

REZOLIUCIJA MSC.194(80)

(priimta 2005 m. gegužės 20 d.)

**1974 m. TARPTAUTINĖS KONVENCIJOS DĖL ŽMOGAUS GYVYBĖS APSAUGOS
JŪROJE SU PAKEITIMAIS PAKEITIMŲ PRIĖMIMAS**

Jūrų saugumo komitetas,

prisimindamas Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijos 28 straipsnio b dalį dėl komiteto funkcijų;

taip pat prisimindamas 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) (toliau – Konvencija) VIII straipsnio b dalies nuostatas dėl Konvencijos priedo pakeitimų priėmimo tvarkos, išskyrus I skyriaus nuostatas;

apsvarstęs septyniasdešimt septintajame posėdyje pagal VIII straipsnio b dalies i punktą pasiūlytus ir išplatintus Konvencijos pakeitimus,

1. *priima* pagal Konvencijos VIII straipsnio b dalies iv punktą šios Rezoliucijos priede išdėstyti Konvencijos pakeitimus;

2. *nustato* pagal Konvencijos VIII straipsnio b dalies vi punkto 2 papunkčio bb dalį, kad:

a) 1 priede išdėstytiems pakeitimams pritarta 2006 m. liepos 1 d.; ir

b) 2 priede išdėstytiems pakeitimams pritarta 2008 m. liepos 1 d.,

jei iki šios dienos daugiau negu vienas trečdalis Konvencijos Susitariančiųjų Vyriausybių arba Susitariančiosios Vyriausybės, kurių prekybos laivynai kartu sudaro ne mažiau kaip penkiasdešimt procentų pasaulio prekybos laivyno bendrosios talpos, nepraneša Organizacijos generaliniam sekretoriui, jog jos nepritaria pakeitimui;

3. *prašo* SOLAS Susitariančiąsias Vyriausybes prisiminti, kad pagal Konvencijos VIII straipsnio b dalies vii punkto 2 papunktį:

a) 1 priede išdėstyti pakeitimai įsigalioja 2007 m. sausio 1 d.; ir

b) 2 priede išdėstyti pakeitimai įsigalioja 2009 m. sausio 1 d.

nuo 2 dalyje nurodytos jų priėmimo dienos;

4. *prašo* pagal Konvencijos VIII straipsnio b dalies v punktą Generalinį sekretorių visoms Konvencijos Susitariančiosioms Vyriausybėms pateikti patvirtintas šios Rezoliucijos ir Priedo, kuriame išdėstyti pakeitimai, kopijas;

5. *taip pat prašo* Generalinį sekretorių šią Rezoliuciją ir jos Priedą perduoti organizacijos narėms, kurios nėra šios Konvencijos Susitariančiosios Vyriausybės.

**1974 m. TARPTAUTINĖS KONVENCIJOS DĖL ŽMOGAUS GYVYBĖS APSAUGOS
JŪROJE SU PAKEITIMAIS PAKEITIMŲ PRIĖMIMAS**

II-1 SKYRIUS

**KONSTRUKCIJA – LAIVO SANDARA, SKIRSTYMAS Į SKYRIUS IR STOVUMAS,
MECHANIZMAI IR ELEKTROS ĮRANGA**

A dalis

Bendrosios nuostatos

2 taisyklė

Apibrėžtys

1. Po esamo 13 punkto įterpiamas toks naujas 14 punktas:

„14. *Balkeris* – laivas pagal šios sąvokos apibrėžtį XII skyriaus 1.1 taisyklėje“.

A-1 dalis

Laivo sandara

2. Esamas A-1 dalies tekstas pakeičiamas taip:

„A-1 dalis

Laivo sandara

3-1 taisyklė

Reikalavimai, taikomi laivų sandarai ir jų mechaninei bei elektros įrangai

Be kitų taisyklėse nustatytų sąlygų, taip pat reikalaujama, kad laivai būtų projektuojami, statomi ir prižiūrimi taip, kaip nustatyta Administracijos pagal XI-1 skyriaus 1 taisyklę pripažintos laivų klasifikavimo bendrovės nuostatuose dėl laivų sandaros, jų mechaninės ir elektros įrangos arba atitinkamuose Administracijos nacionaliniuose normatyvuose, kuriais užtikrinamas lygiavertis saugumas*.

3-2 taisyklė

Naftos tanklaivių, balkerių ir jūros vandens balasto tankų apsauga nuo korozijos

(Taisyklė taikoma 1998 m. liepos 1 d. arba vėliau pastatytiems naftos tanklaiviams ir balkeriams)

Visi specialiai jūros vandens balastui skirti balasto tankai aprūpinami veiksminga apsaugos nuo korozijos sistema, pavyzdžiui, kieta apsaugine paviršiaus danga arba kitokia jai

* Žr. Rezoliucija A.798(19) Organizacijos priimtas rekomendacijas dėl jūros vandens balasto cisternoms nuo korozijos apsaugoti skirtų sistemų parinkimo, taikymo ir priežiūros.

lygiaverte priemone. Pirmenybė turėtų būti teikiama šviesios spalvos dangai. Administracija, vadovaudamasi Organizacijos priimtomis rekomendacijomis*, patvirtina sistemos pasirinkimo, jos taikymo ir priežiūros tvarką. Prireikus panaudojami ir vienkartiniai elektrocheminės apsaugos anodai.

3-3 taisyklė

Saugus patekimas į tanklaivio priekį

1. Taikant šią, taip pat 3-4 taisyklę, sąvoka „tanklaiviai“ apima naftos tanklaivius (pagal 2 taisyklės apibrėžtį), chemikalų tanklaivius (pagal VII skyriaus 8 taisyklės 2 punkto apibrėžtį) ir dujovežius (pagal VII skyriaus 11 taisyklės 2 punkto apibrėžtį).

