KAIP 24 METRŲ NAUJI C IR D KLASIŲ LAIVAI

.9 *Gaisriniai siurbliai, gaisrinis vamzdynas, žarnos, antgaliai ir vandens tiekimo patogumas*

.1 Privalomas vienas atskiras gaisrinis siurblys, galintis iš bet kurio gaisrinio hidranto toliau nurodytu slėgiu tiekti bent vieną vandens srovę gaisrui gesinti. Šitokiu būdu tiekiamo vandens kiekis neturi būti mažesnis kaip du trečdaliai to kiekio, kurį išsiurbia veikiantys triumo sausinimo siurbliai. Šio gaisrinio siurblio našumo pakanka, kad per gaisrinius hidrantus su 12, 16 arba 19 mm antgaliais tiekdamas didžiausią pirmiau nurodyto vandens kiekį, jis kiekviename hidrante palaikytų mažiausią slėgį, kuris būtinas B klasės laivuose.

.2 Visuose daugiau kaip 250 keleivių vežančiuose laivuose įrengiamas papildomas visą laiką su gaisriniu vamzdynu sujungtas gaisrinis siurblys. Jis varomas mechanine pavara. Šis siurblys ir jo galios šaltinis nestatomi viename skyriuje su siurbliu, būtinu pagal .9.1 punkto nuostatas, ir jam įrengiama stacionarioji užbortinė anga, bet ne mašinų skyriuje. Šio siurblio galios, išlaikant ne mažesnį kaip 0,3 N/mm^2 slėgį, pakanka iš laive įrengto bet kurio gaisrinio hidranto tiekti bent vieną vandens srovę.

.3 Sanitarinės sistemos, balasto, triumo arba bendros paskirties siurblius galima laikyti gaisriniais siurbliais.

.4 Visuose laivuose įrengiamas pakankamo skersmens gaisrinis vamzdynas, galintis veiksmingai tiekti pirmiau nurodytą didžiausią vandens kiekį. Įrengiama tiek hidrantų ir jų vietos parenkamos taip, kad viena vandens srove, liejama iš ilgiausios ištisinės žarnos taip, kaip B klasės laivams pirmiau nustatyta .7.2 punkte, būtų galima pasiekti bet kurią laivo dalį.

.5 Visuose laivuose prie visų hidrantų pritaisoma bent viena priešgaisrinė žarna.

.6 Laivuose su neperiodiškai prižiūrimu mašinų skyriumi arba tada, kai juose reikia tik vieno budinčio žmogaus, nuotoliniu valdymu iš navigacinio tiltelio ir iš priešgaisrinės saugos posto, jeigu toks įrengtas, įjungus vieną iš pagrindinių gaisrinių siurblių, iš gaisrinio vamzdyno arba iš gaisrinio vamzdyno, kuriame vienas iš pagrindinių gaisrinių siurblių visą laiką išlaiko tam tikrą slėgį, atitinkamu slėgiu nedelsiant tiekiamas vanduo.

.7 Prie kiekvieno gaisrinio siurblio slėgio vožtuvo montuojamas atbulinis vožtuvas.

4. **Stacionariosios gaisro gesinimo sistemos (R 5 + 8 + 9 + 10)**

.1 *Dujinės gaisro gesinimo sistemos. Bendrosios nuostatos (R 5.1)*

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Prie vamzdžių, būtinų gesinimo medžiagai pristatyti į saugomus skyrius, įrengiami valdymo vožtuvai, paženklinti taip, kad būtų aiškiai nurodyti tie skyriai, į kuriuos nutiesti vamzdžiai. Numatoma atitinkama nuostata, reikalaujanti, kad gesinimo medžiaga į jokį skyrių nepatektų per neapsižiūrėjimą.

.2 Gesinimo medžiagos skirstymo vamzdžiai išdėstomi taip, o išleidimo antgaliams išrenkamos tokios vietos, kad gesinimo medžiaga būtų skirstoma tolygiai.

.3 Numatomos priemonės, leidžiančios būnant ne saugomuose skyriuose uždaryti visas angas, per kurias į saugomą skyrių gali patekti oras arba iš tokio skyriaus ištekėti dujos.

.4 Numatomos priemonės automatiškai duoti garsinį įspėjimą apie gesinimo medžiagos išleidimą bet kuriame tokiame skyriuje, kuriame paprastai dirba žmonės arba į kurį jie gali įeiti. Prieš leidžiant gesinimo medžiagą, reikiamą laiko tarpą duodamas pavojaus signalas.

.5 Visų dujinių stacionariųjų gaisro gesinimo sistemų valdymo priemonės turi būti lengvai prieinamos, nesudėtingos ir sugrupuotos keliuose punktuose ir, jeigu įmanoma, tokiose vietose, kad jų neatkirstų saugomuose skyriuose kilęs gaisras. Visose šių priemonių laikymo vietose yra aiškūs sistemos valdymo nurodymai, kuriuose atsižvelgta į darbuotojų saugą.

.6 Automatiškai išleisti gesinimo medžiagos negalima, išskyrus atvejus, kai tai daroma iš tam tikros vietos automatiškai valdomais įrenginiais, sumontuotais papildomai prie bet kurios privalomos stacionariosios gaisro gesinimo sistemos, tačiau su ja nesusijusiais, arba tokios medžiagos mašinų skyriuose leidžiamos virš gaisro atžvilgiu pavojingos įrangos arba į mašinų skyrių gaisro atžvilgiu pavojingas uždaras patalpas.

.7 Kai gesinimo medžiagos reikia apsaugoti ne vienam skyriui, prieinama gesinimo medžiaga neviršija didžiausio kiekio, būtino bet kuriam vienam taip apsaugotam skyriui.

.8 Jeigu nenurodyta kitaip, slėginiai rezervuarai gesinimo medžiagai laikyti įrengiami ne saugomuose skyriuose pagal toliau pateikto .1.11 punkto reikalavimus.

.9 Numatomos priemonės, kad įgulos nariai arba darbuotojai, dirbantys krante, galėtų saugiai patikrinti gesinimo medžiagos, esančios rezervuaruose, kiekį.

.10 Rezervuarai gesinimo medžiagai laikyti ir su jais susijusios slėginės sudedamosios dalys projektuojami laikantis atitinkamų statybos normų ir taisyklių, atsižvelgiant į jų išdėstymo vietas ir didžiausią aplinkos temperatūrą, galinčią pasitaikyti eksploatuojant rezervuarus ir su jais susijusias slėgines dalis.

.11 Kai gesinimo medžiaga laikoma ne saugomame skyriuje, ji turi būti laikoma veiksmingai ventiliuojamoje patalpoje, esančioje saugioje ir lengvai prieinamoje vietoje. Atskirą įėjimą iš saugomo skyriaus į šią laikymo patalpą bet kokiu atveju geriausia įrengti iš viršutinio denio.

Angų dangčiai atidaromi į išorę, gesinimo medžiagos laikymo patalpas nuo gretimų uždaryjų skyrių skiriančios pertvaros, deniai, įskaitant jų duris ir kitas pertvarose, deniuose įrengtų angų uždarymo priemones, yra nelaidūs dujoms. Kad pagal II-2 skyriaus B dalies 4 ir II-2 skyriaus B dalies 5 taisykles būtų taikomos pertvarų ir denių atsparumo ugniai lentelės, jeigu reikia, šios laikymo patalpos pripažįstamos valdymo postais.

.12 Naujų laivų gaisro gesinimo sistemose ir eksploatuojamų laivų naujai sumontuotose tokiose sistemose neleidžiama naudoti tokios gesinimo medžiagos, kuri pati savaime arba numatomomis jos naudojimo sąlygomis išskiria žmonėms pavojingą nuodingųjų dujų kiekį arba skleidžia aplinkai žalingas dujas.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.13 Stacionariosios dujinės gaisro gesinimo sistemos atitinka Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas.

.14 Numatomos priemonės, leidžiančios būnant ne saugomuose skyriuose uždaryti visas tas angas, per kurias į saugomą skyrių gali patekti oras arba iš tokio skyriaus ištekėti dujos.

.15 Kai gaisro gesinimo medžiaga laikoma ne saugomame skyriuje, ji turi būti laikoma patalpoje, esančioje už laivapriekio taraninės pertvaros ir nenaudojamoje jokiais kitais tikslais. Atskirą įėjimą iš saugomo skyriaus į šią laikymo patalpą geriausia įrengti iš viršutinio denio. Jeigu laikymo patalpa yra žemiau denio, ji įrengiama ne žemiau kaip po viršutiniu deniu ir į ją galima tiesiogiai patekti iš viršutinio denio laiptais ar kopėčiomis.

Skyriuose, esančiuose žemiau denio, arba tuose skyriuose, į kuriuos negalima patekti iš viršutinio denio, įrengiama mechaninė ventiliacijos sistema, pašalinanti išmetamą orą iš skyriaus dugno, ir turi būti tokio dydžio, kad per valandą būtų atliekami bent 6 oro pakeitimai. Angų dangčiai atidaromi į išorę, gesinimo medžiagos laikymo patalpas nuo gretimų uždaryjų skyrių skiriančios pertvaros, deniai, įskaitant jų duris ir kitas pertvarose ir deniuose įrengtų angų uždarymo priemones, yra nelaidūs dujoms. Taikant šio skyriaus B dalies 4.1, 4.2, 5.1 ir 5.2 lentelės, šios laikymo patalpos pripažįstamos priešgaisrinės saugos postais.

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.16 Numatomas papildomo gesinimo medžiagos kiekio naudojimas, jeigu nesuslėgto oro, sukaupto kiekvieno skyriaus oro rinktuvuose, tūris yra toks, kad jeigu kilus gaisrui šis oras būtų išleistas tame skyriuje, tai jis padarytų didelę įtaką stacionariajai gaisro gesinimo sistemai.

.17 Stacionariosios gaisro gesinimo įrangos tiekėjai angliškai ir vėliavos valstybės valstybine (-ėmis) kalba (-omis) pateikia šios įrangos, įskaitant jos priežiūros atlikimo tvarką, aprašymą.

.18 Ne rečiau kaip kartą per metus gesinimo medžiagos kiekį tikrina administracijos įgaliotasis ekspertas, įrangos tiekėjas arba pripažintoji organizacija.

.19 Apie laivo vyriausiojo mechaniko periodiškai atliekamą arba tos organizacijos, kuriai priklauso laivas, vadovybės organizuojamą tikrinimą laivo žurnale daromi įrašai, kuriuose nurodoma tokio tikrinimo mastas ir laikas.

.20 Neprivaloma gaisro gesinimo įranga, montuojama, pavyzdžiui, sandėliuose, savo konstrukcija ir matmenimis turi atitikti šios taisyklės nuostatas, taikomas aptariamo tipo įrangai.

.21 Ant tų skyrių, kuriuose sumontuota CO_2 įranga, durų rašomas įrašas „Šis skyrius saugomas CO_2 įranga ir evakuojamas įsijungus avarinei įrangai“.

.2 *Anglies dioksido sistemos (R 5.2)*

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1.1 Krovinių skyriuose tas CO_2 kiekis, kurį juose galima išleisti, jeigu nenumatyta kitaip, yra toks, kad paskli-dusios dujos užimtų ne mažiau kaip 30 % to didžiausio laivo krovinių skyriaus, kuriame įrengta anglies dvideginio sistema, bendro tūrio.

Du arba keletas krovinių skyrių, sujungtų ventiliacijos vamzdžiais, laikomi vienu skyriumi. Laivuose, vežančiuose transporto priemones, būtinasis CO_2 kiekis prilyginamas 45 % didžiausio laivo krovinių skyriaus bendro tūrio.

.1.2 Mašinų skyriuose laikomo anglies dvideginio kiekio užtenka, kad išleistos dujos užimtų ne mažesnį tūrį, atitinkantį didesnįjį iš šių tūrių:

.1 40 % to didžiausio mašinų skyriaus, kuriame įrengta anglies dvideginio sistema, bendro tūrio, išskyrus apkalos dalį, esančią virš to lygio, kuriame horizontalusis apkalos plotas sudaro 40 % arba mažiau aptariamojo skyriaus horizontaliojo ploto, išmatuoto viduryje tarp rezervuaro viršaus ir apkalos žemiau-sios dalies; arba

.2 35 % to didžiausio mašinų skyriaus bendro tūrio, kuriame įrengta anglies dvideginio sistema, įskaitant apkalą; tais atvejais, kai du arba keletas mašinų skyrių ne visiškai atskirti, jie laikomi vienu skyriumi.

.2 Šioje dalyje laikoma, kad išleistas iš rezervuaro anglies dvideginis užima 0,56 m^3/kg tūrį.

.3 Stacionariuoju vamzdynu 85 % dujų į skyrių perduodama per 2 minutes.

.4 Anglies dvideginio išleidimo mechanizmas:

.1 Anglies dvideginiui išleisti į tą skyrių, kuriame įrengta anglies dvideginio sistema, ir pavojaus signalui įjungti numatomos dvi atskiros valdymo priemonės. Viena tokia priemone dujos išleidžiamos iš jų laikymo rezervuaro, o kita atidaromas vamzdžio, kuriuo dujos teka į skyrių su anglies dvideginio sistema, vožtuvas.

.2 Abi valdymo priemonės įrengiamos toje dėžėje, iš kurios įjungiamas dujų išleidimas ir kuri aiškiai priskirta atitinkamam skyriui. Kai valdymo priemonių dėžę reikia rakinti, jos raktas laikomas šalia dėžės įrengtoje stacionariojoje dėžutėje stikliniu sudaužomu dangteliu.

.5 Vėliavos valstybės administracija užtikrina, kad tuose skyriuose, kuriuose stovi CO_2 rezervuarai, būtų tinkamai įrengtos durys, ventiliacija ir ryšio priemonės. Administracija imasi CO_2 balionų, vamzdžių, detalių ir šios įrangos valdymo ir pavojaus signalizacijos gaminimo, montavimo, ženklinimo, pildymo ir bandymo būtinų saugos priemonių.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.6 Anglies dvideginio sistemos atitinka Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas.

.7 Vėliavos valstybės administracija užtikrina, kad tuose skyriuose, kuriuose stovi CO_2 rezervuarai, būtų tinkamai įrengtos durys, ventiliacija ir ryšio priemonės. Administracija imasi CO_2 balionų, vamzdžių, detalių ir šios įrangos valdymo bei pavojaus signalizacijos gaminimo, montavimo, ženklinimo, pildymo ir bandymo būtinų saugos priemonių.

.3 *Stacionariosios mašinų skyrių gaisro gesinimo lėtai švirkščiamomis putomis sistemos (R 8)*

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Kai, laikantis 6 taisyklės reikalavimų, kuriame nors mašinų skyriuje sumontuojama stacionarioji gesinimo lėtai švirkščiamomis putomis sistema, ji per stacionariąsias išleidimo angas greičiau kaip per penkias minutes gali paskleisti tokį putų kiekį, kurio užtektų 150 mm sluoksniu užkloti tokį didžiausią vientisą plotą, kuriame galėtų pasklisti skystasis kuras. Sistema pritaikyta švirkšti putas, galinčias gesinti degančią alyvą. Numatomos priemonės putoms veiksmingai perduoti stacionariąja vamzdžių sistema, valdymo vožtuvais arba čiaupais į atitinkamas išleidimo angas taip, kad putos stacionariaisiais purkštuvais patikimai būtų kreipiamos į to skyriaus, kuriame įrengta tokia sistema, pagrindinius ugnies židinius. Putų tūrio didėjimo santykis turi būti ne didesnis kaip 12:1.

.2 Visos tokios sistemos valdymo priemonės turi būti lengvai prieinamos, jomis neturėtų būti sunku naudotis, o tų jų grupavimo vietų, kurių neatkirstų skyriuje su įrengta gaisro gesinimo sistema kilęs gaisras, skaičius pagal galimybes būtų kuo mažesnis.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.3 Stacionariosios mašinų skyrių gaisro gesinimo lėtai švirkščiamomis putomis sistemos atitinka Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas.

.4 *Stacionariosios mašinų skyrių gesinimo staigiai švirkščiamomis putomis sistemos (R 9)*

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Kiekviena tokia stacionarioji gesinimo staigiai švirkščiamomis putomis sistema, kurią privaloma įrengti mašinų skyriuje, gali per stacionariąsias išleidimo angas staigiai iššvirkšti tokį putų kiekį, kad didžiausio gesintino ploto dengimo putomis greitis būtų mažiausiai 1 m per minutę. Laikomas toks putų skysčio kiekis, kad jo užtektų gauti tokį putų tūrį, kad didžiausio skyriaus, kuriame įrengta gaisro gesinimo sistema, tūris būtų viršytas penkis kartus. Putų tūrio didėjimo santykis turi būti ne didesnis kaip 1 000:1.

.2 Įrengiami tokie putų pristatymo vamzdžiai bei oro įleidimo angos, putų generatoriui tiekiančios orą, o agregatų, gaminančių putas, yra tiek, kad būtų užtikrintas veiksmingas putų darymas ir skirstymas.

.3 Putų generatoriaus slėgio vamzdžiai išdėstomi taip, kad tame skyriuje, kuriame įrengta gaisro gesinimo sistema, kilus gaisrui nebūtų daroma įtaka putas gaminančiai įrangai.

.4 Putų generatorius, jam energiją tiekiantys šaltiniai, putų gaminimo skystis ir sistemos valdymo priemonės turi būti lengvai prieinami, jais neturėtų būti sunku naudotis, o tų jų grupavimo vietų, kurių neatkirstų skyriuje su įrengta gaisro gesinimo sistema kilęs gaisras, skaičius pagal galimybes būtų kuo mažesnis.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.5 Stacionariosios mašinų skyrių gesinimo staigiai švirkščiamomis putomis sistemos atitinka Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas.

.5 *Stacionariosios slėginės mašinų skyrių gaisro gesinimo purškiamu vandeniu sistemos (R 10)*

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Visose stacionariosiose slėginėse gesinimo purškiamu vandeniu sistemose, sumontuotose mašinų skyriuose, įtaisomi patvirtinto tipo purškiamieji antgaliai.

.2 Antgalių sumontuojama tiek ir jie išdėstomi taip, kad tuose skyriuose, kuriuose įrengta ši gesinimo sistema, būtų užtikrintas veiksmingas vidutiniškai mažiausiai 5 l/m^2 per minutę vandens purškimas. Prireikus galima svarstyti, ar nereikėtų ypač pavojingose vietose nustatyti didesnio purškiamo vandens greičio. Antgaliai įrengiami virš triumų, viršutinės tankų dalies ir tų kitų vietų, virš kurių gali pasklisti skystasis kuras, taip pat virš kitų galimų gaisro židinių mašinų skyriuose.

.3 Sistemą galima padalyti į tokias sekcijas, kurių skirstomieji vožtuvai valdomi iš lengvai prieinamų vietų, įrengtų ne skyriuose su gaisro gesinimo sistema ir kurių lengvai neatkirstų gaisras, kilęs pirmiau minėtuose skyriuose.

.4 Sistemoje išlaikomas būtinas vandens slėgis, o siurblys, vandenį tiekiantis sistemai, įsijungia automatiškai tada, kai joje sumažėja slėgis.

.5 Siurblio našumo užtenka, kad siurblys vienu metu būtinu slėgiu galėtų tiekti vandenį visoms sistemos sekcijoms, įrengtomis bet kuriame skyriuje, kurį reikia apsaugoti. Siurblys ir jo valdymo įtaisai įrengiami už skyriaus ar skyrių, kuriuos reikia apsaugoti, ribų. Skyriuje arba skyriuose, kuriuose sumontuota vandens purškimo sistema, kilęs gaisras negali sistemos išvesti iš rikiuotės.

.6 Imamasi atsargumo priemonių, kad vandens nešvarumai neužkimštų antgalių arba kad nerūdytų vamzdžiai, antgaliai, vožtuvai ir siurblys.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D.

.7 Siurblį gali sukti atskiras vidaus degimo variklis, tačiau tais atvejais, kai jis priklauso nuo tos elektros energijos, kurią tiekia avarinis generatorius, sumontuotas laikantis II-1 skyriaus D dalies nuostatų, šis generatorius įrengiamas taip, kad tada, kai nustojama tiekti elektros energiją iš pagrindinio šaltinio, jis įsijungtų automatiškai ir kad pagal .5 punkto reikalavimus būtinam siurbliui tuojau pat būtų pradėta tiekti elektros energija. Kai siurblį suka atskiras vidaus degimo variklis, šis variklis statomas tokioje vietoje, kad tame skyriuje, kuriame įrengta gaisro gesinimo sistema, kilęs gaisras nedarytų įtakos įrangai, tiekiančiai orą varikliui.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.8 Stacionariosios slėginės mašinų skyrių gaisro gesinimo purškiamu vandeniu sistemos atitinka Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas.

5. **Nešiojamieji gesintuvai (R 6)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Visi gesintuvai yra patvirtintų tipų ir projektų.

.2 Būtini nešiojamieji skysčių gesintuvai yra ne didesnės kaip 13,5 ir ne mažesnės kaip 9 litrų talpos. Reikalavimai kitiems gesintuvams – nešiojamieji bent tokie, kaip ir 13,5 litrų skysčių gesintuvai, o jų talpa gesinimo medžiagoms laikyti bent ne mažesnė kaip 9 litrų skysčių gesintuvų talpa.

.3 Be visų būtinų reikalaujamų tipų gesintuvų, laive dar laikoma 50 % atsarginių gesintuvų. Kitas tokio pat tipo gesintuvas – tai atsarginis gesintuvas vietoj to gesintuvo, kurio negalima laive iš naujo lengvai parengti naudoti.

.4 Gyvenamosiose patalpose apskritai negalima laikyti nešiojamųjų CO_2 gesintuvų. Kai šie gesintuvai būna numatyti radijo kabinose, skirstomuosiuose skyduose ir kitose panašiose vietose, tada kiekvieno skyriaus, kuriame laikomas vienas arba daugiau gesintuvų, tūris yra toks, kad garų, galinčių išsiskirti, koncentracija neviršytų 5 % skyriaus bendro tūrio pagal šią taisyklę. Laikoma, kad išleistas iš rezervuaro CO_2 užima 0,56 m^3/kg tūrį.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.5 Gesintuvai atitinka Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas.

.6 Gyvenamosiose patalpose anglies dvideginio gesintuvų laikyti negalima. Valdymo punktuose ir kituose skyriuose, kuriuose įrengti elektros ar elektroninė įranga arba prietaisai, būtini laivo saugai, laikomi tokie gesintuvai, kurių gesinimo priemonės nelaidžios elektrai arba nekenkia įrangai ir prietaisams.

.7 Naudojimui parengti gesintuvai laikomi aiškiai matomose vietose, į kurias bet kuriuo metu galima greitai ir lengvai patekti kilus gaisrui, ir laikomi taip, kad jų tinkamumui nepakenktų oro sąlygos, vibracija ar kiti išoriniai veiksniai. Nešiojamuose gesintuvuose įrengiami įtaisai, parodantys, ar gesintuvas buvo naudojamas.

.8 Be pirmųjų 10 gesintuvų, laive laikoma dar 100 % atsarginių gesintuvų, o be likusiųjų gesintuvų – 50 % tokių atsarginių gesintuvų, kurie iš naujo gali būti laive parengti naudojimui.

.9 Tiems gesintuvams, kurie negali būti laive iš naujo parengti naudojimui, pakeisti atsarginių gesintuvų laikymo vietoje saugomas papildomas kiekis tos pačios talpos, tipo, pajėgumo gesintuvų, kaip numatyta toliau esančiame .13 punkte.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.10 Negalima naudoti gesintuvų, pripildytų tokios gesinimo medžiagos, kuri pati arba ją panaudojus numatomomis sąlygomis skleidžia tokį nuodingų medžiagų kiekį, kad kiltų pavojus žmonėms arba kuri išskiria žalingas aplinkai dujas.

.11 Gesintuvai yra tinkami gesinti gaisrus, galinčius kilti netoli gesintuvų laikymo vietos.

.12 Vienas iš nešiojamųjų gesintuvų, numatytų naudoti tam tikrame skyriuje, laikomas prie įėjimo į tą skyrių.

.13 Mažiausias gesintuvų skaičius:

.1 gyvenamosiose ir tarnybinėse patalpose:

gesintuvas laikomas tokioje vietoje, kad iš bet kur iki jo reikėtų eiti ne daugiau kaip 10 metrų;

.2 gesintuvas, kurį galima naudoti aukštos įtampos skyriuose, laikomas prie kiekvieno 20 kW arba didesnės galios pagrindinio skydo pagalbinio skydo;

.3 laivo virtuvėse gesintuvai išdėstomi taip, kad iš bet kur iki jų reikėtų eiti ne daugiau kaip 10 metrų;

.4 gesintuvas laikomas prie dažų sandėlių ir prie tų sandėlių, kuriuose saugomi lengvai įsiliepsnojantys produktai;

.5 bent po vieną gesintuvą laikoma navigaciniame tiltelyje ir kiekviename valdymo poste.

.14 Naudojimosi nešiojamaisiais gesintuvais, skirtais gyvenamosioms ir tarnybinėms patalpoms, būdai pagal galimybes yra vienodi.

.15 Periodiškas gesintuvų tikrinimas:

vėliavos valstybės administracija užtikrina, kad nešiojamieji gesintuvai būtų periodiškai tikrinami, išbandomas jų veikimas ir slėgis.

6. **Mašinų skyrių gaisro gesinimo įranga (R 7)**

A kategorijos mašinų skyriuose numatoma:

24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Bet kuri viena iš šių stacionariųjų gaisro gesinimo sistemų:

.1 II-2 skyriaus A dalies 4 taisyklės .1 ir .2 punktų nuostatas atitinkanti dujų sistema arba lygiavertė gesinimo vandeniu sistema, atitinkanti TJO MSC/Aplink. 1165 nuostatas su pakeitimais, atsižvelgiant į laivo pastatymo datą;

.2 staigiai švirkščiamų putų sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 4 taisyklės .4 punkto nuostatas, atsižvelgiant į laivo pastatymo datą;

.3 slėginė vandens purškimo sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 4 taisyklės .5 punkto nuostatas, atsi žvelgiant į laivo pastatymo datą.

.2 bent vienas oro ir putų įrangos rinkinys, sudarytas iš įleidžiamojo oro ir putų antgalio, tinkančio priešgaisrine žarna sujungti su gaisriniu vamzdynu, nešiojamosios cisternos su bent 20 litrų putų skysčio ir vienos atsarginės cisternos. Antgalis, pritaikytas bent 1,5 m^3 per minutę greičiu gaminti putas, tinkamas degančiai alyvai gesinti.

.3 Kiekviename tokiame skyriuje turi būti mažiausiai 45 litrų talpos patvirtinto tipo gesinimo putomis gesintuvai arba jiems lygiaverčiai įtaisai, kurių turi būti tiek, kad putas arba jų pakaitalus būtų galima kreipti į bet kurią degalų ar alyvos slėginės sistemos dalį, krumplinę pavarą arba kitokį gaisro šaltinį. Be to, numatomas pakankamas skaičius nešiojamųjų putų gesintuvų arba jiems lygiaverčių įtaisų, kurie išdėstomi taip, kad iš bet kurios skyriaus vietos iki gesintuvo nereikėtų eiti daugiau kaip 10 metrų ir kad kiekviename tokiame skyriuje būtų bent po du putų gesintuvus.

TRUMPESNI KAIP 24 METRŲ NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.4 Numatoma viena iš .1 punkte pirmiau nurodytų stacionariųjų gaisro gesinimo sistemų, be to, kiekviename tokiame skyriuje, kuriame stovi vidaus degimo varikliai, skystojo kuro nusodinimo tankai arba skystojo kuro agregatai, mažiausiai 45 litrų talpos putų gesintuvas arba jam lygiaverčiai įtaisai, kurių turi būti tiek, kad putas arba jų pakaitalus būtų galima kreipti į bet kurią degalų ar alyvos slėginės sistemos dalį, krumplinę pavarą arba kitokį gaisro šaltinį, ir

.5 kiekvienam 746 kW varikliui arba jo daliai numatomas nešiojamasis gesintuvas, tinkamas degančiai alyvai gesinti; tokiame skyriuje būtini ne mažiau kaip du ir ne daugiau kaip šeši gesintuvai.

Vietoje šešių nešiojamųjų gesintuvų, būtinų pagal šios taisyklės nuostatas, galima naudoti stacionariąją gesinimo lėtai švirkščiamomis putomis sistemą.

24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.6 Visuose mašinų skyriuose numatoma po du atitinkamus gaisrinius vandens purkštukus, kurie gali būti sudaryti iš metalinio L raidės formos vamzdžio, kurio ilgesniąją maždaug 2 metrų ilgio dalį būtų galima sujungti priešgaisrine žarna, o prie trumpesniosios maždaug 250 mm ilgio dalies būtų pritaisytas stacionarusis gaisrinis vandens purškimo antgalis arba tokį antgalį turi būti įmanoma pritaisyti.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.7 Kai šilumnešis yra įkaitinta alyva, galima papildomai reikalauti katilų skyriuose numatyti vietines stacionariosios arba nešiojamosios įrangos sistemas, galinčias užtikrinti, kad virš grindų ir po grindimis gaisrui gesinti būtų tiekiamas slėginis vandens srautas arba putos.

24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU, IR NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., KURIEMS LEISTA VEŽTI DAUGIAU KAIP 400 KELEIVIŲ, BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI, KURIEMS LEISTA VEŽTI DAUGIAU KAIP 400 KELEIVIŲ

.8 .1 A kategorijos mašinų skyrius, viršijančius 500 m^3 talpą, be šioje taisyklėje numatytos stacionariosios gaisro gesinimo sistemos, saugo patvirtinto tipo stacionarioji gesinimo vandeniu ar lygiavertė vietinio taikymo gesinimo sistema, įrengta vadovaujantis TJO gairėmis MSC/Aplink.913 „Stacionariųjų vietinio taikymo gesinimo vandeniu sistemų, skirtų naudoti A kategorijos mašinų skyriuose, tvirtinimo gairės“.

Jeigu mašinų skyriai neperiodiškai prižiūrimi, gaisro gesinimo sistemos gali būti paleidžiamos tiek automatiniu, tiek rankiniu būdu. Jeigu mašinų skyriuose nuolat dirba žmonės, gaisro gesinimo sistema gali būti paleidžiama tik rankiniu būdu.

.2 Stacionariosios vietinio taikymo gaisro gesinimo sistemos turi galėti apsaugoti šias laivo vietas neišjungiant variklio, neevakuojant laivo personalo ar neizoliuojant skyrių:

.1 vidaus degimo mechanizmų, naudojamų laivo eigai ir galios generavimui, dalis, neatsparias ugniai;

.2 katilų priekius;

.3 krosnių dalis, neatsparias ugniai ir

.4 karštos alyvos valytuvus.

.3 Apie vietinio taikymo sistemos aktyvavimą pranešama vaizdiniu ir aiškiu garsiniu signalais saugomame skyriuje ir tuose punktuose, kuriuose nuolat dirba žmonės. Signalas praneša, kad aktyvuota atitinkama sistema. Šiame punkte numatyti sistemos signalizacijos reikalavimai papildo, o ne pakeičia gaisro aptikimo ir gaisro signalizacijos sistemas, būtinas pagal kitas šio skyriaus nuostatas.

7. **Specialieji mašinų skyrių įrenginiai (R 11)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Apšvietimo liukų, durų, ventiliacijos angų, ventiliacijos vamzdžių angų, užtikrinančių ištraukiamąją ventiliaciją, ir mašinų skyrių kitų angų skaičius mažinamas tiek, kad laivas būtų vėdinamas ir kad jis veiktų tinkamai ir saugiai.

.2 Įrengiami plieniniai apšvietimo liukai be stiklo. Numatomos atitinkamos priemonės, kad iš to skyriaus, kuriame turi būti sumontuota gaisro gesinimo sistema, kilus gaisrui, būtų šalinami dūmai.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.3 Kitokios, o ne vandeniui nelaidžios su mechanine pavara, durys įrengiamos taip, kad, skyriuje kilus gaisrui, jas visiškai uždarytų uždarymo įrenginys su mechanine pavara, arba įrengiamos savaime užsidarančios durys, galinčios užsidaryti tada, kai laivas pasvyra 3,5° kampu į kitą šoną, nei kad užsidaro durys ir kuriose įrengtas patikimas kablio atitraukimo įtaisas tais atvejais, kai sumontuotas nuotolinio valdymo išjungimo įtaisas.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.4 Neįrengiama langų mašinų skyriaus sienose. Mašinų skyriuose esančiose valdymo patalpose stiklą leidžiama naudoti.

.5 Numatomos šios valdymo priemonės:

.1 apšvietimo liukams atidaryti ir uždaryti, toms ventiliacijos vamzdžio angoms, kurios paprastai naudojamos ištraukiamajai ventiliacijai, uždaryti ir ventiliacijos vožtuvui uždaryti;

.2 dūmams išleisti;

.3 durims su mechanine pavara uždaryti arba kitų nei vandeniui nelaidžių su mechanine pavara durų atidarymo mechanizmams įjungti;

.4 ventiliatoriams išjungti; ir

.5 pučiamiesiems ir ištraukiamiesiems ventiliatoriams, skystojo kuro pumpavimo siurbliams, skystojo kuro agregatų siurbliams ir kitiems panašiems kuro siurbliams išjungti. Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, kiti panašūs kuro siurbliai – tai tepalinės alyvos tiekimo siurbliai, šiluminės alyvos skirstymo siurbliai ir alyvos separatoriai. Tačiau šios taisyklės .6 punkto nuostatos netaikomos vandens, užteršto kuru, separatoriams.

.6 Pagal .5 punkto ir II-2 skyriaus A dalies .10.2.5 taisyklės nuostatas būtinos valdymo priemonės išdėstomos ne atitinkamame skyriuje, kur jų neatkirs skyriuje, kurio reikmėms jos naudojamos, kilęs gaisras. Šios ir bet kurios kitos būtinos gaisro gesinimo sistemos valdymo priemonės išdėstomos viename valdymo poste arba grupuojamos taip, kad jų išdėstymo vietų skaičius pagal galimybes būtų kuo mažesnis. Iš viršutinio denio į šiuos valdymo postus įrengiamas saugus įėjimas.

.7 Kai įėjimas į kurį nors A kategorijos mašinų skyrių iš gretimo veleno tunelio įrengiamas žemame lygyje, veleno tunelyje, prie vandeniui nelaidžių durų, numatomos iš abiejų pusių atidaromos plonos plieninės, ugniai atsparios durys.

8. **Automatiniai purkštuvai, gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos (R 12)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Kiekvienas būtinas automatinis purkštuvas, gaisro aptikimo ir gaisrinės signalizacijos sistema bet kada gali pradėti nedelsdami veikti, nors jiems įjungti įgulos nariai nesiima jokių veiksmų. Į jos vamzdžius visą laiką gali būti prileista vandens, tačiau trumpose tokių vamzdžių atkarpose vandens gali ir nebūti, jeigu tai yra būtina atsargumo priemonė. Visos sistemos dalys, kurias eksploatuojant gali veikti tokia temperatūra, kad ši jų dalis galėtų užšalti, tinkamai apsaugomos nuo užšalimo. Sistemoje išlaikomas būtinas vandens slėgis ir numatoma nuostata, kad jai pagal šios taisyklės reikalavimus nuolatos būtų tiekiamas vanduo.

.2 Visose purkštuvų dalyse įrengiamos tokios priemonės, kad viename arba keliuose rodmenų prietaisuose automatiškai būtų duodamas vizualus ir garsinis pavojaus signalas kiekvieną kartą, kai įsijungia purkštuvas. Šie rodmenų prietaisai, centralizuotai sumontuoti navigaciniame tiltelyje, rodo, kurioje dalyje ir kur įrengta gaisro gesinimo sistema, kur kilo gaisras ir, be to, vizualūs ir garsiniai pavojaus signalai iš rodmenų prietaisų perduodami į kitą postą, o ne į navigacinį tiltelį, siekiant užtikrinti, kad gaisro signalą nedelsiant priimtų įgulos nariai. Numatoma, kad pavojaus signalizacijos sistema duotų signalą, jeigu kuri nors jos dalis sugestų.

.3 Purkštuvai jungiami atskiromis grupėmis, kiekviena iš kurių sudaryta ne daugiau kaip iš 200 purkštuvų. Viena purkštuvų grupė skiriama ne daugiau kaip dviem deniams ir išdėstoma tik vienoje pagrindinėje vertikaliojoje zonoje, jeigu neįrodoma, kad purkštuvų grupę skyrus daugiau kaip dviem deniams arba išdėsčius keliose pagrindinėse vertikaliosiose zonose, laivo priešgaisrinė sauga nesumažės.

.4 Kiekvieną purkštuvų grupę galima izoliuoti uždarymo vožtuvu. Šis vožtuvas visose grupėse lengvai prieinamas, o jo vieta nurodoma aiškiai ir nenutrinamai. Numatomos priemonės, kad uždarymo vožtuvo negalėtų junginėti tam leidimo neturintis asmuo.

.5 Kiekvienos purkštuvų grupės uždarymo vožtuve ir pagrindiniame poste įrengiamas daviklis, rodantis sistemos slėgį.

.6 Purkštuvai atsparūs korozijai, kurią sukelia jūrinės oro sąlygos. Gyvenamosiose ir tarnybinėse patalpose purkštuvai įsijungia tada, kai temperatūra jose padidėja iki 68–79 °C, išskyrus tas patalpas, pavyzdžiui, džiovyklas, kuriose galima tikėtis didelės aplinkos oro temperatūros, o purkštuvų įsijungimo temperatūrą palyginti su didžiausia denio dugno temperatūra galima didinti ne daugiau kaip 30 °C.

.7 Kiekviename rodmenų įtaise pateikiamas sąrašas arba planas, rodantis tuos skyrius, su kuriais rodmenų įtaisas sujungtas, ir zonos padėtį pagal kiekvieną purkštuvų grupę. Pateikiami atitinkami bandymo ir priežiūros nurodymai.

.8 Purkštuvai įrengiami viršutinėje dalyje ir išdėstomi tokia tvarka, kad vandens purškimas virš to nominalaus ploto, virš kurio išdėstyti purkštuvai, būtų užtikrintas vidutiniškai ne mažesniu kaip 5 l/m^2 per minutę greičiu.

Purkštuvai pagal galimybes išdėstomi kuo atokiau nuo sijų ar kitų konstrukcijos detalių, galinčių kliudyti vandeniui tikšti, taip, kad skyriaus degiosios medžiagos būtų pakankamai apipurškiamos.

.9 Įrengiamas slėginis tankas, kurio tūris mažiausiai du kartus didesnis už šiame papunktyje nurodytą vandens kiekį. Jame nuolatos laikomas gėlo vandens kiekis, ne mažesnis už tą, kokį per minutę patiektų .12 punkte nurodytas siurblys, bei numatomos priemonės tanke išlaikyti tokį slėgį, kad tada, kai naudojamas jame nuolatos laikomas vanduo, būtų užtikrinta, jog slėgis nesumažės labiau už slėgį, apskaičiuojamą purkštuvo darbinį slėgį sudedant su vandens, išmatuoto nuo tanko dugno iki didžiausiame aukštyje sumontuoto sistemos purkštuvo, slėgiu. Numatomos atitinkamos priemonės papildyti cisternos suslėgto oro ir gėlo vandens atsargas. Montuojamas stiklinis daviklis, rodantis vandens lygį tanke.

.10 Numatomos priemonės, kad į tanką nepatektų jūros vanduo. Slėginiame tanke montuojamas apsauginis vožtuvas ir slėgio daviklis. Prie kiekvienos daviklio jungės įrengiami uždarymo vožtuvai arba čiaupai.

.11 Numatomas atskiras siurblys su mechanine pavara, skirtas vien nuolatiniam automatiniam vandens išleidimui purkštuvu. Siurblys įsijungia automatiškai, kai sistemoje sumažėja slėgis, tačiau iki tol, kol nuolatinis vandens kiekis slėginiame tanke nėra visiškai išsibaigęs.

.12 Siurblys ir vamzdynas gali išlaikyti aukščiausiai įrengtam purkštuvui būtiną slėgį, siekiant užtikrinti nuolatinį vandens, kurio .8 punkte nurodytu purškimo greičiu užtektų tuo pat metu gesinti ne mažesniam kaip 280 m^2 plotui, tiekimą. Trumpesniems kaip 40 metrų ilgio naujiems C ir D klasių laivams, kuriuose bendras saugomas plotas yra mažesnis kaip 280 m^2, administracija gali numatyti kitą atitinkamą plotą, kurį turėtų gesinti siurbliai ir kitos vandens tiekimo dalys.

.13 Siurblio slėginėje pusėje montuojamas bandomasis vožtuvas su išleidimo vamzdžio trumpuoju atviru galu. Vožtuvo ir vamzdžio veiksmingasis plotas yra toks, kad, išlaikydamas sistemoje slėgį, nurodytą .9 punkte, siurblys galėtų tiekti būtiną vandens kiekį.

.14 Siurblio kingstonas, kur įmanoma, siurblio stovėjimo skyriuje įrengiamas taip, kad laivo plaukiojimo metu jūros vandens tiekimą reikėtų išjungti tik tikrinant ir taisant siurblį.

.15 Purškiamosios gaisro gesinimo sistemos siurblys ir jos bakas nuo mašinų skyriaus statomi pakankamu atstumu ir jų negalima statyti jokiame skyriuje, kuriame būtina įrengti pirmiau minėtą gesinimo sistemą.

.16 Užbortinio vandens siurbliui, automatinei pavojaus ir aptikimo sistemai energija tiekiama ne mažiau kaip iš dviejų šaltinių. Kai siurbliui energija tiekiama iš elektros energijos šaltinių, siurblys jungiamas su pagrindiniu generatoriumi arba su elektros energijos avariniu šaltiniu. Viena grandinė, elektros energiją tiekianti siurbliui, jungiama su pagrindiniu skirstomuoju skydu, o kita – atskirais laidais, skirtais tik šiam tikslui – su avariniu skirstomuoju skydu. Šie laidai netiesiami koridoriuose, mašinų ir kituose uždaruosiuose dėl galimo gaisro pavojinguose skyriuose, išskyrus tais atvejais, kai laidus būtina jungti su atitinkamais skirstymo skydais, šie laidai jungiami su automatiniais perjungiamaisiais kirtikliais, įrengtais prie purškiamosios gaisro gesinimo sistemos siurblio. Iš pagrindinio skirstomojo skydo elektros energija perjungiamuoju kirtikliu tiekiama tol, kol jos tiekimas iš šio šaltinio nenutrūksta, o minėtas kirtiklis turi būti suprojektuotas taip, kad elektros energijos tiekimui nutrūkus, jis automatiškai persijungtų ir energija juo būtų tiekiama iš avarinio skirstomojo skydo. Pagrindinio ir avarinio skirstomųjų skydų jungikliai aiškiai pažymimi ir paprastai laikomi įjungti. Pirmiau minėti laidai nejungiami su jokiu kitu jungikliu. Pavojaus signalizacijos ir aptikimo sistemoms elektros energija, be kitų šaltinių, tiekiama ir iš avarinio energijos šaltinio. Kai vidaus degimo variklis yra vienas iš siurbliui energiją tiekiančių šaltinių, jis ne tik atitinka .15 punkto nuostatas, bet ir statomas tokioje vietoje, kad bet kuriame skyriuje su įrengta gaisro gesinimo sistema kilus gaisrui nebūtų daroma įtaka tai įrangai, kuri tiekia šiam varikliui orą.

.17 Purkštuvų sistema su laivo gaisriniu vamzdynu jungiama blokuojamuoju spaudimo vožtuvu, kuris jungimo vietoje užtikrina, kad skystis iš purkštuvų sistemos netekėtų atgal į gaisrinį vamzdyną.

.18 Numatomas bandomasis vožtuvas, kad išleidžiant tą vandens kiekį, kurį išpurškia veikiantis purkštuvas, būtų galima išbandyti visų purkštuvų grupių automatinę signalizaciją. Kiekvieno skyriaus bandomasis vožtuvas įrengiamas prie to skyriaus uždarymo vožtuvo.

.19 Numatomos priemonės išbandyti, ar siurblys automatiškai įsijungia, kai sistemoje sumažėja slėgis.

.20 Vienoje iš tų vietų, kuriose įrengti .2 punkte nurodyti rodmenų įtaisai, numatomi jungikliai kiekvienos purkštuvų grupės signalizatoriams ir indikatoriams išbandyti.

.21 Kiekvienoje grupėje numatomos bent 6 atsarginės purkštuvų galvutės.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.22 Automatinis purkštuvas, gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistema yra patvirtintų tipų, atitinkančių Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas.

.23 Tiems trumpesniems kaip 40 metrų ilgio naujiems C ir D klasių laivams, kuriuose bendras saugomas plotas yra mažesnis kaip 280 m^2, administracija gali numatyti kitą atitinkamą plotą, kurį turėtų gesinti siurbliai ir kitos vandens tiekimo dalys.

9. **Stacionariosios gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos (R 13)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 *Bendrosios nuostatos*

.1 Visos būtinos stacionariosios gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos su jų rankinio įjungimo taškais gali bet kada pradėti veikti.

.2 Jeigu reikia, sistemai energiją tiekiantys šaltiniai ir jos veikimui būtinos elektros grandinės kontroliuojami, ar nenustota tiekti energiją ir ar jie nesugedo. Sugedus energijos šaltiniams arba minėtoms elektros grandinėms, valdymo pulte duodamas vaizdinis ir garsinis gedimo signalas, kuris skiriasi nuo signalo, duodamo kilus gaisrui.

.3 Tai elektros įrangai, kuri naudojama gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos veikimui užtikrinti, elektros energija tiekiama iš ne mažiau kaip dviejų šaltinių, o vienas iš jų – avarinis energijos šaltinis. Elektros energija tiekiama atskirais laidais, skirtais tik šiam tikslui. Jie jungiami automatiniu perjungikliu, įrengtu greta gaisro aptikimo sistemos valdymo pulto arba šiame pulte.

.4 Indikatoriai ir sistemos rankinio įjungimo taškai jungiami į grupes. Įsijungus kuriam nors indikatoriui arba rankinio įjungimo taškui, valdymo pulte ir rodmenų įtaisuose duodami vaizdinis ir garsinis gaisro signalai. Jeigu per dvi minutes į šiuos signalus nebuvo atkreiptas dėmesys, garsinis signalas automatiškai duodamas įgulos bei tarnybinėse patalpose, valdymo postuose ir mašinų skyriuose. Ši signalą duodanti sistema neprivalo būti sudedamoji aptikimo sistemos dalis.

.5 Valdymo pultas įrengiamas navigaciniame tiltelyje arba pagrindiniame priešgaisrinės saugos poste.

.6 Rodmenų įtaisai rodo bent sekciją, kurioje įsijungia indikatorius arba rankinio įjungimo taškas. Bent vienas įtaisas įrengiamas atsakingiesiems įgulos nariams bet kada lengvai prieinamoje vietoje, kai laivas plaukia jūra arba stovi uoste, išskyrus tuomet, kai laivas neeksploatuojamas. Jeigu valdymo pultas yra pagrindiniame priešgaisrinės saugos poste, vienas rodmenų įtaisas statomas navigaciniame tiltelyje.

.7 Visuose tokiuose rodmenų įtaisuose arba šalia jų pateikiama aiški informacija apie tuos skyrius, iš kurių rodmenų įtaisas gauna signalus, taip pat apie sekcijų išsidėstymą.

.8 Jeigu gaisro aptikimo sistemoje nenumatytos nuotolinės priemonės kiekvienam indikatoriui atskirai identifikuoti, gyvenamosiose bei pagalbinėse patalpose ir valdymo postuose neleidžiama įrengti sekcijų per du denius, išskyrus trapo šachtą apimančią sekciją. Kad nebūtų gaištama identifikuojant ugnies šaltinį, kiekvienai sekcijai skiriamų uždarųjų skyrių skaičius ribojamas, laikantis vėliavos valstybės administracijos nurodymų. Į vieną sekciją jokiu būdu neleidžiama jungti daugiau kaip 50 uždarųjų skyrių. Kai aptikimo sistemoje sumontuoti nuotoliniu būdu ir atskirai identifikuojami gaisro indikatoriai, sekcijos gali apimti kelis denius ir būti pritaikytos saugoti bet kokį uždarųjų skyrių skaičių.

.9 Jeigu neįrengta gaisro aptikimo sistema, galinti nuotoliniu būdu ir atskirai identifikuoti kiekvieną indikatorių, indikatorių sekcija nejungiama nei su laivo abiejų bortų, nei su daugiau kaip vieno denio skyriais, taip pat ji neišdėstoma daugiau kaip vienoje pagrindinėje vertikaliojoje zonoje, išskyrus atvejus, kai vėliavos valstybės administracija, jeigu ji įsitikina, kad tokiu išdėstymu laivo priešgaisrinė sauga nemažinama, leidžia tokią indikatorių sekciją naudoti abiem laivo bortams ir daugiau kaip vienam deniui. Tuose laivuose, kuriuose sumontuoti atskirai identifikuojami gaisro indikatoriai, su sekcija galima jungti abiejų laivo bortų ir kelių denių skyrius, tačiau jos neleidžiama išdėstyti daugiau kaip vienoje pagrindinėje vertikaliojoje zonoje.

.10 Prie tos gaisro detektorių sekcijos, į kurią įtrauktas valdymo postas, tarnybinės arba gyvenamosios patalpos, nejungiamas mašinų skyrius.

.11 Indikatorius įjungia šiluma, dūmai arba kiti degimo produktai, ugnis ar koks nors šių veiksnių derinys. Vėliavos valstybės administracija gali svarstyti tinkamumą tų indikatorių, kuriuos įjungia kiti įsiliepsnojusią ugnį apibūdinantys veiksniai, jeigu šie indikatoriai yra ne mažiau jautrūs kaip pirmiau minėtieji. Gaisro indikatoriai naudojami kaip papildantys dūmų arba šilumos indikatorius.

.12 Numatomi atitinkami nurodymai bei atsarginės dalys bandymams ir priežiūrai atlikti.

.13 Tenkinant vėliavos valstybės administracijos reikalavimus, aptikimo sistemos veikimas periodiškai tikrinamas priemonėmis, pučiančiomis karštą atitinkamos temperatūros orą, dūmus arba atitinkamo tankio ar dydžio aerozolio daleles, arba naudojant kitus su įsiliepsnojančia ugnimi susijusius dalykus, į kuriuos indikatorius suprojektuotas reaguoti.

Visi indikatoriai yra tokio tipo, kad juos būtų galima bandyti, ar jie tinkamai veikia, ir kad nekeičiant jokios indikatoriaus sudedamosios dalies juos būtų galima sutaisyti ir parengti atlikti įprastą jiems kontrolės funkciją.

.14 Gaisro aptikimo sistema nenaudojama jokiu kitu tikslu, išskyrus tai, kad šią sistemą leidžiama naudoti ugniai atsparioms durims iš valdymo pulto uždaryti arba panašioms funkcijoms.

.15 Gaisro aptikimo sistemos, galinčios identifikuoti tą zoną, iš kurios sklinda signalai, įrengiamos taip, kad:

— gaisras neapgadintų daugiau kaip vieno grandinės taško,

— būtų numatomos priemonės, užtikrinančios, kad joks grandinės gedimas (pavyzdžiui, energijos tiekimo nutraukimas, trumpojo jungimo grandinė, įžemėjimas) neišvestų iš rikiuotės visos grandinės,

— būtų imtasi visų priemonių užtikrinti, kad, sugedus sistemai (sugenda elektrinė, elektroninė, informacinė sistemos dalis), būtų galima atkurti jos pradinę konfigūraciją,

— pirmas duodamas gaisro pavojaus signalas nekliudytų jokiam kitam indikatoriui duoti kitą gaisro pavojaus signalą.

.2 *Įrangos montavimo reikalavimai*

.1 Sistemos rankinio įjungimo taškai įrengiami gyvenamosiose bei tarnybinėse patalpose ir valdymo postuose. Po vieną sistemos rankinio įjungimo tašką įrengiama prie kiekvieno išėjimo. Šie įjungimo taškai visų denių koridoriuose lengvai prieinamose vietose įrengiami taip, kad jokia koridoriaus vieta nuo sistemos rankinio įjungimo taško nebūtų toliau kaip per 20 metrų.

.2 Dūmų indikatoriai įrengiami visuose trapuose, koridoriuose ir evakavimo maršrutuose, einančiuose per gyvenamąsias patalpas.

.3 Kai kituose, o ne pirmiau minėtame .2.2 punkte nurodytuose, skyriuose būtina montuoti stacionariąją gaisro aptikimo ir priešgaisrinę signalizaciją, kiekviename tokiame skyriuje įrengiamas bent vienas .1.11 punkto reikalavimus atitinkantis indikatorius.

.4 Indikatoriai išdėstomi taip, kad jie veiktų kuo optimaliau. Indikatoriai neįrengiami prie sijų, ventiliacijos vamzdžių arba kitose tokiose vietose, kur oro srautas galėtų mažinti indikatorių veikimo patikimumą, arba ten, kur indikatorių galėtų veikti smūginė apkrova ar kur jis galėtų būti apgadintas. Viršuje įrengiami indikatoriai nuo pertvarų apskritai išdėstomi ne arčiau kaip per 0,5 m.

.5 Didžiausi indikatorių atstumai atitinka nurodytus toliau pateiktoje lentelėje.

Indikatoriaus tipas	Didžiausias vieno indikatoriaus grindų plotas (m^2)	Didžiausias atstumas tarp centrų (m)	Didžiausias atstumas nuo pertvarų (m)
Šilumos	37	9	4,5
Dūmų	74	11	5,5

Vėliavos valstybės administracija gali reikalauti kitokių arba leisti kitokius indikatorių išdėstymo atstumus, pagrįstus bandymų, parodančių indikatorių savybes, duomenimis.

.6 Elektros laidai – sistemos dalis – netiesiami koridoriuose, mašinų skyriuose ir kituose dėl padidinto gaisro pavojaus uždaruose skyriuose, išskyrus atvejus, kai tokiuose skyriuose būtina montuoti gaisro aptikimo arba priešgaisrinę signalizaciją arba į juos nutiesti atitinkamus elektros laidus elektros energijai tiekti.

.3 *Projektavimo reikalavimai*

.1 Sistema ir įranga atitinkamai projektuojama taip, kad galėtų išlaikyti maitinimo šaltinio įtampos svyravimus ir pereinamuosius procesus, aplinkos oro temperatūros pokyčius, vibraciją, drėgnumą, elektros smūgį, smūginę apkrovą ir koroziją, kurie paprastai veikia laive.

.2 Tie dūmų indikatoriai, kurie pagal .2.2 punkto reikalavimus turi būti sumontuoti trapuose, koridoriuose ir į evakavimo maršrutus įtrauktose gyvenamosiose patalpose, patvirtinami veikti taip, kad jie įsijungtų esant tokiam dūmingumui, kuris po kiekvieno metro padidėja 12,5 %, tačiau ne anksčiau, kol dūmingumas yra toks, kad po kiekvieno metro blausumas padidėja 2 %.

Tų dūmų indikatorių, kurie turi būti įrengti kituose skyriuose, įsijungimo apribojimus, atsižvelgdama į tai, kad indikatorių jautris nebūtų nei pernelyg mažas, nei perdėtai didelis, nustato vėliavos valstybės administracija.

.3 Šilumos indikatoriai patvirtinami veikti taip, kad jie įsijungtų, temperatūrai viršijus 78 °C, tačiau ne anksčiau, kol temperatūra neviršija 54 °C, kai pirmiau nurodytas ribas temperatūra pasiekia ne greitesniu kaip 1 °C per minutę tempu. Kai temperatūra gali didėti dar labiau, šilumos indikatorių įsijungimo temperatūros intervalą, atsižvelgdama į tai, kad indikatorių jautris nebūtų nei pernelyg mažas, nei perdėtai didelis, nustato vėliavos valstybės administracija.

.4 Leidžiamąją šilumos indikatorių įsijungimo temperatūrą, palyginti su didžiausia denio dugno temperatūra džiovyklose ir su įprasta didele aplinkos oro temperatūra panašiuose skyriuose, galima didinti 30 °C.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.4.1 Stacionariosios gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos yra patvirtinto tipo, atitinkančio Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas.

.4.2 Sistemos rankinio įjungimo taškai, atitinkantys Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas, įrengiami gyvenamosiose, tarnybinėse patalpose ir valdymo postuose. Po vieną sistemos rankinio įjungimo tašką įrengiama prie kiekvieno išėjimo. Šie įjungimo taškai visų denių koridoriuose lengvai prieinamose vietose įrengiami taip, kad jokia koridoriaus vieta nuo sistemos rankinio įjungimo taško nebūtų toliau kaip per 20 metrų.

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.5 Be pirmiau minėtų nuostatų, vėliavos valstybės administracija užtikrina, kad įrenginių atskirumo nuo kitų įrenginių arba sistemų saugos nuostatų, jų sudedamųjų dalių atsparumo korozijai, elektros energijos tiekimo jų valdymo sistemai ir jų veikimo bei priežiūros nurodymų prieinamumo nuostatų būtų laikomasi.

10. **Skystojo kuro, alyvos ir kitų degiųjų alyvų įrenginiai (R 15)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 *Apribojimai, taikomi alyvą naudojant kaip kurą*

Šie apribojimai taikomi alyvą naudojant kaip kurą:

.1 Neleidžiama naudoti tokio skystojo kuro, kurio pliūpsnio temperatūra mažesnė kaip 60 °C, jeigu šio punkto nuostatos nenumato kitaip.

.2 Avariniuose generatoriuose galima naudoti tokį skystąjį kurą, kurio pliūpsnio temperatūra ne mažesnė kaip 43 °C.

.3 Vėliavos valstybės administracija gali leisti bendroms reikmėms naudoti skystąjį kurą, kurio pliūpsnio temperatūra mažesnė kaip 60 °C, tačiau ne mažesnė kaip 43 °C, atsižvelgdama į tokias atsargumo priemones, kurias ji gali laikyti būtinomis, ir laikydamasi sąlygos, kad tame skyriuje, kuriame toks skystasis kuras laikomas arba naudojamas, aplinkos oro temperatūros ir skystojo kuro pliūpsnio temperatūros skirtumas nebus mažesnis kaip 10 °C.

Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, gali būti leidžiama naudoti tokį skystąjį kurą, kurio pliūpsnio temperatūra mažesnė kaip 60 °C, tačiau ne mažesnė kaip 43 °C, jeigu laikomasi šių sąlygų:

.3.1 skystojo kuro bakai, išskyrus bakus, išdėstytus skyriuose su dvigubais dugnais, laikomi kituose nei A kategorijos mašinų skyriuose;

.3.2 alyvos temperatūros matavimo sąlygos numatytos ant kuro siurblio siurbiamojo vamzdžio;

.3.3 uždarymo vožtuvai ir (arba) čiaupai įrengiami skystojo kuro tempiklių įleidimo ir išleidimo pusėse; ir

.3.4 kaip įmanoma daugiau naudojama suvirintų konstrukcijų arba kūgio ar rutulinio tipo vamzdžių sujungimų.

Alyvų pliūpsnio temperatūra nustatoma patvirtinto bandymo uždarame inde būdu.

.2 *Skystojo kuro įrenginiai*

Tame laive, kuriame naudojamas skystasis kuras, skystojo kuro laikymo, skirstymo ir naudojimo įrenginiai yra tokie, kad būtų užtikrinta laivo ir laivu plaukiančių žmonių sauga ir kad jie atitiktų bent šias nuostatas:

.1.1 Tos sudedamosios skystojo kuro sistemos dalys, kuriomis teka didesnio kaip 0,18 N/mm^2 slėgio karšta alyva, pagal galimybes išdėstomos atvirose vietose, kur būtų galima aptikti šių dalių defektus arba nesandarias dalis. Kai skystojo kuro sistemos dalys yra išvestos per mašinų skyrius, pastarieji reikiamai apšviečiami.

.1.2 Karšta alyva – tai alyva, kurios temperatūra po šildymo didesnė kaip 60 °C arba kuri viršija esamą alyvos pliūpsnio temperatūrą, kai pastaroji mažesnė kaip 60 °C.

.2 Mašinų skyrių ventiliacija visomis įprastinėmis sąlygomis pakankama, kad juose nesikauptų alyvos garai.

.3 Skystojo kuro bakai nestatomi mašinų skyriuose ir pagal galimybes jie yra laivo konstrukcijos dalis. Kai kitus, o ne dvigubo dugno bakus, būtina statyti mašinų skyriuose arba greta šių skyrių, bent viena tokio bako vertikali sienelė glaudžiasi prie mašinų skyriaus sienos bei yra pageidautina, kad bakas turėtų bendrą sieną su dvigubo dugno bakais ir kad bakų bei mašinų skyrių bendros sienos plotas būtų kuo mažesnis. Kai tokie bakai statomi mašinų skyriuose, juose nelaikomas toks skystasis kuras, kurio pliūpsnio temperatūra mažesnė kaip 60 °C. Mašinų skyriuose nestatomi nestacionarieji bakai, nes juos tuose skyriuose draudžiama statyti.

.4 Joks skystojo kuro bakas nestatomas ten, kur iš jo išsipylusi arba ištekėjusi alyva galėtų kristi ant įkaitusių paviršių ir kelti pavojų. Imamasi atsargumo priemonių apsisaugoti, kad nė mažiausias alyvos, kurią slėgis galėtų išstumti iš kurio nors siurblio, filtro arba šildytuvo, kiekis nepatektų ant įkaitusių paviršių.

.5 Bet kuriame skystojo kuro vamzdyje, kurį apgadinus alyva ištekėtų iš alyvos laikymo, nusodinimo arba kasdien naudojamos alyvos bako, talpinančio 500 ar daugiau litrų ir turinčio dvigubą dugną, todėl tiesiog tokiame bake sumontuojamas čiaupas arba vožtuvas, kurį būtų galima uždaryti iš saugios vietos, o ne iš atitinkamo skyriaus tuo atveju, jeigu gaisras kiltų tame skyriuje, kuriame tokie bakai sustatyti. Virš dipbakų, išdėstytų kuriame nors veleno arba vamzdžio tunelyje ar panašiame skyriuje, montuojami vožtuvai, tačiau, kilus gaisrui, šiuos vožtuvus galima valdyti papildomu vožtuvu, įrengtu vamzdyje arba vamzdžiuose, esančiuose ne tunelyje arba ne panašiame skyriuje. Jeigu toks papildomas vožtuvas sumontuojamas mašinų skyriuje, jis gali būti valdomas nebūnant tame skyriuje.

.1 *Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau*, avarinio generatoriaus alyvos bako vožtuvo nuotolinio valdymo priemonės įrengiamos atskirai nuo kitų vožtuvų, esančių mašinų skyriuose, nuotolinio valdymo priemonių.

.2 *2012 m. sausio 1 d. arba vėliau pastatytuose laivuose, kurių bendroji talpa mažesnė nei 500*, kuro bakuose virš dvigubo dugno sumontuojamas čiaupas arba vožtuvas.

.3 *Iki 2012 m. sausio 1 d. pastatytuose laivuose, kurių bendroji talpa mažesnė nei 500*, ne vėliau kaip iki pirmos periodinės apžiūros, atliekamos 2012 m. sausio 1 d. arba vėliau, pirmoje pastraipoje minėtas čiaupas arba vožtuvas taip pat montuojamas kuro bakuose, kurių talpa mažesnė nei 500 litrų ir kurie įrengti virš dvigubo dugno.

.6 Numatomos saugios ir tikslios priemonės kiekviename tanke laikomam skystojo kuro kiekiui nustatyti.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Matavimo vamzdelis nesibaigia jokiame skyriuje, kuriame kyla pavojus, kad iš jo ištekėjusios medžiagos gali įsiliepsnoti. Visų pirma šie vamzdeliai nesibaigia keleivių arba įgulos skyriuje. Paprastai matavimo vamzdeliai nesibaigia mašinų skyriuose. Kai vėliavos valstybės administracija laiko, kad pastarųjų reikalavimų laikytis nėra galimybės, ji gali leisti, jog matavimo vamzdeliai baigtųsi mašinų skyriuose, jeigu laikomasi visų šių sąlygų:

.1.1 papildomai yra numatytas .2.6.2 papunkčio reikalavimus atitinkantis alyvos lygio indikatorius;

.1.2 matavimo vamzdeliai baigiasi atokiai nuo tų vietų, kuriose gali kilti įsiliepsnojimo pavojus, jeigu nesiimta kitų atsargumo priemonių, pavyzdžiui, nesumontuotos patikimos pertvaros, sulaikančios skystąjį kurą, prasisunkusį per matavimo vamzdelių jungtis, kad jis nesusiliestų su įsiliepsnojimo šaltiniu;

.1.3 matavimo vamzdelių galuose sumontuoti automatiniai jų uždarymo įtaisai bei mažo skersmens automatiniai valdymo čiaupai, įrengti žemiau pirmiau minėto uždarymo įtaiso, kuriais prieš atidarant uždarymo įtaisą tikrinama, ar vamzdeliuose neliko skystojo kuro. Numatoma nuostata, užtikrinanti, kad bet koks skystojo kuro ištekėjimas per valdymo čiaupą nesukels įsiliepsnojimo pavojaus.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.2 Bet kuriame bake laikomam skystojo kuro kiekiui nustatyti gali būti leidžiama naudoti kitas priemones, jeigu užtikrinant jų, kaip ir numatytų .2.6.1.1 papunktyje, veikimą nebūtina patekti į baką ir jeigu šioms priemonėms sugedus arba į bakus pripylus per daug kuro, jis neišbėgs iš bako.

.3 .2.6.2 papunktyje nurodytos priemonės prižiūrimos, kad būtų išlaikoma tinkama jų būklė ir kad jas eksploatuojant būtų užtikrintas nuolatinis tikslus jų veikimas.

.7 Numatomos priemonės apsisaugoti nuo padidėjusio slėgio bet kuriame alyvos bake arba bet kurioje skystojo kuro sistemos dalyje, įskaitant tuos pylimo vamzdžius, kuriuos laive aptarnauja siurbliai. Visų apsauginių vožtuvų išmetamos medžiagos ir perpylimo vamzdžio oras išleidžiami tokiose vietose, kuriose nėra rizikos, kad alyva ar garai galėtų įsiliepsnoti arba sprogti, bet jokiu būdu neišleidžiami laivo įgulos, keleivių, specialiosios kategorijos, uždaruosiuose ro-ro, mašinų ar panašiuose skyriuose, esančiuose laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau.

.8 Skystojo kuro vamzdžiai, jų vožtuvai ir detalės yra plieniniai arba kitos patvirtintos medžiagos, išskyrus atvejus, kai su apribojimais gali būti leista naudoti lanksčiuosius vamzdžius. Šie lankstieji vamzdžiai ir jų galų užtaisymai turi būti pagaminti iš patvirtintų atitinkamo patvarumo ugniai atsparių medžiagų.

Vožtuvai, įrengti skystojo kuro bakuose ir patiriantys statinį slėgį, gali būti pagaminti iš plieno arba sferoidinio grafito ketaus. Tačiau paprasti ketaus vožtuvai gali būti naudojami tuose vamzdynuose, kuriuose konstrukcijos slėgis yra žemesnis kaip 7 barai, o konstrukcijos temperatūra – žemesnė kaip 60 °C.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.9 Visi išoriniai kuro tiekimo didelio slėgio vamzdžiai tarp didelio slėgio kuro siurblių ir kuro purkštuvų apgaubiami apsauginiais vamzdžiais, galinčiais surinkti kurą iš apgadinto didelio slėgio vamzdžio. Apsauginis vamzdis – tai išorinis vamzdis, kuriame nutiestas didelio slėgio kuro vamzdis, su išoriniu sudarantis neišardomai sujungtą konstrukciją. Apsauginio vamzdyno sistema apima ištekėjusių skysčių rinkimo priemones ir turi būti numatytos priemonės, turinčios duoti pavojaus signalą, kai sugenda kuro vamzdynas.

.10 Visi karštesni kaip 220 °C temperatūros paviršiai, ant kurių gali kristi iš sugedusios kuro sistemos išbėgę skysčiai, tinkamai izoliuojami.

.11 Skystojo kuro vamzdžiai dengiami gaubtais arba apsaugomi kitu tinkamu būdu, kad pagal galimybes alyva nebūtų purškiama arba kad neištekėtų ant karštų paviršių, nepatektų į variklių oro įleidimo vamzdžius arba į kitus įsiliepsnojimo židinius. Tokiame vamzdyne įrengiama kuo mažiau jungčių.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.12 Skystojo kuro vamzdžiai neįrengiami virš arba šalia aukštos temperatūros sekcijų, įskaitant katilus, garų bei išmetimo vamzdynus, duslintuvus ir kitą įrangą, kuri turi būti izoliuojama. Pagal galimybes skystojo kuro vamzdžiai įrengiami toli nuo karštų paviršių, elektros įrenginių ar kitų įsiliepsnojimo židinių ir dengiami gaubtais arba apsaugomi kitu tinkamu būdu, kad alyva nebūtu purškiama arba neištekėtų ant karštų paviršių. Tokiame vamzdyne įrengiama kuo mažiau jungčių.

.13 Dyzelinio variklio kuro sistemos sudedamosios dalys projektuojamos, atsižvelgiant į tą didžiausią slėgį, kurį jos patirs varikliui veikiant, įskaitant visus aukšto slėgio pulsus, kurie, veikiant kuro įpurškimo siurbliams, generuojami ir perduodami kuro tiekimo ir išpylimo vamzdžiams. Kuro tiekimo ir išpylimo vamzdžių jungtys montuojamos, atsižvelgiant į jų pajėgumą neleisti išsilieti didelio slėgio kurui tada, kai vamzdžiai naudojami ir po jų priežiūros.

.14 Įrengimuose, turinčiuose daug tokių variklių, kuriems kuras tiekiamas iš to paties kuro šaltinio, numatomos priemonės, kad būtų izoliuoti atskirų variklių kuro tiekimo ir išpylimo vamzdžiai. Izoliavimo priemonės nepaveikia kitų variklių veikimo ir gali būti valdomos iš tos vietos, kuri netampa neprieinama įsiliepsnojus bet kuriam kitam varikliui.

.15 Jeigu vėliavos valstybės administracija leidžia tiekti alyvą ir degiuosius skysčius per gyvenamąsias ir tarnybines patalpas, tokie alyvą ir degiuosius skysčius tiekiantys vamzdžiai gaminami iš administracijos patvirtintos medžiagos, atsižvelgiant į gaisro pavojų.

.16 Eksploatuojami B klasės laivai atitinka .2.9–.2.11 punktų reikalavimus, išskyrus tai, kad varikliuose, kurių galia 375 kW arba mažesnė, turinčiuose kuro purškimo siurblius, naudojamus daugiau kaip vienam purkštuvui, vietoj .2.9 punkte minimos apsauginių vamzdžių sistemos galima naudoti atitinkamą gaubtą.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.3 *Alyvos įrenginiai*

Alyvos, naudojamos slėginėse tepimo sistemose, laikymo, tiekimo ir naudojimo įrenginiai yra tokie, kad būtų užtikrinta laivo ir juo plaukiančių žmonių sauga, o šie įrenginiai mašinų skyriuose atitiktų bent .2.1, .2.4, .2.5, .2.6, .2.7, .2.8, .2.10 ir .2.11 punktų nuostatas, išskyrus tai, kad:

.1 šios nuostatos tepimo sistemose nedraudžia naudoti stebėjimo langelių, jeigu atlikto bandymo rezultatai patvirtina, kad šie langeliai pakankamai atsparūs ugniai. Jeigu naudojami stebėjimo langeliai, abiejuose vamzdžio galuose įrengiami vožtuvai. Apatiniame vamzdžio gale įrengiamas automatiškai užsidarantis vožtuvas;

.2 mašinų skyriuose gali būti leidžiama įrengti matavimo vamzdelius; .2.6.1.1 ir .2.6.1.3 papunkčių reikalavimų nebūtina taikyti, jeigu laikomasi sąlygos, kad matavimo vamzdeliuose sumontuotos atitinkamos jų uždarymo priemonės.

Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, 10.2.5 punkto nuostatos taip pat taikomos alyvos bakams, išskyrus tuos bakus, kurių talpa mažesnė kaip 500 litrų, taip pat tiems laikymo bakams, kurių vožtuvai uždaromi esant normaliam laivo veikimui, arba kai nustatoma, kad, neprižiūrint greitai užsidarančio alyvos bako vožtuvo, kiltų grėsmė saugiam pagrindinių ir pagalbinių laivo mechanizmų veikimui.

.4 *Kitų degiųjų alyvų įrenginiai*

Kitų tokių degiųjų alyvų, kurios suslėgtos naudojamos energijos perdavimo sistemose, valdymo ir įjungimo bei šildymo sistemose, laikymo, tiekimo ir naudojimo įrenginiai yra tokie, kad būtų užtikrinta laivo ir juo plaukiančių žmonių sauga. Tose vietose, kuriose yra įsiliepsnojimo židiniai, pirmiau minėtų įrenginių patvarumas ir konstrukcija atitinka bent .2.4, .2.6, .2.10 ir .2.11 bei .2.7 ir .2.8 punktų nuostatas.

.5 *Neperiodiškai prižiūrimi mašinų skyriai*

Skystojo kuro ir tepimo alyva sistemos, be 1–4 nuostatų, atitinka šiuos reikalavimus:

.1 kai kasdien naudojami tankai pripildomi automatiškai arba nuotolinio valdymo įrenginiu, numatomos tokios priemonės, kad pernelyg pripiltas bakas neišsilietų. Kituose automatiškai degiuosius skysčius naudojančiuose įrenginiuose, pavyzdžiui, skystojo kuro valytuvuose, kurie, jeigu tai įmanoma, montuojami specialiame valytuvams ir jų šildytuvams skirtame skyriuje, įrengiami įtaisai, apsaugantys, kad skystis neišsilietų;

.2 kai kasdien naudojamuose alyvos arba nusodinimo bakuose būna sumontuoti šildymo įrenginiai, numatoma didelės temperatūros signalizacija, jeigu gali būti viršyta skystojo kuro pliūpsnio temperatūra.

.6 *Draudimas laivagalio tankuose vežti degiąsias alyvas*

Laivagalio tankuose nevežamas skystasis kuras, alyva ir kitos degiosios alyvos.

11. **Gaisrininkų įranga (R 17)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Gaisrininkų įranga – tai:

.1.1 Asmeninė įranga, kurią sudaro:

.1 apsauginės medžiagos drabužiai, saugantys odą nuo šiluminio ugnies spinduliavimo, nudegimų ir nusiplikymo garais. Išorinis drabužių sluoksnis nelaidus vandeniui;

.2 guminiai batai ir pirštinės arba guminiai batai ir pirštinės iš kitos elektrą izoliuojančios medžiagos;

.3 standus šalmas, užtikrinantis patikimą apsaugą nuo smūgių;

.4 patvirtinto tipo ir ne trumpiau kaip tris valandas deganti elektros lempa;

.5 gaisrininko kirvis.

.1.2 Patvirtinto tipo kvėpavimo aparatas, sudarytas iš autonomiško veikiančio suslėgtu oru kvėpavimo aparato, kurio balionuose telpančio oro tūris yra ne mažesnis kaip 1 200 litrų, arba iš kito autonomiško kvėpavimo aparato, veikiančio ne trumpiau kaip 30 minučių. Kiekvienam autonomiškam kvėpavimo aparatui numatomi visiškai pripildyti oro atsarginiai balionai, kuriuose galima laikyti mažiausiai 2 400 litrų nesuslėgto oro, išskyrus:

i) kai laive laikomi penki arba daugiau autonomiškų kvėpavimo aparatų, visa būtina nesuslėgtam orui laikyti talpa gali būti ne didesnė kaip 9 600 litrų; arba

ii) kai laive yra priemonės oro balionams iš naujo visiškai pripildyti oru be teršalų, kiekvieno autonomiško kvėpavimo aparato visiškai pripildytų balionų atsarginė laikymo talpa turi būti ne mažesnė kaip 1 200 litrų nesuslėgto oro, o visa atsarginė nesuslėgto oro laikymo talpa, numatyta laive, neprivalo būti didesnė kaip 4 800 litrų nesuslėgto oro.

Visus tam tikro tipo oro balionus, skirtus autonomiškiems kvėpavimo aparatams, galima keisti tokiems pat kvėpavimo aparatams skirtais kitais balionais.

.2 Kiekvienam kvėpavimo aparatui numatomas pakankamo ilgio ir patvarumo ugniai atsparus gelbėjimo lynas, kurį kabliuku su saugikliu galima segti prie aparato įrenginių arba prie jo atskiro diržo, siekiant užtikrinti, kad aparatas neatsikabintų nuo naudojamo gelbėjimo lyno.

.3 24 metrų ir ilgesniuose naujuose bei eksploatuojamuose B klasės laivuose bei 40 metrų ir ilgesniuose naujuose C ir D klasių laivuose laikoma bent po du gaisrininkų įrangos komplektus.

.1 60 metrų ir ilgesniuose laivuose, jeigu keleiviams skirtų visų patalpų ir tarnybinių patalpų bendras ilgis tame denyje, kuriame šios patalpos įrengtos, didesnis kaip 80 metrų arba jeigu yra daugiau kaip vienas toks denis, tame denyje, kuriame minėtasis bendras patalpų ilgis yra didžiausias, kas kiekvienus 80 metrų iš to bendro ilgio papildomai numatomi du gaisrininkų ir asmeninės įrangos komplektai arba jos dalis.

Laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, kiekvienai pagrindinei vertikaliajai zonai, išskyrus tuos uždaruosius trapus, kurie laikomi atskiromis vertikaliosiomis zonomis, ir riboto ilgio pagrindinėms vertikaliosioms zonoms laivapriekyje ir laivagalyje, į kurias neįtraukiami mašinų skyriai ar pagrindinės virtuvės, numatomi du papildomi gaisrininkų įrangos komplektai.

.2 40 metrų ir ilgesniuose, tačiau ne ilgesniuose kaip 60 metrų laivuose turi būti numatyti du gaisrininkų įrangos komplektai.

.3 24 metrų ir ilgesniuose, tačiau ne ilgesniuose kaip 40 metrų naujuose bei eksploatuojamuose B klasės laivuose taip pat turi būti numatyti du gaisrininkų įrangos komplektai, bet tik su vienu atsarginiu oro balionu, skirtu autonomiškam kvėpavimo aparatui.

.4 Trumpesniuose kaip 24 metrai naujuose ir eksploatuojamuose B klasės laivuose bei trumpesniuose kaip 40 metrų naujuose C ir D klasių laivuose neturi būti numatyta gaisrininkų įrangos komplektų.