2. Kiekvienas tanklaivis aprūpinamas priemonėmis, kuriomis užtikrinama galimybė laivo įgulai labai blogomis oro sąlygomis saugiai patekti į laivo priekinę dalį. Šias patekimo priemones patvirtina Administracija, remdamasi Organizacijos parengtomis rekomendacijomis.

3-4 taisyklė

Priemonės tanklaiviams vilkti avariniais atvejais

1. Kiekvieno ne mažesnio kaip 20 000 t dedveito tanklaivio abiejuose galuose įrengiamos priemonės jam vilkti avariniais atvejais.

2. 2002 m. liepos 1 d. arba vėliau pastatytuose tanklaiviuose:

2.1. užtikrinama galimybė bet kada, neveikiant laive jo pagrindiniam energijos šaltiniui, šias priemones greitai paruošti laivui vilkti ir jam nesunkiai sujungti su vilkimo laivu. Bent viename laivo gale šios priemonės visada turi būti iš anksto parengtos jas skubiai panaudoti;

2.2. abiejuose laivo galuose įrengtos jam vilkti avariniais atvejais priemonės turi būti pakankamai tvirtos, atsižvelgiant į laivo didumą ir jo dedveitą bei jėgas, kurios galėtų jį veikti esant blogam orui. Administracija, remdamasi Organizacijos priimtomis rekomendacijomis, patvirtina vilkimo avariniais atvejais priemonių modelius, konstrukciją ir jų pavyzdžių išmėginimo tvarką.

3. Iki 2002 m. liepos 1 d. pastatytiems tanklaiviams jų vilkimo avariniais atvejais priemonių modelius ir konstrukciją Administracija tvirtina remdamasi atitinkamomis Organizacijos priimtomis rekomendacijomis**.

3-5 taisyklė

Naujai panaudojamos medžiagos, kurių sudėtyje yra asbesto

1. Taikoma medžiagoms, naudojamoms Konvencijoje nurodytai laivo sandarai, mašinoms, elektros ir kitokiai įrangai.

* Žr. Rekomendacijas dėl priemonių, užtikrinančių galimybę saugiai patekti į tanklaivio priekį, Jūrų saugumo komiteto priimta Rezoliucija MSC.62(67).

** Žr. Rekomendacijas dėl priemonių tanklaiviams vilkti avariniais atvejais, Jūrų saugumo komiteto priimtas Rezoliucija MSC.35(63), kuri gali būti su pakeitimais.

2. Visuose laivuose draudžiama naujai panaudoti medžiagas, kuriose yra asbesto, išskyrus atvejus, kai jos naudojamos:

2.1. rotacinių sparninių kompresorių ir rotacinių vakuuminių siurblių mentėms;

2.2. sandarioms skysčių cirkuliacijos sistemų jungtims ir įdėklams, jei dėl aukštos temperatūros (daugiau kaip 350° C) arba slėgio (daugiau kaip 7×10^6 Pa) kiltų gaisro, korozijos arba apsinuodijimo pavojus;

2.3. esant aukštesnei kaip 1000° C temperatūrai naudojamoms elastingoms ir lanksčioms šiluminės izoliacijos montažo detalėms.

3-6 taisyklė

Priemonės, leidžiančios patekti į naftos tanklaivį ir balkerių krovinių zoną ir jos priekyje esančią zoną ir judėti jose

1. Taikymas

1.1. Išskyrus 1.2 punkte nurodytus atvejus, ši taisyklė taikoma 500 bendrosios talpos ir didesniems naftos tanklaiviams bei 20 000 bendrosios talpos ir didesniems balkeriams (pagal šios sąvokos apibrėžtį IX skyriaus 1 taisyklėje), pastatytiems 2006 m. sausio 1 d. arba vėliau.

1.2. 1994 m. spalio 1 d. arba vėliau, bet anksčiau kaip 2005 m. sausio 1 d. pastatyti 500 bendrosios talpos arba didesni naftos tanklaiviai privalo atitikti II-1 skyriaus 12-2 taisyklės nuostatas, priimtas Rezoliucija MSC.27(61).

2. Priemonės, leidžiančios patekti į krovinių ir kitas patalpas ir ertmes

2.1. Kiekvienoje patalpoje ir ertmėje įrengiamos priemonės į ją patekti tam, kad per visą laivo eksploatavimo laiką Administracija, laivą eksploatuojanti bendrovė (pagal šios sąvokos apibrėžtį IX skyriaus 1 taisyklėje) ir laivo įgula arba prireikus kiti asmenys galėtų atlikti visapusiškus ir nuodugnius laivo konstrukcinių dalių patikrinimus ir išmatuoti jų storį. Šios priemonės turi atitikti 5 punkto nuostatas ir „Prieinamumo patikrinimams priemonių technines sąlygas“, Jūrų saugumo komiteto priimtas Rezoliucija MSC.133(76), atsižvelgiant ir į dalinius pakeitimus, kuriuos jose galėtų padaryti Organizacija, jei šie pakeitimai būtų priimti ir įsigalioję taip, kaip nurodyta šios Konvencijos VIII straipsnyje dėl procedūrų, taikomų priedo, išskyrus jo I dalį, daliniam keitimui.

2.2. Jeigu šios nuolatinės patekimo priemonės galėtų būti apgadintos vykdant įprastus krovos darbus arba jei nuolatinės priemonės įrengti būtų praktiškai neįmanoma, Administracija gali leisti jų vietoje įrengti „Techninėse sąlygose“ nurodytas judamąsias arba kilnojamas priemones, jei įtaisai šioms kilnojamosioms priemonėms tvirtinti, pritaisyti, pakabinti ar atremti sudarytų neatskiriamą laivo sandaros dalį. Turi būti įmanoma visą kilnojamąją įrangą nesunkiai sumontuoti ir parengti naudotis laivo įgulos įėjimais.

2.3. Visų patekimo priemonių ir įtaisų joms tvirtinti laive sandara ir pagaminimo medžiagos turi atitikti Administracijos nustatytas sąlygas. Patekimo priemonės apžiūrimos prieš jomis pasinaudojant per I skyriaus 10 taisyklėje nurodytas apžiūras arba kai jomis per šias apžiūras naudojamosi.