.5 Gaisrininkų įrangos arba asmeninės įrangos rinkiniai laikomi taip, kad jie būtų lengvai prieinami ir parengti naudoti, o jeigu laikomas daugiau kaip vienas gaisrininkų įrangos arba asmeninės įrangos rinkinys, jie vienas nuo kito išdėstomi ganėtinai atokiose vietose. Visose tokiose vietose laikoma bent po vieną gaisrininko įrangos ir asmeninės įrangos komplektą.

.6 Kai vėliavos valstybės administracija mano, kad šios taisyklės vežimo nuostatos yra nepagrįstos ir (arba) techniškai netinkamos laive, tokiam laivui, laikantis šios direktyvos 9 straipsnio 3 dalies nuostatų, galima netaikyti vieno ar daugiau šios taisyklės reikalavimų.

12. **Įvairūs nurodymai (R 18)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Kai per A klasės skyrius tiesiami elektros laidai, vamzdžiai, ventiliacijos vamzdžiai, ortakiai ir kt., arba bimsai, sijos ar kitos konstrukcinės detalės, imamasi priemonių užtikrinti, kad atsparumas ugniai pagal galimybes ir pagrįstai nemažėtų.

Kai laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, per A klasės skyrius tiesiami aukščiau paminėti įrenginiai, jų tiesimas patikrinamas pagal Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo kodekso nuostatas, siekiant užtikrinti, kad skyrių atsparumas ugniai nemažėtų.

Ventiliacijos vamzdžiams taikomos II-2 skyriaus B dalies 9.2.2b ir II-2 skyriaus B dalies 9.3 taisyklių nuostatos.

Tačiau tais atvejais, kai vamzdynai yra plieniniai ar pagaminti iš lygiavertės medžiagos ir jų sienelės yra 3 mm storio arba storesnės, o ilgis neviršija 900 mm (pageidautina, kad būtų 450 mm abiejose skyriaus pusėse) ir nėra angų, bandymai nėra privalomi.

Tokie vamzdžiai tinkamai izoliuojami, pratęsiant izoliavimą tame pačiame skyriaus lygmenyje.

.2 Kai per B klasės skyrius tiesiami elektros laidai, vamzdžiai, ventiliacijos vamzdžiai, ortakiai ir kt., arba kai šiuose skyriuose montuojami galutiniai ventiliacijos įrenginiai, apšvietimo armatūra ir panašūs įtaisai, imamasi priemonių užtikrinti, kad atsparumas ugniai pagal galimybes ir pagrįstai nemažėtų. Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, tokių priemonių imamasi, siekiant užtikrinti, kad skyrių atsparumas ugniai nemažėtų.

Per B klasės skyrius tiesiami tokie vamzdžiai, kurie nėra plieniniai arba variniai, todėl apsaugomi šiomis priemonėmis:

.1 tiesimo įtaisu, kuriam atliktas atsparumo ugniai bandymas, atitinkančiu reikalavimus dėl perkirsto skyriaus atsparumo ugniai ir naudojamam vamzdžio tipui; arba

.2 plienine mova, kurios storis yra ne mažesnis kaip 1,8 mm, o ilgis – ne mažesnis kaip 900 mm tada, kai naudojami 150 mm skersmens arba storesni vamzdžiai, ir ne mažesnis kaip 600 mm tada, kai naudojami mažesnio kaip 150 mm skersmens vamzdžiai (pageidautina, kad jie būtų tolygiai paskirstyti abiejose skyriaus pusėse).

Vamzdis sujungiamas su movos galais jungėmis ar sankabomis arba tarpas tarp movos ir vamzdžio neviršija 2,5 mm, arba bet koks tarpas tarp vamzdžio ir movos užpildomas nedegia ar kita atitinkama medžiaga.

.3 Per A arba B klasės skyrius tiesiami vamzdžiai, pagaminti iš patvirtintų medžiagų, parinktų atsižvelgiant į tą temperatūrą, kurią pirmiau minėti skyriai turi išlaikyti.

Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, A arba B klasės skyriuose tiesiami neizoliuoti metaliniai vamzdžiai, pagaminti iš tokių medžiagų, kurių lydymosi temperatūra yra didesnė kaip 950 °C A-0 klasės skyriuose ir didesnė kaip 850 °C B-0 klasės skyriuose.

.4 Vamzdžiai, kuriais teka alyva arba kiti degūs skysčiai, gyvenamosiose bei tarnybinėse patalpose arba valdymo postuose yra atitinkamos konstrukcijos ir iš atitinkamos medžiagos, parinktos atsižvelgiant į gaisro pavojų.

.5 Iš medžiagų, kurias karštis lengvai paverčia netinkamomis, negaminami išoriniai špigatai, sanitarinių nuotekų ir kitos prie vaterlinijos įrengtos angos, jeigu kilus gaisrui ta medžiaga sunaikinama, todėl galėtų kilti užtvindymo pavojus.

.6 Elektriniai radiatoriai, jeigu naudojami, tvirtinami stacionariai, o jų konstrukcija tokia, kad pavojus kilti gaisrui būtų kuo mažesnis. Šių radiatorių šilumą spinduliuojanti dalis montuojama taip, kad jos išskiriama šiluma negalėtų apdeginti arba uždegti drabužių, užuolaidų ar kitų panašių medžiagų.

.7 Visi atliekų rezervuarai gaminami iš nedegių medžiagų, be jokių angų šonuose arba dugne.

.8 Tų skyrių, į kuriuos gali skverbtis naftos produktai, izoliuojamasis paviršius nelaidus alyvai arba alyvos garams.

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ LAIVAI Skyriuose, kuriuose alyva gali būti taškoma arba gali kauptis jos garai, pavyzdžiui, A kategorijos mašinų skyriuose, izoliuojamoji medžiaga turi būti nelaidi alyvai ir alyvos garams. Kai yra neskylėtos plieno plokštės arba kitų nedegiųjų medžiagų (ne aliuminio) sluoksnis, kuris yra pagrindinis, prie jo galima prilituoti arba pritvirtinti kniedėmis kitą sluoksnį.

.9 Dažų ir kitų degiųjų skysčių sandėliuose montuojami patvirtinti gaisro gesinimo įrenginiai, kuriais įgula gali gesinti gaisrą, neįeidama į skyrių.

Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau:

.1 Dažų sandėliai apsaugomi viena iš šių sistemų:

.1.1 anglies dvideginio sistema, išskiriančia laisvųjų dujų kiekį, prilygstantį mažiausiai 40 % bendrosios saugomo skyriaus talpos;

.1.2 sausų miltelių sistema, kurią sudaro ne mažiau kaip 0,5 kg miltelių/m^3;

.1.3 vandens purškimo arba purkštuvų sistema, galinčia tiekti 5 litrus/m^2 per minutę. Vandens purškimo sistema gali būti sujungta su laivo gaisriniu vamzdynu; arba

.1.4 kita vėliavos valstybės administracijos patvirtinta lygiavertę apsaugą užtikrinančia sistema.

Bet kokiu atveju sistema turi būti valdoma ne iš saugomo skyriaus.

.2 Degiųjų skysčių sandėliai apsaugomi atitinkamomis gaisro gesinimo priemonėmis, kurias nustato vėliavos valstybės administracija.

.3 Tuose mažesnės kaip 4 m^2 denio teritorijos sandėliuose, iš kurių negalima patekti į gyvenamąsias patalpas, vietoj stacionariosios sistemos gali būti naudojamas nešiojamasis anglies dvideginio gesintuvas, galintis tiekti mažiausiai 40 % bendrosios skyriaus talpos prilygstantį laisvųjų dujų kiekį.

Sandėlyje paleidimo anga įrengiama taip, kad gesintuvas būtų paleidžiamas neįeinant į saugomą skyrių. Nešiojamasis gesintuvas tvirtinamas prie angos. Tam, kad būtų lengviau naudoti gaisrinio vamzdyno vandenį, gali būti įrengiama anga arba sujungimas su žarna.

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.10 Virimo, kepimo ir kepimo dideliame riebalų kiekyje įrenginiai:

Kai virimo, kepimo ir kepimo dideliame riebalų kiekyje įrenginiai statomi ir naudojami skyriuose, o ne pagrindinėje virtuvėje, vėliavos valstybės administracija, atsižvelgdama į gaisro pavojų, susijusį su tokio tipo įrenginių naudojimu, nustato papildomas saugos priemones.

Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, kepimo dideliame riebalų kiekyje įrenginiuose montuojama:

.1 automatinė arba rankinė gesinimo sistema, patikrinta pagal tarptautinį standartą, laikantis ISO leidiniu 15371:2000 numatytų reikalavimų dėl gaisro gesinimo sistemų, apsaugančių koridoriuose stovinčią kepimo dideliame riebalų kiekyje įrangą;

.2 pagrindinis ir atsarginis termostatai su signalizacija, įspėjančia naudotoją apie vieno iš jų gedimą;

.3 priemonės, kurios automatiškai išjungtų elektros energijos tiekimą, suveikus gaisro gesinimo sistemai;

.4 signalizacija, kuri praneštų apie gaisro gesinimo sistemos aktyvavimą tame koridoriuje, kuriame laikoma įranga; ir

.5 gaisro gesinimo sistemos rankinio valdymo priemonės, kurios aiškiai pažymėtos ir parengtos naudoti įgulai.

Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, naujai montuojama kepimo dideliame riebalų kiekyje įranga atitinka šios dalies nuostatas.

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.11 Šilumai laidžios konstrukcijos dalys:

Įgyvendinant priemones, užtikrinančias atsparumą ugniai, vėliavos valstybės administracija imasi veiksmų, kad šiluma nebūtų perduodama per šilumai laidžias konstrukcijos dalis, pavyzdžiui, tarp denių ir pertvarų.

Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, denio arba pertvaros izoliacija tęsiasi ne mažiau kaip 450 mm už tiesimo, susikirtimo ar pasibaigimo taško tada, kai naudojamos plieninės ir aliumininės konstrukcijos. Jeigu skyrių skiria denis arba A klasės standartinė pertvara, izoliuotos skirtingos vertės medžiagomis, aukštesnės vertės izoliacija pratęsiama ne mažiau kaip 450 mm atstumu į žemesnės vertės izoliacijos denį ar pertvarą.

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.12 Slėginiai dujų balionai:

Visi galintys dar labiau pakurstyti gaisrą nešiojamieji suslėgtųjų ir suskystintųjų dujų arba pagal slėgį suskirstyti dujų balionai, baigus jais naudotis, nedelsiant nešami į atitinkamą pagrindinio denio vietą, iš kurios galima tiesiai patekti į viršutinį denį.

13. **Priešgaisrinių priemonių planai (R 20)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Visuose laivuose jų pareigūnams nuolatos naudotis yra pateikiami tokie patalpų išdėstymo planai, kuriuose aiškiai nurodyti kiekvieno denio valdymo postai ir tie A kategorijos skyrių apsupti skyriai, kuriuose gali kilti gaisras, B klasės skyriais apsupti skyriai bei gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemų detalės, purškimo įrenginiai, gaisro gesinimo įranga, patekimo į įvairias patalpas priemonės, deniai ir kt., taip pat ventiliacijos sistema, įskaitant ventiliatorių valdymo postų išdėstymo detales, kiekvieno skyriaus poreikiams naudojamų ventiliatorių slopintuvų vietos bei šių ventiliatorių identifikavimo numeriai. Visas pirmiau minėtas detales galima išdėstyti lankstinuke, kurio kopija įteikiama kiekvienam pareigūnui, o viena kopija laive nuolatos laikoma prieinamoje vietoje. Planai ir lankstinukai nuolatos atnaujinami, o bet kuris pakeitimas į juos įtraukiamas pagal galimybes kuo greičiau. Informacija tokiuose planuose ir lankstinukuose pateikiama vėliavos valstybės valstybine kalba. Kai pirmiau minėtos valstybės valstybinė kalba yra ne anglų ir ne prancūzų, parengiamas planų ir lankstinukų vertimas į vieną iš šių kalbų. Kai laivas vidaus maršrutais plaukioja kitoje valstybėje narėje, parengiamas vertimas į jos valstybinę kalbą, jeigu ši kalba yra ne anglų ir ne prancūzų.

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, minėtuose priešgaisrinių priemonių planuose ir lankstinukuose pateikiama informacija bei priešgaisrinių priemonių planuose naudojami grafiniai ženklai atitinka TJO A.756 (18) ir A.952(23) rezoliucijas.

.2 Aiškiai pažymėtoje uždaroje sandarioje dėžėje, įrengtoje ne kabinoje, visuose 24 metrų ir ilgesniuose laivuose nuolatos laikomas kitas priešgaisrinių priemonių plano komplektas arba lankstinukas su šiuo planu, kad juo galėtų vadovautis krante dirbantys gaisrininkai.

14. **Eksploatacinė parengtis ir priežiūra**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 *Bendrieji reikalavimai*

Naudojamo laivo priešgaisrinė ir gaisro gesinimo sistemos bei prietaisai turi būti visuomet parengti naudoti.

Laivas nėra naudojamas, jeigu:

.1 jis remontuojamas, neplaukia (išmestas inkaras arba stovi uoste) arba yra sausajame doke;

.2 laivo savininkas arba savininko atstovas paskelbia, kad laivas nenaudojamas; ir

.3 jeigu laive nėra keleivių.

Šios priešgaisrinės saugos sistemos visą laiką laikomos tvarkingos, siekiant užtikrinti jų tinkamą veikimą kilus gaisrui:

.1.1 Eksploatacinė parengtis

.1 skyrių priešgaisrinė apsauga, įskaitant ugniai atsparius skyrius ir šių skyrių angų bei pertvarų apsaugą;

.2 gaisro aptikimo ir priešgaisrinės apsaugos sistemos; ir

.3 evakavimo sistemos ir prietaisai.

Gaisro gesinimo sistemos ir prietaisai laikomi tvarkingai ir yra bet kada prieinami naudoti. Panaudoti nešiojamieji gesintuvai nedelsiant užpildomi arba pakeičiami lygiaverčiais.

.1.2 Priežiūra, bandymai ir tikrinimai

Priežiūra, bandymai ir tikrinimai vykdomi laikantis TJO MSC/Aplink.850 pateiktų gairių ir taip, kad būtų atsižvelgiama į gaisro gesinimo sistemų ir prietaisų patikimumo užtikrinimo reikalavimą. Priežiūros planas saugomas laive ir turi būti pateikiamas tikrinimui tada, kai to pareikalauja vėliavos valstybės administracija.

Priežiūros planas apima mažiausiai šias priešgaisrinės apsaugos ir gaisro gesinimo sistemas bei prietaisus, jeigu tokie įrengti:

.1 gaisriniai vamzdynai, gaisriniai siurbliai ir hidrantai, įskaitant žarnas ir antgalius;

.2 stacionariosios gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos;

.3 stacionariosios gaisro gesinimo sistemos ir kiti gaisro gesinimo prietaisai;

.4 automatinis purkštuvas, gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos;

.5 ventiliacijos sistemos, įskaitant ugnies ir dūmų indikatorius, ventiliatorius ir jų valdymo priemones;

.6 avarinis kuro tiekimo nutraukimas;

.7 ugniai atsparios durys ir jų valdymo priemonės;

.8 bendrosios avarinės signalizacijos sistemos;

.9 avarinio evakavimo metu naudojami kvėpavimo įtaisai;

.10 nešiojamieji gesintuvai, įskaitant atsarginius gesintuvus; ir

.11 gaisrininkų įranga.

Priežiūros programa gali būti kompiuterizuota.

.2 *Papildomieji reikalavimai*

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau ir vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, be .1.2 punkte nurodyto priežiūros plano, parengiamas žemai esančių apšvietimo ir masinio informavimo sistemų priežiūros planas.

15. **Instrukcijos, mokymai ir pratybos laive**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 *Instrukcijos, funkcijos ir organizavimas*

.1 Įgulos nariams pateikiami nurodymai dėl priešgaisrinės saugos laive.

.2 Įgulos nariams pateikiami nurodymai dėl jiems pavestų funkcijos vykdymo.

.3 Paskiriami atsakingieji už gaisro gesinimą asmenys. Šie asmenys turi būti pajėgūs vykdyti savo pareigas visuomet, kai laivas yra naudojamas.

.2 *Mokymai ir pratybos laive*

.1 Įgulos nariai supažindinami su laivo įranga ir visų gaisro gesinimo sistemų bei prietaisų, kuriuos jiems gali tekti naudoti, išdėstymu ir veikimu.

.2 Mokymas avarinio evakavimo metu naudotis kvėpavimo įtaisais yra laive vykstančių mokymų dalis.

.3 Darbas tų įgulos narių, kuriems pavesta atlikti gaisro gesinimo funkcijas, periodiškai įvertinamas, vykdant tokius mokymus laive, kuriais siekiama nustatyti tas sritis, kuriose reikia tobulėti, siekiant užtikrinti gerų gaisro gesinimo įgūdžių palaikymą ir operatyvinį gaisro gesinimo komandos pasirengimą.

.4 Laive vykdomi mokymai naudotis laive esančiomis gaisro gesinimo sistemomis ir prietaisais organizuojami ir vykdomi vadovaujantis 1974 m. SOLAS III skyriaus 19.4.1 taisyklės nuostatomis su pakeitimais.

.5 Gaisrininkų pratybos vykdomos ir registruojamos pagal 1974 m. SOLAS III skyriaus 19.3.4, 19.5 ir 30 taisyklių nuostatas su pakeitimais.

.3 *Mokymo vadovai*

Kiekvienoje įgulos kajutkompanijoje ir poilsio kambaryje arba kiekvienoje įgulos kajutėje laikoma po vieną mokymo vadovą. Mokymo vadovas turi būti parašytas laivo įgulos darbo kalba. Jeigu mokymo vadovas susideda iš kelių tomų, šiame punkte nurodytos instrukcijos ir būtina informacija jame išdėstoma aiškiai suprantamais terminais ir pagal galimybes iliustruojama. Bet kuri šios informacijos dalis gali būti pateikiama garsinėmis ir vaizdinėmis priemonėmis, naudojamomis vietoj vadovo. Mokymo vadove smulkiai paaiškinami šie dalykai:

.1 bendroji priešgaisrinės saugos praktika ir atsargumo priemonės, susijusios su rūkymu, elektros keliamais pavojais, degiaisiais skysčiai ir panašiais bendraisiais pavojais, esančiais laive;

.2 bendrieji nurodymai dėl gaisro gesinimo veiksmų ir gaisro gesinimo tvarkos, įskaitant pranešimo apie gaisrą tvarką ir rankiniu būdu valdomų pranešimo punktų naudojimą;

.3 laivo signalizacijų reikšmės;

.4 gaisro gesinimo sistemų bei prietaisų veikimas ir naudojimas;

.5 ugniai atsparių durų veikimas ir naudojimas;

.6 ugnies ir dūmų užtvarų veikimas ir naudojimas; ir

.7 evakavimo sistemos ir priemonės.

.4 *Priešgaisrinių priemonių planai*

Priešgaisrinių priemonių planai turi atitikti II-2 skyriaus A dalies 13 taisyklės nuostatas.

16. **Operacijos**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Laive numatomi operatyvinės informacijos lankstinukai, kuriais siekiama teikti informaciją ir nurodymus dėl tinkamo laivo ir krovinių valdymo operacijų, susijusių su priešgaisrine sauga, vykdymo.

.2 Apsaugos nuo gaisro operatyviniame lankstinuke nurodoma informacija ir instrukcijos, būtinos saugiam laivo ir krovinių valdymo operacijų, susijusių su priešgaisrine sauga, vykdymui. Lankstinuke išdėstoma informacija apie įgulos narių įpareigojimus užtikrinant priešgaisrinę saugą laive pakraunant ir iškraunant krovinius bei juos vežant. Laivuose, vežančiuose pavojingus krovinius, apsaugos nuo gaisro lankstinuke turi būti daroma nuoroda į atitinkamas gaisro gesinimo ir krovinių valdymo avarijos metu instrukcijas, išdėstytas Tarptautiniame pavojingų krovinių vežimo jūra kodekse.

.3 Informacija operatyvinės apsaugos nuo gaisro lankstinuke pateikiama laivo įgulos darbo kalba.

.4 Operatyvinės apsaugos nuo gaisro lankstinukas gali būti sujungiamas su II-2 skyriaus A dalies 15.3 taisyklėje nurodytais mokymo vadovais.

B DALIS

APSAUGOS NUO GAISRO PRIEMONĖS

1. **Konstrukcija (R 23)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Laivo korpusas, antstatai, konstrukcinės pertvaros, deniai ir kabinos gaminamos iš plieno arba iš kitos lygiavertės medžiagos. Kad būtų galima taikyti plieno ar kitos lygiavertės medžiagos apibrėžimą, pateiktą II-2 skyriaus A dalies 2.7 taisyklėje, numatoma, kad sąvoka „taikomas poveikis ugnimi“ reiškia, kad, laikantis sandarumo ir izoliavimo standartų, pateiktų II-2 skyriaus B dalies 4 ir 5 taisyklių lentelėse, nuostatų, atliekama atitinkama procedūra. Pavyzdžiui, kai pertvarų, t. y. denių, kabinų šonų arba galų, atsparumas ugniai gali būti B-0, „taikomas poveikis ugnimi“ trunka pusę valandos.

.2 Tačiau tais atvejais, kai kuri nors konstrukcijos sudedamoji dalis pagaminta iš aliuminio lydinio, taikomi šie reikalavimai:

.1 A ir B klasės skyrių sudedamosios dalys, pagamintos iš aliuminio lydinio, išskyrus neatramines konstrukcijas, izoliuojamos taip, kad, atliekant tokį standartinį atsparumo ugniai bandymą, kai taikomas poveikis ugnimi, konstrukcijos šerdies temperatūra lyginant ją su aplinkos temperatūra didėtų ne daugiau kaip 200 °C.

.2 Ypatingas dėmesys kreipiamas į tų kolonų, ramsčių ir kitų konstrukcinių detalių sudedamųjų dalių, pagamintų iš aliuminio lydinio, izoliavimą, kurios būtinos įrenginiams, skirtiems valtis ir gelbėjimo plaustus laikyti parengtus naudoti, nuleidimo ir keleivių įlaipinimo vietoms ir A bei B klasės skyriams remti, jog būtų užtikrinta:

.1 kad tokioms sudedamosioms dalims, remiančioms plotus prie gelbėjimo valčių ir plaustų bei A klasės skyrius, .2.1 punkte apibrėžtas temperatūros didėjimo apribojimas būtų taikomas valandos pabaigoje, ir

.2 kad tokioms sudedamosioms dalims, būtinoms remti B klasės skyrius, .2.1 punkte apibrėžtas temperatūros didėjimo apribojimas būtų taikomas pusės valandos pabaigoje.

.3 A klasės mašinų skyrių viršutinės perdangos ir apkala turi būti plieninės, tinkamai izoliuotos, o angos jose, jeigu įrengtos, tinkamai išdėstytos ir apsaugomos, kad per jas neplistų gaisras.

2. **Pagrindinės vertikaliosios ir horizontaliosios zonos (R 24)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1.1 Laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, A-60 klasės pertvaromis laivo korpusas, antstatas ir kabinos dalijamos į pagrindines vertikaliąsias zonas.

Recesų ir pakopų turi būti kuo mažiau, tačiau tose vietose, kuriose jie būtini, recesai ir pakopos yra ir A-60 klasės pertvaros.

Kai dėl gaisro visiškai nepavojingi arba iš dalies pavojingi viršutinio denio skyrius, sanitarinis ar panašūs skyriai arba tankai, įskaitant skystojo kuro tanką, tuščias skyrius arba pagalbinis mašinų skyrius yra vienoje pertvaros pusėje, standartą galima mažinti iki A-0.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1.2 Naujų B, C ir D klasių laivų, vežančių daugiau kaip 36 keleivius, ir eksploatuojamų B klasės laivų, vežančių daugiau kaip 36 keleivius, korpusas, antstatas ir kabinos, naudojamos kaip gyvenamosios arba tarnybinės patalpos, į pagrindines vertikaliąsias zonas dalijami A klasės skyriais. Šiuose skyriuose turi būti laikomasi 5 taisyklės lentelėse pateiktų izoliacinių savybių dydžių.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.2 Pertvaros, pagrindinių vertikaliųjų zonų ribas formuojančios virš pagrindinio denio, pagal galimybes sutampa su vandeniui nelaidžių skyrių pertvaromis, pastatytomis iš karto po pagrindiniu deniu. Siekiant, kad pagrindinių vertikaliųjų zonų galai sutaptų su pagrindinėmis vandeniui nelaidžiomis pertvaromis, arba siekiant įrengti dideles viešosios paskirties patalpas, užimančias visą pagrindinės vertikaliosios zonos ilgį tada, kai pagrindinės vertikaliosios zonos visas plotas kiekviename denyje yra ne didesnis kaip 1 600 m^2, pagrindinių vertikaliųjų zonų ilgį ir plotį galima didinti daugiausia iki 48 metrų. Pagrindinės vertikaliosios zonos ilgis arba plotis – tai didžiausias atstumas tarp šią zoną ribojančių pertvarų tolimiausių taškų.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI, VEŽANTYS DAUGIAU KAIP 36 KELEIVIUS

.3 Šios pertvaros statomos nuo vieno iki kito denio ir iki laivo korpuso arba kitos sienos.

.4 Kai horizontaliais A klasės skyriais pagrindinė vertikalioji zona dalijama į horizontaliąsias zonas, kad būtų sukurta tinkama užtvara tarp tų laivo zonų, kuriose įrengti arba neįrengti purkštuvai, skyriai išdėstomi tarp pagrindinės vertikaliosios zonos gretimų pertvarų ir tarp laivo korpuso arba kitų išorinių laivo ribų bei izoliuojami laikantis ugniai atsparios izoliacijos ir atsparumo liepsnai reikalavimų, pateiktų 4.2 lentelėje ir taikomų naujiems laivams, vežantiems daugiau kaip 36 keleivius, ir eksploatuojamiems B klasės laivams, vežantiems daugiau kaip 36 keleivius.

.5 .1 Specialiesiems tikslams suprojektuotuose laivuose, pavyzdžiui, automobilių arba geležinkelio vagonų keltuose tais atvejais, jeigu pagrindinės vertikaliosios zonos pertvarų statymas neatitiktų to tikslo, kuriam laivas numatytas, lygiavertę apsaugą galima užtikrinti skyrių dalijant horizontaliosiomis zonomis.

.2 Tačiau laivuose su specialiosios kategorijos skyriais kiekvienas toks skyrius turi atitikti II-2 skyriaus B dalies 14 taisyklės nuostatas, bet jeigu, laikantis šių nuostatų, būtų nesilaikoma kitų šios dalies reikalavimų, II-2 skyriaus B dalies 14 taisyklės nuostatoms teikiama pirmenybė.

3. **Pagrindinės vertikaliosios zonos pertvaros (R 25)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, VEŽANTYS DAUGIAU KAIP 36 KELEIVIUS

.1.1 Naujuose laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, visos pertvaros, kurių nebūtina įrengti kaip A klasės pertvarų, turi būti bent B arba C klasės, kaip nurodyta 4 taisyklės lentelėse. Visas tokias pertvaras, laikantis II-2 skyriaus B dalies 11 taisyklės nuostatų, galima dengti degiosiomis medžiagomis.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, VEŽANTYS NE DAUGIAU KAIP 36 KELEIVIUS, BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI, VEŽANTYS DAUGIAU KAIP 36 KELEIVIUS

.1.2 Naujuose laivuose, vežančiuose ne daugiau kaip 36 keleivius, ir eksploatuojamuose B klasės laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, visos gyvenamųjų ir tarnybinių patalpų pertvaros, kurių nebūtina įrengti kaip A klasės pertvarų, turi būti bent B arba C klasės, kaip nurodyta II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės lentelėse.

Visas tokias pertvaras, laikantis 11 taisyklės nuostatų, galima dengti degiosiomis medžiagomis.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.2 Naujuose B, C ir D klasių laivuose, vežančiuose ne daugiau kaip 36 keleivius, ir eksploatuojamuose B klasės laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, visos koridorių pertvaros, jeigu jų nebūtina įrengti kaip A klasės pertvarų, yra B klasės pertvaros, kurios statomos nuo vieno iki kito denio, išskyrus tuos atvejus, kai:

.1 pertvara iš abiejų pusių dengiama ištisiniu B klasės vidiniu klojiniu arba apkala, o po vidiniu klojiniu arba po apkala atsidūrusios pertvaros dalies medžiaga yra tokio storio ir sudėties, kad ji būtų tinkama B klasės pertvaroms gaminti, tačiau B klasės sandarumo standartų reikalavimus ji atitinka tik tiek, kiek tai pagrįsta ir pagal galimybes įgyvendinama;

.2 tame laive, kuriame įrengta automatinė purkštuvų sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 8 taisyklės nuostatas, koridorių pertvaros, pagamintos iš B klasės medžiagų, gali baigtis prie koridoriaus vidinio klojinio, jeigu šio klojinio medžiaga savo storiu ir sudėtimi tinkama statyti B klasės pertvaroms.

Nepaisant II-2 skyriaus B dalies 4 ir 5 taisyklių reikalavimų, tokios pertvaros ir klojiniai B klasės sandarumo standartų reikalavimus atitinka tik tiek, kiek tai pagrįsta ir pagal galimybes įgyvendinama. Tokiose pertvarose visos durys ir špantai įrengiami iš nedegiųjų medžiagų bei gaminami ir statomi taip, kad būtų užtikrintas patikimas atsparumas ugniai.

.3 Visos pertvaros, kurias būtina įrengti kaip B klasės pertvaras, išskyrus koridorių pertvaras, nustatytas 2 punkte, statomos nuo vieno iki kito denio bei iki laivo korpuso arba kitos sienos, bet jeigu iš abiejų pertvaros pusių pritaisyto ištisinio vidinio klojinio arba apkalos atsparumas ugniai yra bent toks pat kaip ir pertvaros, pertvara gali baigtis ties ištisiniu vidiniu klojiniu arba apkala.

4. **Naujų laivų, vežančių daugiau kaip 36 keleivius, pertvarų ir denių atsparumas ugniai (R 26)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Visos pertvaros ir deniai turi atitikti ne tik tam tikrus atsparumo ugniai reikalavimus, minėtus B dalyje, bet ir visų pertvarų ir denių atsparumas ugniai turi būti ne mažesnis, kaip nurodyta 4.1 ir 4.2 lentelėse.

.2 Lentelės taikomos laikantis šių reikalavimų:

.1 4.1 lentelė taikoma pertvaroms, nesiribojančioms nei su pagrindine vertikaliąja zona, nei su horizontaliosiomis zonomis.

4.2 lentelė taikoma tiems deniams, kurių pagrindinėje vertikaliojoje zonoje nėra pakopų ir kurie nesiriboja su horizontaliosiomis zonomis.

.2 Nustatant atitinkamus atsparumo ugniai standartus, taikytinus gretimų skyrių sienoms, šie skyriai pagal jų pavojingumą dėl gaisro grėsmės gali būti priskirti 1–14 kategorijoms, kurios pateiktos toliau. Kai skyriuje esančios įrangos ir paties skyriaus paskirtis tokia, kad pagal šios taisyklės nuostatas šį skyrių priskiriant kuriai nors kategorijai kyla abejonių, jis laikomas tos kategorijos skyriumi, kurio sienoms taikomi patys griežčiausi reikalavimai. Visų kategorijų pavadinimai veikiau klasifikaciniai nei ribojantys. Prieš kiekvieną kategoriją skliausteliuose įrašytas skaičius nurodo jos eilutės ir skilties numerį lentelėse.

(1) Valdymo postai:

— avarinių energijos šaltinių ir apšvietimo skyriai,

— vairinė ir šturmano kabina,

— laivo radijo įrangos skyriai,

— priešgaisrinės patalpos, priešgaisrinės saugos patalpos ir gaisro registravimo postai,

— pagrindinių laivo variklių valdymo postas, įrengtas nepagrindinių laivo variklių skyriuje,

— skyriai, kuriuose įrengta pagrindinės priešgaisrinės signalizacijos įranga,

— skyriai, kuriuose įrengti pagrindinės avarinės masinio informavimo sistemos postai ir įranga.

(2) Trapai:

— keleiviams ir įgulai skirti vidiniai trapai, liftai ir eskalatoriai (tačiau ne tie, kurie įrengti mašinų skyriuose) bei jų aptvarai,

— šiuo atžvilgiu trapas, aptvertas tik viename lygyje, laikomas to skyriaus, nuo kurio jis neatskirtas ugniai atspariomis durimis, dalimi.

(3) Koridoriai:

— keleivių ir įgulos koridoriai.

(4) Evakavimo postai ir išoriniai evakavimo maršrutai:

— plūdriųjų gelbėjimo priemonių laikymo vieta,

— viršutinio denio skyriai ir uždaros pasivaikščiojimo vietos, naudojamos kaip įlaipinimo į gelbėjimo valtis ir plaustus bei šių gelbėjimo priemonių nuleidimo postai,

— vidinės ir išorinės įgulos narių rinkimosi vietos,

— užbortinis trapas ir viršutiniai deniai, įtraukti į evakavimo maršrutus,

— laivo bortas iki parengto plaukti į jūrą laivo vaterlinijos, ir žemiau bei greta įlaipinimo į gelbėjimo plaustus ir į įėjimo ant evakavimo tiltelio vietų esantis anstatas bei kabinos kraštai.

(5) Viršutinio denio skyriai:

— viršutinio denio skyriai ir uždaros pasivaikščiojimų vietos, nenaudojamos kaip įlaipinimo į gelbėjimo valtis ir plaustus vietos arba kaip šių gelbėjimo priemonių nuleidimo postai,

— atvirieji skyriai (tačiau ne antstatų ir kabinų skyriai).

(6) Dėl gaisro grėsmės mažai pavojingos gyvenamosios patalpos:

— kajutės, apstatytos dėl gaisro grėsmės mažai pavojingais baldais ir kitais apstatymo daiktais,

— darbo kabinetai ir ligoninės, apstatytos dėl gaisro grėsmės mažai pavojingais baldais ir kitais apstatymo daiktais,

— tie viešosios paskirties skyriai, kurių plotas mažesnis kaip 50 m^2, apstatyti dėl gaisro grėsmės mažai pavojingais baldais ir kitais apstatymo daiktais.

(7) Dėl gaisro grėsmės vidutiniškai pavojingos gyvenamosios patalpos:

— tie patys, kaip ir pirmiau minėtos 6 kategorijos, skyriai, apstatyti kitokiais, o ne dėl gaisro grėsmės mažai pavojingais baldais ir kitais apstatymo daiktais,

— tie viešosios paskirties skyriai, kurių plotas 50 m^2 arba didesnis, apstatyti dėl gaisro grėsmės mažai pavojingais baldais ir kitais apstatymo daiktais,

— atskiros spintos ir maži sandėliai, kurių plotas mažesnis kaip 4 m^2 (juose nelaikomi degieji skysčiai), gyvenamosiose patalpose,

— prekybos vieta,

— kino salė ir filmų laikymo patalpos,

— dietinės virtuvės (jose nenaudojama atvira liepsna),

— valymo agregatų sandėliukai (juose nelaikomi degieji skysčiai),

— laboratorijos (jose nelaikomi degieji skysčiai),

— vaistinės,

— mažos džiovyklos (jų plotas 4 m^2 arba mažesnis),

— vertybių ir pinigų patalpos,

— operacinės.

(8) Dėl gaisro grėsmės gana pavojingos gyvenamosios patalpos:

— tie viešosios paskirties skyriai, kurių plotas 50 m^2 arba didesnis, apstatyti kitokiais, o ne dėl gaisro grėsmės mažai pavojingais baldais ir kitais apstatymo daiktais,

— kirpyklos ir kosmetikos kabinetai.

(9) Sanitarinės ir panašios paskirties skyriai:

— viešieji sanitariniai įrenginiai, dušas, vonios, tualetai ir kt.,

— mažos skalbyklos,

— uždarose patalpose įrengtas plaukiojimo baseinas,

— atskiri bufetai gyvenamosiose patalpose be įrangos maistui ruošti,

— atskiri sanitariniai įrenginiai laikomi to skyriaus, kuriame jie įrengti, dalimi.

(10) Dėl gaisro grėsmės nepavojingi arba mažai pavojingi bakai, tušti arba pagalbiniai mašinų skyriai:

— vandens bakai, sudarantys dalį laivo konstrukcijos,

— tušti skyriai ir koferdamai,

— pagalbiniai mašinų skyriai be mechanizmų su slėgine tepimo sistema, kuriuose draudžiama laikyti degalus, t. y.

— ventiliacijos ir oro kondicionavimo patalpos; inkaro keltuvo mechanizmo patalpa; vairo pavaros patalpa; stabilizatoriaus įrangos patalpa; elektrinio variklio patalpos; patalpos su sekcijos skirstomuoju skydu ir tik su elektros įranga, jeigu tai ne alyvos pripildyti elektros transformatoriai (didesnės kaip 10 kW galios); veleno koridorius ir vamzdžio tuneliai; siurblių ir šaldymo mechanizmų skyriai (juose siurbliais ir mechanizmais neskirstomi ir juose nenaudojami degieji skysčiai),

— uždaros pirmiau išvardytų skyrių ventiliacinės šachtos,

— kitos uždaros šachtos, pavyzdžiui, tos, kuriose klojami vamzdžiai ir kabeliai.

(11) Dėl gaisro grėsmės vidutiniškai pavojingi pagalbiniai mašinų ir krovinių skyriai, alyvos ir kito kuro bakai bei kiti panašūs skyriai:

— krovininiai bakai,

— krovinių triumai, šachtos ir liukai,

— šaldymo kameros,

— skystojo kuro bakai (kai jie stovi atskirame skyriuje, kuriame nėra jokių mechanizmų),

— tie veleno koridoriai ir vamzdynų tuneliai, kuriuose galima laikyti degalus,

— tie pagalbiniai mašinų skyriai, kaip ir nurodytieji 10 kategorijoje, kuriuose stovi mechanizmai su slėgine tepimo sistema arba kuriuose leidžiama laikyti degalus,

— skystojo kuro pylimo postai,

— skyriai, kuriuose stovi alyvos pripildyti elektros transformatoriai (didesnės kaip 10 kW galios),

— tie skyriai, kuriuose stovi maži, ne didesnės kaip 110 kW atiduodamosios galios, vidaus degimo varikliai, sukantys generatorius, purkštuvų galvutes ar gaisrinius bei triumo sausinimo siurblius ir kt.,

— uždaros šachtos, naudojamos pirmiau minėtų skyrių poreikiams.

(12) Mašinų skyriai ir pagrindiniai koridoriai:

— pagrindinių laivo variklių (bet ne laivo varytuvo elektros variklio) ir katilų patalpos,

— ne 10 ir 11 kategorijos pagalbiniai mašinų, o kiti skyriai, kuriuose stovi vidaus degimo mechanizmai arba kiti naudojantys skystąjį kurą, šildymo arba pumpavimo agregatai,

— pagrindinės virtuvės ir jų pagalbinės patalpos,

— pirmiau minėtų skyrių ventiliacijos vamzdžiai ir apkalos.

(13) Sandėliai, dirbtuvės, bufetai ir kt.:

— pagrindiniai bufetai, nesujungti su virtuvėmis,

— pagrindinė skalbykla,

— didelės džiovyklos (plotas didesnis kaip 4 m^2),

— įvairūs sandėliai,

— pašto ir bagažo patalpos,

— šiukšlių laikymo patalpos,

— dirbtuvės (bet ne mašinų skyrių, laivo virtuvių dalis ir kt.),

— didesnio kaip 4 m^2 ploto spintos ir tie sandėliai, kuriuose negalima laikyti degiųjų skysčių.