3. Saugios priemonės, skirtos patekti į krovinių triumus, krovinių tankus, balasto tankus ir kitas patalpas ir ertmes

3.1. Į krovinių triumus, koferdamus, balasto tankus, krovinių tankus ir kitas krovinių zonos patalpas ir ertmes turi būti įmanoma saugiai patekti* tiesiai iš atviro denio ir taip, kad būtų užtikrinta galimybė šias patalpas ir ertmes nuodugniai patikrinti. Saugias priemones patekti į dvigubo dugno ertmes arba į balasto tankų priešakinę dalį leidžiama įrengti iš siurblinės, giliojo koferdamo, vamzdynų tunelio, krovinių triumo, dvigubo korpuso ertmės arba panašaus laivo skyriaus, kuris nėra skirtas naftai arba pavojingiems kroviniams vežti.

3.2. 35 m ilgio ir ilgesniuose tankuose arba jų skyriuose įrengiama bent po du liukus su trapais, kurie išdėstomi, kiek tai praktiškai įmanoma, toliau vienas nuo kito. Trumpesniuose kaip 35 m ilgio tankuose įrengiama bent po vieną liuką su trapu. Jei tankas viduje padalytas viena ar daugiau teliūskavimą stabdančių pertvarų arba panašiomis konstrukcijomis, kliudančiomis nesunkiai patekti į kitas tanko dalis, jame įrengiami bent du liukai su trapais.

3.3. Kiekviename krovinių triume įrengiama bent po dvi priemonės į jį patekti, kurios, kiek praktiškai įmanoma, išdėstomos toliau viena nuo kitos. Apskritai šios priemonės turėtų būti išdėstomos įstrižai viena kitos atžvilgiu, pvz., vienas įėjimas netoli priekinės triumo pertvaros iš kairiojo borto pusės, o antras – netoli jo galinės pertvaros iš dešiniojo borto pusės.

4. Laivo konstrukcinių dalių patikros nurodymai

4.1. Priemonės, kuriomis laive naudojamosi norint prieiti prie jo konstrukcinių dalių, kad būtų atliktas bendras ir nuodugnus patikrinimas ir išmatuotas jų storis, aprašomos Administracijos patvirtintuose „Laivo konstrukcinių dalių patikros nurodymuose“; vieną iš nuolat atnaujinamų šio leidinio kopijų privaloma saugoti laive. „Laivo konstrukcinių dalių patikros nurodymuose“ kiekvienai patalpai arba ertmei pateikiama:

4.1.1. schemos, kuriose pažymėtos priemonės, skirtos patekti į šią patalpą arba ertmę, kartu su atitinkamomis techninėmis sąlygomis ir matmenimis;

4.1.2. schemos, kuriose pažymėtos šių patalpų arba ertmių viduje turimos priemonės, leidžiančios atlikti šių patalpų arba ertmių bendrą patikrinimą, taip pat atitinkamos techninės sąlygos ir matmenys. Šiose schemose pažymima, iš kur galima patikrinti kiekvieną patalpos arba ertmės vietą;

4.1.3. schemos, kuriose pažymėtos šių patalpų arba ertmių viduje turimos priemonės, leidžiančios šias patalpas arba ertmes nuodugniai patikrinti, taip pat atitinkamos techninės sąlygos ir matmenys. Šiose schemose pažymimi plotai su svarbiomis konstrukcinėmis dalimis ir nurodoma, ar priemonės prie jų prieiti yra nuolatinės, ar kilnojamosios, taip pat pažymimos vietos, iš kurių galima patikrinti kiekvieną iš šių plotų;

4.1.4. instrukcijos, kuriose nurodoma, kaip patikrinti ir išlaikyti visų patekimo priemonių ir jų tvirtinimo įtaisų konstrukcinį atsparumą, atsižvelgiant ir į patalpoje arba ertmėje galinčią susidaryti bet kokią dėl korozijos žalingą aplinką;

4.1.5. darbų saugos instrukcijos, kai nuodugnai apžiūrai ir konstrukcijų storiui išmatuoti įrengiamos pagalbinės priemonės (pastoliai);

4.1.6. instrukcijos, kuriose nurodoma, kaip sumontuoti bet kokias kilnojamas patekimo priemones ir saugiai jomis naudotis;

* Žr. Organizacijos Rezoliucija A.864(20) priimtas „Rekomendacijas, kurių laivuose reikia laikytis įeinant į uždaras patalpas ir ertmes“.

4.1.7. visų kilnojamųjų patekimo priemonių aprašas;

4.1.8. laive turimų patekimo priemonių periodinių patikrinimų ir atliktų techninės priežiūros ir remonto darbų registracija.

4.2. Šioje taisyklėje „plotai su svarbiomis konstrukcinėmis dalimis“ reiškia vietas, kurias, remiantis apskaičiavimais, reikia nuolat tikrinti, arba kai, remiantis panašių arba tokio paties tipo laivų eksploataavimo patirtimi, yra nustatyta, kad šioms vietoms kyla didesnė grėsmė įtrūkti, sulinkti, deformuotis arba rūdyti ir kad tai gali pakenkti laivo konstrukciniam vientisumui.

5. Bendrosios techninės sąlygos

5.1. Horizontalios angos, liukai arba landos, skirtos patekti į patalpas arba ertmes, turi būti tokių matmenų, kad užsidėjęs autonominį kvėpavimo aparatą ir vilkintis apsauginę aprangą asmuo galėtų nekliudomai kopti arba leistis bet koku trapu; jos taip pat privalo užtikrinti pakankamą prošvaisą iškelti iš patalpos arba ertmės apačios nukentėjusįjį. Ši minimali prošvaisa negali būti mažesnė kaip 600 mm pločio ir 600 mm ilgio. Jei į krovinių triumą patenkama per jo liuką, trapo viršutinė dalis turi būti išdėstyta kuo arčiau liuko komingso briaunos. Jei liuko, per kurį patenkama į triumą, komingsas yra aukštesnis kaip 900 mm, jo išorėje įtaisomi su trapu besijungiantys laipteliai.