(14) Kiti skyriai, kuriuose laikomi degieji skysčiai:

— dažų patalpos,

— degiųjų skysčių sandėliai (įskaitant dažus, vaistus ir kt.),

— laboratorijos (kuriose laikomi degieji skysčiai).

.3 Kai nurodytas vienas du gretimus skyrius skiriančios sienos atsparumo ugniai dydis, jis taikomas visais atvejais.

.4 Kai lentelėje tėra tik brūkšnelis, sienų medžiagai arba atsparumui netaikomi ypatingieji reikalavimai.

.5 Vėliavos valstybės administracija nustato, ar kabinų galams ir antstatams, priskirtiems 5 kategorijos skyriams, taikomi 4.1 lentelėje nurodyti izoliavimo lygiai ir ar atviriesiems deniams taikomi 4.2 lentelėje nurodyti izoliavimo lygiai. Jokiu būdu, vadovaujantis 4.1 arba 4.2 lentelėse pateiktais reikalavimais, taikomais 5 kategorijai, negali būti uždengiami tie skyriai, kurių, vėliavos valstybės administracijos nuomone, nebūtina uždengti.

.3 B klasės ištisinis vidinis klojinys arba apkala kartu su atitinkamais deniais ar pertvaromis gali būti laikomi visiškai arba iš dalies padedančiais užtikrinti būtiną skyriaus izoliavimą ir atsparumą.

.4 Tvirtindama konstrukcines priešgaisrinės saugos detales, vėliavos valstybės administracija atsižvelgia į tą riziką, kuri kiltų tada, jei šiluma galėtų būti perduodama būtino šilumos barjero susikirtimo ir galutiniuose taškuose.

4.1 lentelė

Su pagrindinėmis vertikaliosiomis arba horizontaliosiomis zonomis nesiribojančios pertvaros

Skyriai		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Valdymo postai	(1)	B-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Trapai	(2)		A-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 [c]	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Koridoriai	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Evakuacijos postai ir išoriniai evakuacijos maršrutai	(4)					A-0	A [d]-60 [b]	A [d]-60 [b]	A [d]-60 [b]	A-0 [d]	A-0	A-60 [b]	A-60 [b]	A-60 [b]	A-60 [b]
Viršutinių denių skyriai	(5)					—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dėl gaisro grėsmės mažai pavojingos gyvenamosios patalpos	(6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Dėl gaisro grėsmės vidutiniškai pavojingos gyvenamosios patalpos	(7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Dėl gaisro grėsmės gana pavojingos gyvenamosios patalpos	(8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Sanitariniai ir panašūs skyriai	(9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dėl gaisro grėsmės mažai arba visiškai nepavojingi tankai, tušti ir pagalbiniai mašinų skyriai	(10)										A-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Dėl gaisro grėsmės vidutiniškai pavojingi pagalbiniai mašinų skyriai, krovinių skyriai, krovininiai tankai ir alyvos kiti tankai bei kiti panašūs skyriai	(11)											A-0 [a]	A-0	A-0	A-15
Mašinų skyriai ir pagrindinės laivo virtuvės	(12)												A-0 [a]	A-0	A-60
Sandėliai, dirbtuvės, bufetai ir t. t.	(13)													A-0 [a]	A-0
Kiti skyriai, kuriuose laikomi degieji skysčiai	(14)														A-30

4.2 lentelė

Deniai pagrindinėse vertikaliosiose zonose be pakopų, nesiribojantys su horizontaliosiomis zonomis

Skyriai žemiau ↓ Skyriai aukščiau→		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Valdymo postai	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Trapai	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Koridoriai	(3)	A-15	A-0	A-0 [a]	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Evakuacijos postai ir išoriniai evakuacijos maršrutai	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Viršutinių denių skyriai	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dėl gaisro grėsmės mažai pavojingos gyvenamosios patalpos	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dėl gaisro grėsmės vidutiniškai pavojingos gyvenamosios patalpos	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dėl gaisro grėsmės gana pavojingos gyvenamosios patalpos	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Sanitariniai ir panašūs skyriai	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Dėl gaisro grėsmės mažai arba visiškai nepavojingi tankai, tušti ir pagalbiniai mašinų skyriai	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Dėl gaisro grėsmės vidutiniškai pavojingi pagalbiniai mašinų skyriai, krovinių skyriai, krovininiai tankai ir alyvos kiti tankai bei kiti panašūs skyriai	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0 [a]	A-0	A-0	A-30
Mašinų skyriai ir pagrindinės laivo virtuvės	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 [a]	A-0	A-60
Sandėliai, dirbtuvės, bufetai ir t. t.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Kiti skyriai, kuriuose laikomi degieji skysčiai	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

Pastabos, į kurias būtina atsižvelgti taikant 4.1 ir 4.2 lenteles

[a] Kai du gretimus skyrius skiriant tai pačiai skaitmeninei kategorijai rašomas a indeksas, tarp tokių skyrių nebūtina statyti pertvaros arba denio, jeigu taip mano vėliavos valstybės administracija. Pavyzdžiui, 12 kategorijoje tarp laivo virtuvės ir su ja sujungtų bufetų pertvaros nebūtina reikalauti, jeigu bufeto pertvaros ir denių atsparumas yra toks pat, kaip ir laivo virtuvės sienų. Pertvarą tarp laivo virtuvės ir mašinų skyriaus būtina statyti, nors abu skyriai ir priskiriami 12 kategorijai.

[b] Parengto plaukti į jūrą laivo bortas iki vaterlinijos, žemiau ir greta gelbėjimo plaustų bei evakavimo tiltelių esantis antstatas ir kabinos šonai gali būti priskirti mažesnei – A-30 kategorijai.

[c] Jeigu viešieji tualetai yra įrengti trapo šachtoje, viešojo tualeto pertvara trapo šachtoje gali būti B klasės atsparumo ugniai.

[d] Jeigu 6, 7, 8 ir 9 klasės skyriai įrengti susirinkimo posto išorinio perimetro ribose, šių skyrių pertvaros gali būti B klasės atsparumo ugniai. Garsinių, vaizdinių ir apšvietimo priemonių valdymo įtaisų išdėstymas gali būti laikomas susirinkimo posto dalimi.

5. **Naujų laivų, vežančių ne daugiau kaip 36 keleivius, ir eksploatuojamų B klasės laivų, vežančių daugiau kaip 36 keleivius, pertvarų ir denių atsparumas ugniai (R 27)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, VEŽANTYS NE DAUGIAU KAIP 36 KELEIVIUS, BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI, VEŽANTYS DAUGIAU KAIP 36 KELEIVIUS

.1 Pertvarų ir denių atsparumas liepsnai atitinka ne tik tam tikras nuostatas, nurodytas šioje dalyje, bet ir pertvarų bei denių atsparumas liepsnai yra ne mažesnis už išdėstytą 5.1 ir 5.2 lentelėse.

Tvirtinant konstrukcines priešgaisrinės apsaugos atsargumo priemones naujuose laivuose, atsižvelgiama į šilumos poslinkį tarp šilumos tiltų susikirtimo taškuose, kai nustoja veikti šilumos stabdymo įrenginiai.

.2 Taikant lenteles laikomasi šių reikalavimų:

.1 5.1 ir 5.2 lentelės atitinkamai taikomos gretimus skyrius skiriančioms pertvaroms ir deniams.

.2 Nustatant atitinkamus atsparumo liepsnai standartus, taikomus pertvaroms, skiriančioms gretimus skyrius, šie skyriai klasifikuojami pagal jų pavojingumą dėl gaisro grėsmės, kaip nurodyta toliau pateiktose 1–11 kategorijose. Visų kategorijų pavadinimai veikiau klasifikaciniai nei ribojantys. Prieš kiekvieną kategoriją skliausteliuose įrašytas skaičius nurodo taikytiną stulpelį ar eilutę lentelėse.

(1) Valdymo postai:

— avarinių energijos šaltinių ir apšvietimo skyriai,

— vairinė ir šturmano kabina,

— laivo radijo įrangos skyriai,

— priešgaisrinės patalpos, priešgaisrinės saugos patalpos ir gaisro registravimo postai,

— pagrindinių laivo variklių valdymo postas, įrengtas nepagrindinių laivo variklių skyriuje,

— skyriai, kuriuose įrengta pagrindinės priešgaisrinės signalizacijos įranga.

(2) Koridoriai:

— keleivių bei įgulos koridoriai ir vestibiuliai.

(3) Gyvenamosios patalpos:

— II-2 skyriaus A dalies 2.10 taisyklėje apibrėžti skyriai, išskyrus koridorius.

(4) Trapai:

— keleiviams ir įgulai skirti vidiniai trapai, liftai ir eskalatoriai (bet ne tie, kurie įrengti mašinų skyriuose) bei jų aptvarai,

— šiuo požiūriu trapas, aptvertas tik viename lygyje, laikomas to skyriaus, nuo kurio jis neatskirtas ugniai atspariomis durimis, dalimi.

(5) Tarnybinės patalpos (mažos rizikos):

— mažesnio kaip 4 m^2 ploto spintos ir sandėliai, kuriuose neleidžiama laikyti degiųjų skysčių, džiovyklos ir skalbyklos.

(6) A kategorijos mašinų skyriai:

— II-2 skyriaus A dalies 19.1 taisyklėje apibrėžti skyriai.

(7) Kiti mašinų skyriai:

— II-2 skyriaus A dalies 2.19.2 taisyklėje apibrėžti skyriai, išskyrus A kategorijos mašinų skyrius.

(8) Krovinių skyriai:

— visi skyriai, naudojami kroviniams (įskaitant krovininius alyvos bakus) bei šachtas ir liukus į tokius skyrius, išskyrus specialiosios kategorijos skyrius.

(9) Tarnybinės patalpos (didelės rizikos):

— laivo virtuvės, bufetai su maisto ruošimo įrenginiais, dažų ir šviestuvų patalpos, spintos ir sandėliai, kurių plotas 4 m^2 arba didesnis, skyriai degiesiems skysčiams laikyti ir dirbtuvės, įrengtos ne mašinų skyriuose.

(10) Viršutiniai deniai:

— dėl gaisro grėsmės visiškai nepavojingi viršutinių denių skyriai ir uždaros pasivaikščiojimų vietos. Atviros vietos (ne antstatuose ir ne denio kabinose esantys skyriai).

(11) Specialiosios kategorijos skyriai:

— II-2 skyriaus A dalies 2.18 taisyklėje apibrėžti skyriai.

.3 Nustatant atsparumo liepsnai standartą, taikomą sienai tarp dviejų skyrių, esančių toje pagrindinėje vertikaliojoje arba horizontaliojoje zonoje, kurioje neįrengta II-2 skyriaus A dalies 8 taisyklės nuostatas atitinkanti automatinė purkštuvų sistema, arba tarp tokių zonų, iš kurių nė viena pirmiau minėta sistema neapsaugota, iš dviejų lentelėje pateiktų dydžių imamas didesnis.

.4 Nustatant atsparumo liepsnai standartą, taikomą sienai tarp dviejų skyrių, esančių toje pagrindinėje vertikaliojoje arba horizontaliojoje zonoje, kurioje neįrengta II-2 skyriaus A dalies 8 taisyklės nuostatas atitinkanti automatinė purkštuvų sistema, arba tarp tokių zonų, iš kurių nė viena pirmiau minėta sistema neapsaugota, iš dviejų lentelėje pateiktų dydžių imamas mažesnis. Kai riba tarp tos laivo zonos, kurioje įrengta purkštuvų sistema, ir zonos be tokios purkštuvų sistemos eina per gyvenamąsias ir tarnybines patalpas, iš lentelėse pateiktų dviejų dydžių pertvarai tarp zonų imamas didesnis.

.3 B klasės ištisinis vidinis klojinys arba apkala kartu su atitinkamais deniais ar pertvaromis gali būti laikomi visiškai arba iš dalies padedančiais užtikrinti būtiną skyriaus izoliavimą ir atsparumą.

.4 Tas išorines sienas, kurios pagal 1.1 taisyklės nuostatas turi būti plieninės arba iš panašios medžiagos, galima prakirsti įrengiant langus ir borto iliuminatorius, jeigu nereikalaujama, kad kur nors šioje dalyje tokių sienų atsparumas būtų A klasės. Atitinkamai tokiose sienose, kurių atsparumas neturi būti A klasės, įrengtos durys gali būti iš medžiagų, tenkinančių vėliavos valstybės administracijos reikalavimus.

5.1 lentelė

Gretimus skyrius skiriančių pertvarų atsparumas liepsnai

Skyriai		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Valdymo postai	(1)	A-0 [c]	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	(*)	A-60
Koridoriai	(2)		C [e]	B-0 [e]	A-0 [a] B-0 [e]	B-0 [e]	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 [d]	(*)	A-15
Gyvenamosios patalpos	(3)			C [e]	A-0 [a] B-0 [e]	B-0 [e]	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 [d]	(*)	A-30 A-0 [d]
Trapai	(4)				A-0 [a] B-0 [e]	A-0 [a] B-0 [e]	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 [d]	(*) (*)	A-15
Tarnybinės patalpos (mažos rizikos)	(5)					C [e]	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
A kategorijos mašinų skyriai	(6)						(*)	A-0	A-0	A-60	(*)	A-60
Kiti mašinų skyriai	(7)							A-0 [b]	A-0	A-0	(*)	A-0
Krovinių skyriai	(8)								(*)	A-0	(*)	A-0
Tarnybinės patalpos (didelės rizikos)	(9)									A-0 [b]	(*)	A-30
Atvirieji deniai	(10)											A-0
Specialios kategorijos skyriai	(11)											A-0

5.2 lentelė

Gretimus skyrius skiriančių denių atsparumas liepsnai

Skyriai žemiau ↓ Skyriai aukščiau→		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Valdymo postai	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Koridoriai	(2)	A-0	(*)	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Gyvenamosios patalpos	(3)	A-60	A-0	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
												A-0 ([d])
Trapai	(4)	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Tarnybinės patalpos (mažos rizikos)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
A kategorijos mašinų skyriai	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	(*)	A-60 ([f])	A-30	A-60	(*)	A-60
Kiti mašinų skyriai	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-0	(*)	A-0
Krovinių skyriai	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	(*)	A-0
Tarnybinės patalpos (didelės rizikos)	(9)	A-60	A-30	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
			A-0 ([d])	A-0 ([d])	A-0 ([d])							
Atvirieji deniai	(10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	—	A-0
Specialios kategorijos skyriai	(11)	A-60	A-15	A-30	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0
				A-0 ([d])								

Pastabos, į kurias, jeigu reikia, atsižvelgiama taikant 5.1 ir 5.2 lenteles:

([a]) Dėl paaiškinimų, kam šis indeksas taikomas, žr. II-2 skyriaus B dalies 3 ir 8 taisykles.

([b]) Jeigu skyriai priskiriami tai pačiai skaitmeninei kategorijai ir jeigu rašomas indeksas b, lentelėse nurodyto tipo pertvarą arba denį būtina įrengti tik tada, kai gretimų skyrių paskirtis skirtinga, pavyzdžiui, 9 kategorijos. Tarp gretimų laivo virtuvės patalpų nebūtina įrengti pertvaros, tačiau tarp virtuvės ir greta jos esančio dažų sandėlio reikia statyti A-0 pertvarą.

([c]) Vairinę ir šturmano kabiną skiriančios pertvaros gali būti B-0 tipo.

([d]) Žr. šios taisyklės.2.3 ir.2.4 punktus.

([e]) Taikant 2.1.2 taisyklę, vietoj 5.1 lentelėje nurodytų B-0 ir C rašyti A-0.

([f]) Ugniai atsparios izoliacijos nebūtina įrengti, jeigu 7 kategorijos mašinų skyrius dėl gaisro grėsmės mažai pavojingas arba visiškai nepavojingas.

(*) Jeigu lentelėse rašoma žvaigždutė, statytina plieninė arba kitos lygiavertės medžiagos pertvara, tačiau ji gali būti ir ne A klasės standarto.
Tačiau kai laivų, pastatytų 2003 m. sausio 1 d. ar vėliau, skyriuose, išskyrus 10 kategorijos skyrius, tiesiami elektros laidai, ventiliacijos ir kiti vamzdžiai, jie turi būti tiesiami taip, kad į skyrius nepatektų liepsnos ir dūmai. Valdymo punktų (avarinių generatorių) pertvarose ir viršutiniuose deniuose gali būti įrengiamos oro įleidimo angos be uždarymo mechanizmų, išskyrus atvejus, kai įrengta stacionarioji dujinė gaisro gesinimo sistema.
Taikant II-2 skyriaus B dalies 2.1.2 taisyklę, tada, kai 5.2 lentelėje rašoma žvaigždutė, ši žvaigždutė skaitoma kaip A-0, išskyrus 8 ir 10 kategorijas.

6. **Evakavimo priemonės (R 28)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Įrengiami trapai ir kopėčios, koridoriai ir durys, kad būtų užtikrintos patogios priemonės iš visų keleivių ir įgulos skyrių bei iš tų skyrių, kuriuose įgulos nariai paprastai dirba, išskyrus mašinų skyrius, pasiekti įlaipinimo į gelbėjimo valtis ir plaustus denį. Visų pirma laikomasi šių nuostatų:

.1 Po pagrindiniu deniu iš kiekvienos vandeniui nelaidžios patalpos ar kito panašaus uždarojo skyriaus arba skyrių grupės įrengiamos dvi evakavimo priemonės, iš kurių bent viena turi būti nesusieta su vandeniui nelaidžiomis durimis. Išskirtiniu atveju vienos iš evakavimo priemonių galima neįrengti, jeigu deramai atsižvelgta į skyrių tipą ir jų išdėstymą bei į žmonių, kurie paprastai gali dirbti šiuose skyriuose, skaičių.

Tokiu atveju saugų pasitraukimą užtikrina viena evakavimo priemonė.

Laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, aukščiau nurodyta galimybe neįrengti vienos iš evakavimo priemonių galima pasinaudoti tik tuose įgulos skyriuose, kuriuose retai lankosi įgulos nariai, o tokiu atveju evakavimosi maršrute neįrengiamos vandeniui nelaidžios durys.

.2 Virš pagrindinio denio iš kiekvienos pagrindinės vertikaliosios zonos arba panašaus uždarojo skyriaus ar skyrių grupės įrengiamos bent dvi evakavimo priemonės, iš kurių bent viena galima patekti į tą trapą, kuris naudojamas kaip vertikalus avarinis išėjimas.

.3 Jeigu iš telegrafinės radijo stoties nėra tiesioginio išėjimo į viršutinį denį, iš jos numatomos dvi evakavimo priemonės arba į ją įrengiami du įėjimai, vienas iš kurių gali būti pakankamo dydžio borto iliuminatorius ar langas arba kitos priemonės.

.4 Eksploatuojamuose B klasės laivuose koridorius arba jo dalis, iš kurio galima išeiti tik vienu maršrutu, turi būti ne ilgesnis kaip:

.1 5 metrai 1994 m. spalio 1 d. arba vėliau pastatytuose laivuose,

.2 13 metrų iki 1994 m. spalio 1 d. pastatytuose laivuose, vežančiuose daugiau nei 36 keleivius, ir

.3 7 metrai iki 1994 m. spalio 1 d. pastatytuose laivuose, vežančiuose ne daugiau kaip 36 keleivius.

24 metrų ir ilgesniuose naujuose A, B, C ir D klasių laivuose tokius koridorius, vestibiulius arba koridoriaus dalis, iš kurių galima išeiti tik vienu maršrutu, įrengti draudžiama.

Tose laivo aptarnavimo patalpose, kurios būtinos laivo praktiniam naudingumui, pavyzdžiui, skystojo kuro ir laivo mechanizmų skersinių jėgų polių tiekimo stotyse, leidžiama įrengti aklinus koridorius, tačiau su sąlyga, kad tokie koridoriai įrengti atskirai nuo įgulos narių gyvenamųjų patalpų, o į jas negalima patekti iš keleivių gyvenamųjų patalpų. Ta koridoriaus dalis, kurios gylis neviršija jos pločio, laikoma išpjova arba koridoriaus pailginimu ir gali būti įrengiama.

24 METRŲ IR ILGESNI NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D.

.5 Bent viena iš būtinų evakavimo priemonių, nurodytų .1.1 ir .1.2 punktuose, turi būti lengvai prieinamas uždarasis trapas, nuo to lygio, kuriame jis prasideda, iki įlaipinimo į gelbėjimo valtis ir plaustus atitinkamo denio užtikrinantis ištisinę apsaugą nuo liepsnos arba iki pačio viršutinio denio tuo atveju, jeigu įlaipinimo denis nesiekia minėtos pagrindinės vertikaliosios zonos.

Pastaruoju atveju numatoma, kad į įlaipinimo denį būtų galima tiesiogiai patekti išoriniais atviraisiais trapais ir koridoriais, kuriuose pagal III skyriaus 5.3 taisyklės nuostatas įrengiamas avarinis apšvietimas ir užtikrinama, kad jų grindys nebūtų slidžios. Tų išorinių atviųjų trapų ir koridorių, kurie yra evakavimo maršruto dalis, sienos apsaugomos taip, kad jokiame uždarajame skyriuje už tų sienų kilęs gaisras nekliudytų patekti į įlaipinimo postus.

Avarinių išėjimų plotis, skaičius ir ilgis:

.1 Trapų gabaritinis plotis turi būti ne mažesnis kaip 900 mm, jeigu, valstybė narės manymu, tai yra pagrįsta ir gali būti padaryta, tačiau visais atvejais ne mažesnis kaip 600 mm. Abiejuose trapų šonuose įrengiami turėklai. Jeigu numatoma, kad trapais naudosis daugiau kaip 90 žmonių, skaičiuojant kiekvieną šį skaičių viršijantį žmogų trapų gabaritinis plotis didinamas po 10 mm. Didžiausias gabaritinis turėklų plotis tada, kai trapai platesni kaip 900 mm, yra 1 800 mm. Laikoma, kad bendras žmonių, kurie turi būti evakuoti šiais trapais, skaičius – tai du trečdaliai įgulos narių ir visi keleiviai iš tų patalpų, kurių keleiviai naudojasi šiais trapais. Trapų plotis atitinka mažiausiai TJO A.757(18) rezoliucijoje nustatytą standartą.

.2 Visi daugiau kaip 90 žmonių skirti trapai įrengiami išilgai laivo.

.3 Tarpdurių, koridorių ir laiptų aikštelių, laikomų atsarginiais išėjimais, dydis nustatomas tokiu pat būdu, kaip ir trapų.

.4 Vertikaliai trapai nekeliami į didesnį kaip 3,5 metrų aukštį tada, jeigu nenumatytos laiptų aikštelės, o trapų polinkio kampas yra ne didesnis kaip 45 °.

.5 Laiptų aikštelės plotas kiekvieno denio lygyje turi būti ne mažesnis kaip 2 m^2 ir, jeigu numatoma, kad laiptų aikštele naudosis daugiau kaip 20 žmonių, jis didinamas 1 m^2 kiekvienai dešimčiai žmonių, viršijančių pirmiau minėtą skaičių, tačiau jo nebūtina didinti daugiau kaip iki 16 m^2, išskyrus tas aikšteles, kuriomis naudojasi tų viešosios paskirties skyrių, iš kurių yra tiesioginis išėjimas į trapo šachtą, keleiviai.

24 METRŲ IR ILGESNI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.5a Bent viena iš būtinų evakavimo priemonių, nurodytų .1.1 ir .1.2 punktuose, turi būti lengvai prieinamas uždarasis trapas, nuo to lygio, kuriame jis prasideda, iki įlaipinimo į gelbėjimo valtis ir plaustus atitinkamo denio užtikrinantis ištisinę apsaugą nuo liepsnos arba iki pačio viršutinio denio tuo atveju, jeigu įlaipinimo denis nesiekia minėtos pagrindinės vertikaliosios zonos.

Pastaruoju atveju numatoma, kad į įlaipinimo denį būtų galima tiesiogiai patekti tais išoriniais atviraisiais trapais ir koridoriais, kuriuose pagal III skyriaus 5.3 taisyklės nuostatas įrengiamas avarinis apšvietimas ir užtikrinama, kad jų grindys nebūtų slidžios. Tų išorinių atviųjų trapų ir koridorių, kurie yra avarinio išėjimo maršruto dalis, sienos ir ypač tos sienos, kurios yra tokioje vietoje, kad joms neatlaikius gaisro, ugnis kliudytų patekti į įlaipinimo postus, yra atsparios liepsnai, įskaitant ir izoliaciacines savybes, atitinkamai pagal 4.1–5.2 lenteles.

Avarinių išėjimų plotis, skaičius ir ilgis atitinka Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.6 Numatoma išėjimo iš trapų šachtų į tas vietas, iš kurių įlaipinama į gelbėjimo valtis ir plaustus, apsauga, atitinkanti šiuos reikalavimus.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.6a Išėjimo iš trapų šachtų į tas vietas, iš kurių įlaipinama į gelbėjimo valtis ir plaustus, apsauga numatoma tiesiogiai arba tais apsaugotais vidiniais maršrutais, kurių trapų šachtų vietos yra atsparios liepsnai ir turi izoliacinių savybių, kaip atitinkamai numatyta 4.1–5.2 lentelėse.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.7 Be avarinio apšvietimo, būtino pagal II-1 skyriaus D dalies 3 taisyklės ir III skyriaus 5.3 taisyklės nuostatas, evakavimo priemonės, įskaitant trapus ir išėjimus, visuose evakavimo maršruto taškuose, įskaitant trapų ir išėjimų posūkius ir kirtimosi su kitomis evakavimo priemonėmis vietas, žymimos ne didesniame kaip 0,30 m aukštyje virš denio lemputėmis arba fotoliuminescencinių indikatorių juosta. Ženklinimas turi padėti keleiviams identifikuoti visus evakavimo maršrutus ir ypač lengvai identifikuoti avarinius išėjimus. Jeigu naudojamas elektrinis apšvietimas, elektros energija jam tiekiama iš avarinio energijos šaltinio, o elektrinis apšvietimas įrengiamas taip, kad, sugedus kuriai nors lemputei arba apšvietimo juostos daliai, ženklinimas nebūtų išvestas iš rikiuotės. Be to, visi evakavimo maršrutų ženklai ir visos gaisrinių priemonių išdėstymo vietų nuorodos yra iš fotoliuminescencinės medžiagos arba apšviestos. Vėliavos valstybės administracija užtikrina, kad šis apšvietimas arba fotoliuminescencinė įranga būtų įvertinti, išbandyti ir taikomi laikantis TJO A.752(18) rezoliucijos rekomendacijų.

Tačiau naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, vėliavos valstybės administracija užtikrina, kad šis apšvietimas arba fotoliuminescencinė įranga būtų įvertinti, išbandyti ir taikomi laikantis Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatų.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.8 Laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, šios taisyklės .1.7 punktas taip pat taikomas įgulos narių gyvenamosioms patalpoms.

.9 Durys, kurios yra evakavimo maršruto dalis, paprastai yra užrakintos.

.1 Kabinų ir kajučių durys iš patalpos vidaus atidaromos be raktų.

Jokiame numatytame evakavimo maršrute neįrengiamos tokios durys, kurias einant avarinio išėjimo link reikėtų atrakinti raktais.

.2 Tos avarinio išėjimo iš viešosios paskirties skyrių durys, kurios paprastai užsisklendžia, įrengiamos su greito atjungimo mechanizmais. Juos sudaro toks durų užsklendimo mechanizmas, kuriame įrengtas įtaisas, paleidžiantis durų skląstį, panaudojus jėgą evakavimosi srauto kryptimi. Greito atjungimo mechanizmai projektuojami ir įrengiami pagal vėliavos valstybės pageidavimus bei:

.2.1 susideda iš tokių skląsčių ir įsprūdų, kurių paleidimo dalis apima bent pusę durų sąvaros pločio ir yra ne mažiau kaip 760 mm, tačiau ne daugiau kaip 1 120 mm virš denio;

.2.2 panaudojus ne didesnę kaip 67 N jėgą, atitraukia durų skląstį; ir

.2.3 juose nėra įrengtas joks užraktas, nustatymo sraigtas ar kitas mechanizmas, kliudantis atitraukti durų skląstį, paspaudus paleidimo mechanizmą.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.2 .1 Specialiosios kategorijos skyriuose evakavimo priemonių skaičius ir jų išdėstymas virš pagrindinio denio ir po juo tenkina vėliavos valstybės administracijos reikalavimus, o apskritai išėjimo į įlaipinimo denį saugumas bent nėra mažesnis už numatytą pagal 1.1.1, .1.2, .1.5 ir .1.6 punktų nuostatas.

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, tokiuose skyriuose įrengiami tokie takai iki evakavimo priemonių, kurių plotis ne mažesnis kaip 600 mm, o, esant galimybei, minėtieji išilginiai takai turi būti pakilę bent 150 mm virš denio paviršiaus. Statant transporto priemones, takai visuomet turi būti laisvi.

.2 Naudojantis vienu iš evakavimo maršrutų iš tų mašinų skyrių, kuriuose paprastai dirba įgulos nariai, neturi reikėti tiesiogiai eiti per jokį specialiosios kategorijos skyrių.

.3 Tais žemyn ir aukštyn keliamais pandusais, kuriais patenkama į platformų denius tada, kai šie pandusai nuleidžiami, neturi būti įmanoma užtverti patvirtintųjų evakavimo maršrutų.

.3.1 Iš visų mašinų skyrių numatoma po dvi evakavimo priemones. Visų pirma laikomasi šių nuostatų:

.1 Kai skyrius yra po pagrindiniu deniu, dvi evakavimo priemonės iš jo – tai:

.1 pagal galimybes vienas nuo kito kuo atokiau įrengti du plieninių kopėčių rinkiniai, kuriais patenkama prie skyriaus viršutinėje dalyje prie, kaip ir kopėčios, vienos nuo kitų taip pat atokiai įrengtų durų, per kurias išeinama į atitinkamus įlaipinimo į gelbėjimo valtis ir plaustus denius. Naujuose laivuose numatoma, kad vienos iš šių kopėčių užtikrintų ištisinę apsaugą nuo ugnies iš apatinės skyriaus dalies iki saugios vietos išėjus iš skyriaus. Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, šios kopėčios laikomos apsaugotame aptvare, atitinkančiame atitinkamai II-2 skyriaus B dalies 4 taisyklės 2 kategoriją arba II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės 4 kategoriją; kopėčios padeda iš apatinės skyriaus dalies patekti į saugią vietą išėjus iš skyriaus. Savaime užsidarančios ugniai atsparios durys, atitinkančios tuos pačius atsparumo ugniai standartus, įrengiamos aptvare. Kopėčios pritvirtinamos taip, kad karštis nepatektų į aptvarą per neizoliuotus jų tvirtinimo taškus. Apsaugoto aptvaro vidus turi būti ne mažesnis kaip 800 mm × 800 mm, o jame turi būti įrengtos avarinio apšvietimo priemonės; arba

.2 plieninės kopėčios, įrengtos tų durų link, per kurias patenkama į įlaipinimo denį ir, be to, apatinėje skyriaus dalyje bei vietoje, patikimai atskirtoje nuo pirmiau minėtų kopėčių, plieninės iš abiejų pusių atidaromos durys, per kurias patenkama į saugų evakavimo maršrutą, vedantį iš apatinės skyriaus dalies į įlaipinimo denį.

.2 Kai skyrius yra virš pagrindinio denio, dvi evakavimo priemonės pagal galimybes viena nuo kitos atskiriamos kuo plačiau, o tos durys, per kurias einama nuo pirmiau minėtų evakavimo priemonių, – tai vieta, iš kurios galima išeiti į atitinkamus įlaipinimo į gelbėjimo valtis ir plaustus denius. Jeigu pirmiau minėtos evakavimo priemonės susietos su kopėčiomis, pastarosios yra plieninės.

NAUJI A, B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.3 Iš tų skyrių, kuriuose kontroliuojamas laivo variklių veikimas, ir iš tų skyrių, kuriuose dirbama, įrengiamos bent dvi evakavimo priemonės, iš kurių bent viena būna nesusijusi su mašinų skyriumi ir kuria naudojantis galima patekti į įlaipinimo denį.

.4 Kopėčių, sumontuotų mašinų skyriuose, apatinėje dalyje įrengiami apsauginiai gaubtai.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.3.2 Laive, trumpesniame kaip 24 metrai, vėliavos valstybės administracija gali leisti, jeigu deramai atsižvelgta į skyriaus viršutinės dalies plotį ir jos tipą, įrengti tik vieną evakavimo priemonę.

24 metrų ir ilgesniame laive jo registravimo valstybės administracija gali leisti, jeigu deramai atsižvelgta į skyriaus tipą bei jo vietą, o taip pat į tai, ar tame skyriuje paprastai dirba žmonės, įrengti tik vieną evakavimo priemonę iš tokio skyriaus, jeigu per duris arba plieninėmis kopėčiomis galima saugiai patekti į įlaipinimo denį. Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, laivo vairavimo įtaiso skyriuje antroji evakavimo priemonė įrengiama tada, kai avarinė vairo pozicija yra tame skyriuje ir jeigu iš to skyriaus nėra tiesioginio išėjimo į viršutinį denį.

.3.3 Iš mašinų skyriuje esančio laivo variklio valdymo posto įrengiamos dvi evakavimo priemonės, iš kurių bent viena užtikrina ištisinę apsaugą nuo ugnies tol, kol patenkama į saugią vietą už mašinų skyriaus.

.4 Liftai jokiu būdu negali būti laikomi būtinomis evakavimo priemonėmis.

.5 40 METRŲ IR ILGESNI NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Turimi avarinio evakavimo kvėpavimo aparatai, atitinkantys Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas.

.2 Kiekvienoje pagrindinėje vertikaliojoje zonoje turima bent po du avarinio evakavimo kvėpavimo aparatus.

.3 Laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, be .5.2 punkte numatytų būtinų kvėpavimo aparatų, kiekvienoje pagrindinėje vertikaliojoje zonoje turima dar po du avarinio evakavimo kvėpavimo aparatus.

.4 Tačiau .5.2 ir .5.3 punktai netaikomi toms trapų šachtoms, kurios sudaro atskiras pagrindines vertikaliąsias zonas, bei laivapriekyje ir laivagalyje esančioms toms pagrindinėms vertikaliosioms zonoms, kurios nėra II-2 skyriaus B dalies 4 taisyklėje apibrėžti 6, 7, 8 ar 12 kategorijų skyriai.

.5 Mašinų skyriuose avarinio evakavimo kvėpavimo aparatai laikomi parengti naudoti tose aiškiai matomose vietose, kurias galima greitai ir lengvai pasiekti bet kuriuo metu kilus gaisrui. Avarinio evakavimo kvėpavimo aparatų laikymo vieta parenkama, atsižvelgus į mašinų skyriaus išplanavimą ir į įprastinėmis sąlygomis jame dirbančių žmonių skaičių.

.6 Vadovaujamasi Avarinio evakavimo kvėpavimo aparatų (EEBD) veikimo, laikymo vietos, naudojimo ir priežiūros gairėmis, pateiktomis TJO MSC/Aplink.849.

.7 Šių aparatų skaičius ir laikymo vieta nurodomi priešgaisrinių priemonių plane, numatytame II-2 skyriaus A dalies 13 taisyklėje.

6–1 **Evakavimo iš ro-ro keleivinių laivų maršrutai (R 28–1)**

.1 REIKALAVIMAI, TAIKOMI NAUJIEMS B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMIEMS B KLASĖS RO-RO KELEIVINIAMS LAIVAMS

.1.1 Ši dalis taikoma naujiems B, C ir D klasių bei eksploatuojamiems B klasės ro-ro keleiviniams laivams.

.1.2 Turėklai ir kiti laikikliai numatomi visuose evakavimo maršruto koridoriuose, kad jais einant į susirinkimo ir įlaipinimo postus kiekviename žingsnyje, jeigu įmanoma, būtų patvari priemonė, už kurios būtų galima laikytis. Tokie turėklai numatomi išilginių koridorių, platesnių kaip 1,8 metro, ir skersinių koridorių, platesnių kaip 1 metras, abiejose pusėse. Ypatingas dėmesys kreipiamas į tai, kad būtų galima pereiti į evakavimo maršrutą įtrauktus vestibiulius, sales ir kitas dideles atvirąsias patalpas. Turėklai ir kiti laikikliai išlaiko koridoriaus arba skyriaus vidurio link nukreiptą 750 N/m horizontalią paskirstytąją apkrovą ir vertikalią paskirstytąją žemyn nukreiptą 750 N/m apkrovą. Šios abi apkrovos turėklų neveikia vienu metu.

.1.3 Evakavimo maršrutuose nestatomi baldai ir vengiama kitų kliūčių. Pirmiau minėtas apribojimas netaikomas tiems stalams ir kėdėms, kuriuos galima patraukti ir padaryti tuščios erdvės, o viešosios paskirties patalpose ir evakavimo maršrutuose stovintys sunkūs kiti apstatymo daiktai pritvirtinami, kad laivą supant arba jam pasvirus, šie daiktai nepradėtų slankioti. Grindų dangalai taip pat pritvirtinami, kad jie neslankiotų. Kai laivas plaukia, evakavimo maršrutuose nelaikomi valytojų vežimėliai, patalynė, bagažas ir prekių dėžės.

.1.4 Iš visų tų laivo skyrių, kuriuose paprastai gyvenama, į susirinkimo postą numatomi evakavimo maršrutai. Šie evakavimo maršrutai planuojami taip, kad į susirinkimo postą būtų numatyti pagal galimybes kuo trumpesni keliai, o maršrutai žymimi gelbėjimosi priemonių bei įrenginių simboliais, priimtais TJO A.760 (18) rezoliucijoje su pakeitimais.

.1.5 Kai uždarieji skyriai yra greta viršutinio denio, uždarojo skyriaus angos pagal galimybes turi būti tinkamos naudotis jomis kaip atsarginiu išėjimu.

.1.6 Deniai numeruojami eilės tvarka, pradedant nuo „1“ bako viršuje arba nuo apatinio denio. Šie numeriai gerai matomu būdu užrašomi trapų laiptų aikštelėse ir liftų vestibiuliuose. Deniams dar galima suteikti ir pavadinimus, tačiau prie denio pavadinimo visada rašomas ir jo numeris.

.1.7 Ant visų kajučių durų vidinės pusės ir viešosios paskirties patalpose taip tvirtinami, kad būtų gerai matomi, nesudėtingi „maketiniai“ planai, kuriuose nurodoma keleiviui „esate čia“, o rodyklėmis žymimi evakavimo maršrutai. Plane nurodomos išėjimo kryptys, o planas atitinkamai koreguojamas, atsižvelgus į tą laivo dalį, kurioje jis yra pateiktas.

.1.8 Kabinų ir kajučių durys iš patalpos vidaus atidaromos be raktų. Jokiame numatytame evakavimo maršrute neįrengiamos durys, kurias einant avarinio išėjimo link reikėtų atrakinti raktais.

.2 REIKALAVIMAI, TAIKOMI NAUJIEMS B, C IR D KLASIŲ RO-RO KELEIVINIAMS LAIVAMS

.2.1 Įrengiamos ne žemesnės kaip 0,5 metro pertvaros ir kitos perskyros, kurios išilgai evakavimo maršrutų suformuoja vertikaliąsias atramines sienas ir išlaiko 750 N/m^2 apkrovą, kad jomis būtų galima vaikščioti iš evakavimo maršruto pusės, kai laivas pasvyra dideliu kampu.