5.2. Skersai ir išilgai patalpos arba ertmės judėti skirtų vertikalių angų ir landų, įrengtų teliūskavimą stabdančiose pertvarose, floruose, dugno stringeriuose ir rėminiuose špantuose, minimali prošvaisa turi būti ne mažesnė kaip 600 mm pločio ir 800 mm aukščio, o anga arba landa įrengta ne aukščiau kaip per 600 mm nuo laivo dugno apkalos, nebent būtų įrengtos grotelės ar kitos priemonės prie jos palypėti.

5.3. Mažesniuose kaip 5 000 t dedveito tanklaiviuose Administracija ypatingomis aplinkybėmis gali leisti įrengti mažesnių matmenų 5.1 ir 5.2 punktuose nurodytas angas, jei būtų įrodyta, jog per tokias angas galima įeiti ir išeiti arba išgelbėti nukentėjusįjį.

3-7 taisyklė

Laive ir krante laikomi laivo konstrukcijos brėžiniai

1. 2007 m. sausio 1 d. arba vėliau pastatytuose laivuose laikomas faktinės (kaip pastatyta) konstrukcijos brėžinių rinkinys* ir kiti brėžiniai, kuriuose atsispindi visi vėlesni struktūriniai pakeitimai.

2. Papildomą tokių brėžinių rinkinį krante laiko laivą eksploatuojanti bendrovė (pagal šios sąvokos apibrėžtį 1974 m. SOLAS konvencijos IX skyriaus 1.2 taisyklėje).

3-8 taisyklė

Vilkimo ir švartavimo įranga

1. Ši taisyklė taikoma 2007 m. sausio 1 d. arba vėliau pastatytiems laivams, tačiau netaikoma 3-4 taisyklėje nurodytoms priemonėms tanklaiviams vilkti avariniais atvejais.

* Žr. TJO aplinkraščių MSC/ 1135 „Laive ir krante laikytini faktinės konstrukcijos brėžiniai“.

2. Laivai aprūpinami pakankamos darbinės apkrovos priemonėmis, įranga ir įtaisais, kad būtų galima saugiai vykdyti visas vilkimo ir švartavimo operacijas, susijusias su įprastu laivo eksploatavimu.

3. Šios taisyklės 2 dalyje minimos priemonės, įranga ir įtaisai atitinka tam tikrus standartus, kuriuos Administracija ar jos pripažįstama organizacija taiko pagal 1/6 taisyklę*.

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

Laivo skirstymas į skyrius ir jo stovumas

1. Po esamo 23-2 punkto įterpiamas naujas 23-3 punktas:

„23-3 taisyklė

Vandens lygio detektoriai vienatriumiuose kroviniuose laivuose, kurie nėra balkeriai

1. Iki 2007 m. sausio 1 d. pastatyti vienatriumiai kroviniai laivai, išskyrus balkerius, privalo atitikti šios taisyklės reikalavimus ne vėliau kaip po 2007 m. sausio 1 d. atliekamos laivo tarpinės apžiūros ar liudijimų atnaujinimo apžiūros, atsižvelgiant į tai, kuri iš šių apžiūrų atliekama pirmiau.

2. Šioje taisyklėje vartojama sąvoka *antvandeninio borto denis* apibrėžta galiojančioje Tarptautinėje konvencijoje dėl laivų krovinės vaterlinijos nustatymo.

3. Trumpesni nei 80 m ilgio (L) laivai ir iki 1998 m. liepos 1 d. pastatyti trumpesni nei 100 m ilgio laivai, turintys vieną krovinį triumą, esantį žemiau antvandeninio borto denio, ar daugiau žemiau antvandeninio borto denio esančių krovinių triumų, neatskirtų bent viena pertvara, nepralaidžia vandeniui iki antvandeninio borto denio, privalo turėti šioje patalpoje ar patalpose įrengtus vandens lygio detektorius**.

4. 3 punkte nurodyti reikalaujami vandens lygio detektoriai:

4.1. siunčia garso ir vaizdo pavojaus signalą į navigacinį tiltelį vandeniui pasiekus ne mažesnę kaip 0,3 m aukštį nuo triumo dugno ir kitu atveju – vandeniui pasiekus ne daugiau kaip 15 procentų vidutinio triumo tūrio; ir

4.2. tvirtinami triumo laivagalio gale ar virš jo žemiausios dalies, kur vidinis dugnas nėra lygiagretus su laivo projektine vaterlinija. Jei vandeniui nepralaidžios dalinės pertvaros ir sudėtinės sijos įrengiamos vidiniame dugne, Administracija gali pareikalauti, kad būtų įrengti papildomi detektoriai.

5. Šios taisyklės 3 punkte nurodytų reikalaujamų vandens lygio detektorių nebūtina tvirtinti laivuose, kuriems taikoma XII skyriaus 12 taisyklė, ir laivuose su vandeniui nepralaidžiais abiejose triumo pusėse nuo vidinio dugno iki antvandeninio borto denio

* Žr. TJO aplinkraščių MSC/Circ.1175 „Laivo vilkimo ir švartavimo įranga“.

** Žr. TJO Rezoliucijoje MSC.188(79) nustatytus reikalavimus vandens lygio detektoriams, įrengiamiems balkeriuose ir vienatriumiuose kroviniuose laivuose, kurie nėra balkeriai.

esančiais šoniniais vertikaliais skyriais.

C dalis

Mechanizmai ir mechaninė įranga

31 taisyklė

Mechanizmų valdymas

4. Išbraukiamas esamas 2.10 punktas.

5. Po esamo 5 punkto įterpiamas naujas 6 punktas:

„6. Iki 2004 m. liepos 1 d. pastatyti laivai privalo atitikti šiuos iš dalies pakeistus 1–5 punktų reikalavimus:

1. Esamas 2 punktas papildomas nauju 2.10 papunkčiu:

„2.10. Automatinių sistemų konstrukcija turi būti užtikrinta, kad aukščiausio laipsnio įspėjimas apie gresiantį arba neišvengiamą laivo varomosios sistemos veikimo sulėtėjimą arba jos išsijungimą būtų perduotas laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujančiam specialistui pakankamai anksti, kad jis turėtų laiko įvertinti navigacines sąlygas kritiškos padėties atveju. Konkrečiai šios sistemos privalo gebėti kontroliuoti, stebėti, pranešti, įspėti ir imtis saugumo veiksmų sulėtinant laivo judėjimą arba jį sustabdant ir tuo pat metu leisti laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujančiam specialistui imtis rankinio valdymo, išskyrus atvejus, kai dėl perėjimo prie rankinio valdymo galėtų per trumpą laiką visiškai išėiti iš rikiuotės variklis ir (arba) laivo varomoji įranga, pavyzdžiui, pernelyg padidėjus apsisukimams.“

C dalis

Mechanizmai ir mechaninė įranga

2. Po esamos 35 taisyklės įterpiama nauja 35-1 taisyklė:

35-1 taisyklė

Laivo sausinimo sistemos

1. Ši taisyklė taikoma 2009 m. sausio 1 d. arba vėliau pastatytiems laivams.

2. Keleiviniai ir kroviniai laivai

2.1. Laive įrengiama veiksminga jo sausinimo siurblių sistema, pajėgi bet kokiomis sąlygomis išpumpuoti vandenį iš bet kurio vandeniui nepralaidaus skyriaus (išskyrus gėlo vandens, vandens balasto, naftos degalų arba skystų krovinių, kuriems išpumpuoti įrengiamos kitos sistemos, talpyklas), bet kuriam skyriui nusausinti. Taip pat įrengiamos veiksmingos priemonės triumams su izoliacine vidaus danga nusausinti.

2.2. Jei sanitariniai, balasto ir bendrojo naudojimo siurbliai turi jungtis, leidžiančias juos prijungti prie laivo sausinimo sistemos, juos galima prijunginti nepriklausomiems energijos šaltinio varomiems sausinimo siurbliams.

2.3. Visi sausinimo sistemos vamzdžiai, nutiesiami per anglių kuro bunkerius arba po jais, per degalų atsargų tankus ar po jais arba įrengiami mechanizmų patalpose (įskaitant

patalpas, kuriose įrengtos cisternos degalams nusistovėti arba naftos degalų siurbimo agregatai), gaminami iš plieno arba kitokios tam tinkamos medžiagos.

2.4. Sausinimo ir balasto siurblių sistemos įrengiamos taip, kad būtų užkirstas kelias vandeniui per jas iš už borto ar iš balasto cisternų patekti į krovinių ir mechanizmų patalpas arba iš vieno laivo skyriaus į kitą. Privaloma įrengti priemones, neleidžiančias per neapsižiūrėjimą užtvindyti vandeniui iš už borto bet kokią su nusausinimo ir balasto sistemomis sujungtą balasto vandens cisterną (diptanką), kai joje yra krovinių, arba sausinimo siurbliu netyčia iš jos išpumpuoti balasto vandenį, kuris joje laikomas.

2.5. Visos su sausinimo sistema susijusios skirstomosios dėžės ir ranka uždaromos sklendės įrengiamos įprastomis aplinkybėmis prieinamose vietose.

2.6. Privaloma įrengti priemones uždaroms krovinių patalpoms, įrengtoms keleivinių laivų pertvarų denyje ir krovinių laivų antvandeninio borto denyje, nusausinti, jei Administracija gali leisti neįrengti tokių priemonių bet kuriame tam tikro laivo arba visų tokios klasės laivų skyriuje ir jei ji mano, jog, atsižvelgiant į šių patalpų dydį arba jų vidinį padalijimą, tai nepakenks laivo saugumui.

2.6.1. Jei laivo antvandeninio borto aukštis iki pertvarų denio arba atitinkamai iki antvandeninio borto denio yra toks, kad atitinkamo denio kraštas panyra po vandeniui laivui pasvirus daugiau kaip 5 laipsniais, šiems skyriams nusausinti įrengiama pakankamai tinkamo skersmens špigatų, skirtų vandeniui nubėgti už borto. Keleiviniame laive šie špigatai įrengiami pagal 15 taisyklės nuostatas, o kroviniame laive – pagal galiojančios Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo nuostatas dėl špigatų ir įleidžiamųjų bei išleidžiamųjų angų.

2.6.2. Jei laivo antvandeninis bortas yra tokio aukščio, kad pertvarų denio arba atitinkamai antvandeninio borto denio kraštas panyra po vandeniui laivui pasvirus iki 5 laipsnių, tada uždaros, atitinkamai pertvarų denyje ar antvandeninio borto denyje įrengtos krovinių patalpos nusausinamos jų sausinimo vamzdžius nutiesiant į tam tinkamą pakankamo tūrio talpyklą arba talpyklas, kuriose įrengta leistino vandens lygio signalizacija ir kurios turi atitinkamus įrenginius vandeniui iš jų išpumpuoti už borto. Be to, privaloma užtikrinti, kad:

2.6.2.1. būtų įrengta tiek, tokio dydžio ir taip išdėstyta špigatų, kad jie neleistų susikaupti pernelyg dideliame n nubėgusio vandens kiekiui;

2.6.2.2. įrengiant siurblių sistemas keleiviniuose arba kroviniuose laivuose pagal atitinkamas šios taisyklės nuostatas būtų atsižvelgiama ir į nuolatinio slėgio priešgaisrinėms purkštuvų sistemoms keliamus reikalavimus;

2.6.2.3. benzinu ar kitomis pavojingomis medžiagomis užterštas vanduo nebūtų nuleidžiamas į mechanizmų patalpą arba kitas ertmes, kuriose galėtų būti užsidegimo židinių;

2.6.2.4. jei uždarų krovinių patalpų apsaugai nuo gaisro naudojama anglirūgštės dujų sistema, šių patalpų denyje įrengiami špigatai turi turėti įtaisus, neleidžiančius iš patalpos nutekėti šioms ugnį slopinančioms dujoms.