.2.2 Evakavimo maršrutas iš kajučių į trapų šachtas yra pagal galimybes kuo tiesesnis, kad juo naudojantis tektų kuo rečiau kaitalioti kryptį. Neturi būti būtina, norint prieiti evakavimo maršrutą, laivą pereiti nuo vieno iki kito borto. Neturi būti būtina, norint iš bet kurio keleiviams skirto skyriaus prieiti susirinkimo postą arba viršutinį denį, lipti daugiau kaip per du denius į viršų arba į apačią.

.2.3 Iš atviruųjų denių, nurodytų 2.2 punkte, numatomi išoriniai maršrutai į įlaipinimo postus, iš kurių keleiviai įlaipinami į gelbėjimo plaustus.

.3 REIKALAVIMAI, TAIKOMI NAUJIEMS B, C IR D KLASIŲ RO-RO KELEIVINIAMS LAIVAMS, PASTATYTIEMS 1999 M. LIEPOS 1 D. ARBA VĖLIAU

Naujuose B, C ir D klasių ro-ro keleiviniuose laivuose, pastatytuose 1999 m. liepos 1 d. arba vėliau, evakavimo maršrutai vertinami atliekant evakavimo eigos analizę dar tik pradėjus projektavimo darbus. Analizuojant pagal galimybes mėginama identifikuoti ir pašalinti grūstį, galinčią atsirasti tada, kai keleiviai palieka laivą, eidami kartu su įgula įprastais evakavimo maršrutais, įskaitant tokią galimybę, kad įgulos nariams šiais evakavimo maršrutais gali tekti eiti priešinga kryptimi nei iš laivo išeinantiems keleiviams. Be to, analizė naudojama įrodyti tai, kad evakavimo priemonės yra gana nuodugniai apgalvotos ir yra atsižvelgta į galimybę, jog tam tikrais evakavimo maršrutais, susirinkimo ar įlaipinimo postais arba gelbėjimo plaustais nutikus nelaimingam atsitikimui nebus įmanoma pasinaudoti.

7. **A ir B klasės pertvarose įrengtos perėjimų vietos ir angos (R 30, 31)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Visoms A klasės pertvarose įrengtoms angoms numatomos stacionariai pritvirtintos angų uždarymo priemonės, kurių atsparumas ugniai yra toks pat, kaip ir tų pertvarų, kuriose šios uždarymo priemonės įtvirtintos.

.2 A klasės pertvarose visos durys įrengiamos su tokiomis priemonėmis, kuriomis uždarytos durys padaromos nejudančiomis, o durų rėmų konstrukcija yra tokia, kad pagal galimybes būtų užtikrintas toks pat, kaip ir tų pertvarų, kuriose durys įrengtos, atsparumas ugniai bei dūmų ir liepsnos plitimui. Šios durys ir durų rėmai gaminami iš plieno arba kitos lygiavertės medžiagos. Vandeniui nelaidžių durų nebūtina izoliuoti.

.3 Visas duris iš bet kurios pertvaros pusės gali atidaryti vienas žmogus.

.4 Pagrindinėje vertikaliojoje zonoje pastatytų pertvarų ir ugniai atsparios trapų šachtų durys, išskyrus klinketines vandeniui atsparias duris su mechanine pavara ir įprastu būdu rakinamas duris, atitinka šiuos reikalavimus:

.1 Durys užsidaro automatiškai, jas įmanoma uždaryti ir tada, kai laivas pasvyra į kitą pusę nuo durų uždarymo krypties, bet ne daugiau kaip 3,5 °. Jeigu būtina, durų užsidarymo greitis kontroliuojamas, kad žmonėms nekiltų pernelyg didelis pavojus. Esant įprastinei laivo būklei, naujuose laivuose tolygus durų užsidarymo greitis yra ne didesnis kaip 0,2 m/s ir ne mažesnis kaip 0,1 m/s.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.2 Tose klinketinėse arba su mechanine pavara duryse, kurios darinėjamos nuotolinio valdymo įrenginiu, montuojamas įtaisas, duodantis pavojaus signalą, kuris prieš pradedant durims užsidarinėti skamba mažiausiai 5 sekundes, tačiau ne ilgiau kaip 10 sekundžių, ir nenutyla tol, kol durys visiškai užsidaro. Durys suprojektuotos vėl pradėti atsidarinėti tuo atveju, jeigu užsidarinėdamos susiduria su kliūtimi, o pradėjusios atsidarinėti nesustoja tol, kol atsiranda bent 0,75 metro, tačiau ne didesnis kaip 1 metro tarpas.

.3 Visas tas duris, išskyrus ugniai atspariąsias, kurios paprastai laikomos uždarytos, įmanoma nuotolinio valdymo įrenginiu ir automatiškai vienu metu arba grupėmis atidaryti iš pagrindinio valdymo posto, kuriame nuolatos budi žmonės, arba atskirai bet kurias duris, stovint iš bet kurios jų pusės. Priešgaisrinės saugos pulte, esančiame pagrindiniame valdymo poste, kuriame nuolatos budi žmonės, turi būti sumontuoti indikatoriai, signalizuojantys, ar visos nuotolinio valdymo įrenginiu darinėjamos durys yra uždarytos. Durų atidarymo įrenginys projektuojamas taip, kad jos automatiškai užsidarytų tada, kai sugenda valdymo sistema arba pagrindinis elektros energijos šaltinis. Išjungiamieji jungikliai yra dviejų padėčių, kad sistema nebūtų automatiškai vėl nustatoma į pradinę padėtį. Tvirtinimo kablių neleidžiama montuoti taip, kad jų nebūtų galima junginėti iš pagrindinio valdymo posto.

.4 Netoli nuo durų su mechanine pavara numatomi vietiniai energijos kaupikliai, kurių energijos, naudojant prie durų įrengtus valdymo įtaisus, durims visiškai atidaryti ir uždaryti užtektų bent dešimčiai kartų.

.5 Toms iš dviejų dalių sudarytoms durims, kurioms būtinas skląstis, užtikrinantis jų atsparumą ugniai, montuojamas toks skląstis, kuris automatiškai įsijungia, kai durys uždaromos gavus komandą.

.6 Tose automatiškai uždaromose duryse su mechanine pavara, per kurias patenkama į specialiosios kategorijos skyrius, nebūtina montuoti .4.2 ir .4.3 punktuose nurodyto pavojaus signalą duodančio įtaiso ir nuotolinio atidarymo įrenginio.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Vietoj .4 punkto taikomas.4a punktas:

.4a Pagrindinių vertikaliųjų zonų pertvarose, koridorių sienose ir trapų šachtose esančios ugniai atsparios durys, išskyrus vandeniui nelaidžias duris su mechanine pavara ir tas duris, kurios paprastai laikomos užrakintos, atitinka šiuos reikalavimus:

.1 durys užsidaro automatiškai, jos gali užsidaryti ir tada, kai laivas į kitą pusę nuo durų uždarymo krypties pasvyra ne daugiau kaip 3,5 °;

.2 apytikslis šarnyrinių ugniai atsparių durų užsidarymo laikas yra ne ilgesnis kaip 40 sekundžių ir ne trumpesnis kaip 10 sekundžių nuo durų pajudėjimo pradžios, esant įprastinei laivo būklei. Apytikslis tolygusis klinketinių ugniai atsparių durų užsidarymo greitis yra ne didesnis kaip 0,2 m/s ir ne mažesnis kaip 0,1 m/s, esant įprastinei laivo būklei;

.3 visas duris įmanoma vienu metu arba grupėmis automatiškai atidaryti iš pagrindinio valdymo posto, kuriame nuolat budi žmonės, arba atskirai kiekvienas duris, stovint iš bet kurios jų pusės. Išjungiamieji jungikliai yra dviejų padėčių, kad sistema nebūtų automatiškai vėl nustatoma į pradinę padėtį;

.4 tvirtinimo kablių neleidžiama montuoti tuomet, jeigu jų negalima junginėti iš pagrindinio valdymo posto;

.5 nuotolinio valdymo įrenginio iš pagrindinio valdymo punkto uždarytos durys gali būti atidarytos naudojant prie durų įrengtus įtaisus ir stovint iš bet kurios jų pusės. Taip atidarius duris, jos vėl automatiškai užsidaro;

.6 ugniai atsparių durų pulte, esančiame pagrindiniame valdymo poste, kuriame nuolatos budi žmonės, turi būti sumontuoti indikatoriai, signalizuojantys, ar visos nuotolinio valdymo įrenginiu darinėjamos durys yra uždarytos;

.7 uždarymo mechanizmas suprojektuotas taip, kad, sugedus valdymo sistemai arba pagrindiniam elektros energijos šaltiniui, durys automatiškai užsidaro;

.8 arti durų su mechanine pavara numatomi vietiniai energijos kaupikliai, kurių energijos, sugedus valdymo sistemai ar pagrindiniam elektros energijos šaltiniui, naudojant prie durų įrengtus valdymo įtaisus, durims visiškai atidaryti ir uždaryti užtektų bent dešimčiai kartų;

.9 valdymo sistemos arba pagrindinio elektros energijos šaltinio gedimas prie vienų durų nekliudo saugiam kitų durų veikimui;

.10 klinketinėse arba su mechanine pavara duryse, darinėjamose nuotolinio valdymo įrenginiu, montuojamas įtaisas, duodantis pavojaus signalą, kuris po durų uždarymo komandos iš pagrindinio valdymo punkto ir prieš pradedant durims užsidarinėti skamba mažiausiai 5 sekundes, tačiau ne ilgiau kaip 10 sekundžių, ir nenutyla, kol durys visiškai užsidaro;

.11 durys, suprojektuotos atsidaryti tada, kai kelyje susiliečia su tam tikru objektu, atsidaro ne daugiau kaip vieno metro atstumu nuo sąlyčio taško;

.12 toms iš dviejų dalių sudarytoms durims, kurioms būtinas skląstis, užtikrinantis jų atsparumą ugniai, montuojamas toks skląstis, kuris automatiškai įsijungia tada, kai durys uždaromos perdavus komandą iš valdymo sistemos;

.13 tose automatiškai uždaromose duryse su mechanine pavara, per kurias patenkama į specialiosios kategorijos skyrius, nebūtina montuoti .3 ir .10 punktuose nurodytų pavojaus signalą duodančio įtaiso ir nuotolinio atidarymo įrenginio;

.14 vietinės valdymo sistemos sudedamosios dalys prieinamos, panorus jas apžiūrėti ar jas pritaikyti; ir

.15 duryse su mechanine pavara įrengiama tokia patvirtinto tipo valdymo sistema, kuri gali veikti kilus gaisrui, kaip ir numatyta Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo kodekse. Ši sistema atitinka šiuos reikalavimus:

.15.1 valdymo sistema, veikianti tiekiant energiją tada, kai temperatūra mažiausiai 200 °C, gali valdyti duris ne trumpiau kaip 60 minučių;

.15.2 tai nekliudo tiekti energiją kitoms durims, neapimtoms gaisro, ir

.15.3 kai temperatūra pakyla virš 200 °C, valdymo sistema automatiškai izoliuojama nuo energijos tiekimo ir yra pajėgi išlaikyti duris uždarytas, esant mažiausiai 945 °C temperatūrai.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.5 Išorinių laivo konstrukcijų A klasės atsparumo reikalavimai netaikomi stiklinėms pertvaroms, langams ir borto iliuminatoriams tais atvejais, jeigu šie reikalavimai dėl pirmiau minėtos sienos atitikimo A klasės atsparumo nuostatoms nėra įtraukti į 10 taisyklę. Taip pat A klasės atsparumo reikalavimai netaikomi antstatų ir kabinų išorinėms durims.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Vietoj .5 punkto taikomas .5a punktas:

.5a Išorinių laivo konstrukcijų A klasės atsparumo reikalavimai netaikomi stiklinėms pertvaroms, langams ir borto iliuminatoriams tais atvejais, jeigu šie reikalavimai dėl pirmiau minėtos sienos atitikimo A klasės atsparumo nuostatoms nėra įtraukti į 10 taisyklę.

Išorinių laivo konstrukcijų A klasės atsparumo reikalavimai netaikomi išorinėms durims, išskyrus antstatų ir kabinų išorines duris, esančias prieš gelbėjimosi priemones, įlaipinimo ir išorines susirinkimo punktų zonas, išorinius laiptus ir viršutinius denius, naudojamus evakavimo maršrutams. Trapų šaftų durims šis reikalavimas neprivalomas.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.6 Išskyrus vandeniui nelaidžias duris, oro sąlygoms atsparias duris (pusiau vandeniui nelaidžias duris), duris, vedančias į viršutinį denį, ir tas duris, kurios turi būti atitinkamai pagrįstai nelaidžios dujoms, visose A klasės duryse, esančiose trapuose, viešosios paskirties skyriuose ir pagrindinės vertikaliosios zonos pertvarose, kertančiose evakavimo maršrutus, įrengiama iš tokios medžiagos pagaminta automatiškai užsidaranti jungtis vamzdžiui prijungti, kurios konstrukcija ir atsparumas ugniai yra toks pat, kaip ir tų durų, kuriose ji sumontuota, o tada, kai durys yra uždarytos, turi likti kvadratinė 150 mm anga, o jungtis turi būti įrengta apatiniame durų kampe, priešais durų vyrius, arba, kai durys yra klinketinės – kuo arčiau angos.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.7 B klasės pertvarose įrengtos durys, durų rėmai bei įtaisai, neleidžiantys durims judėti, užtikrina, kad durys būtų uždaromos taip, kad jų atsparumas ugniai būtų ne mažesnis kaip pertvarų, išskyrus tai, jog šių durų apatinėje dalyje galima leisti įrengti ventiliacijos angas. Kai šios angos įrengtos duryse arba po durimis, tokios angos arba bendras angų plotas neturi viršyti 0,05 m^2. Arba antraip, jeigu vamzdžio skerspjūvio plotas ne didesnis kaip 0,05 m^2, leidžiama įrengti nedegų oro balansavimo vamzdį, nutiestą tarp kabinos ir koridoriaus bei įrengtą po sanitariniu skyriumi. Visose ventiliacijos angose įtaisomos grotelės, pagamintos iš nedegiosios medžiagos. Durys irgi yra iš nedegiosios medžiagos.

.7.1 Siekdama, kad būtų mažinamas triukšmas, administracija gali leisti kaip lygiavertes duris su įmontuotais ventiliacijos triukšmo slopinimo įtaisais tada, kai angos yra vienos šių durų pusės apačioje, o kitos jų pusės viršuje, jeigu laikomasi šių nuostatų:

.1 viršutinės angos su jose sumontuotomis nedegiųjų medžiagų grotelėmis ir automatiškai veikiančia gaisrine sklende, įsijungiančia tada, kai temperatūra pakyla maždaug iki 70 °C, visada atgręžtos į koridorių;

.2 apatinėje angoje įrengiamos grotelės iš nedegiųjų medžiagų;

.3 durys išbandomos laikantis A.754 (18) rezoliucijos nuostatų.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.8 Kajutės B klasės pertvarose įrengiamos automatiškai užsidarančios durys. Neleidžiama įrengti apsaugos įtaisų.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.9 Išorinių laivo konstrukcijų B klasės atsparumo reikalavimai netaikomi stiklinėms pertvaroms, langams ir borto iliuminatoriams. Taip pat B klasės atsparumo reikalavimai netaikomi antstatų ir kabinų išorinėms durims. Laivuose, vežančiuose ne daugiau kaip 36 keleivius, vėliavos valstybės administracija gali leisti naudoti degiąsias medžiagas durims, skiriančioms kajutes nuo atskirų vidaus sanitarinių skyrių, pavyzdžiui, dušų.

8. **Gyvenamųjų ir tarnybinių patalpų trapų ir liftų apsauga (R 29)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Visų trapų rėmas plieninis, išskyrus tuos atvejus, kai administracija leidžia naudoti kitas lygiavertes medžiagas, o trapai iš visų pusių aptveriami A klasės pertvaromis ir visų jų angoms įrengiami priverstinio uždarymo įtaisai, išskyrus tai, kad:

.1 tik du denius jungiantis trapas gali būti atviras, jeigu denio atsparumas užtikrinamas tinkamomis tarpdenio pertvaromis arba durimis. Kai kuriame nors tarpdenio skyriuje trapas yra uždaras, to trapo šachta apsaugoma laikantis 4 ir 5 taisyklėse pateiktų denių lentelių nuostatų;

.2 trapus galima įrengti atviroje viešosios paskirties patalpų vietoje tuo atveju, jeigu jie visiškai išsitenka tokioje viešosios paskirties vietoje.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.2 Iš trapo šachtos galima tiesiogiai pereiti į koridorius, o šių šachtų matmenys yra tokie, kad būtų atsižvelgta į keleivių, kurie gali naudotis šiomis šachtomis, skaičių ir numatyta, kad nesusidarytų keleivių spūstis.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI: Neviršijant trapų šachtų skersmens, jose leidžiama įrengti tik viešuosius tualetus, sandėliukus iš nedegiųjų medžiagų saugos įrangai laikyti ir viešosios informacijos perdavimo priemones.

Tiesioginius išėjimus į pirmiau minėtų trapų šachtas leidžiama įrengti tik iš viešosios paskirties patalpų, koridorių, viešųjų tualetų, specialiosios paskirties skyrių, kitų pagal II-2 skyriaus B dalies 6–1.5 taisyklės nuostatas būtinų evakavimo trapų ir iš laivo išorėje esančių vietų.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.3 Liftų šachtos įrengiamos taip, kad liepsna ir dūmai iš vieno tarpdenio neišplistų į kitą, ir numatomos priemonės šachtoms uždaryti, kad būtų galima valdyti oro trauką.

9. **Ventiliacijos sistemos (R 32)**

.1 *Laivai, vežantys daugiau kaip 36 keleivius*

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Ventiliacijos sistema, be 1974 m. SOLAS konvencijos II skyriaus 32 taisyklės, galiojusios 1998 m. kovo 17 d., 1 punkto, taip pat atitinka šios taisyklės .2.2–.2.6, .2.8 ir .2.9 papunkčius.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.2 Paprastai ventiliatoriai išdėstomi taip, kad su skirtingais skyriais sujungtos šachtos neatsidurtų už pagrindinės vertikaliosios zonos ribų.

.3 Kai taip įrengiamos ventiliacijos sistemos, kad jos kerta denius, be atsparumo priemonių, numatytų II-2 skyriaus A dalies 12.1 taisyklėje, ir priemonių, susijusių su atsparumu ugniai, imamasi papildomų, kad būtų sumažinta galimybė dūmams ir karštoms dujoms šia sistema patekti iš vieno tarpdenio į kitą. Be šioje taisyklėje išdėstytų izoliavimo reikalavimų, jeigu reikia, izoliuojami vertikalieji ortakiai, laikantis atitinkamų 4 taisyklės lentelių nuostatų.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.4 Ventiliacijos vamzdžiai gaminami iš šių medžiagų:

.1 ortakiai, kurių skerspjūvio plotas yra ne mažesnis kaip 0,075 m^2, taip pat visi vertikalieji ortakiai, sujungti su daugiau kaip vienu tarpdenio skyriumi, gaminami iš plieno arba iš lygiavertės medžiagos;

.2 ortakiai, kurių skerspjūvio plotas yra mažesnis kaip 0,075 m^2, tačiau jie nėra pirmiau minėtame .1.4.1 papunktyje nurodyti vertikalieji ortakiai, gaminami iš nedegiųjų medžiagų. Kai šie ortakiai vedami per A arba B klasės pertvaras, atitinkamas dėmesys kreipiamas į tai, kad būtų užtikrintas pertvaros atsparumas ugniai;

.3 trumpos ortakio atkarpos, kurių skerspjūvio plotas nėra didesnis kaip 0,02 m^2 ir kurios nėra ilgesnės kaip 2 metrai, gali būti pagamintos iš nedegiųjų medžiagų, jeigu laikomasi visų šių sąlygų:

.1 ortakis pagamintas iš dėl gaisro grėsmės mažai pavojingos medžiagos, atitinkančios vėliavos valstybės administracijos reikalavimus;

.2 ortakis naudojamas tik ventiliacijos vamzdyno gale; ir

.3 ortakis nuo tos vietos, kurioje ventiliacijos vamzdis kerta A arba B klasės pertvarą, įskaitant ištisinius B klasės vidinius klojinius, sumontuotas ne arčiau kaip per 600 mm, jeigu atstumas matuojamas išilgai ortakio.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Vietoj .1 papunkčio taikomas šis .1a papunktis:

.1a ortakis pagamintas iš tokios medžiagos, kuriai būdingas mažas liepsnos plitimo greitis.

.5 Trapų šachtos ventiliuojamos tik sistema, sudaryta iš atskiro ventiliatoriaus ir ortakio, o ji nenaudojama ventiliuoti jokiam kitam su ventiliacijos sistema sujungtam skyriui.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.6 Visoje priverstinės ventiliacijos sistemoje, išskyrus mašinų ir krovinių skyrių ventiliaciją bei bet kurią kitą sistemą, būtiną pagal .9.2.6 papunkčio nuostatas, įrengiami valdymo įtaisai, kurie grupuojami taip, kad visus ventiliatorius būtų galima išjungti iš bet kurios vienos iš dviejų vietų, įrengtų pagal galimybes kuo toliau viena nuo kitos. Priverstinės ventiliacijos, naudojamos mašinų skyriams ventiliuoti, valdymo įtaisai taip pat grupuojami taip, kad juos būtų galima junginėti iš dviejų vietų, iš kurių viena įrengiama ne mašinų skyriuje. Tuos ventiliatorius, kurie priverstinės ventiliacijos sistemose naudojami krovinių skyriams ventiliuoti, galima išjungti iš kurios nors saugios vietos, tačiau ne iš pirmiau minėtų skyrių.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.7 Jeigu viešosios paskirties patalpos išdėstytos trijuose arba daugiau atviruųjų denių, jeigu jose stovi lengvai įsiliepsnojantys daiktai, pavyzdžiui, baldai, ir jeigu jas sudaro ir uždari skyriai, pavyzdžiui, parduotuvės, darbo kabinetai ir restoranai, tuomet šiose patalpose įrengiama dūmų ištraukimo sistema. Dūmų ištraukimo sistemą įjungia būtina įrengti dūmų aptikimo sistema, dujų ištraukimo sistemą galima valdyti rankomis. Ventiliatorių dydis parenkamas taip, kad visą patalpos tūrio orą jie ištrauktų per 10 minučių arba greičiau.

.8 Ventiliacijos kanaluose numatomi atitinkamai išdėstyti liukai, taip ir tokiose vietose įrengti, kur tai įmanoma padaryti, kad būtų galima kanalus apžiūrėti ir valyti.

.9 Tie virtuvės patalpų ištraukiamosios ventiliacijos kanalai, kuriuose gali kauptis taukai ir riebalai, atitinka .9.2.3.2.1 ir .9.2.3.2.2 papunkčių reikalavimus, todėl šiuose kanaluose montuojama:

.1 lengvai išimama, kad būtų galima ją valyti, taukų gaudyklė, jeigu neįrengta kita patvirtinta taukų šalinimo sistema;

.2 kanalo galuose, apatiniame ir viršutiniame, įrengiamos tokios automatinės priešgaisrinės sklendės, kurios yra automatiškai valdomos nuotoliniais įtaisais;

.3 stacionariosios gaisro, kilusio kanale, gesinimo priemonės;

.4 ištraukiamojo ir slėginių ventiliatorių nuotolinio valdymo, .2 punkte minėtų automatinių priešgaisrinių sklendžių ir gaisro gesinimo sistemų valdymo įrenginiai montuojami prie įėjimo į virtuvę. Jeigu sistema sumontuota iš keliolikos atšakų, numatomos priemonės visoms ištraukimo atšakoms, sujungtoms su tuo pačiu pagrindiniu ortakiu, uždaryti, kad paskui į sistemą būtų galima leisti gesinimo medžiagą; ir

.5 atitinkamai išdėstomi liukai, kad ortakį būtų galima apžiūrėti ir valyti.

.2 *Laivai, vežantys ne daugiau kaip 36 keleivius*

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Ventiliacijos kanalai gaminami iš nedegiosios medžiagos. Trumpi ortakiai, ne ilgesni kaip 2 metrai, kurių skerspjūvio plotas yra ne didesnis kaip 0,02 m^2, gali būti gaminami iš kitokių nei iš nedegiųjų medžiagų, jeigu laikomasi šių sąlygų:

.1 šie ortakiai gaminami iš tokios medžiagos, kuri, vėliavos valstybės administracijos nuomone, yra dėl gaisro grėsmės nepavojinga;

.2 juos galima įrengti tik ventiliacijos įtaiso gale;

.3 ortakių nuo A arba B klasės pertvaros, įskaitant ištisinius B klasės vidinius klojinius, angos sumontuotos ne arčiau kaip per 600 mm, jeigu atstumas matuojamas išilgai ortakių.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Vietoj .1 papunkčio taikomas šis .1a papunktis:

.1a šie ortakiai gaminami iš medžiagos, kuriai būdingas mažas liepsnos plitimo greitis.

.2a Kai tie ventiliacijos kanalai, kurių laisvasis skerspjūvio plotas didesnis kaip 0,02 m^2, kerta A klasės pertvaras arba denius, į angas klojamos plieninės movos tais atvejais, kai pertvaras ar denius kertančių ortakių dalis prie kertamos pertvaros ar denio nėra plieninė, o ortakiai ir movos šioje dalyje atitinka šiuos reikalavimus:

.1 Movos medžiagos storis yra ne mažesnis kaip 3 mm, o pati mova nėra trumpesnė kaip 900 mm. Jei mova kerta pertvaras, pirmiau minėtą ilgį tinkamiausia dalyti į dvi dalis po 450 mm iš abiejų pertvaros pusių. Šiuose ortakiuose arba jų movose įrengiama ugniai atspari izoliacija. Jos atsparumas liepsnai neturi būti mažesnis nei tos pertvaros ar denio, per kurį ortakis vedamas.

.2 Tuose ortakiuose, kurių laisvasis pjūvio plotas viršija 0,075 m^2, be .9.2.2.1 papunktyje nurodytų reikalavimų, dar įrengiamos automatinės priešgaisrinės sklendės. Nors jos valdomos automatiškai, tačiau šias sklendes taip pat turi būti įmanoma uždaryti rankomis iš abiejų pertvaros arba denio pusių. Automatinėje priešgaisrinėje sklendėje montuojamas indikatorius, rodantis, ar sklendė atidaryta, ar uždaryta. Šios sklendės nebūtinos, kai ortakiai kerta tuos skyrius, kurių sienos yra A klasės pertvaros, ir tais atvejais, kai ortakiai šių skyrių neventiliuoja, su sąlyga, kad šių ortakių atsparumas liepsnai yra toks pat, kaip ir tų pertvarų, kurias jie kerta. Automatinės priešgaisrinės sklendės turi būti lengvai prieinamos. Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, automatinės priešgaisrinės sklendės įrengiamos už vidinių klojinių arba apkalų, o tuose vidiniuose klojiniuose arba apkalose įrengiamos patikrinimo durys, prie kurių įrengiama plokštelė, parodanti automatinės priešgaisrinės sklendės identifikacinį numerį. Automatinės priešgaisrinės sklendės identifikacinis numeris taip pat nurodomas visuose atitinkamuose nuotolinio valdymo pultuose.

.2b Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, plonai apkalto ortakio su laisvuoju skerspjūvio plotu, lygiu arba mažesniu už 0,02 m^2, ir vedamo per A klasės pertvaras arba denius, anga turi būti išklota tokia plienine mova, kuri turi būti ne plonesnė kaip 3 mm ir ne trumpesnė kaip 200 mm, pageidautina po 100 mm kiekvienoje iš abiejų pertvaros pusių, o tada, kai ortakis vedamas per denį, jis turi eiti ištisai per žemesniąją kertamo denio pusę.

.3 Ortakiai, numatyti mašinų skyriams, virtuvėms, automobilių denio, ro-ro krovinių arba specialiosios kategorijos skyriams ventiliuoti, nevedami per gyvenamąsias ar tarnybines patalpas arba valdymo postus tais atvejais, jeigu jie neatitinka .9.2.3.1.1–.9.2.3.1.4 arba .9.2.3.2.1 ir .9.2.3.2.2 papunkčiuose apibrėžtų sąlygų:

.1.1 ortakiai pagaminti iš tokio plieno, kurio storis yra mažiausiai 3 mm, atitinkamai 5 mm, kai ortakio plotis arba skersmuo nėra didesnis kaip 300 mm, įskaitant ir 300 mm, 760 mm ir didesnis, o tų ortakių, kurių plotis arba skersmuo 300–760 mm, medžiagos storis gaunamas interpoliacijos būdu;

.1.2 ortakiai tinkamai tvirtinami ir standinami;

.1.3 ortakiuose prie tų pertvarų, kurias jie kerta, įrengiamos automatinės priešgaisrinės sklendės; ir

.1.4 ortakiai nuo mašinų skyrių, virtuvių, automobilių denio, ro-ro krovinių arba specialiosios kategorijos skyrių iki taško, už kiekvienos automatinės priešgaisrinės sklendės esančio bent per penkis metrus, izoliuojami pagal A-60 standartą;

arba

.2.1 ortakiai pagaminti iš plieno pagal .9.2.3.1.1 ir .9.2.3.1.2 papunkčių reikalavimus; ir

.2.2 per gyvenamąsias ar tarnybines patalpas arba valdymo postus vedami ortakiai izoliuoti pagal A-60 standarto reikalavimus;

pagrindinės zonos pertvarose įrengtos perėjimų vietos taip pat atitinka .9.2.8 papunkčio reikalavimus.

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, ventiliacijos sistemos, rengiamos A kategorijos mašinų, transporto priemonių bei ro-ro skyriuose, virtuvėse, specialiosios kategorijos ir krovinių skyriuose, paprastai turi būti atskiriamos viena nuo kitos ir nuo kitų skyrių ventiliacijos sistemų. Tačiau keleiviniuose laivuose, vežančiuose ne daugiau kaip 36 keleivius, virtuvių ventiliacinės sistemos neprivalo būti įrengtos visiškai atskirai – jas gali aptarnauti kitus skyrius aptarnaujančio ventiliacinio sektoriaus atskiri ortakiai. Bet kokiu atveju automatinė priešgaisrinė sklendė įrengiama virtuvės ventiliacijos ortakyje šalia ventiliacijos sektoriaus.

.4 Ortakiai, numatyti gyvenamosioms bei tarnybinėms patalpoms ir valdymo postams ventiliuoti, nevedami per mašinų skyrius, virtuves, automobilių denio, ro-ro krovinių arba specialiosios kategorijos skyrius tais atvejais, jeigu jie neatitinka .9.2.4.1.1–.9.2.4.1.3 arba .9.2.4.2.1 ir .9.2.4.2.2 papunkčiuose apibrėžtų sąlygų:

.1.1 ortakiai, kertantys mašinų skyrių, virtuvę, automobilių denio, ro-ro krovinių arba specialiosios kategorijos skyrius, gaminami iš plieno, laikantis .9.2.3.1.1 ir .9.2.3.1.2 papunkčių;

.1.2 automatinės priešgaisrinės sklendės montuojamos arti tų sienų, kurias kerta ortakiai; ir

.1.3 mašinų skyriaus, virtuvės, automobilių denio, ro-ro krovinių arba specialiosios kategorijos skyrių sienų sandarumas išlaikomas perėjimų vietose;

arba

.2.1 ortakiai, kertantys mašinų skyrių, virtuvę, automobilių denio, ro-ro krovinių arba specialiosios kategorijos skyrius, gaminami iš plieno, laikantis .9.2.3.1.1 ir .9.2.3.1.2 papunkčių; ir

.2.2 per mašinų skyrių, virtuvę, automobilių denio, ro-ro krovinių arba specialiosios kategorijos skyrius vedami ortakiai izoliuojami pagal A-60 standartą;

pagrindinės zonos pertvarose įrengtos perėjimų vietos taip pat atitinka .9.2.8 papunkčio reikalavimus.

.5 Kai tie ventiliacijos kanalai, kurių laisvasis skerspjūvio plotas didesnis kaip 0,02 m^2, kerta B klasės pertvaras, jose įklojamos 900 mm ilgio plieninės movos, o šį ilgį tinkamiausia dalyti į dvi dalis po 450 mm iš abiejų pertvaros pusių tais atvejais, jeigu ortakio pirmiau minėto ilgio dalis pagaminta ne iš plieno.

.6 Tokių priemonių pagal galimybes imamasi valdymo postuose, įrengtuose ne mašinų skyriuose, siekiant užtikrinti, kad šie postai būtų ventiliuojami, kad juose būtų normalus matomumas ir kad iš jų būtų šalinami dūmai, kad kilus gaisrui valdymo postų mechanizmus ir įrangą būtų galima veiksmingai prižiūrėti taip, kad jie patikimai veiktų. Numatomos alternatyvios ir atskiros priemonės orui tiekti; dviejų orą tiekiančių šaltinių oro imtuvai išdėstomi taip, kad pavojus, jog abu imtuvus vienu metu užtvindytų dūmai, būtų kuo mažesnis. Šių reikalavimų galima netaikyti valdymo postams, įrengtiems viršutiniame denyje ar tiems, iš kurių patenkama į viršutinį denį, taip pat tada, kai vietiniai uždarymo įrenginiai yra tokie pat veiksmingi.

.7 Ištraukiamosios ventiliacijos kanalų iš virtuvės patalpų, jeigu jie vedami per gyvenamąsias patalpas arba per tuos skyrius, kuriuose laikomos degiosios medžiagos, sienos yra suformuotos iš A klasės pertvarų. Kiekviename ištraukimo kanale montuojama:

.1 taukų gaudyklė, lengvai išimama, kad ją būtų galima valyti;

.2 automatinė priešgaisrinė sklendė, įrengta apatiniame ortakio gale;

.3 iš laivo virtuvės valdomi įrenginiai ištraukiamosios ventiliacijos ventiliatoriams išjungti; ir

.4 stacionariosios gaisro ortakyje gesinimo priemonės.

.8 Jeigu būtina, kad ventiliacijos kanalas kirstų pagrindinės vertikaliosios zonos pertvarą, arti šios pertvaros montuojama patikima automatinė priešgaisrinė uždaromoji sklendė. Šią sklendę galima uždaryti rankomis iš abiejų pertvaros pusių. Vieta, iš kurios sklendė valdoma, lengvai prieinama ir žymima raudonais šviesą atspindinčiais dažais. Ortakis tarp pertvaros ir priešgaisrinės sklendės yra plieninis arba iš kitos lygiavertės medžiagos ir, jeigu reikia, izoliuotas laikantis II-2 skyriaus A dalies 12.1 taisyklės reikalavimų. Bent iš vienos pertvaros pusės priešgaisrinė sklendė montuojama su indikatoriumi, rodančiu, ar sklendė atidaryta.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.9 Visų ventiliacijos sistemų pagrindinius oro imtuvus ir oro išleidimo angas galima uždaryti ir nesant ventiliuojamuose skyriuose.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.10 Priverstinę gyvenamųjų ir tarnybinių patalpų, krovinių skyrių, valdymo postų ir mašinų skyrių ventiliaciją galima išjungti iš lengvai prieinamos vietos, esančios ne ventiliuojamame skyriuje. Ši vieta neturėtų būti lengvai atkirsta, jeigu ventiliuojamame skyriuje kiltų gaisras. Įtaisai, numatyti mašinų skyrių priverstinei ventiliacijai išjungti, visiškai atskiriami nuo įtaisų, numatytų kitų skyrių ventiliacijai išjungti.

.3 B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Priemonės, išbandomos laikantis TJO Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo kodekso nuostatų:

.1 priešgaisrinės sklendės, įskaitant atitinkamas valdymo priemones; ir

.2 ortakiai, vedami per A klasės pertvaras. Jeigu plieninės movos yra tiesiogiai sujungtos su ventiliacijos ortakiais kniedėmis, sraigtinėmis jungėmis arba suvirinimo būdu, bandymai yra nebūtini.

10. **Langai ir borto iliuminatoriai (R 33)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.1 Visi langai ir borto iliuminatoriai, įtaisyti gyvenamųjų ir tarnybinių patalpų bei valdymo postų, išskyrus tuos, kuriems taikomos 7.5 taisyklės nuostatos, pertvarose, įrengiami taip, kad nebūtų pažeisti to pertvarų tipo, kuriose įrengti langai ir borto iliuminatoriai, atsparumo reikalavimai.

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, tai nustatoma pagal Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo kodekso nuostatas.

.2 Nepaisant 4 ir 5 taisyklės lentelėse pateiktų reikalavimų, visi langai ir borto iliuminatoriai, įtaisyti tose pertvarose, kuriomis gyvenamosios ir tarnybinės patalpos bei valdymo postai apsaugoti nuo oro sąlygų poveikio, įrengiami su rėmais, pagamintais iš plieno arba iš kitos atitinkamos medžiagos. Stiklas įstatomas į metalinį aptaisą arba kampuotį.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, VEŽANTYS DAUGIAU KAIP 36 KELEIVIUS

.3 Langų, atgręžtų į gelbėjimosi priemones, įlaipinimo ir susirinkimo vietas, išorinius trapus bei atviruosius denius, įtrauktus į evakavimo maršrutus, ir langų, įrengtų žemiau tų vietų, iš kurių įlaipinama į gelbėjimo plaustus bei į evakavimo tiltelius, atsparumas liepsnai atitinka 4 taisyklės lentelėse nustatytus reikalavimus. Jeigu langams numatytos automatinės specializuotos purkštuvo galvutės, tie langai, kurių atsparumas liepsnai yra A-0, gali būti priimtini kaip lygiaverčiai.

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, automatinėmis specializuotomis purkštuvo galvutėmis gali būti laikomos:

.1 virš langų įtaisytos specializuotos galvutės, įrengtos be įprastinių vidinių klojinių purkštuvų; arba

.2 įprastinės vidinių klojinių purkštuvų galvutės, išdėstytos taip, kad langas būtų apsaugotas vidutiniu pritaikymo greičiu, kuris turi būti ne mažesnis kaip 5 litrų/m^2 per minutę, o skaičiuojant padengimo plotą įtraukiamas ir papildomas lango plotas.

Langų, laivo borte įrengtų žemiau tų vietų, iš kurių įlaipinama į gelbėjimo valtis, atsparumas liepsnai atitinka mažiausiai A-0 klasės atsparumą.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, VEŽANTYS NE DAUGIAU KAIP 36 KELEIVIUS, BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.4 Nepaisant II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės lentelėse išdėstytų reikalavimų, ypatingas dėmesys kreipiamas į langų, atgręžtų į tas atviras arba uždaras vietas, iš kurių įlaipinama į gelbėjimo valtis ar plaustus, atsparumą liepsnai ir langų, esančių žemiau įlaipinimo į valtis bei plaustus vietų ir įrengtų tokioje vietoje, kad šiems langams nesulaikius liepsnos, būtų trukdoma nuleisti gelbėjimo valtis ar plaustus arba įlaipinti keleivius į valtis ar plaustus.

11. **Ribotas degiųjų medžiagų naudojimas (R 34)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Visos apkalos, gruntai, priešgaisrinės pertvaros, apdailos detalės ir izoliacijos sluoksniai, išskyrus krovinių, pašto bei bagažo skyrius arba tarnybinio skyriaus šaldymo patalpas, yra iš nedegiųjų medžiagų. Tos dalinės pertvaros arba deniai, kuriais skyrius dalijamas siekiant patogumo arba dėl su dizainu susijusių priežasčių, taip pat yra iš nedegiųjų medžiagų.