3. Keleiviniai laivai

3.1. Pagal 2.1 punkto nuostatas įrengta sausinamųjų siurblių sistema privalo veikti ir visomis galimomis avarinėmis sąlygomis, neatsižvelgiant į tai, ar laivas yra stačias, ar pasviręs. Tuo tikslu įsiurbiamieji sausinimo vamzdžių atvamzdžiai patalpose paprastai

įrengiami prie abiejų laivo bortų, išskyrus siauras patalpas laivo galuose, kur galima apsiriboti ir vienu įsiurbiamuoju atvamzdžiu. Neįprastos formos laivo skyriuose gali prireikti papildomų įsiurbiamųjų atvamzdžių. Privaloma imtis priemonių, kad į patalpą patekęs vanduo pasiektų įsiurbiamuosius atvamzdžius. Jeigu Administracija sutinka, jog atskiruose konkrečiuose laivo skyriuose įrengti sausinimo įrangą nepageidautina, ji gali leisti jos atsisakyti, jei pagal 7 ir 8 taisyklėse nurodytas sąlygas atlikti skaičiavimai rodo, kad tai nepakenktų laivo gyvybingumui.

3.2. Prie laivo sausinimo magistralės prijungiami bent trys jėgos šaltinio varomi siurbliai; vienas iš jų gali veikti varomas laivo varomųjų mechanizmų. Jei laivui taikomas skaitmeninis kriterijus lygus 30 arba didesnis, jame įrengiamas dar vienas papildomas nepriklausomas energijos šaltinio varomas siurblys.

Sausinimo skaitmeninis kriterijus skaičiuojamas taip:

Jei P_1 didesnis už P , tai skaitmeninis kriterijus lygus $72 \cdot \left[\frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \right]$;

o kitais atvejais: skaitmeninis kriterijus lygus $72 \cdot \left[\frac{M + 2P}{V} \right]$;

čia:

L – laivo ilgis metrais, kaip apibrėžta 2 taisyklėje;

M – žemiau pertvarų denio esančios mechanizmų patalpos (kaip apibrėžta 2 taisyklėje) tūris kubiniais metrais ir bet kokių nuolatinių naftos degalų cisternų, esančių aukščiau vidinio dugno ir mechanizmų patalpos priekyje ar gale, tūris;

P – bendras žemiau pertvarų denio esančių keleivių ir įgulos patalpų, išskyrus skirtų keleivių ir įgulos patogumui ir jų reikmėms, tūris kubiniais metrais;

V – bendras laivo tūris žemiau pertvarų denio kubiniais metrais;

$P_1 = KN$;

čia:

N – laivu leidžiamas vežti keleivių skaičius,

$K = 0,056 L$.

Tačiau, jei KN reikšmė yra didesnė už P ir bendro faktinių keleivių patalpų aukščiau pertvarų denio tūrio sumą, P_1 laikomas lygiu arba šiai sumai, arba dviem trečdaliams KN reikšmės, atsižvelgiant į tai, kuris iš šių dviejų skaičių didesnis.

3.3. Energijos šaltinio varomi siurbliai, kur tai praktiškai įmanoma, įrengiami atskirose vandeniui nepralaidžiose patalpose ir įtaisomi arba išdėstomi taip, kad šios patalpos nebūtų visos užtvindytos dėl to paties apgadinimo. Jei pagrindiniai laivo varomieji mechanizmai, jo pagalbiniai mechanizmai ir garo katilai įrengti dviejų ar daugiau vandeniui nepralaidžių laivo skyrių viduje, sausinimo siurbliai, kiek tai įmanoma, paskirstomi po visus šiuos skyrius.

3.4. 91,5 m ir ilgesniame laive arba laive, kuriam taikomas skaitmeninis kriterijus, kurio dydis atlikus 3.2 punkte nurodytus skaičiavimus yra 30 ar daugiau, sausinimo sistema

įrengiama taip, kad bent vienu energijos šaltinio varomu siurbliu būtų galima pasinaudoti bet kokiomis užtvindymo sąlygomis, kurias laivas privalo atlaikyti. Tam tikslui užtikrinama, kad:

3.4.1. vienas iš pagal nuostatas laivui privalomų siurblių būtų patikimas avarinis panardinamasis siurblys, o jo maitinimo šaltinis būtų įrengtas aukščiau pertvarų denio; arba

3.4.2. sausinimo siurbliai ir jų maitinimo šaltiniai būtų išdėstyti per visą laivo ilgį taip, kad bent vieną iš jų būtų galima naudoti nors viename iš neapgadintų laivo skyrių.

3.5. Išskyrus papildomus siurblius, kurie gali būti įrengiami ir vien tik galiniams laivo skyriams nusausinti, kiekvienas pagal nuostatas privalomas sausinimo siurblys įrengiamas taip, kad jį galima būtų naudoti bet kurioms 2.1 punkte nurodytoms patalpoms nusausinti.

3.6. Visi energijos šaltinio varomi sausinimo siurbliai privalo pajėgti pumpuoti vandenį per nustatyto skersmens magistralinį sausinimo sistemos vamzdį ne lėčiau nei 2 m/s greičiu. Autonominiai energijos šaltinių varomi mechanizmų patalpoje įrengti siurbliai privalo turėti tiesioginio įsiurbimo atvamzdžius šioms patalpoms nusausinti; tačiau nebūtina įrengti daugiau negu po du tokius atvamzdžius kiekvienam iš šių skyrių. Jei įrengiami du ar daugiau šių atvamzdžių, jų turi būti bent po vieną prie abiejų laivo bortų. Administracija gali pareikalauti, kad ir kitose patalpose būtų įrengti autonominiai energijos šaltinių varomi sausinimo siurbliai su tiesioginio įsiurbimo atvamzdžiais. Tiesioginio įsiurbimo atvamzdžiai įtaisomi tam tinkamose vietose, o tie iš jų, kurie įrengiami mechanizmų patalpose, privalo būti ne mažesnio skersmens, nei nustatytas magistraliniam vamzdžiui.