.2 Garams nelaidūs sluoksniai ir lipniosios medžiagos, naudojami izoliacijai įrengti, bei šalčio skirstymo sistemų vamzdyno armatūros izoliacija gali būti iš degiųjų medžiagų, tačiau tokių medžiagų pagal galimybes naudojama kuo mažiau, o jų atviriesiems paviršiams būdingos ypatybės, trukdančios plisti liepsnai, nustatomos pagal bandymo tvarką, pateiktą TJO A.653 (16) rezoliucijoje.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Vietoj .2 papunkčio taikomas šis .2a papunktis:

.2a Garams nelaidūs sluoksniai ir lipniosios medžiagos, naudojami izoliacijai įrengti, bei šalčio skirstymo sistemų vamzdyno armatūros izoliacija gali būti iš degiųjų medžiagų, tačiau tokių medžiagų pagal galimybes naudojama kuo mažiau, o jų atviriesiems paviršiams būdingas mažas liepsnos plitimo greitis.

.3 Šiems paviršiams turi būti būdingas mažas liepsnos plitimo greitis:

.1 koridorių ir trapų šachtų bei pertvarų atviriesiems paviršiams, gyvenamųjų ir tarnybinių patalpų bei valdymo postų sienų ir perdangų apdailai;

.2 paslėptiems arba neprieinamiems paviršiams gyvenamosiose ir tarnybinėse patalpose bei valdymo postuose.

.4 Jokioje gyvenamojoje arba tarnybinėje patalpoje degiosios apdailos, briaunelių, papuošimų ir vienasluoksnės faneros tūris neviršija tokio tūrio, kuris būtinas pirmiau minėtos patalpos visoms sienoms ir perdangoms iškloti 2,5 mm storio vienasluoksne fanera. Prie vidinių klojinių, pertvarų arba denių pritvirtinti baldai neįtraukiami skaičiuojant bendrąjį degiųjų medžiagų tūrį.

Jeigu laive įrengta II-2 skyriaus A dalies 8 taisyklės nuostatas atitinkanti automatinė purkštuvų sistema, į pirmiau minėtą tūrį galima įtraukti tam tikrą degiosios medžiagos, naudojamos C klasės pertvaroms statyti, dalį.

.5 Tiems paviršiams ir apkalams, kuriems taikomi.3 punkto reikalavimai, naudojamos atitinkamo storio faneros ploto šilumingumas neviršija 45 MJ/m^2.

.6 Trapų šachtose statomi tik sėdėti skirti baldai. Jie pritvirtinami, kiekvieno denio kiekvieno trapo šachtoje statomi ne daugiau kaip šešių sėdimų vietų, dėl gaisro grėsmės riboto pavojingumo baldai, netrukdantys keleiviams naudotis evakavimo maršrutais. Vėliavos valstybės administracija trapo, įrengto pagrindiniame keleivių priimamajame, šachtoje gali leisti statyti papildomą baldą, jeigu jis pritvirtinamas, yra pagamintas iš nedegiosios medžiagos ir netrukdo keleiviams judėti evakavimo maršrutu. Tuose keleivių ir įgulos koridoriuose, kurie kajučių sekcijose įtraukti į evakavimo maršrutus, neleidžiama statyti baldų. Be to, kaip minėta pirmiau, iš nedegiosios medžiagos leidžiama įrengti spintas, skirtas saugos įrangai laikyti, būtinai pagal taisyklės nuostatas. Geriamojo vandens ir ledo gabaliukų aparatai gali būti statomi koridoriuose tais atvejais, jeigu aparatai yra stacionarūs ir nemažina evakavimo maršrutų pločio. Tai taip pat taikoma dekoratyvinėms gėlėms arba augalams, skulptūroms ar kitiems meno objektams, pavyzdžiui, paveikslams ir kilimams, esantiems koridoriuose ir trapuose.

.7 Dažai, lakai ir kitos atviriesiems paviršiams naudojamos apdailos medžiagos degdamos neturi išskirti pernelyg didelio kiekio dūmų arba nuodingų produktų.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Vietoj .7 papunkčio taikomas šis .7a papunktis:

.7a Dažai, lakai ir kitos atviriesiems paviršiams naudojamos apdailos medžiagos degdamos neturi išskirti pernelyg didelio kiekio dūmų arba nuodingų produktų, tai nustatant pagal TJO Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo kodekso nuostatas.

.8 Jeigu gyvenamosiose bei tarnybinėse patalpose ir valdymo postuose naudojama pirminė denio danga, ji yra iš tokios patvirtintos ir sunkiai įsiliepsnojančios medžiagos, kurios įsiliepsnojimo temperatūra nustatoma pagal įsiliepsnojimo temperatūros bandymo tvarką, išdėstytą TJO A.687 (17) rezoliucijoje, ir kuri padidėjus temperatūrai nekelia apnuodijimo arba sprogimo pavojaus.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Vietoj .8 papunkčio taikomas šis .8a papunktis:

.8a Jeigu gyvenamosiose bei tarnybinėse patalpose ir valdymo postuose naudojama pirminė denio danga, ji yra iš tokios patvirtintos ir sunkiai įsiliepsnojančios medžiagos, kuri padidėjus temperatūrai nekelia apnuodijimo arba sprogimo pavojaus, tai nustatant pagal TJO Įsiliepsnojimo temperatūros bandymų vykdymo kodekso nuostatas.

12. **Konstrukcijos detalės (R 35)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

Gyvenamosiose ir tarnybinėse patalpose, valdymo postuose, koridoriuose ir trapuose:

.1 už apdailos detalių, juostelių arba apkalos esantys uždari tarpai yra tinkamai suskirstomi sandariai įrengiamomis priešgaisrinėmis pertvaromis, tarp kurių atstumas yra ne didesnis kaip 14 metrų;

.2 tokie uždari tarpai, įskaitant esančius už trapų, šachtų ir kt. apkalos, vertikalia kryptimi yra sandarinami kiekvieno denio lygyje.

13. **Stacionariosios gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos bei kitos automatinių purkštuvų, gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos (R 14) (R 36)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Laivuose, vežančiuose ne daugiau kaip 36 keleivius, visose zonose, vertikaliosiose ar horizontaliosiose, visose gyvenamosiose ar tarnybinėse patalpose bei valdymo postuose, išskyrus skyrius, nekeliančius didelės gaisro grėsmės, pavyzdžiui, tuščius, sanitarinius ir pan., įrengiama:

.1 stacionarioji gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos patvirtinto tipo sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 9 taisyklės reikalavimus, įrengta ir išdėstyta taip, kad būtų aptiktas gaisras, kilęs šiuose skyriuose, tačiau naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, ji įrengiama ir išdėstoma taip, kad koridoriuose, trapuose ir gyvenamosiose patalpose, įtrauktose į evakavimo maršrutus, būtų aptikti dūmai, arba

.2 automatinių purkštuvų, gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos patvirtinto tipo sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 8 taisyklės reikalavimus arba TJO rekomendacijas, išdėstytas TJO A. 800 (19) rezoliucijoje dėl patvirtintos lygiavertės purkštuvų sistemos, kuri įrengiama ir išdėstoma taip, kad pirmiau minėti skyriai būtų apsaugoti ir, be to, stacionarioji gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos patvirtinto tipo sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 9 taisyklės reikalavimus ir įrengta bei išdėstyta taip, kad koridoriuose, trapuose ir gyvenamosiose patalpose, įtrauktose į evakavimo maršrutus, būtų aptikti dūmai.

.2 Laivų, vežančių daugiau kaip 36 keleivius, išskyrus laivus, trumpesnius kaip 24 metrai:

Visose pagalbinėse patalpose, valdymo postuose ir gyvenamosiose patalpose, įskaitant koridorius ir trapus, įrengiama automatinių purkštuvų, gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos patvirtinto tipo sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 8 taisyklės reikalavimus arba TJO rekomendacijas, išdėstytas TJO A.800 (19) rezoliucijoje dėl patvirtintos lygiavertės purkštuvų sistemos.

Tuose valdymo postuose, kuriuose vanduo gali apgadinti pagrindinę įrangą, galima montuoti kitokio tipo patvirtintą stacionariąją priešgaisrinę sistemą.

Stacionarioji gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos patvirtinto tipo sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 9 taisyklės reikalavimus, įrengiama ir išdėstoma taip, kad tarnybinėse patalpose, valdymo postuose ir gyvenamosiose patalpose, įskaitant koridorius ir trapus, būtų aptikti dūmai. Dūmų indikatorių nebūtina įrengti voniose ir virtuvėse.

Dėl gaisro grėsmės mažai arba visiškai nepavojinguose skyriuose, pavyzdžiui, tuščiuose skyriuose, viešuosiuose tualetuose ir panašiuose skyriuose, nebūtina montuoti automatinių purkštuvų sistemos arba stacionariosios gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemos.

.3 Neperiodiškai prižiūrimuose mašinų skyriuose, laikantis II-2 skyriaus A dalies 9 taisyklės atitinkamų nuostatų, įrengiama stacionarioji gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos patvirtinto tipo sistema.

Ši gaisro aptikimo sistema projektuojama ir indikatoriai išdėstomi taip, kad kiekviename pirmiau minėtame skyriuje mechanizmams veikiant normaliomis eksploatavimo sąlygomis ir kaitaliojant tokio skyriaus ventiliavimo būdą, naudotiną atsižvelgiant į aplinkos temperatūrų intervalą, nedelsiant būtų aptiktas kilęs gaisras. Aptikimo sistemų, naudojančių tik šilumos indikatorius, neleidžiama įrengti, išskyrus riboto aukščio skyriuose ir ten, kur tokių sistemų įrengimas ypač tinkamas. Aptikimo sistema garsinį ir vizualų pavojaus signalą, abiem atžvilgiais skirtingą nuo bet kurios kitos sistemos signalų, duodamų ne dėl gaisro, duoda atitinkamose vietose, kad pavojaus signalai būtų pastebėti navigaciniame tiltelyje ir kad juos pastebėtų laivo mechanikas.

Kai žmonės nebudi navigaciniame tiltelyje, pavojaus signalas skamba ten, kur budi įgulos narys.

Sumontavus sistemą, ji bandoma įvairiomis variklio veikimo ir ventiliavimo sąlygomis.

14. **Specialiosios kategorijos skyrių apsauga (R 37)**

.1 *Nuostatos, taikomos specialiosios paskirties skyriams, įrengtiems virš pagrindinio denio arba po juo*

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI, VEŽANTYS DAUGIAU KAIP 36 KELEIVIUS

.1 Bendrosios nuostatos

.1 Pagrindinis principas, grindžiantis šios taisyklės nuostatas, yra toks: jeigu specialiosios paskirties skyrių neįmanoma dalyti įprastomis pagrindinėmis vertikaliosiomis zonomis, lygiavertė šių skyrių apsauga turi būti užtikrinta pritaikius horizontaliosios zonos koncepciją ir numačius veiksmingą stacionariąją priešgaisrinę sistemą. Pagal tokią koncepciją, taikomą šioje taisyklėje, į horizontaliąją zoną galima įtraukti daugiau kaip vieno denio specialiosios kategorijos skyrius, jeigu bendras gabaritinis transporto priemonėms numatytas aukštis neviršija 10 metrų.

.2 II-2 skyriaus A dalies 12 taisyklės, II-2 skyriaus B dalies 7 taisyklės ir II-2 skyriaus B dalies 9 taisyklės reikalavimai dėl to, kad būtų išlaikytas vertikaliosios zonos sandarumas, taip pat taikomi deniams ir pertvaroms, horizontaliąsias zonas skiriantiems vienas nuo kitų ir nuo likusios laivo dalies.

.2 Konstrukcinė apsauga

.1 Naujuose laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, specialiosios kategorijos skyrių ribinės pertvaros ir deniai izoliuojami laikantis A-60 standarto reikalavimų. Tačiau jeigu dėl gaisro grėsmės mažai arba visiškai nepavojingas (kaip apibrėžta II-2 skyriaus B dalies 4.2.2(10) taisyklėje) viršutinio denio skyrius (apibrėžtas II-2 skyriaus B dalies 4.2.2(5) taisyklėje), sanitarinis arba panašus skyrius (apibrėžtas II-2 skyriaus B dalies 4.2.2(9) taisyklėje), bakas, tuščias arba pagalbinis mašinų skyrius yra toje pačioje pertvaros pusėje, galima taikyti mažesnį standartą A-0.

Jeigu skystojo kuro bakai įrengti po specialiosios kategorijos skyriumi, denio atsparumas tarp tokių skyrių gali būti sumažintas iki standarto A-0.

.2 Naujuose laivuose, vežančiuose ne daugiau kaip 36 keleivius, ir eksploatuojamuose B klasės laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, specialiosios kategorijos skyrių ribinės pertvaros izoliuojamos laikantis II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės 5.1 lentelėje nustatytų reikalavimų (11) kategorijos skyriams, o horizontalios sienos – laikantis II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės 5.2 lentelėje nustatytų reikalavimų (11) kategorijos skyriams.

.3 Navigaciniame tiltelyje numatomi indikatoriai, signalizuojantys, kai uždaromos kurios nors iš tų ugniai atsparių durų, per kurias einama specialiosios kategorijos skyriaus link arba per kurias išeinama iš jo.

Specialiosios kategorijos skyrių durys konstruojamos taip, kad šių durų nebūtų galima nuolatos laikyti atidarytų ir kad jos laivo plaukimo metu būtų uždarytos.

.3 Stacionarioji priešgaisrinė sistema

Visuose specialiosios kategorijos skyriuose įrengiama patvirtinta stacionarioji rankomis valdoma slėginė vandens purškimo sistema, apsauganti visas bet kurio denio ir automobilių platformos vietas tokiame skyriuje.

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, tokiose vandens purškimo sistemose:

.1 įrengiamas slėgio matuoklis ant vamzdyno sklendės;

.2 atliekamas aiškus ženklinimas ant kiekvienos vamzdyno sklendės, nurodantis aptarnaujamus skyrius;

.3 parūpinami priežiūros ir valdymo nurodymai, saugomi vožtuvų patalpoje; ir

.4 įrengiama pakankamai sausinimo vožtuvų.

Vėliavos valstybės administracija gali leisti naudoti bet kurią kitą stacionariąją priešgaisrinę sistemą, prieš tai įrodžius atliekant visos apimties bandymą, imituojantį tekančių degalų gaisrą specialiosios kategorijos skyriuje, kad ji ne mažiau veiksminga gesinant gaisrus, galinčius kilti pirmiau minėtame skyriuje. Tokia stacionarioji slėginė vandens purškimo arba kita lygiavertė priešgaisrinė sistema turi atitikti TJO A.123(V) rezoliucijos nuostatas, taip pat atsižvelgiama į TJO MSC/Aplink.914 „Kitokių gaisro gesinimo vandeniu sistemų naudojimo specialiosios kategorijos skyriuose gaires“.

.4 Patruliai ir aptikimas

.1 Užtikrinama, kad būtų sukurta patikima priešgaisrinių patrulių, stebinčių specialiosios kategorijos skyrius, sistema. Kiekviename tokiame skyriuje, kurio nuolatos, kol laivas plaukia, nestebi priešgaisriniai patruliai, numatoma stacionarioji gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos patvirtinto tipo sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 9 taisyklės reikalavimus. Stacionarioji gaisro aptikimo sistema gali nedelsiant aptikti kilusį gaisrą. Atstumas tarp indikatorių ir jų išdėstymo vietos parenkamas atsižvelgiant į ventiliavimo ir kitų atitinkamų veiksnių poveikį.

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, įrengta sistema išbandoma įprastinėmis ventiliacijos sąlygomis, o jos bendrasis valdomumo laikas turi atitikti vėliavos valstybės administracijos reikalavimus.

.2 Visuose specialiosios paskirties skyriuose būtinai numatomos tokios vietos, iš kurių galima duoti rankomis įjungiamą signalą, o po vieną tokią vietą įrengiama prie kiekvieno pirmiau minėto skyriaus išėjimo.

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, tos vietos, iš kurių galima duoti rankomis įjungiamą signalą, išdėstomos taip, kad iš bet kurios tarpo vietos atstumas nebūtų didesnis kaip 20 metrų nuo tos vietos, iš kurios galima duoti rankomis įjungiamą signalą.

5. Nešiojamoji priešgaisrinė įranga

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.5a Visuose specialiosios kategorijos skyriuose numatoma:

.1 bent po tris gaisrinius vandens purkštukus;

.2 nešiojamasis gesinimo putomis agregatas, atitinkantis II-2 skyriaus A dalies 6.2 taisyklės reikalavimus, tuo atveju, jeigu laive yra bent du tokie agregatai, kuriuos galima naudoti pirmiau minėtuose skyriuose; ir

.3 bent po vieną nešiojamąjį gesintuvą, laikomą prie kiekvieno įėjimo į tokius skyrius.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.5b Visų lygių denių visose apatinėse laivo patalpose arba tuose skyriuose, kur laikomos vežamos transporto priemonės, numatomi nešiojamieji gesintuvai, kurie turi būti išdėstyti vienas nuo kito ne didesniu kaip 20 metrų atstumu abiejose skyriaus pusėse. Bent po vieną nešiojamąjį gesintuvą laikoma prie kiekvieno įėjimo į tokius skyrius.

Be to, specialiosios kategorijos skyriuose taip pat numatomos šios gaisro gesinimo priemonės:

.1 bent po tris gaisrinius vandens purkštukus; ir

.2 vienas nešiojamasis gesinimo putomis agregatas, atitinkantis Apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso nuostatas, tais atvejais, jeigu laive yra bent du tokie agregatai, kuriuos galima naudoti tokiame ro-ro skyriuje.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.6 Ventiliacijos sistema

.1 Specialiosios kategorijos skyriuose numatoma veiksminga priverstinė ventiliacija, galinti užtikrinti, kad oras šiuose skyriuose per valandą pasikeistų 10 kartų. Šių skyrių sistema visiškai atskiriama nuo kitų ventiliacijos sistemų ir ji veikia visą laiką, kol specialiosios kategorijos skyriuose stovi automobiliai. Transporto priemones kraunant į laivą arba iš jo iškraunant užtikrinama, kad šiuose skyriuose oras pasikeistų bent 20 kartų.

Į kiekvieną specialiosios kategorijos skyrių, kuriam orą tiekia tokie ventiliacijos kanalai, kuriuos galima patikimai uždaryti, vedamas atskiras ventiliacijos kanalas. Šią sistemą galima valdyti iš vietos, esančios ne tokiuose skyriuose.

.2 Ventiliavimas neleidžia atsirasti oro stratifikacijai ir trukdo susidaryti oro kamščiams.

.3 Numatomos priemonės tam, kad navigaciniame tiltelyje būtų duodamas signalas, kai nustojama tiekti būtiną oro kiekį arba kai tiekiamo oro kiekis mažėja.

.4 Numatomi įrenginiai, kuriais ventiliacijos sistemą tuo atveju, jeigu laive kiltų gaisras, būtų galima greitai išjungti ir patikimai uždaryti, atsižvelgiant į oro sąlygas ir jūros būklę.

.5 Ventiliacijos kanalai, įskaitant automatines priešgaisrines sklendes, gaminami iš plieno, o jų įrenginiai atitinka vėliavos valstybės administracijos reikalavimus.

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, tie ventiliacijos kanalai, kurie vedami per horizontaliąsias zonas arba per mašinų skyrius, turi būti A-60 klasės plieniniai vamzdžiai, suprojektuoti laikantis II-2 skyriaus B dalies 9.2.3.1.1 ir II-2 skyriaus B dalies 9.2.3.1.2 taisyklių.

.2 *Papildomieji reikalavimai, taikomi tik specialiosios paskirties skyriams, įrengtiems virš pagrindinio denio*

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1.1 Špigatai

Atsižvelgiant į tai, kad laivo stovumas labai mažėtų, jeigu veikiant stacionariajai slėginei vandens purškimo sistemai denyje arba deniuose kauptųsi vanduo, špigatai įrengiami taip, jog purkštuvais išleistas vanduo greitai ir tiesiogiai būtų nuvedamas už borto.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS RO-RO KELEIVINIAI LAIVAI

.1.2 Išleidimo angos

.1.2.1 Špigatų vožtuvai, kuriais išleidžiamas vanduo, su tokiomis priverstinėmis uždarymo priemonėmis, kurios, laikantis galiojančios Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo reikalavimų, valdomos iš vietos ir yra virš pagrindinio denio, neuždaromi, kol laivas plaukia jūra.

.1.2.2 Kiekviena operacija, atlikta su .1.2.1 papunktyje nurodytais vožtuvais, įrašoma į laivo žurnalą.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.2 Atsargumo priemonės, kad neįsiliepsnotų degieji garai.

.1 Bet kuriame tokiame automobilių denyje ar platformoje, kuriuose galėtų kauptis sprogstamieji garai, išskyrus platformas su pakankamo skersmens skylėmis, per kurias benzino garai gali leistis žemyn, įranga, galinti būti degiųjų garų įsiliepsnojimo šaltiniu, ir visų pirma elektros įranga bei laidai, jeigu ji iš viso montuojama, turi būti sumontuota mažiausiai 450 mm virš denio arba platformos. Elektros įranga, sumontuota didesniame kaip 450 mm aukštyje virš denio arba platformos, turi būti tokio tipo uždara ir taip apsaugota įranga, kad ji negalėtų kibirkščiuoti. Kai elektros įrangą ir laidus būtina montuoti mažesniame kaip 450 mm aukštyje virš denio arba platformos, siekiant užtikrinti saugų laivo eksploatavimą, šią įrangą ir laidus galima montuoti tais atvejais, jeigu ji atitinka saugaus patvirtinto tipo, skirto naudoti sprogiame benzino ir oro mišinyje, įrangos reikalavimus.

.2 Elektros įranga ir laidai ištraukiamosios ventiliacijos ortakyje, jeigu jie iš viso sumontuoti, turi būti patvirtinto tipo, skirto naudoti sprogiuose benzino ir oro mišiniuose, o visų ištraukiamosios ventiliacijos kanalų išleidimo angos įrengiamos saugioje vietoje, atsižvelgiant į kitus galimus įsiliepsnojimo šaltinius.

.3 *Papildomieji reikalavimai, taikomi tik specialiosios paskirties skyriams, įrengtiems po pagrindiniu deniu*

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Triumo sausinimas ir vandens išpylimas.

Atsižvelgiant į tai, kad laivo stovumas labai mažėtų, jeigu veikiant stacionariajai slėginei vandens purškimo sistemai denyje arba dvigubo dugno klojinyje susikauptų didelis vandens kiekis, vėliavos valstybės administracija gali reikalauti, kad be sausinimo ir vandens išpylimo įrenginių, būtinų pagal II-1 skyriaus C dalies 3 taisyklės nuostatas, būtų numatyti papildomi pirmiau minėti įrenginiai.

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, tokiu atveju sausinimo sistemos matmenys turi būti tokie, kad jos pajėgumas nebūtų mažesnis kaip 125 % bendro vandens purškimo sistemos siurblių ir reikalaujamo priešgaisrinių žarnų antgalių pajėgumo. Sausinimo sistemos vožtuvai valdomi iš vietos, esančios už saugomo skyriaus ir šalia gesinimo sistemos valdymo priemonių. Surenkamieji triumo šuliniai yra pakankamos laikymo talpos ir išdėstomi laivo borto apkaloje ne didesniu kaip 40 metrų atstumu vienas nuo kito kiekviename vandeniui nelaidžiame skyriuje.

.2 Atsargumo priemonės, kad neįsiliepsnotų degieji garai.

.1 Elektros įranga ir laidai, jeigu jie iš viso sumontuoti, turi būti tinkami tam, kad juos būtų galima naudoti sprogiuose benzino ir oro mišiniuose. Neleidžiama naudoti įrangos, galinčios tapti degiųjų garų įsiliepsnojimo šaltiniu.

.2 Elektros įranga ir laidai ištraukiamosios ventiliacijos ortakyje, jeigu jie iš viso sumontuoti, turi būti patvirtinto tipo, skirto naudoti sprogiuose benzino ir oro mišiniuose, o visų ištraukiamosios ventiliacijos kanalų išleidimo angos įrengiamos saugioje vietoje, atsižvelgiant į kitus galimus įsiliepsnojimo šaltinius.

.4 *Nuolat atviros angos*

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Specialiosios kategorijos skyrių šoninėje apkaloje, galuose ar denio priekyje įrengtos nuolat atviros angos išdėstomos taip, kad specialiosios kategorijos skyriuje kilęs gaisras nekeltų pavojaus įvairioms laikymo vietoms ir įlaipinimo į gelbėjimo priemones postams, gyvenamosioms ir tarnybinėms patalpoms bei valdymo postams, įrengtiems antstatuose ir denio kabinose virš specialiosios kategorijos skyrių.

15. **Priešgaisrinių patrulių, gaisro aptikimo, priešgaisrinės signalizacijos ir masinio informavimo sistemos (R 40)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Įrengiami sistemos rankinio įjungimo taškai, atitinkantys II-2 skyriaus A dalies 9 taisyklės reikalavimus.

.2 Visuose laivuose, plaukiančiuose jūra arba stovinčiuose uoste (išskyrus atvejus, kai jie neeksploatuojami), budi tiek žmonių arba šiuose laivuose montuojama tokia įranga, kad būtų užtikrinta, jog į kiekvieną pirminį priešgaisrinės signalizacijos signalą nedelsdamas atsilieptų atsakingasis įgulos narys.

.3 Įrengiamas specialus signalinis įtaisas įgulai sukviesti, įjungiamas iš navigacinio tiltelio arba iš priešgaisrinės saugos posto. Šis įtaisas gali būti laivo signalizacijos bendrosios sistemos dalis, tačiau signalą juo galima duoti atskirai nuo pavojaus signalo, perduodamo į keleivių skyrius.

.4 Visose gyvenamosiose ir tarnybinėse patalpose, valdymo postuose ir viršutiniuose deniuose įrengiamos masinio informavimo arba kitos veiksmingos ryšio priemonės.

Naujuose B, C ir D klasių laivuose, pastatytuose 2003 m. sausio 1 d. arba vėliau, ši masinio informavimo sistema atitinka SOLAS III skyriaus 6.5 taisyklės reikalavimus su pakeitimais.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

.5 Laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, organizuojama patikima priešgaisrinių patrulių sistema tam, kad kilęs gaisras būtų nedelsiant aptiktas. Kiekvienas priešgaisrinio patrulio narys supažindamas su atitinkamais laivo įrenginiais bei su visos įrangos išdėstymu ir jos veikimu, nes jam arba jai gali tekti tuo naudotis. Kiekvienam priešgaisrinio patrulio nariui įteikiamas nešiojamasis dvipusio ryšio radijo telefonas.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.6 Laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, sistemų, būtinų pagal 13.2 taisyklės nuostatas, signaliniai aptikimo įtaisai centralizuotai išdėstomi pagrindiniame valdymo poste, kuriame nuolatos budi žmonės. Be to, kurioje nors vietoje centralizuotai išdėstomi nuotolinio ugniai atsparių durų uždarymo ir ventiliacijos ventiliatorių išjungimo įtaisai. Įgula iš valdymo posto, kuriame nuolatos budi žmonės, gali vėl įjungti ventiliacijos ventiliatorius. Pagrindiniame valdymo poste esantis valdymo pultas signalizuoja, ar ugniai atsparios durys atidarytos, ar uždarytos, ar indikatoriai, signaliniai įtaisai ir ventiliatoriai įjungti, ar išjungti. Valdymo pultui nuolatos tiekiama elektros energija ir jame turėtų būti sumontuotas perjungiamasis kirtiklis, pultą sujungiantis su atsargine elektros energijos tiekimo grandine tuo atveju, jeigu nutrūktų normalus energijos tiekimas. Valdymo pultui elektros energija tiekiama iš pagrindinio elektros energijos šaltinio, o iš II-1 skyriaus D dalies 3 taisykle apibrėžto avarinio elektros energijos šaltinio tuo atveju, jeigu kitų įrenginių negalima naudoti pagal taisykles.

.7 Valdymo pultas projektuojamas laikantis sistemos patikimumo net ir sugedus atskiroms jos dalims principo, pavyzdžiui, nutrūkus indikatoriaus grandinei, duodamas pavojaus signalas.

16. **Eksploatuojamų B klasės laivų, vežančių daugiau kaip 36 keleivius, modernizavimas (R 41–1)**

.1 Be šiame II-2 skyriuje išdėstytų eksploatuojamų B klasės laivų reikalavimų, eksploatuojamiems B klasės laivams, vežantiems daugiau kaip 36 keleivius, taikomi šie reikalavimai:

.1 Visose gyvenamosiose ir tarnybinėse patalpose, trapų šachtose ir koridoriuose įrengiama patvirtinto tipo dūmų aptikimo ir pavojaus signalizacijos sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 9 taisyklės reikalavimus. Šios sistemos nebūtina įrengti vonios kambariuose, dėl gaisro grėsmės mažai arba visiškai nepavojinguose skyriuose, pavyzdžiui, tuščiuose arba panašiuose skyriuose. Laivo virtuvėse įrengiami ne dūmų, o šilumos indikatoriai.

.2 Su gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistema sujungti dūmų detektoriai trapų ir koridorių lubose taip pat montuojami tose laivo dalyse, kur apdaila įrengta iš degiųjų medžiagų.

.3.1 Tos pakabinamosios ugniai atsparios durys, kurios paprastai neuždaromos ir kurios įrengtos trapų šachtose, pagrindinės vertikaliosios zonos pertvarose ir laivo virtuvės sienose, yra tokios automatiškai užsidarančios durys, kurias galima atidaryti iš pagrindinio valdymo posto ir iš vietos, esančios prie pat šių durų.

.3.2 Pagrindiniame valdymo poste, kuriame nuolatos budi žmonės, įrengiamas pultas, kuriame būtų duodamas signalas, ar trapų šachtų, pagrindinės vertikaliosios zonos pertvarų ir laivo virtuvės sienų ugniai atsparios durys yra uždarytos.

.3.3 Virtuvės patalpų ištraukiamosios ventiliacijos kanalai, kadangi juose gali kauptis taukai arba riebalai, ir jie vedami per tokias gyvenamąsias ar tarnybines patalpas, kuriose yra degiųjų medžiagų, montuojami iš A klasės pertvarų. Kiekviename virtuvės patalpų ištraukiamosios ventiliacijos kanale įrengiama:

.1 lengvai išimama, kad būtų galima valyti, taukų gaudyklė, jeigu nenumatytas kitoks šių taukų šalinimo būdas;

.2 automatinė priešgaisrinė sklendė, įrengta apatiniame ortakio gale;

.3 iš laivo virtuvės valdomi įrenginiai ištraukiamosios ventiliacijos ventiliatoriams išjungti;

.4 stacionarios priemonės ortakio gaisrui gesinti; ir

.5 atitinkamai išdėstomi liukai, kad ortakį būtų galima apžiūrėti ir valyti.

.3.4 Prie trapo šachtos sienų galima įrengti tik viešuosius tualetus, liftus, tuos sandėlius iš nedegiųjų medžiagų, kuriuose laikoma saugos įranga, ir viešosios informacijos pateikimo priemones. Kiti prie trapų šachtos esantys skyriai:

.1 ištuštinami, visą laiką laikomi uždaryti ir atjungti nuo elektros sistemos; arba

.2 nuo trapo šachtos pagal II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės nuostatas atskiriami A klasės pertvaromis. Iš šių skyrių į trapų šachtas gali būti tiesioginis išėjimas tuo atveju, jeigu pagal II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklės nuostatas įrengiamos A klasės durys ir jeigu juose įrengiama purkštuvų sistema. Kajučių durys neatsidaro tiesiogiai į trapo šachtą.

.3.5 Iš kitų skyrių nei iš viešosios paskirties patalpų, koridorių, viešųjų tualetų, specialiosios paskirties skyrių, kitų trapų, būtinų pagal II-2 skyriaus B dalies 6.1.5 taisyklės nuostatas, viršutinių denių skyrių ir tų skyrių, kuriems taikomi .3.4.2 punkto reikalavimai, neįrengiami tiesioginiai įėjimai į trapų šachtas.

.3.6 Esamus (10) kategorijos mašinų skyrius, aprašytus II-2 skyriaus B dalies 4 taisyklėje, ir tas viešosios informacijos pateikimo priemonių patalpas, iš kurių yra tiesioginis išėjimas į trapo šachtą, galima palikti, jeigu juose įrengti dūmų indikatoriai ir jeigu šiose informacijos pateikimo priemonių laikymo patalpose stovi tik dėl gaisro grėsmės riboto pavojingumo baldai.

.3.7 Be avarinio apšvietimo, būtino pagal II-1 skyriaus D dalies 3 taisyklės ir III skyriaus 5.3 taisyklės nuostatas, evakavimo priemonės, įskaitant trapus ir išėjimus, visuose evakavimo maršruto taškuose, įskaitant trapų ir išėjimų posūkius ir kirtimosi su kitomis evakavimo priemonėmis vietas, ne didesniame kaip 0,3 m aukštyje virš denio žymimos lemputėmis arba fotoliuminescencinių indikatorių juosta. Ženklinimas turi padėti keleiviams identifikuoti visus evakavimo maršrutus ir ypač lengvai identifikuoti avarinius išėjimus. Jeigu naudojamas elektros apšvietimas, elektros energija jam tiekiama iš avarinio energijos šaltinio, o elektros apšvietimas įrengiamas taip, kad, sugedus kuriai nors lemputei arba apšvietimo juostos daliai, ženklinimas nebūtų išvestas iš rikiuotės. Be to, visi evakavimo maršrutų ženklai ir visos gaisrinių priemonių išdėstymo vietų nuorodos yra iš fotoliuminescencinės medžiagos arba apšviestos. Vėliavos valstybės administracija užtikrina, kad šis apšvietimas arba fotoliuminescencinė įranga būtų įvertinti, išbandyti ir taikomi laikantis TJO A.752 (18) rezoliucijos rekomendacijų arba ISO standarto 15370–2001.

.3.8 Numatoma bendroji avarinės signalizacijos sistema. Signalizacijos signalas girdimas visose gyvenamosiose patalpose ir tuose skyriuose, kuriuose paprastai dirba įgulos nariai, taip pat viršutiniuose deniuose, o šio signalo garso slėgio lygis atitinka Pavojaus signalų ir indikatorių kodekso, pateikto TJO A.686 (17) rezoliucijoje su pakeitimais, standartų reikalavimus.

.3.9 Visose gyvenamosiose, viešosios paskirties ir tarnybinėse patalpose, valdymo postuose ir viršutiniuose deniuose įrengiamos masinio informavimo arba kitos veiksmingos ryšio priemonės.

.3.10 Trapų šachtose statomi tik sėdėti skirti baldai. Jie pritvirtinami, kiekvieno denio kiekvieno trapo šachtoje statomi ne daugiau kaip šešių sėdimų vietų, dėl gaisro grėsmės riboto pavojingumo baldai, netrukdantys keleiviams naudotis evakavimo maršrutais. Vėliavos valstybės administracija trapo, įrengto pagrindiniame keleivių priimamajame, šachtoje gali leisti statyti papildomą baldą, jeigu jis pritvirtinamas ir yra pagamintas iš nedegiosios medžiagos bei netrukdo keleiviams naudotis evakavimo maršrutu. Tuose keleivių ir įgulos koridoriuose, kurie kajučių sekcijose įtraukti į evakavimo maršrutus, neleidžiama statyti baldų. Be to, kaip minėta pirmiau, iš nedegiosios medžiagos leidžiama įrengti spintas, skirtas saugos įrangai laikyti, būtinai pagal taisyklės nuostatas.

.2 Be to:

.1 gyvenamosiose ir tarnybinėse patalpose įrengtų trapų rėminė konstrukcija yra plieninė, išskyrus tuos atvejus, kai vėliavos valstybės administracija leidžia naudoti kitas lygiavertes medžiagas, o šie trapai yra tose šachtose, kurios susidaro dėl A klasės pertvarų, ir prie pastarųjų įrengiamos visų angų priverstinio uždarymo priemonės, išskyrus:

.1 tik du denius jungiantis trapas gali būti atviras, jeigu denio atsparumas užtikrinamas tinkamomis tarpdenio pertvaromis arba durimis. Kai trapas uždaras tarpdenyje, trapo šachta apsaugoma pagal denių lentelių reikalavimus, pateiktus II-2 skyriaus B dalies 5 taisyklėje;

.2 trapus galima įrengti atviroje viešosios paskirties patalpų vietoje tuo atveju, jeigu jie visiškai išsitenka tokioje viešosios paskirties vietoje.

.2 Mašinų skyriuose įrengiama stacionarioji priešgaisrinė sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 6 taisyklės reikalavimus.

.3 Ventiliacijos kanaluose, vedamuose per pagrindinių vertikaliųjų zonų pertvaras, įrengiama patikima automatinė užsidaranti priešgaisrinė sklendė, kurią iš abiejų pertvaros pusių galima uždaryti ir rankomis. Be to, patikimos automatinės užsidarančios priešgaisrinės sklendės, valdomos rankomis iš šachtos, įrengiamos visuose ventiliacijos kanaluose, ventiliuojančiuose gyvenamąsias ir tarnybines patalpas bei trapų šachtas tuo atveju, jeigu šie kanalai vedami per tokias šachtas. Ventiliacijos kanaluose, kertančiuose pagrindinės priešgaisrinės zonos pertvarą, bet neventiliuojančiuose skyrių, esančių abiejose šios pertvaros pusėse, arba kertančių trapo šachtą, bet jos neventiliuojančių, priešgaisrinių sklendžių galima neįrengti tuo atveju, jeigu tie ventiliacijos kanalai sumontuoti ir izoliuoti laikantis A-60 standarto reikalavimų ir juose neįrengtos angos į trapo šachtą arba į šachtą toje pusėje, kuri tiesiogiai neventiliuojama.

.4 Specialiosios kategorijos skyriai atitinka II-2 skyriaus B dalies 14 taisyklės reikalavimus.

.5 Visas tas ugniai atsparias duris, įrengtas trapų šachtose, pagrindinės vertikaliosios zonos pertvarose ir laivo virtuvės sienose, kurios paprastai neuždaromos, galima atidaryti iš pagrindinio valdymo posto ir iš vietos, esančios prie pat šių durų.

.6 Šios taisyklės .1.3.7 papunkčio reikalavimai taip pat taikomi gyvenamosioms patalpoms.

.3 Ne vėliau kaip nuo 2005 m. spalio 1 d. arba ne vėliau kaip 15 metų nuo laivo statybos datos (skaičiuojama nuo vėlesnės datos):

.1 Gyvenamosiose ir tarnybinėse patalpose, trapų šachtose ir koridoriuose įrengiama automatinių purkštuvų, gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistema, atitinkanti II-2 skyriaus A dalies 8 taisyklės arba rekomendacijų dėl patvirtintos purkštuvų sistemos, pateiktų TJO A.800(19) rezoliucijoje, reikalavimus.

17. **Ypatingieji reikalavimai dėl pavojingus krovinius vežančių laivų (R 41)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI IKI 2003 M. SAUSIO 1 D., IR EKSPLOATUOJAMI B KLASĖS LAIVAI

SOLAS II-2 skyriaus 54 taisyklės, galiojusios 1998 m. kovo 17 d., reikalavimai, jeigu reikia, taikomi keleiviniams laivams, vežantiems pavojingus krovinius.