3.7.1. Be sausinamojo tiesioginio įsiurbimo atvamzdžio arba 3.6 punkte nurodytų atvamzdžių, mechanizmų patalpoje įrengiamas ir papildomas prie pagrindinio cirkuliacinio siurblio prijungtas mechanizmų patalpos nusausinimo lygį siekiantis tiesioginio įsiurbimo atvamzdis su vienpusio pralaidumo vožtuvu. Šio tiesioginio įsiurbimo atvamzdžio skersmuo garlaiviuose turi būti ne mažesnis kaip du trečdaliai siurblio įleidžiamosios angos skersmens, o motorlaiviuose – lygus šiam skersmeniui.

3.7.2. Jei Administracija mano, kad pagrindinis cirkuliacinis siurblys šiam tikslui netinka, iki mechanizmų patalpos nusausinimo lygio nutiesiamas avarinis tiesioginio įsiurbimo atvamzdis nuo didžiausio iš turimų nepriklausomų energijos šaltinio varomų siurblių, o šio atvamzdžio skersmuo turi būti toks pat kaip ir siurblio, prie kurio jis prijungiamas, pagrindinės įleidžiamosios angos skersmuo. Šitaip prijungiamo siurblio galia privalo viršyti nustatyto sausinimo sistemos siurblio galią tiek, kiek Administracija laiko reikalinga.

3.7.3. Vandeniui iš už borto įleisti skirtų kingstonų bei tiesioginio įsiurbimo atvamzdžių sklendžių uždarymo sukliai įrengiami pakankamai aukštai virš variklių platformos.

3.8. Visi sausinimo sistemos įsiurbiamieji atvamzdžiai iki pat jų prijungimo prie siurblių įrengiami nesiejant jų su kitais vamzdiniais.

3.9. Sausinimo sistemos magistralinio vamzdžio skersmuo d apskaičiuojamas pagal formulę. Tačiau faktinį jo skersmenį leidžiama suapvalinti iki artimiausio Administracijai priimtino standartinio dydžio:

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

čia:

d – milimetrais išreikštas sausinimo sistemos magistralinio vamzdžio vidaus skersmuo;

L ir B – metrais išreikšti atitinkamai laivo ilgis ir plotis pagal šių sąvokų apibrėžtį 2 taisyklėje;

D – metrais išreikštas teorinis laivo korpuso aukštis iki jo pertvarų denio; tačiau jei laivo pertvarų denyje per visą laivo ilgį yra įrengta uždara krovinių patalpa, kurios vidus nusausinamas taip, kaip nurodyta 2.6.2 punkto nuostatose, D matuojamas iki pirmojo aukščiau pertvarų denio įrengto denio. Jei šios uždaros krovinių patalpos įrengtos ne per visą laivo ilgį, D laikomas lygiu teoriniam korpuso aukščiui iki pertvarų denio pridėjus dydį lh/L ; čia l ir h atitinkamai yra metrais išreikštas bendras uždarytųjų krovinių patalpų ilgis ir aukštis. Sausinimo atvamzdžių skersmuo turi atitikti Administracijos keliamas sąlygas.

3.10. Privaloma imtis saugumo priemonių, kad būtų užkirstas kelias bet kuriam laivo skyriui, į kurį nutiestas sausinimo siurblio atvamzdis, užtvindyti, jei jam nusausinti įrengtas įsiurbiamasis atvamzdis būtų bet kuriame kitame skyriuje nulaužtas ar kitaip apgadintas laivui susidūrus arba užplaukus ant seklos. Todėl tais atvejais, kai bet kuri atvamzdžio dalis įrengiama arčiau negu per penktadalį laivo pločio, pagal šios sąvokos apibrėžtį 2 taisyklėje, nuo laivo borto, matuojant šį atstumą žemiausios skirstymo į skyrius krovinių vaterlinijos lygyje statmenai vidurinei laivo plokštumai, arba išvedama per dėžinį kilį, tame laivo skyriuje, į kurį išeina atvirasis šio atvamzdžio galas, atvamzdyje įtaisomas vienpusio pralaidumo vožtuvas.

3.11. Visos su sausinimo sistema susijusios skirstomosios dėžės, čiaupai ir sklendės įrengiami taip, kad užtvindymo atveju vienas iš sausinimo siurblių galėtų pumpuoti vandenį iš bet kurio laivo skyriaus; be to, apgadinus bet kurį siurblį, įrengtą borto link už linijos, brėžiamos per penktadalį laivo pločio, arba jį su magistraliniu sausinimo sistemos vamzdžiu jungiantį atvamzdį, neturi išeiti iš rikiuotės visa laivo sausinimo sistema. Jei laive yra tikrai viena visiems siurbliams bendra vamzdžių sistema, sausinimo atvamzdžių sklendės turi būti valdomos iš aukščiau pertvarų denio esančios vietos. Jei be pagrindinės sausinimo sistemos laive įrengiama avarinė sausinimo sistema, ji turi būti nepriklausoma nuo pagrindinės sistemos ir bet kuris jos siurblys privalo pajėgti 3.1 punkte nurodytomis sąlygomis pumpuoti vandenį iš bet kurio užtvindyto laivo skyriaus (tačiau šiuo atveju tikrai avarinei sausinimo sistemai skirtos sklendės privalo būti valdomos iš aukščiau pertvarų denio esančios vietos).