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

SOLAS II-2 skyriaus G dalies 19 taisyklės, pakeistos 2003 m. sausio 1 d., reikalavimai, jeigu reikia, taikomi keleiviniams laivams, vežantiems pavojingus krovinius.

18. **Ypatingieji reikalavimai dėl sraigtasparnių platformų**

B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Laivai, kuriuose įrengtos sraigtasparnių platformos, atitinka SOLAS II-2 skyriaus G dalies 18 taisyklės, pakeistos 2003 m. sausio 1 d., reikalavimus.

III SKYRIUS

GELBĖJIMOSI PRIEMONĖS

1. **Apibrėžtys (R 3)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Šiame skyriuje, jeigu aiškiai nenurodyta kitaip, taikomos 1974 m. SOLAS III skyriaus 3 taisyklėje su pakeitimais numatytos apibrėžtys.

.2 *LSA kodeksas* – Tarptautinis gelbėjimosi priemonių (LSA) kodeksas, pateiktas TJO rezoliucijoje MSC.48(66) su pakeitimais.

2. **Ryšio priemonės, plūdriosios gelbėjimo priemonės ir gelbėjimo kateriai, asmeninės gelbėjimosi priemonės (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Visuose laivuose laikomos bent radiofikuotos gelbėjimo priemonės, asmeninės gelbėjimosi priemonės, plūdriosios gelbėjimo priemonės ir gelbėjimo kateriai, signalinės raketos, lyno metimo įtaisai, nurodyti toliau pateiktoje lentelėje ir atitinkamose pastabose, atsižvelgiant į laivo klasę.

.2 Visi pirmiau minėti įrenginiai, įskaitant jų nuleidimo priemones, jeigu reikia, atitinka 1974 m. SOLAS konvencijos priedo III skyriaus taisykles ir LSA kodeksą su pakeitimais, jeigu toliau išdėstytuose punktuose aiškiai nenurodyta kitaip. Jei aiškiai nenurodyta kitaip, eksploatuojama įranga atitinka bent jos įrengimo metu galiojusias nuostatas.

3. Be to, kiekviename laive turi būti bent po tris hidrokostiumus kiekvienai laive esančiai gelbėjimo valčiai ir papildomai šiluminės apsaugos priemonės kiekvienam asmeniui, kuris būtų laipinamas į gelbėjimo valtį ir kuriam nenumatytas hidrokostiumas. Šių hidrokostiumų ir šiluminės apsaugos priemonių nereikia:

.1 asmenims, kuriuose numatoma laipinti į visiškai uždaras gelbėjimo valtis; arba

.2 jeigu laivas nuolat plaukioja šilto klimato šalyse, kuriose, administracijos nuomone, jie nereikalingi, atsižvelgiant į TJO MSC/Aplink.1046 rekomendacijas.

.4 .3.1 punkto nuostatos taip pat taikomos iš dalies ar visiškai uždaroms gelbėjimo valtims, neatitinkančioms LSA kodekso 4.5 arba 4.6 skyrių reikalavimų, jei jos laikomos iki 1986 m. liepos 1 d. pastatytuose laivuose.

.5 Kiekvienam į įgulos gelbėjimo valtis arba evakavimo jūroje komandą paskirtam asmeniui numatomas tinkamo dydžio LSA kodekso 2.3 skyriaus reikalavimus atitinkantis hidrokostiumas arba LSA kodekso 2.4 skyriaus reikalavimus atitinkantis apsauginis kostiumas. Jeigu laivas nuolat plaukioja šilto klimato šalyse, kuriose, administracijos nuomone, šiluminė apsauga nėra būtina, šių apsauginių drabužių laive galima nelaikyti, atsižvelgiant į TJO MSC/Aplink.1046 rekomendacijas.

.6 Tuose laivuose, kuriuose nelaikomos gelbėjimo valtys arba gelbėjimo kateriai, gelbėjimo tikslais turi būti bent vienas hidrokostiumas. Tačiau jeigu laivas nuolat plaukioja šilto klimato šalyse, kuriose, administracijos nuomone, šiluminė apsauga nėra būtina, šių apsauginių drabužių laive galima nelaikyti, atsižvelgiant į TJO MSC/Aplink.1046 rekomendacijas.

Laivo klasė	B		C		D	
Žmonių skaičius (N) Keleivių skaičius (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Plūdriųjų gelbėjimo priemonių talpa ([1]) ([2]) ([3]) ([4])						
— eksploatuojamuose laivuose	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— naujuose laivuose	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Gelbėjimo kateriai ([4]) ([5])	1	1	1	1	1	1
Gelbėjimo plūdurai ([6])	8	8	8	4	8	4
Gelbėjimosi liemenės ([8]) ([9]) ([12]) ([13])	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Vaikiškos gelbėjimosi liemenės ([9]) ([13])	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Kūdikių gelbėjimosi liemenės ([10]) ([13])	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Signalinės raketos ([7])	12	12	12	12	6	6
Lyno metimo įtaisai	1	1	1	1	—	—
Radiolokacinis atsakiklis	1	1	1	1	1	1
Dvipusio ryšio labai aukšto dažnio (VHF) radijo telefonas	3	3	3	3	3	2

([1]) Plūdriosios gelbėjimo priemonės gali būti gelbėjimo valtys arba gelbėjimo plaustai, arba jų derinys, laikantis III skyriaus 2.2 taisyklės nuostatų.
Jeigu neprieštarauja priimančioji valstybė narė, tuo atveju, kai tai grindžiama saugiu plaukiojimu ir (arba) palankiomis oro sąlygomis plaukiojimo rajone, vėliavos valstybės administracija, atsižvelgdama į TJO MSC/Aplink.1046 rekomendacijas, gali leisti naudoti:
a) atvirus pripučiamuosius plaustus, neatitinkančius LSA kodekso 4.2 arba 4.3 skyrių reikalavimų, jeigu tokie plaustai visiškai atitinka 1994 m. Greitaeigių laivų kodekso 10 priedo reikalavimus, o jei laivai pastatyti 2012 m. sausio 1 d. arba vėliau – 2000 m. Greitaeigių laivų kodekso 11 priedo reikalavimus;
b) gelbėjimo plaustus, neatitinkančius LSA kodekso 4.2.2.2.1 ir 4.2.2.2.2 papunkčių reikalavimų dėl šių plaustų dugno izoliavimo nuo šalčio.
Eksploatuojamų B, C ir D klasių laivų plūdriosios gelbėjimo priemonės atitinka 1974 m. SOLAS atitinkamų taisyklių reikalavimus su pakeitimais, padarytais 1998 m. kovo 17 d. Ro-ro keleiviniai laivai atitinka III skyriaus 5–1 taisyklės reikalavimus, jei taikoma.
Vietoj lygiaverčio pajėgumo gelbėjimo plaustų, nurodytų lentelėje, įskaitant jų nuleidimo įrangą, gali būti naudojama evakuacijos jūroje sistema arba sistemos, atitinkančios LSA kodekso 6.2 skyrių.

([2]) Abiejuose laivo šonuose pagal galimybes išdėstomas vienodas plūdriųjų gelbėjimo priemonių skaičius.

([3]) Bendra plūdriųjų gelbėjimo priemonių, įskaitant papildomus gelbėjimo plaustus, talpa turi atitikti pirmiau pateiktos lentelės reikalavimus, t. y. 1,10N = 110 % ir 1,25N = 125 % bendro žmonių (N) skaičiaus, kurį gabenti laivui išduotas leidimas. Laive turi būti laikoma pakankamai plūdriųjų gelbėjimo priemonių, siekiant užtikrinti, kad, praradus arba sugadinus kurią nors plūdriąją gelbėjimo priemonę, į likusias galėtų tilpti visi tie keleiviai, kuriuos vežti laivui išduotas leidimas. Jei nesilaikoma III/7.5 taisyklės gelbėjimo plaustų laikymo reikalavimo, gali būti reikalaujama turėti papildomų gelbėjimo plaustų.

([4]) Gelbėjimo valčių ir (arba) gelbėjimo katerių yra tiek, kad jų pakaktų užtikrinti, jog iš laivo evakuojant tuos keleivius, kuriuos vežti laivui buvo išduotas sertifikatas, kiekviena gelbėjimo valtis arba gelbėjimo kateris keleivius vežtų į ne daugiau kaip devynis gelbėjimo plaustus.

([5]) Gelbėjimo katerių nuleidimo įrenginiai atitinka III/10 taisyklės reikalavimus.
Kai gelbėjimo kateris atitinka LSA kodekso 4.5 arba 4.6 dalių reikalavimus, keleivių, kuriuos šis kateris gali vežti, skaičių galima įtraukti į pirmiau minėtoje lentelėje nurodytą keleivių skaičių, kurį gali vežti plūdriosios gelbėjimo priemonės.
Gelbėjimo valtį galima laikyti gelbėjimo kateriu, jei ji pati ir jos nuleidimo į vandenį ir iškėlimo iš vandens įrenginiai taip pat atitinka gelbėjimo kateriui keliamus reikalavimus.
Bent vienas iš ro-ro keleivinio laivo gelbėjimo katerių (jei tokį katerį reikalaujama turėti) turi būti greitaeigis gelbėjimo kateris, atitinkantis III skyriaus 5–1.3 taisyklės reikalavimus.
Kai vėliavos valstybės administracija mano, kad laive neįmanoma laikyti gelbėjimo katerio arba greitaeigio gelbėjimo katerio, tokiam laivui galima netaikyti reikalavimo turėti gelbėjimo katerį tuo atveju, jeigu pirmiau minėtas laivas atitinka visus šiuos reikalavimus:
a) laivas pritaikytas tam, kad bejėgį žmogų būtų galima ištraukti iš vandens ir pakelti į laivą;
b) įmanoma stebėti iš navigacinio tiltelio, kaip bejėgis žmogus traukiamas iš vandens ir keliamas į laivą; ir
c) laivas pakankamai manevringas, kad blogiausiomis oro sąlygomis, kuriomis jis numatytas eksploatuoti, laivas galėtų priplaukti prie žmonių tam, kad juos būtų galima ištraukti iš vandens ir pakelti į laivą.

([6]) Bent prie vieno gelbėjimo plūduro abiejuose laivo šonuose tvirtinamas plūdrusis gelbėjimo lynas, ne mažiau kaip du kartus ilgesnis už atstumą nuo gelbėjimo plūduro laikymo vietos ir vaterlinijos tada, kai laivo parengtis plaukti į jūrą pradinė, arba 30 metrų (naudojamas didesnis ilgis).
Dviejuose plūduruose įrengiamas automatiškai įsijungiantis signalinis dūmų įtaisas ir automatiškai įsijungiantis įtaisas, duodantis šviesos signalą; juos galima greitai įjungti iš navigacinio tiltelio. Kituose plūduruose, laikantis LSA kodekso 2.1.2 punkto nuostatų, įrengiamos savaime įsižiebiančios lemputės.

([7]) Signalinės raketos, complying with the requirements of section 3.1 of the LSA Code shall be stowed on the navigation bridge or steering position.

([8]) Pripučiama gelbėjimosi liemenė numatoma kiekvienam asmeniui, kuris turi atlikti darbus atvirose laivo vietose. Šių pripučiamų gelbėjimosi liemenių skaičių galimą įtraukti į bendrąjį gelbėjimosi liemenių skaičių, būtiną pagal šios direktyvos nuostatas.

([9]) Vaikams tinkamų gelbėjimosi liemenių skaičius turi būti lygus bent 10 % laivo keleivių skaičiaus arba toks didesnis skaičius, kurio gali reikėti, kad gelbėjimosi liemenė būtų numatyta kiekvienam vaikui.

([10]) Kūdikiams tinkamų gelbėjimosi liemenių skaičius turi būti lygus bent 2,5 % laivo keleivių skaičiaus arba toks didesnis skaičius, kurio gali reikėti, kad gelbėjimosi liemenė būtų numatyta kiekvienam kūdikiui.

([11]) Kiekviename laive turi būti pakankamai gelbėjimosi liemenių budintiems asmenims ir liemenių, skirtų naudoti toliau esančiose plūdriųjų gelbėjimo priemonių laikymo vietose. Gelbėjimosi liemenės budintiems asmenims turėtų būti laikomos tiltelyje, variklio valdymo poste ir bet kokiame kitame budėjimo poste, kuriame dirba žmonės. Ne vėliau kaip per pirmą periodišką apžiūrą, atliekamą po 2012 m. sausio 1 d., visi keleiviniai laivai turi atitikti 12 ir 13 išnašų nuostatas.

([12]) Jie suaugusiems skirtos gelbėjimosi liemenės nepritaikytos asmenis, kurie sveria iki 140 kg ir kurių krūtinės apimtis iki 1 750 mm, laive turi būti pakankamai tinkamų priedų, kad tokiems asmenims jas būtų galima užsegti.

([13]) Keleiviniuose ro-ro laivuose turimose gelbėjimosi liemenėse įtaisoma lemputė, atitinkanti LSA kodekso 2.2.3 punkto reikalavimus. Visi ro-ro keleiviniai laivai atitinka III/5.5.2 taisyklės reikalavimus.

3. **Pavojaus signalizacijos sistema, masinio informavimo sistema, laivo įgulos sąrašas ir nurodymai dėl avarinės padėties, radijo ryšio personalas, eksploatavimo taisyklės, mokymo žinynas ir techninės priežiūros nurodymai (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

Kiekviename laive numatoma:

.1 *Bendroji pavojaus signalizacijos sistema (R 6.4.2)*

Ji turi atitikti LSA kodekso 7.2.1.1 papunkčio reikalavimus ir būti tinkama keleiviams ir įgulos nariams į susirinkimo vietas sukviesti bei imtis veiksmų, įtrauktų į susirinkimo veiksmų sąrašą.

Visuose laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, pavojaus signalizacijos sistema papildoma tokia masinio informavimo sistema, kuria galima naudotis iš tiltelio. Sistemos veikimo principas yra toks, ji įrengiama ir išdėstoma taip, kad šia sistema perduodamą pranešimą veikiant pagrindiniam laivo varikliui lengvai išgirstų normalios klausos žmonės bet kurioje laivo vietoje, kurioje tik jie galėtų būti.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Bendrosios pavojaus signalizacijos sistemos turi būti girdimos visose gyvenamosiose patalpose, įprastose įgulos darbo vietose ir visuose viršutiniuose deniuose, o mažiausi pavojaus signalo garso slėgio lygiai atitinka Gelbėjimosi priemonių kodekso 7.2.1.2 ir 7.2.1.3 papunkčių reikalavimus.

.2 *Masinio informavimo sistema (R. 6.5)*

2.1. Be priemonių, tenkinančių II-2 skyriaus B dalies 15.4 taisyklės ir.1 punkto reikalavimus, visuose laivuose, vežančiuose daugiau kaip 36 keleivius, įrengiama masinio informavimo sistema.

2.2. Masinio informavimo sistema – tai garsiakalbiai, kuriais vienu metu galima perduoti pranešimus į visus tuos skyrius, kuriuose įgulos nariai ar keleiviai arba ir įgulos nariai, ir keleiviai paprastai būna, ir į susirinkimo postus. Šia informavimo sistema pranešimus galima perduoti iš navigacinio tiltelio ir kitų laivo vietų, kurias vėliavos valstybės administracija laiko būtinomis šiam tikslui. Ji įrengiama atsižvelgiant į akustiškai kraštutines sąlygas ir nereikalauja, kad adresatas imtųsi kokių nors veiksmų.

2.3. Masinio informavimo sistema apsaugoma taip, kad ja be leidimo nebūtų galima naudotis, ja perduodamas pranešimas per aplinkos triukšmą aiškiai girdimas visuose skyriuose, nurodytuose .2.2 punkte, numatomas šios sistemos rankinis valdymas iš vietos, esančios navigaciniame tiltelyje, arba iš kitų tokių laivo vietų, kurias vėliavos valstybės administracija laiko būtinomis tam, kad būtų galima perduoti visus skubius pranešimus net ir tada, kai kuris nors vienas atitinkamo skyriaus garsiakalbis išjungtas, jo garsas sumažintas arba kai masinio informavimo sistema naudojama kitais tikslais.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Pavojų skelbiančių pranešimų transliavimo mažiausi garso slėgio lygiai atitinka Gelbėjimosi priemonių kodekso 7.2.2.2 papunkčio reikalavimus.

2.4. NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Tokios masinio informavimo sistemos, kuri turi du atskirus ir nesujungtus stiprintuvus, montuojamos mažiausiai dvi grandinės, pakankamai atskirtos per visą savo ilgį; ir

.2 masinio informavimo sistemą ir jos veikimo standartus tvirtina vėliavos valstybės administracija, atsižvelgdama į TJO MSC/Aplink.808 rekomendacijas.

2.5. Masinio informavimo sistema jungiama su avariniu elektros energijos šaltiniu.

2.6. Tuose eksploatuojamuose laivuose, kuriuose jau sumontuota vėliavos valstybės administracijos patvirtinta masinio informavimo sistema, iš esmės atitinkanti tokiai sistemai keliamus reikalavimus, išdėstytus .2.2, .2.3 ir .2.5 punktuose, esamos sistemos keisti nebūtina.

.3 *Laivo įgulos sąrašas ir nurodymai laive susiklosčius avarinei padėčiai (R 8)*

Laikantis SOLAS III/8 taisyklės, kiekvienam laivu plaukiančiam žmogui įteikiami aiškūs nurodymai, kurių reikia laikytis, kai laive susiklosto avarinė padėtis.

Įgulos narių sąrašai ir nurodymai laive susiklosčius avarinei padėčiai, atitinkantys SOLAS konvencijos III skyriaus 37 taisyklės reikalavimus, visame laive iškabinami gerai matomose vietose, įskaitant navigacinį tiltelį, variklių skyrių ir įgulos gyvenamąsias patalpas.

Atitinkamomis kalbomis parengtos iliustracijos ir nurodymai kabinami keleivių kajutėse bei visą laiką laikomi susirinkimų postuose ir kituose keleivių skyriuose, siekiant keleivius informuoti apie:

i) keleivių susirinkimo postą;

ii) pagrindinius veiksmus, kurių keleiviai turi imtis, kai laive susiklosto avarinė padėtis;

iii) gelbėjimosi liemenių užsivilkimo būdą.

.3a *Radijo ryšio personalas*

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Pagal SOLAS IV/16 taisyklės nuostatas kiekviename laive yra kvalifikuotų darbuotojų, galinčių dirbti su avarinės padėties ir saugumo radijo ryšio sistemomis tenkinant administracijos reikalavimus. Tokie darbuotojai turi atitinkamus Radijo ryšio reglamente nurodytus atestatus ir bet kuris iš jų skiriamas tiesiogiai atsakingu už radijo ryšį laive avarinio incidento atveju, tai nurodant nurodymuose dėl avarinės padėties.

NAUJI BEI EKSPLOATUOJAMI B IR C KLASIŲ LAIVAI

.2 B ir C klasės laivuose bent vienas kvalifikaciją pagal 1 punktą turintis asmuo skiriamas vykdyti tik su radijo ryšiu susijusias funkcijas avarinio incidento atveju, tai nurodant nurodymuose dėl avarinės padėties.

.4 *Eksploatavimo taisyklės (R 9)*

Ant plūdriųjų gelbėjimo priemonių arba prie jų bei ant šių priemonių nuleidimo įrenginių valdymo įtaisų arba prie šių įtaisų numatomi plakatai ar ženklai:

i) kuriuose nurodoma valdymo įtaisų paskirtis ir nuleidimo įrenginio valdymo tvarka bei teikiami atitinkami nurodymai arba įspėjimai;

ii) kurie yra nesunkiai įžiūrimi, kai įjungtas avarinis apšvietimas;

iii) kurių simboliai atitinka TJO A.760(18) rezoliuciją su pakeitimais (padarytais TJO MSC.82(70) rezoliucija).

.5 *Mokymo žinynas*

Mokymo žinyną, atitinkantį SOLAS konvencijos III skyriaus 35 taisyklės reikalavimus, numatoma turėti įgulos valgykloje, poilsio kambaryje ir kiekvienoje įgulos narių kajutėje.

.6 *Priežiūros taisyklės (R 20.3)*

Numatomos gelbėjimosi priemonių priežiūros laive arba laive suplanuotos priežiūros programų, į kurias įtraukta gelbėjimosi priemonių priežiūra, taisyklės ir pagal jas laive atliekama priežiūra. Taisyklės atitinka SOLAS konvencijos III skyriaus 36 taisyklės reikalavimus.

4. **Plūdriųjų gelbėjimo priemonių įgulų komplektavimas ir priežiūra (R 10)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Laivu plaukia pakankamai parengtų žmonių, galinčių sutelkti ir padėti nepasirengusiems žmonėms.

.2 Laivu plaukia pakankamai įgulos narių, galinčių valdyti plūdriąsias gelbėjimo priemones ir įrenginius, būtinus šioms priemonėms nuleisti tuo atveju, kai iš laivo evakuojami visi žmonės.

.3 Kiekvienai plūdriajai priemonei vadovauti skiriamas pareigūnas arba žmogus, turintis sertifikatą. Tačiau bet kuriam gelbėjimo plaustui arba jų grupei vadovauti galima skirti ir įgulos narį, įgudusį prižiūrėti ir valdyti gelbėjimo plaustus. Kiekvienam gelbėjimo kateriui ir savaeigei plūdriajai gelbėjimo priemonei prižiūrėti skiriamas žmogus, mokantis valdyti variklį ir šalinti smulkius gedimus.

.4 Laivo kapitonas užtikrina, kad.1, .2 ir .3 punktuose nurodyti žmonės būtų tinkamai paskirstyti į laive laikomas plūdriąsias gelbėjimo priemones.

5. **Priemonės keleiviams sutelkti ir įlaipinti į gelbėjimo priemones (R 11 + 23 + 25)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Tos plūdriosios gelbėjimo priemonės, kurioms nuleisti būtini patvirtinti įrenginiai, pagal galimybes laikomos kuo arčiau gyvenamųjų ir tarnybinių patalpų.

.2 Susirinkimo postai numatomi greta įlaipinimo į gelbėjimo priemones vietų, juos lengva prieiti iš gyvenamųjų ir darbo patalpų, jiems skiriama erdvi patalpa keleiviams surinkti ir jiems instruktuoti. Tuščio denio plotas turi būti ne mažesnis kaip 0, 35 m^2 vienam žmogui.

.1 *Iki 1998 m. liepos 1 d. pastatytuose laivuose* kiekviename susirinkimo poste turi būti pakankamai vietos visiems asmenims, kurie turi susirinkti tame poste.

.3 Susirinkimo postai, įlaipinimo į gelbėjimo priemones vietos, tie koridoriai, trapai ir išėjimai, per kuriuos patenkama į susirinkimo postus ir įlaipinimo į gelbėjimo priemones vietas, tinkamai apšviečiami.

Šiam apšvietimui energiją galima tiekti iš avarinio elektros energijos šaltinio, būtino pagal II-1 skyriaus D dalies 3 taisyklės ir II-1 skyriaus D dalies 4 taisyklės nuostatas.

Be to, kaip dalis ženklų, būtinų naujiems B, C ir D klasių laivams pagal II-2 skyriaus B dalies 6.1.7 taisyklę, maršrutai iki susirinkimo postų pažymimi susirinkimo postų ženklu, laikantis TJO A.760 (18) rezoliucijos su pakeitimais. Šis reikalavimas taip pat taikomas eksploatuojamiems B klasės laivams, vežantiems daugiau kaip 36 keleivius.

.4 Į gelbėjimo valtis galima lipti arba tik tiesiog iš jų laikymo vietos, arba tik iš įlaipinimo į gelbėjimo priemones denio, bet ne iš šių abiejų vietų kartu.

.5 Į valčių keltuvais nuleidžiamus gelbėjimo plaustus galima lipti arba iš vietos, esančios visiškai prie pat šių plaustų laikymo vietos, arba iš vietos, į kurią plaustai perkeliami prieš juos nuleidžiant.

.6 Jeigu reikia, numatomos priemonės, kad valčių keltuvais nuleidžiamos plūdriosios gelbėjimo priemonės būtų iškeltos prie laivo borto ir šitaip išilgai jo laikomos, kad žmonės galėtų į jas saugiai sulipti.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.7 Jeigu įrenginys, kuriuo plūdrioji gelbėjimo priemonė nuleidžiama, nesuteikia galimybės keleiviams įlipti į šią gelbėjimo priemonę prieš ją nuleidžiant į vandenį, o atstumas nuo vandens iki keleivių įlaipinimo į gelbėjimo priemonę vietos didesnis kaip 4,5 metro virš vaterlinijos esant pradinei laivo parengčiai plaukti į jūrą, įrengiama Evakuacijos jūroje sistema (EJS), atitinkanti Gelbėjimosi priemonių kodekso 6.2 skyriaus reikalavimus.

Laivuose, kuriuose įrengta evakuacijos jūroje sistema, užtikrinamas pranešimų perdavimas tarp įlaipinimo posto ir plūdriosios gelbėjimo priemonės platformos.

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.8 Prie kiekvieno laivo borto yra bent vienas įlaipinimo trapas, atitinkantis Gelbėjimosi priemonių kodekso 6.1.6 punkto reikalavimus; vėliavos valstybės administracija gali leisti šio reikalavimo netaikyti, jeigu laivo diferentas ir posvyris visomis neapgadinto arba numatytomis apgadinto laivo sąlygomis yra toks, kad antvandeninio borto aukštis tarp numatomos keleivių įlaipinimo vietos ir vaterlinijos yra ne didesnis kaip 1,5 metro.

5–1 **Reikalavimai ro-ro keleiviniams laivams (R 26)**

.1 *Gelbėjimo plaustai*

IKI 2003 M. SAUSIO 1 D. PASTATYTI B, C IR D KLASIŲ RO-RO LAIVAI

.1 Ro-ro keleivinių laivų gelbėjimo plaustai naudojami su evakuacijos jūroje sistemomis, atitinkančiomis SOLAS III/48.5 taisyklę, galiojančią 1998 m. kovo 17 d., arba nuleidimo įtaisais, atitinkančiais SOLAS III/48.6 taisyklę, galiojančią 1998 m. kovo 17 d., vienodai išdėstytais abiejose laivo pusėse.

Užtikrinamas ryšys tarp įlaipinimo posto ir platformos.

Nepaisant to, kas pasakyta pirmiau, kai ro-ro keleiviniuose laivuose keičiamos evakuacijos jūroje sistemos arba kai tokie laivai iš esmės remontuojami, rekonstruojami ar modifikuojami taip, kad pakeičiamos arba papildomos juose esančios gelbėjimosi priemonės, ro-ro keleivinių laivų gelbėjimo plaustai naudojami su evakuacijos jūroje sistemomis, atitinkančiomis LSA kodekso 6.2 skyrių, arba nuleidimo įrenginiais, atitinkančiais LSA kodekso 6.1.5 punktą, vienodai išdėstytais abiejose laivo pusėse.

B, C IR D KLASIŲ RO-RO LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

.2 Ro-ro keleivinių laivų gelbėjimo plaustai naudojami su evakuacijos jūroje sistemomis, atitinkančiomis Gelbėjimosi priemonių kodekso 6.2 skyriaus reikalavimus, arba nuleidimo įtaisais, atitinkančiais Gelbėjimosi priemonių kodekso 6.1.5 punkto reikalavimus, po lygiai išdėstytais abiejose laivo pusėse.

Užtikrinamas ryšys tarp įlaipinimo posto ir platformos.

VISI B, C IR D KLASIŲ RO-RO LAIVAI

.3 Visuose ro-ro keleivinio laivo gelbėjimo plaustuose numatomi gelbėjimo plaustus automatiškai nuleidžiantys įtaisai, naudojami laivui skęstant ir atitinkantys SOLAS III/13.4 taisyklę.

.4 Visuose ro-ro keleivinio laivo gelbėjimo plaustuose yra keleivių įlaipinimo pandusai, atitinkantys Gelbėjimosi priemonių kodekso 4.2.4.1 arba 4.3.4.1 papunkčio reikalavimus.

.5 Ro-ro keleivinių laivų gelbėjimo plaustas – tai toks automatiškai išsiskleidžiantis arba dvipusis gelbėjimo plaustas su tentu, neapvirstantis banguotoje jūroje, kurį galima saugiai eksploatuoti neatsižvelgiant į tai, kuria puse jis plūduriuoja. Atviruosius dvipusius gelbėjimo plaustus galima leisti naudoti, jeigu vėliavos valstybės administracija laiko tai tinkama, atsižvelgiant į saugų plaukiojimą ir palankias oro sąlygas plaukiojimo rajone, kai jame laivas plaukioja, ir jeigu šie plaustai visiškai atitinka 1994 m. Greitaeigių keleivinių laivų kodekso 10 priedo reikalavimus.

Be įprasto visų gelbėjimo plaustų rinkinio, laive dar yra (gali būti) laikomi tokie automatiškai išsiskleidžiantys arba dvipusiai papildomi gelbėjimo plaustai su tentu, į kuriuos iš viso telpa bent 50 % žmonių, netelpančių į gelbėjimo valtis.

Šis žmonių, papildomai sodinamų į plaustus, skaičius nustatomas remiantis skirtumu, gaunamu iš viso laivu plaukiančių žmonių skaičiaus atėmus į gelbėjimo valtis telpančių žmonių skaičių. Kiekvieną tokį gelbėjimo plaustą, atsižvelgdama į TJO MSC/Aplink.809 rekomendacijas, patvirtina vėliavos valstybės administracija.

.2 *Atsakikliai*

VISI B KLASĖS RO-RO LAIVAI

.1 Ne vėliau kaip pirmos periodiškos apžiūros, atliekamos po 2012 m. sausio 1 d., datą B klasės ro-ro keleiviniuose laivuose esančiuose gelbėjimo plaustuose įrengiami radiolokaciniai atsakikliai; keturiems gelbėjimo plaustams numatomas vienas atsakiklis. Atsakiklis įrengiamas gelbėjimo plausto viduje taip, kad eksploatuojant gelbėjimo plaustą atsakiklio antena būtų daugiau nei vieno metro atstumu virš jūros lygio, o dvipusiuose gelbėjimo plaustuose su tentu atsakiklis įrengiamas taip, kad jį būtų galima lengvai pasiekti ir parengti naudoti. Kiekvienas atsakiklis pritaikytas taip, kad jį būtų galima sumontuoti rankomis, kai gelbėjimo plaustas eksploatuojamas. Gelbėjimo plaustuose vietos, kuriose įrengti atsakikliai, aiškiai pažymimos.

.3 *Greitaeigiai gelbėjimo kateriai*

VISI B, C IR D KLASIŲ RO-RO LAIVAI

.1 Keleivinio ro-ro laivo gelbėjimo kateris, jei jį reikalaujama turėti, yra tai greitaeigis gelbėjimo kateris, kurį tvirtina vėliavos valstybės administracija, atsižvelgdama į TJO MSC/Aplink. 809 rekomendacijas.

.2 Greitaeigis gelbėjimo kateris nuleidžiamas tinkamu nuleidimo įtaisu, kurį tvirtina vėliavos valstybės administracija. Tvirtindama tokį įtaisą, vėliavos valstybės administracija atsižvelgia į tai, kad greitaeigis avarinio gelbėjimo kateris skirtas keleivius nuleisti į jūrą ir pakelti į laivą net ir labai nepalankiomis meteorologinėmis oro sąlygomis, taip pat atsižvelgia į TJO priimtas rekomendacijas.

.3 Parengiamos ir reguliariai mokomos mažiausiai dvi kiekvieno greitaeigio gelbėjimo katerio įgulos, atsižvelgiant į Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo (JRAB) kodekso A-VI skyriaus 2 dalies A-VI/2–2 lentelę „Minimalaus kompetencijos standarto reikalavimai greitaeigiuose gelbėjimo kateriuose“ ir į TJO A.771 (18) rezoliucijos su pakeitimais rekomendacijas. Įgulų rengimas ir mokymas apima visus gelbėjimo aspektus, šių katerių priežiūrą, manevravimą jais, jų valdymą įvairiomis sąlygomis bei katerių atvertimą jiems apvirtus.

.4 Tais atvejais, kai eksploatuojamas ro-ro keleivinis laivas įrengtas taip arba jo dydis toks, kad šiame laive pagal .3.1 punkto nuostatas būtino greitaeigio gelbėjimo katerio nėra kur statyti, tokį katerį galima statyti vietoje tos eksploatuojamos gelbėjimo valties, kuri laikoma gelbėjimo kateriu arba valtimi, naudojama susiklosčius avarinei padėčiai, jeigu laikomasi visų šių sąlygų:

.1 laive laikomas greitaeigis gelbėjimo kateris nuleidžiamas įtaisu, atitinkančiu .3.2 punkto nuostatas;

.2 vietų gelbėjimosi priemonėse skaičiaus sumažėjimas tuo atveju, jeigu atliekamas pirmiau minėtas pakeitimas, kompensuojamas laive statant gelbėjimo plaustus, galinčius plukdyti bent tokį pat žmonių, kurie būtų turėję plaukti pakeista gelbėjimo valtimi, skaičių; ir

.3 šie gelbėjimo plaustai naudojami su eksploatuojamais nuleidimo įtaisais arba evakuacijos jūroje sistemomis.

.4 *Gelbėjimo priemonės*

VISI B, C IR D KLASIŲ RO-RO LAIVAI

.1 Visuose ro-ro keleiviniuose laivuose montuojamos patikimos priemonės likusiems gyviems žmonėms iš vandens ištraukti ir iš gelbėjimo priemonių arba plūdriųjų gelbėjimo priemonių jiems perkelti į laivą.

.2 Išlikusių gyvų žmonių perkėlimo į laivą priemonės gali būti evakuacijos jūroje sistemos arba gelbėjimo poreikiams skirtos sistemos dalis.

Šias priemones patvirtina vėliavos valstybė, atsižvelgdama į TJO MSC/Aplink. 810 rekomendacijas.

.3 Jeigu evakuacijos jūroje sistemos tiltelis, kuriuo evakuojami žmonės, pritaikytas likusiems gyviems žmonėms perkelti į laivo denį, tiltelyje montuojamas lynas arba kopėčios, kad šiuo tilteliu būtų lengviau kopti.

.5 *Gelbėjimosi liemenės*

VISI B, C IR D KLASIŲ RO-RO LAIVAI

.1 Nepaisant SOLAS konvencijos III/7.2 ir III/22.2 taisyklių, prie susirinkimo postų laikoma pakankamai gelbėjimosi liemenių, kad keleiviai nebūtų priversti grįžti į savo kajutes pasiimti gelbėjimosi liemenių.

.2 Ro-ro keleiviniuose laivuose turimose gelbėjimosi liemenėse įtaisoma lemputė, atitinkanti Gelbėjimosi priemonių kodekso 2.2.3 punkto reikalavimus.

5–2 **Sraigtasparnio leidimosi ir keleivių įsodinimo vietos (R 28)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ RO-RO LAIVAI

.1 Ro-ro keleiviniame laive numatoma keleivių įsodinimo į sraigtasparnį vieta, kurią tvirtina vėliavos valstybės administracija, atsižvelgdama į TJO A.894(21) rezoliucijos su pakeitimais rekomendacijas.

.2 Naujuose B, C ir D klasių 130 metrų ir ilgesniuose ro-ro keleiviniuose laivuose įrengiama vieta sraigtasparniams leistis, kurią tvirtina vėliavos valstybės administracija, atsižvelgdama į Tarptautinės aeronautinės ir jūrinės paieškos ir gelbėjimo vadovo, priimto TJO A.892(21) rezoliucija su pakeitimais, ir TJO MSC/Aplink.895 Rekomendacijas dėl sraigtasparnio nusileidimo vietų ro-ro keleiviniuose laivuose.

5–3 **Sistema, padedanti kapitonui priimti sprendimą (R 29)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Visų laivų navigaciniame tiltelyje numatoma sistema, padedanti priimti sprendimą tada, kai laivas valdomas susiklosčius avarinei padėčiai.

.2 Ši sistema – tai mažiausiai spausdintas avarinės padėties planas arba planai. Visos avarinės padėtys, kurias galima numatyti, identifikuojamos avarinės padėties plane arba planuose, įskaitant šias pagrindines avarinių padėčių grupes (čia išvardytos ne visos grupės):

.1 gaisras;

.2 laivo apgadinimas;

.3 teršimas;

.4 įstatymų ribojami veiksmai, keliantys pavojų laivo saugai ir juo plaukiančių keleivių bei įgulos saugumui;

.5 nelaimingi atsitikimai, ištinkantys personalą; ir

.6 nelaimingi atsitikimai, susiję su kroviniu;

.7 skubi pagalba kitiems laivams.

.3 Numatyta veiksmų, kurių imamasi susiklosčius avarinei padėčiai ir kurie įtraukti į avarinės padėties planą arba planus, tvarka padeda kapitonams priimti sprendimus tada, kai susiklosto atitinkama avarinė padėtis.

.4 Avarinės padėties plano arba planų struktūra panaši, todėl jais nesunku naudotis. Jeigu reikia, faktišku krovinių išdėstymo laive planu, parengtu tam, kad būtų užtikrintas laivo stovumas plaukiojimo metu, galima naudotis įgulai kovojant už laivo gyvybingumą.

.5 Be spausdinto avarinės padėties plano arba planų, vėliavos valstybės administracija taip pat gali leisti navigaciniame tiltelyje naudoti kompiuterinę sistemą, padedančią priimti sprendimus ir teikiančią visą informaciją, įtrauktą į avarinės padėties planą arba planus, nurodančią veiksmų atlikimo tvarką, tikrinimų sąrašus ir t. t., t. y. tokią, kuri gali teikti rekomenduojamų veiksmų sąrašą, įgyvendintiną, kai susiklosto numatoma avarinė padėtis.

6. **Nuleidimo postai (R 12)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

Nuleidimo postai įrengiami tokiose vietose, kad būtų užtikrintas saugus nuleidimas, ypač kreipiant dėmesį į atstumą nuo laivasraigčio ir nuo laivo borto smailių iškyšų, ir į tai, kad plūdriąsias gelbėjimo priemones būtų galima nuleisti šalia stataus laivo borto. Kai nuleidimo postai įrengiami laivo priekyje, jie statomi už taraninės pertvaros, apsaugotoje vietoje.

7. **Plūdriųjų gelbėjimo priemonių išdėstymas (R 13 + 24)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Visos plūdriosios gelbėjimo priemonės laikomos:

a. taip, kad kuri nors viena plūdrioji gelbėjimo priemonė arba jos laikymo įrenginiai netrukdytų nuleisti kitas plūdriąsias gelbėjimo priemones;

b. pagal galimybes kuo arčiau vandens paviršiaus, bet nepažeidžiant saugos reikalavimų; atstumas nuo plūdriosios gelbėjimo priemonės keltuvo noko tada, kai gelbėjimo priemonė yra tokioje padėtyje, kad į ją galima laipinti keleivius, ir kai laivo parengtis plaukti į jūrą yra pradinė, iki vaterlinijos pagal galimybes neviršija 15 metrų, o valčių keltuvais nuleidžiama plūdrioji gelbėjimo priemonė keleivių įlaipinimo vietoje užima tokią padėtį, kad ji būtų atokiau nuo vaterlinijos tuo atveju, kai visiškai pakrauto laivo laivagalio ar laivapriekio diferento kampas visomis sąlygomis yra ne didesnis kaip 10° ir kai naujas laivas į bet kurį šoną pasviręs ne daugiau kaip 20°, o eksploatuojamas laivas į kurį nors šoną pasviręs ne daugiau kaip 15° arba pasviręs tokiu kampu, kad atvirasis laivo denis panyra, taikomas mažesnis kampas;

c. nuolatos parengtos taip, kad du įgulos nariai per 5 minutes galėtų parengti plūdriąją gelbėjimo priemonę keleiviams įlaipinti ir nuleisti;

d. pagal galimybes kuo toliau nuo laivasraigčio, priekinėje laivo dalyje; ir

e. visiškai sukomplektuotos pagal atitinkamų SOLAS konvencijos taisyklių reikalavimus, išskyrus tai, kad gelbėjimo plaustams, apibrėžtiems III skyriaus 2 taisyklės lentelės 1(a) arba 1(b) pastabose, tam tikrų SOLAS konvencijos reikalavimų dėl pirmiau minėtoje pastaboje nurodytos įrangos galima netaikyti.