3.12. Visų iš aukščiau pertvarų denio esančios vietos valdomų 3.11 punkte nurodytų čiaupų ir sklendžių valdymo įtaisai jų įrengimo vietoje turi būti aiškiai pažymėti ir turėti indikatorius, rodančius, ar jų valdomi čiaupai ir sklendės yra atidaryti ar uždaryti.

4. Krovininiai laivai

Laive įrengiami bent du prie pagrindinės sausinimo sistemos prijungti energijos šaltinio varomi siurbliai; vienas iš jų gali būti varomas laivo varymo mechanizmu. Jei Administracija sutinka, kad nebus pakenkta laivo saugumui, kai kuriuose konkrečiai nurodomuose laivo skyriuose leidžiama sausinimo sistemos atsisakyti.

II-2 SKYRIUS

KONSTRUKCIJA: PRIEŠGAISRINĖ SAUGA, GAISRO APTIKIMAS IR GAISRO GESINIMAS

4 taisyklė

Užsidegimo tikimybė

3. 5.2.4 punkte žodžių junginys „II-1 skyriaus 25-9 taisyklės 2 punkto nuostatas“ keičiamas į „II-1 skyriaus 13-1 taisyklės 2 punkto nuostatas“.

10 taisyklė

Gaisro gesinimas

4. 2.2.4.1.2 punkte žodžių junginys „II-1 skyriaus 21 taisyklės nuostatas“ keičiamas į „II-1 skyriaus 35-1 taisyklės nuostatas“.

20 taisyklė

Transporto priemonių patalpų, specialiosios paskirties ir ro-ro patalpų apsauga

5. 6.1.4.1.3 punkte žodžių junginys „II-1 skyriaus 21 taisyklės nuostatas“ keičiamas į „II-1 skyriaus 35-1 taisyklės nuostatas“; 6.1.4.2 punkte žodžių junginys „II-1 skyriaus 22 taisyklės nuostatas“ keičiamas į „II-1 skyriaus 5-1 taisyklės nuostatas“.

VI SKYRIUS

KROVINIŲ VEŽIMAS

7 taisyklė

Biriųjų krovinių patalpose supilamų krovinių sukrovimas ir iškrovimas

6. 2.1 papunktyje žodžių junginys „II-1 skyriaus 22 taisyklės sąlygas“ keičiamas į „II-1 skyriaus 5-1 taisyklės sąlygas“.

IX SKYRIUS

SAUGIOS LAIVŲ EKSPLOATACIJOS VALDYMAS

1 taisyklė

Apibrėžtys

7. 3 punkte žodžių junginys „II-1 skyriaus 2 taisyklės 12 punkte“ keičiamas į „II-1 skyriaus 2 taisyklės 22 punkte“.

XI-1 SKYRIUS

SPECIALIOSIOS PRIEMONĖS JŪRŲ LAIVYBOS SAUGAI STIPRINTI

2 taisyklė

Sustiprintos apžiūros

8. Žodžių junginys „II-1 skyriaus 2 taisyklės 12 punkte“ keičiamas į „II-1 skyriaus 2 taisyklės 22 punkte“.

9. Po esamos 3 taisyklės įterpiama nauja 3-1 taisyklė:

„3-1 taisyklė

Bendrovės ar registruotojo savininko atpažinties numeris

1. Ši taisyklė taikoma bendrovėms ir registruotiesiems laivų, kuriems taikomos 1 skyriaus nuostatos, savininkams.

2. Kaip nustatyta šioje taisyklėje, registruotasis savininkas atitinka Administracijos specifikacijas, o bendrovė – IX skyriaus 1 taisyklės apibrėžtį.

3. Kiekvienai bendrovei ir registruotajam savininkui suteikiamas atpažinties numeris, atitinkantis Tarptautinės jūrų organizacijos nustatytą bendrovių ir registruotųjų savininkų unikalių atpažinties numerių sistemą.*

4. Bendrovės atpažinties numeris įrašomas į atitikties dokumentus (ir jų patvirtintas kopijas), išduodamus pagal IX skyriaus 4 taisyklės reikalavimus ir ISPS kodekso A dalies 19.2 arba A dalies 19.4 punkto nuostatas.

5. Ši taisyklė įsigalioja, kai 4 dalyje nurodomi atitikties dokumentai išduodami ar atnaujinami 2009 m. sausio 1 d. ar vėliau.“

5 taisyklė

Tęstinis glaustas aprašas

10. 3 punkto pirmajame sakinyje po žodžio „duomenys“ įterpiami šie žodžiai:

„(šiame apraše turi būti duomenys, kurie 2009 m. sausio 1 d. ar vėliau įrašomi ar atnaujinami 3.7 ir 3.10 punktuose)“;

Taip pat įterpiami šie nauji 3.7 ir 3.10 papunkčiai:

„3.7. registruoto savininko atpažinties numeris“ ir

„3.10. bendrovės atpažinties numeris;“

11. 3 punkto 3.7 ir 3.8 papunkčių numeravimas keičiamas į 3.8 ir 3.9, o esami papunkčiai 3.8–3.13 atitinkamai keičiami į 3.11–3.15.

* Rezoliucija MSC.160(78) „Tarptautinės jūrų organizacijos nustatyta bendrovių ir registruotųjų savininkų unikalių atpažinties numerių sistema“.

XI-2 SKYRIUS

SPECIALIOSIOS PRIEMONĖS JŪRŲ LAIVYBOS SAUGUMUI STIPRINTI

1 taisyklė

Apibrėžtys

12. 1.6 punkte žodžių junginys „II-1 skyriaus 2 taisyklės 12 punkte“ keičiamas į „II-1 skyriaus 2 taisyklės 22 punkte“.

PRIEDĖLIS

LIUDIJIMAI

Keleivinio laivo saugumo liudijimo forma

13. 2 punkto, prasidedančio žodžiais „Šiuo liudijimu pažymima, kad“, 2.1.3 papunkčio lentelėje žodžių junginys „II-1 skyriaus 13 taisyklė“ keičiamas į „II-1 skyriaus 18 taisyklė“.