.2 Gelbėjimo valtys laikomos pritvirtintos prie valčių keltuvų, o 80 metrų ir ilgesniuose keleiviniuose laivuose visos gelbėjimo valtys laikomos taip, kad gelbėjimo valties galas nuo laivo sraigto būtų ne mažesniu kaip 1,5 valties ilgio atstumu.

.3 Visi gelbėjimo plaustai laikomi:

a. falalynį pririšus prie laivo;

b. su automatiškai plaustą iš skęstančio laivo nuleidžiančiu įrenginiu, atitinkančiu Gelbėjimosi priemonių kodekso 4.1.6 punkto reikalavimus, kuris gelbėjimo plaustą gali automatiškai nuleisti į vandenį, o jeigu gelbėjimo plaustas pripučiamasis, jį automatiškai pripučia laivui ėmus skęsti. Vieną įrenginį, kuriuo gelbėjimo plaustas automatiškai nuleidžiamas į vandenį laivui ėmus skęsti, galima naudoti dviem arba keletui gelbėjimo plaustų, jeigu pirmiau minėtas įrenginys atitinka Gelbėjimosi priemonių kodekso 4.1.6 punkto reikalavimus;

c. taip, kad plaustą iš to įrenginio, kuriame jis laikomas, būtų galima nuleisti rankomis.

.4 Valtimis nuleidžiami gelbėjimo plaustai laikomi tokiose vietose, kad juos būtų galima pasiekti kėlimo kabliais tuo atveju, jeigu nenumatytos kokios nors kitos priemonės plaustams perkelti, kurios neišeitų iš rikiuotės naujų laivų diferentui pasiekus ne daugiau kaip 10° ir jiems į kurį nors šoną pasvirus ne daugiau kaip 20°, o eksploatuojamiems laivams į kurį nors šoną pasvirus ne daugiau kaip 15° arba kai laivas supamas, arba nutrūkus energijos tiekimui.

.5 Tie gelbėjimo plaustai, kurie į vandenį nuleidžiami juos metant nuo laivo, laikomi taip, kad juos būtų galima iš vieno viršutinio denio krašto lengvai perkelti į kitą to paties denio kraštą. Jeigu pirmiau minėtu būdu gelbėjimo plaustų negalima išdėstyti, numatomi papildomi gelbėjimo plaustai, kad į abiejose laivo pusėse esančias plūdriąsias gelbėjimo priemones iš viso būtų galima įlaipinti 75 % laivu plaukiančių žmonių.

.6 Gelbėjimo plaustai, susieti su evakuacijos jūroje sistema (EJS):

a. laikomi prie tų konteinerių, kuriuose yra evakuacijos jūroje sistemos įranga;

b. plaustą iš jo laikymo vietos galima nuleisti tokiais įrenginiais, kurie plaustą pripūstų ir prišvartuotų išilgai įlaipinimo platformos;

c. plaustą galima nuleisti kaip atskirą gelbėjimo priemonę; ir

d. prie plausto pritaisyti lynai jam prie įlaipinimo platformos pritraukti.

8. **Gelbėjimo katerių išdėstymas (R 14)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

Gelbėjimo kateriai laikomi:

.1 visą laiką parengti taip, kad juos būtų galima nuleisti greičiau kaip per 5 minutes, o jeigu jie pripučiami – visą laiką pripūsti;

.2 tokioje vietoje, iš kurios juos patogu nuleisti ir pakelti į laivą;

.3 taip, kad nei gelbėjimo kateris, nei jo laikymo įrenginiai netrukdytų kitame nuleidimo poste nuleisti kokią nors kitą plūdriąją gelbėjimo priemonę;

.4 kai gelbėjimo kateris naudojamas ir kaip gelbėjimo valtis – pagal 7 taisyklės reikalavimus.

8a **Evakuacijos jūroje sistemų išdėstymas (R 15)**

NAUJI B, C IR D KLASIŲ BEI EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ RO-RO LAIVAI

1. Laivo šone neturi būti jokių angų tarp evakuacijos jūroje sistemos įlaipinimo posto ir vaterlinijos palankiausiomis plaukimo jūra sąlygomis, taip pat numatomos priemonės apsaugoti sistemą nuo bet kokių išsikišimų.

2. Evakuacijos jūroje sistemos turi būti tokioje vietoje, kad būtų užtikrintas saugus jų paleidimas, ypatingą dėmesį kreipiant į tarpą tarp vandensraigčio ir laivo korpuso stačiai kyšančių vietų, kad pagal galimybes sistemos priemonės galėtų būti nuleistos nuo tiesiojo laivo šono.

3. Kiekviena evakuacijos jūroje sistema laikoma taip, kad nei praėjimas, nei platforma, nei jos laikymas ar eksploatavimo priemonės nekliudytų bet kokių kitų gelbėjimosi priemonių kituose nuleidimo postuose veikimui.

4. Jeigu reikia, laivas projektuojamas taip, kad evakuacijos jūroje sistemos jų laikymo vietose būtų apsaugotos nuo žalos, kurią galėtų padaryti audringa jūra.

9. **Plūdriųjų gelbėjimo priemonių nuleidimo ir kėlimo į laivą įrenginiai (R 16)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Visoms plūdriosioms gelbėjimo priemonėms numatomi nuleidimo įrenginiai, atitinkantys Gelbėjimosi priemonių kodekso 6.1 skyriaus reikalavimus, išskyrus:

.1 EKSPLOATUOJAMUOSE B, C IR D KLASIŲ LAIVUOSE:

a. plūdriąsias gelbėjimo priemones, į kurias žmonės laipinami iš denio vietos, esančios ne aukščiau kaip 4,5 metro virš vaterlinijos esant pradinei laivo parengčiai plaukti į jūrą, ir:

— kurių masė ne didesnė kaip 185 kg, arba

— kurios laikomos sudėtos taip, kad jas galima nuleisti tiesiogiai iš jų laikymo vietos tada, kai diferento kampas visomis sąlygomis yra ne didesnis kaip 10° ir laivas į kurį nors šoną pasviręs ne daugiau kaip 15°; arba

b. papildomas plūdriąsias gelbėjimo priemones, be tų plūdriųjų priemonių, į kurias, palyginti su laivu plaukiančių visų žmonių skaičiumi, galima įlaipinti 110 % žmonių; arba tas plūdriąsias gelbėjimo priemonės, kurios turi būti naudojamos kartu su evakuacijos jūroje sistema (EJS), atitinkančia Gelbėjimosi priemonių kodekso 6.2 skyriaus reikalavimus, ir kurios laikomos sudėtos taip, kad jas būtų galima nuleisti tiesiogiai iš jų laikymo vietos tada, kai diferento kampas visomis sąlygomis yra ne didesnis kaip 10° ir laivas į kurį nors šoną pasviręs ne daugiau kaip 20 °.

.2 NAUJUOSE B, C IR D KLASIŲ LAIVUOSE:

jeigu aplinkos, kurioje laivui gali tekti plaukioti, sąlygomis įlaipinimo įrenginiai į plūdriąsias gelbėjimo priemones ir į gelbėjimo katerį veikia patikimai, o visomis neapgadinto ar numatytomis sąlygomis apgadinto laivo diferento bei posvyrio dydis toks, kad antvandeninio borto aukštis tarp numatomos keleivių įlaipinimo vietos ir vaterlinijos esant pradinei laivo parengčiai plaukti į jūrą ne didesnis kaip 4,5 metro, vėliavos valstybės administracija gali pritarti sistemos, kurią naudojant žmonės į gelbėjimo plaustus laipinami tiesiogiai, naudojimui.

.2 Kiekvienai gelbėjimo valčiai numatomas toks įrenginys, kuriuo ją galima nuleisti į vandenį ir iš jo iškelti.

NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Dar numatomos nuostatos dėl gelbėjimo valčių nukabinimo, siekiant pasiruošti paleidimo mechanizmo priežiūrai.

.3 Nuleidimo į vandenį ir iškėlimo iš jo priemonės yra tokios, kad įrenginio operatorius nuleidžiamą plūdriąją gelbėjimo priemonę arba iš vandens keliamą gelbėjimo valtį galėtų iš laivo visą laiką matyti.

.4 Panašioms gelbėjimo priemonėms, laikomoms laive, naudojamas tik vieno tipo nuleidimo mechanizmas.

.5 Jeigu naudojami valčių keltuvai, jų lynų ilgis yra toks, kad kai pradinės parengties plaukti į jūrą naujo laivo diferento kampas visomis sąlygomis yra ne didesnis kaip 10 ° ar kai toks laivas į kurį nors šoną pasviręs ne daugiau kaip 20 °, o eksploatuojamas laivas į kurį nors šoną pasviręs ne daugiau kaip 15 °, plūdriąją gelbėjimo priemonę būtų galima nuleisti ant vandens.

.6 Kurios nors vienos plūdriosios gelbėjimo priemonės tvarkymas ir rengimas bet kuriame nuleidimo poste neturi kliudyti greitai parengti ir sutvarkyti kitos plūdriosios gelbėjimo priemonės arba gelbėjimo katerio kokiame nors kitame nuleidimo poste.

.7 Numatomos priemonės užtikrinti, kad žmonėms paliekant skęstantį laivą ant plūdriųjų gelbėjimo priemonių nebūtų išpiltas joks vanduo, kuris gali būti išleidžiamas iš laivo.

.8 Pati plūdrioji gelbėjimo priemonė, kai ji rengiama nuleisti ir ją nuleidžiant, jos nuleidimo įrenginys ir tas vandens plotas, į kurį gelbėjimo priemonė turi būti nuleidžiama, tinkamai apšviečiami įtaisais, kuriems elektros energija tiekiama iš avarinio elektros energijos šaltinio, būtino pagal II-1 skyriaus D dalies 3 ir 4 taisyklių nuostatas.

10. **Žmonių įlaipinimas į gelbėjimo katerį, katerio nuleidimas į vandenį ir jo iškėlimas iš vandens (R 17)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Įlaipinimo į gelbėjimo katerį ir jo nuleidimo įrenginiai yra tokie, kad žmones įlaipinti į gelbėjimo katerį ir jį nuleisti į vandenį būtų galima per kuo trumpesnį laiką.

.2 Gelbėjimo katerį, pritvirtintą taip, kad jis būtų tinkamas išplaukti tada, kai į katerį įlipa tie pareigūnai, kurie turi jį valdyti, turi būti galima nuleisti į vandenį.

.3 Jeigu gelbėjimo katerio vietos, skirtos žmonėms, įtrauktos į plūdriosiose gelbėjimo priemonėse skaičiuojamų žmonėms skirtų vietų skaičių, o į kitas gelbėjimo valtis žmonės lipa iš įlaipinimo denio, gelbėjimo kateris, be pirmiau minėto.2 punkto reikalavimų, taip pat turi būti tinkamas tam, kad į jį būtų galima laipinti žmones iš įlaipinimo denio.

.4 Nuleidimo įrenginiai atitinka pirmiau pateiktos 9 taisyklės reikalavimus. Tačiau visi gelbėjimo kateriai turi būti tinkami tam, kad juos būtų galima nuleisti, jeigu reikia, naudojant falalynius tada, kai laivas ramia jūra tolydžiai plaukia į priekį ne didesniu kaip 5 mazgų greičiu.

.5 Gelbėjimo kateris su tiek žmonių, kiek juo leidžiama plukdyti, ir su visa pakrauta įranga tada, kai jūra stiprokai banguoja, į laivą pakeliamas ne lėčiau kaip per 5 minutes. Jeigu gelbėjimo katerio vietos, skirtos žmonėms, įtrauktos į plūdriosiose gelbėjimo priemonėse žmonėms skirtų vietų skaičių, per šį laiką katerį turi būti galima pakelti į laivą, kai į jį pakrauta jam skirtos plūdriosios gelbėjimo priemonės įranga ir įlaipinta patvirtinta gelbėjimo katerio bent 6 žmonių įgula.

.6 NAUJI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI, PASTATYTI 2003 M. SAUSIO 1 D. ARBA VĖLIAU

Įlaipinimo į gelbėjimo katerį ir jo pakėlimo įrenginiai yra tokie, kad būtų užtikrinamas saugus ir efektyvus tempiklio gaubto valdymas. Jeigu sunkūs kritimo blokai kelia pavojų, saugumo sumetimais numatomi pakėlimo stropai blogo oro sąlygomis.

11. **Nurodymai susiklosčius avarinei padėčiai (R 19)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

Kai įlaipinami nauji keleiviai, jie instruktuojami saugos klausimais prieš pat išplaukiant laivui arba iš karto po išplaukimo. Instruktuojant keleiviams išdėstomi mažiausiai tie nurodymai, kurie įtraukti į III skyriaus 3.3 taisyklę. Keleiviams nurodymai išdėstomi pranešimu viena ar daugiau kalbų, kurias keleiviai turėtų suprasti. Pranešimas skelbiamas masinio informavimo sistema arba kitomis tinkamomis priemonėmis, o jį turėtų išgirsti net ir tie keleiviai, kurie jo dar negirdėjo kelionės metu.

12. **Eksploatacinė parengtis, priežiūra ir tikrinimai (R 20)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Prieš laivui išplaukiant iš uosto ir visą laivo plaukiojimo laiką visos gelbėjimo priemonės yra tinkamos eksploatuoti ir parengtos nedelsiant naudoti.

.2 Gelbėjimo priemonės prižiūrimos ir tikrinamos laikantis SOLAS konvencijos III skyriaus 20 taisyklės reikalavimų.

13. **Mokymas palikti skęstantį laivą ir kiti mokymai (R 19 + R 30)**

NAUJI IR EKSPLOATUOJAMI B, C IR D KLASIŲ LAIVAI

.1 Kiekvienas įgulos narys, kuriam pavesta vykdyti tam tikras funkcijas laive susiklosčius avarinei padėčiai, supažindinamas su šiomis funkcijomis prieš išplaukiant laivui.

.2 Mokymas palikti skęstantį laivą ir priešgaisrinis mokymas organizuojamas kiekvieną savaitę.

Kiekvienas įgulos narys per mėnesį bent vieną kartą mokosi palikti skęstantį laivą ir dalyvauja bent viename priešgaisriniame mokyme. Įgulos narių mokymas organizuojamas prieš išplaukiant laivui, jeigu daugiau kaip 25 % įgulos narių nėra mokęsi palikti skęstantį laivą arba dalyvavę priešgaisriniuose mokymuose, praėjusį mėnesį organizuotuose tame laive. Kai laivas išplaukia pirmą kartą arba atlikus didelius pakeitimus, arba kai laive pradeda dirbti nauja įgula, pirmiau nurodytas mokymas turi būti organizuojamas prieš laivui išplaukiant.

.3 Kiekvieną kartą organizuojant mokymą, kaip palikti skęstantį laivą, mokomasi veiksmų, būtinų pagal SOLAS III skyriaus 19.3.3.1 taisyklę, atsižvelgiant į TJO MSC.1/Aplink.1206 „Nelaimių išvengimo naudojant gelbėjimo valtis priemonės“ rekomendacijas.

.4 Gelbėjimo valtys ir gelbėjimo kateriai nuleidžiami per mokymus, kurie organizuojami vienas po kito ir laikantis SOLAS konvencijos III skyriaus 19.3.3.2, 3.3.3 ir 3.3.6 taisyklių.

Jei gelbėjimo valčių ir gelbėjimo katerių nuleidimo pratybos vykdomos laivui plaukiant pirmyn, dėl susijusių pavojų jos vykdomos tik saugiuose vandenyse ir prižiūrint patirties vykdant tokias pratybas turinčiam pareigūnui, atsižvelgiant į TJO A.624(15) rezoliucijos „Mokymo nuleisti gelbėjimo valtis ir gelbėjimo katerius iš pirmyn plaukiančio laivo gairės“ rekomendacijas ir TJO rezoliuciją A.771(18) „Greitaeigių gelbėjimo katerių įgulos mokymo reikalavimų rekomendacijos“.

Vėliavos valstybės administracija gali leisti laivams nenuleisti gelbėjimo valčių vienoje kurioje nors laivo pusėje, jeigu jų švartavimosi uoste priemonės ir jų prekybos pobūdis kliudo nuleisti gelbėjimo valtis toje laivo pusėje. Tačiau visos tokios gelbėjimo valtys turi būti nuleistos bent vieną kartą per 3 mėnesius ir išbandomos bent kartą per metus.

.5 Jeigu laive įrengtos evakuacijos jūroje sistemos, taip pat mokomasi veiksmų, būtinų pagal SOLAS konvencijos III skyriaus 19.3.3.8 taisyklės nuostatas.

.6 Avarinis apšvietimas susirenkant žmonėms ir jiems paliekant laivą išbandomas kiekvieno mokymo, kaip palikti laivą, metu.

.7 Priešgaisriniai mokymai organizuojami laikantis SOLAS konvencijos III skyriaus 19.3.4 taisyklės nuostatų.

.8 Įgulos narių mokymas laive ir jų instruktavimas organizuojamas laikantis SOLAS konvencijos III skyriaus 19.4 taisyklės nuostatų.

IV SKYRIUS

RADIJO RYŠYS

1. **Radijo ryšio įranga**

D KLASĖS LAIVAI

.1 D klasės laivuose yra bent tokia įranga:

.1.1 VHF radijo įranga, kuria galima perduoti ir priimti:

.1.1.1 atrankiąsias skaitmenines iškvietas (DSC) 156,525 MHz dažniu (70 kanalas). Turi būti galimybė inicijuoti pavojaus signalų perdavimą 70 kanalu iš įprastos laivo navigacijos vietos; ir

.1.1.2 radiotelefono ryšio signalus 156,300 MHz (6 kanalas), 156,650 MHz (13 kanalas) ir 156,800 MHz (16 kanalas) dažniais.

.1.2 VHF radijo įranga taip pat galima perduoti ir priimti radijo pranešimus naudojant radiotelefoninį ryšį.

.1.3 Daromos nuorodos į SOLAS 1974 m. IV/7.1.1 taisyklę ir IV/8.2 taisyklę.

II PRIEDAS

KELEIVINIO LAIVO SAUGOS SERTIFIKATO PAVYZDYS

KELEIVINIO LAIVO SAUGOS SERTIFIKATAS

(Prie šio sertifikato pridedamas įrangos aprašas)

(Oficialus antspaudas) (Valstybė)

Išduotas laikantis nuostatų

.....

(Atitinkamos (-ų) priemonės (-ių), kurią (-as) įdiegė vėliavos valstybė, pavadinimas)

ir patvirtinantis, kad nurodytas laivas atitinka Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų nuostatas

Išdavė

.....

(Visas oficialus vėliavos valstybės pavadinimas)

Vyriausybės įgaliota

.....

(visas oficialus kompetentingos organizacijos, pripažintos pagal Tarybos direktyvos 94/57/EB nuostatas, pavadinimas).

Išsami informacija apie laivą	
Laivo pavadinimas:	
Registracijos uostas:	
Skiriamasis numeris arba raidės:	
TJO numeris ([1]):	
Ilgis:	
Keleivių skaičius:	
Bendroji talpa:	
Kilio pastatymo arba panašaus laivo statybos etapo data:	
Pirminės apžiūros data:	
Jūros rajonai, kuriuose laivui išduotas leidimas plaukioti (SOLAS IV/2 taisyklė)	A1 / A2 / A3 / A4 ([2])
Laivo klasė pagal jūros rajoną, kuriame laivui išduotas leidimas plaukioti, atsižvelgiant į toliau nurodytus apribojimus ar papildomus reikalavimus ([3]):	A / B / C / D ([2])

([1]) TJO laivo identifikavimo numeris pagal A.600(15) rezoliuciją, jei suteiktas.
([2]) Nereikalingą išbraukti.
([3]) Įrašyti bet kokį apribojimą, taikomą dėl maršruto, plaukiojimo rajono ar riboto plaukiojimo laiko, arba dėl bet kokio kito reikalavimo, nustatyto atsižvelgiant į konkrečias vietos aplinkybes.

Pirminė ([2]) / Periodiška ([2]) apžiūra

Šiuo patvirtinama,

1. kad laivas buvo apžiūrėtas laikantis Direktyvos 2009/45/EB 12 straipsnio;
2. kad šios apžiūros rezultatai patvirtina, jog laivas visiškai atitinka Direktyvos 2009/45/EB reikalavimus; ir
3. kad laivui pagal Direktyvos 2009/45/EB 9 straipsnio 3 dalyje suteiktus įgaliojimus netaikomi šie direktyvos reikalavimai:

.....

.....

.....

Sąlygos, jeigu jos nustatytos, kurių laikantis suteikiamos išimtys: .....

.....

.....

.....

4. kad nustatytos šios dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos:

Nustatytos ir laivo viduryje ant jo borto pažymėtos dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos (II-1/B/11 taisyklė)	Antvandeninis bortas (mm)	Pastabos atsižvelgiant į kitas eksploatavimo sąlygas
C.1 ([1])		
C.2		
C.3		

Šis sertifikatas galioja iki ..... pagal Direktyvos 2009/45/EB 12 straipsnį
(kitos periodiškos apžiūros data)

Vieta ..... Data .....

.....

(Sertifikatą išdavusios institucijos parašas ir (arba) antspaudas)

Jei pasirašyta, pridedama ši dalis:

Žemiau pasirašęs pareiškia, kad nurodyta vėliavos valstybė jį deramai įgaliojo išduoti šį keleivinio laivo saugos sertifikatą.

.....
(Parašas)

([1]) Po dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos ženklinimo raidės C esantį arabišką skaičių galima pakeisti romėnišku skaičiumi arba raidėmis, jeigu vėliavos valstybės administracija mano, kad tai būtina, siekiant atskirti tokį ženklinimą nuo tarptautiniais maršrutais plaukiojančių laivų dalijimo skyriais krovininės vaterlinijos ženklo.

([2]) Nereikalingą išbraukti.

Sutikimas pratęsti sertifikato galiojimą vienam mėnesiui pagal 13 straipsnio 2 dalį.

Šis sertifikatas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/45/EB 13 straipsnio 2 dalį pripažįstamas galiojančiu iki .....

Vieta ..... Data .....

.....

(Sertifikatą išdavusios institucijos parašas ir (arba) antspaudas)

KELEIVINIO LAIVO SAUGOS SERTIFIKATO ĮRANGOS APRAŠAS

Šis aprašas visada pridedamas prie Keleivinio laivo saugos sertifikato

ĮRANGOS APRAŠAS PAGAL EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS 2009/45/EB NUOSTATAS

Išsami informacija apie laivą

Laivo pavadinimas:	
Skiriamasis numeris arba raidės:	
Leidžiamų plukdyti keleivių skaičius:	
Mažiausias asmenų, turinčių reikalaujamą kvalifikaciją dirbti su radijo įranga, skaičius:	

Išsami informacija apie gelbėjimo priemones

1	Bendras gelbėjimo priemonėmis aprūpintų žmonių skaičius		
2	**Gelbėjimo valtys ir gelbėjimo kateriai**	Kairysis bortas	Dešinysis bortas
2.1	Bendras gelbėjimo valčių skaičius		
2.2	Bendras į jas telpančių žmonių skaičius		
2.3	Bendras gelbėjimo valčių skaičius (LSA 4.5)		
2.4	Bendras gelbėjimo valčių skaičius (LSA 4.6)		
2.5	Bendras gelbėjimo valčių skaičius (LSA 4.7)		
2.6	Motorinių gelbėjimo valčių, įtrauktų į nurodytą bendrą gelbėjimo valčių skaičių, skaičius		
2.7	Gelbėjimo valčių su prožektoriais skaičius		
2.8	Gelbėjimo katerių skaičius		
2.9	Gelbėjimo katerių, įtrauktų į nurodytą bendrą gelbėjimo valčių skaičių, skaičius		
3	**Gelbėjimo plaustai**	Kairysis bortas	Dešinysis bortas
3.1	Bendras gelbėjimo plaustų skaičius		
3.2	Į juos telpančių žmonių skaičius		
3.3	Gelbėjimo plaustų, kuriems būtini patvirtinti nuleidimo įrenginiai, skaičius		
3.4	Gelbėjimo plaustų, kuriems nebūtini patvirtinti nuleidimo įrenginiai, skaičius		

Išsami informacija apie gelbėjimo priemones *(tęsiama)*

4	**Asmeninės gelbėjimo priemonės**	
4.1	Gelbėjimo plūdurų skaičius	
4.2	Suaugusiųjų gelbėjimo liemenių skaičius	
4.3	Vaikiškų gelbėjimo liemenių skaičius	
4.4	Hidrokostiumų skaičius	
4.5	Gelbėjimo liemenėms keliamus reikalavimus atitinkančių hidrokostiumų skaičius	
4.6	Šiluminės apsaugos priemonių skaičius ([1])	
5	**Pirotechnika**	
5.1	Lyno metimo įtaisas	
5.2	Signalinės raketos	
6	**Radioelektroninės gelbėjimo priemonės**	
6.1	Radiolokacinių atsakiklių skaičius	
6.2	Dvipusio ryšio labai aukšto dažnio (VHF) radijo telefonų skaičius	
([1]) Išskyrus tas, kurios priklauso gelbėjimo valčių, gelbėjimo plaustų ir gelbėjimo katerių įrangai, siekiant laikytis LSA kodekso.		

Išsami informacija apie radijo įrangą

1	Pirminės sistemos	
1.1	**VHF radijo įranga**	
1.1.1	Atrankiosios skaitmeninės iškvietos (DSC) kodavimo prietaisas	
1.1.2	Atrankiosios skaitmeninės iškvietos (DSC) budėjimo imtuvas	
1.1.3	Radiotelefonija	
1.2	**MF radijo įranga**	
1.2.1	Atrankiosios skaitmeninės iškvietos (DSC) kodavimo prietaisas	
1.2.2	Atrankiosios skaitmeninės iškvietos (DSC) budėjimo imtuvas	
1.2.3	Radiotelefonija	
1.3	**MF/HF radijo įranga**	
1.3.1	Atrankiosios skaitmeninės iškvietos (DSC) kodavimo prietaisas	
1.3.2	Atrankiosios skaitmeninės iškvietos (DSC) budėjimo imtuvas	
1.3.3	Radiotelefonija	
1.3.4	Tiesioginio spausdinimo radiotelegrafijos įranga	
1.4	INMARSAT laivo radijo stotis ryšiui su krantu	
2	Antrinės įspėjimo apie pavojų priemonės	

Išsami informacija apie radijo įrangą *(tęsiama)*

3	**Įranga saugios laivybos informacijai priimti**	
3.1	NAVTEX pranešimų imtuvas	
3.2	Laivų grupei perduodamo pagerintos kokybės signalo (EGC) imtuvas	
3.3	Aukšto dažnio (HF) tiesioginio spausdinimo radiotelegrafinis imtuvas	
4	**Avarijos vietą nurodantis palydovinis radijo plūduras (EPIRB)**	
4.1	COSPAS-SARSAT	
4.2	(INMARSAT)	
5	VHF EPIRB	
6	Laivo radiolokacinis atsakiklis	

Metodai, kuriais garantuojamas radijo įrangos darbas

(IV/15.6 ir 15.7 taisyklės)

7.1	Įrangos dubliavimas	
7.2	Priežiūra krante	
7.3	Priežiūra jūroje	

Išsami informacija apie navigacines sistemas ir įrangą

1.1	Standartinis magnetinis kompasas ([3])	
1.2	Atsarginis magnetinis kompasas ([3])	
1.3	Girokompasas ([3])	
1.4	Girokompaso kurso kartotuvas ([3])	
1.5	Girokompaso pelengavimo kartotuvas ([3])	
1.6	Kurso kontrolės arba kurso reguliavimo sistema ([3])	
1.7	Pelorusas arba kompaso pelengavimo prietaisas ([3])	
1.8	Priemonės kursui ir pelengams koreguoti ([3])	
1.9	Įtaisas, informaciją apie kursą perduodantis navigacijos įrangai ([3])	
2.1	Jūrlapiai ir (arba) elektroninių žemėlapių rodymo ir informacijos sistema (ECDIS)	
2.2	ECDIS atsarginės sistemos	
2.3	Laivybos leidiniai	

Išsami informacija apie navigacines sistemas ir įrangą *(tęsiama)*

3.1	Pasaulinės navigacijos palydovų sistemos ir (arba) antžeminės radijo navigacijos sistemos imtuvas (2), (3)	
3.2	9 GHz radaras (3)	
3.3	Antras radaras (3 GHz/9GHz) (2), (3)	
3.4	Automatinis kurso žymėjimo prietaisas (ARPA) (3)	
3.5	Automatinio sekimo priemonė (3)	
3.6	Antra automatinio sekimo priemonė (3)	
3.7	Elektroninė kurso žymėjimo sistema (3)	
4	Automatinė identifikavimo sistema (AIS)	
5	Reiso duomenų registravimo sistema ir (arba) supaprastinta reiso duomenų registravimo sistema (VDR/S-VDR) (2)	
6.1	Greičio ir atstumo matavimo prietaisas (vandens atžvilgiu) (3)	
6.2	Greičio ir atstumo matavimo prietaisas (dugno atžvilgiu, judant į priekį ir skersai) (3)	
7	Echolotas (3)	
8.1	Vairo, sraigto, traukos, laivasraigčio žingsnio ir veikimo režimo indikatoriai (3)	
8.2	Posūkio kampinio greičio indikatorius (3)	

(2) Nereikalingą išbraukti.
(3) Pagal SOLAS V/19 taisyklę šį reikalavimą leidžiama vykdyti kitomis priemonėmis. Jei naudojamos kitos priemonės, jas reikia nurodyti.

III PRIEDAS

NURODYMAI DĖL KELEIVINIŲ LAIVŲ IR GREITAEIGIŲ KELEIVINIŲ LAIVŲ SAUGOS REIKALAVIMŲ, SKIRTŲ RIBOTOS JUDĖSENOS ASMENIMS

(kaip nurodyta 8 straipsnyje)

Taikydamos šio priedo rekomendacijas, valstybės narės vadovaujasi TJO MSC/Aplink.735 „Rekomendacijos dėl keleivinių laivų konstrukcijos ir naudojimo, atsižvelgiant į vyresnio amžiaus ir neįgaliųjų asmenų poreikius“.

1. PATEKIMAS Į LAIVĄ

Laivai turėtų būti pastatyti ir įrengti taip, kad ribotos judėsenos asmuo galėtų lengvai ir saugiai įlipti bei išlipti, persikelti iš vieno denio į kitą savarankiškai arba rampomis, keltuvais arba liftais. Nuorodos į tokias patekimo vietas turėtų būti prie visų kitų patekimo į laivą vietų ir kitose reikiamose vietose visame laive.

2. ŽENKLAI

Laive esantys ženklai, skirti padėti keleiviams, turėtų būti lengvai prieinami ir juos turėtų būti lengva suprasti ribotos judėsenos asmenims (įskaitant asmenis su jutimo negalia); jie turi būti išdėstyti svarbiausiose vietose.

3. PRANEŠIMŲ PERDAVIMO BŪDAI

Valdantieji laivą turėtų turėti laive esančias priemones, kuriomis regimuoju arba girdimuoju būdu teikiami pranešimai, pvz., apie vėlavimą, tvarkaraščio pakeitimus ir laive teikiamas paslaugas, įvairių ribotos judėsenos formų asmenims.

4. PAVOJAUS SIGNALAS

Pavojaus signalo sistema ir mygtukai turi būti tokios konstrukcijos, kad jais galėtų pasinaudoti ir būti perspėti visi ribotos judėsenos keleiviai, įskaitant asmenis, turinčius jutimo ir mokymosi sutrikimų.

5. PAPILDOMI REIKALAVIMAI JUDUMUI LAIVO VIDUJE UŽTIKRINTI

Turėklai, koridoriai ir perėjimai, durų angos ir durys turi būti tokie, kad jais galėtų naudotis neįgaliųjų vežimėlyje sėdintis asmuo. Keltuvai, transporto priemonių deniai, keleivių holai, gyvenamosios ir prausimosi patalpos turi būti tokie, kad jais reikiamu ir tinkamu būdu galėtų naudotis ribotos judėsenos asmenys.

IV PRIEDAS

A DALIS

Panaikinama direktyva ir jos vėlesni pakeitimai

(nurodyta 17 straipsnyje)

Tarybos direktyva 98/18/EB
(OL L 144, 1998 5 15, p. 1.)

Komisijos direktyva 2002/25/EB
(OL L 98, 2002 4 15, p. 1.)

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/84/EB — tik 7 straipsnis
(OL L 324, 2002 11 29, p. 53)

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/24/EB
(OL L 123, 2003 5 17, p. 18)

Komisijos direktyva 2003/75/EB
(OL L 190, 2003 7 30, p. 6)

B DALIS

Perkėlimo į nacionalinę teisę ir taikymo pradžios terminų sąrašas

(nurodyta 17 straipsnyje)

Direktyva	Perkėlimo terminas	Taikymo pradžios data
Direktyva 98/18/EB	1998 m. liepos 1 d.	
Direktyva 2002/25/EB	2002 m. spalio 15 d.	2003 m. sausio 1 d., jeigu direktyvos priede nenurodyta kitaip
Direktyva 2002/84/EB	2003 m. lapkričio 23 d.	
Direktyva 2003/24/EB	2004 m. lapkričio 16 d.	
Direktyva 2003/75/EB	2004 m. sausio 31 d.	

V PRIEDAS

ATITIKMENŲ LENTELĖ

Direktyva 98/18/EB	Ši direktyva
1 straipsnis	1 straipsnis
2 straipsnio įvadiniai žodžiai	2 straipsnio įvadiniai žodžiai
2 straipsnio a punktas	2 straipsnio a punktas
2 straipsnio b punktas	2 straipsnio b punktas
2 straipsnio c punktas	2 straipsnio c punktas
2 straipsnio d punktas	2 straipsnio d punktas
2 straipsnio e punktas	2 straipsnio e punktas
2 straipsnio ea punktas	2 straipsnio f punktas
2 straipsnio f punkto įvadiniai žodžiai	2 straipsnio g punkto įvadiniai žodžiai
2 straipsnio f punkto pirma įtrauka	2 straipsnio g punkto i papunktis
2 straipsnio f punkto antra įtrauka	2 straipsnio g punkto ii papunktis
2 straipsnio g punktas	2 straipsnio h punktas
2 straipsnio h punktas	2 straipsnio i punktas
2 straipsnio ha punktas	2 straipsnio j punktas
2 straipsnio i punktas	2 straipsnio k punktas
2 straipsnio j punktas	2 straipsnio l punktas
2 straipsnio k punktas	2 straipsnio m punktas
2 straipsnio l punktas	2 straipsnio n punktas
2 straipsnio m punktas	2 straipsnio o punktas
2 straipsnio n punktas	2 straipsnio p punktas
2 straipsnio o punktas	2 straipsnio q punktas
2 straipsnio p punktas	2 straipsnio r punktas
2 straipsnio q punktas	2 straipsnio s punktas
2 straipsnio r punktas	2 straipsnio t punktas
2 straipsnio s punktas	2 straipsnio u punktas
2 straipsnio t punktas	2 straipsnio v punktas
2 straipsnio u punktas	2 straipsnio w punktas
2 straipsnio v punktas	2 straipsnio x punktas
2 straipsnio w punktas	2 straipsnio y punktas
3 straipsnio 1 dalis	3 straipsnio 1 dalis
3 straipsnio 2 dalies įvadiniai žodžiai	3 straipsnio 2 dalies įvadiniai žodžiai
3 straipsnio 2 dalies a punkto įvadiniai žodžiai	3 straipsnio 2 dalies a punkto įvadiniai žodžiai
3 straipsnio 2 dalies a punkto pirma įtrauka	3 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktis
3 straipsnio 2 dalies a punkto antra įtrauka	3 straipsnio 2 dalies a punkto ii papunktis
3 straipsnio 2 dalies a punkto trečia įtrauka	3 straipsnio 2 dalies a punkto iii papunktis
3 straipsnio 2 dalies a punkto ketvirta įtrauka	3 straipsnio 2 dalies a punkto iv papunktis
3 straipsnio 2 dalies a punkto penkta įtrauka	3 straipsnio 2 dalies a punkto v papunktis

Direktyva 98/18/EB	Ši direktyva
3 straipsnio 2 dalies a punkto šešta įtrauka	3 straipsnio 2 dalies a punkto vi papunktis
3 straipsnio 2 dalies a punkto septinta įtrauka	3 straipsnio 2 dalies a punkto vii papunktis
3 straipsnio 2 dalies b punkto įvadiniai žodžiai	3 straipsnio 2 dalies b punkto įvadiniai žodžiai
3 straipsnio 2 dalies b punkto pirma įtrauka	3 straipsnio 2 dalies b punkto i papunktis
3 straipsnio 2 dalies b punkto antra įtrauka	3 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis
3 straipsnio 2 dalies b punkto trečia įtrauka	3 straipsnio 2 dalies b punkto iii papunktis
4 straipsnis	4 straipsnis
5 straipsnis	5 straipsnis
6 straipsnis	6 straipsnis
6a straipsnis	7 straipsnis
6b straipsnis	8 straipsnis
7 straipsnis	9 straipsnis
8 straipsnio pirmos pastraipos įvadiniai žodžiai	10 straipsnio 1 dalies įvadiniai žodžiai
8 straipsnio pirmos pastraipos a punkto i papunktis	10 straipsnio 1 dalies a punktas
8 straipsnio pirmos pastraipos a punkto ii papunktis	10 straipsnio 1 dalies b punktas
8 straipsnio pirmos pastraipos a punkto iii papunktis	10 straipsnio 1 dalies c punktas
8 straipsnio pirmos pastraipos a punkto iv papunktis	10 straipsnio 1 dalies d punktas
8 straipsnio pirmos pastraipos baigiamieji žodžiai	10 straipsnio 1 dalies įvadiniai žodžiai
8 straipsnio pirmos pastraipos b punkto įvadiniai žodžiai	10 straipsnio 2 dalies įvadiniai žodžiai
8 straipsnio pirmos pastraipos b punkto i papunktis	10 straipsnio 2 dalies a punktas
8 straipsnio pirmos pastraipos b punkto ii papunktis	10 straipsnio 2 dalies b punktas
8 straipsnio antra pastraipa	10 straipsnio 3 dalis
9 straipsnis	11 straipsnis
10 straipsnis	12 straipsnis
11 straipsnis	13 straipsnis
12 straipsnis	14 straipsnis
13 straipsnis	15 straipsnis
14 straipsnis	16 straipsnis
—	17 straipsnis
15 straipsnis	18 straipsnis
16 straipsnis	19 straipsnis
I priedas	I priedas
II priedas	II priedas
III priedas	III priedas
—	IV priedas“