# REZOLŪCIJA MSC.365(93)

**(pieņemta 2014. gada 22. maijā)**

**GROZĪJUMI GROZĪTAJĀ 1974. GADA STARPTAUTISKAJĀ KONVENCIJĀ PAR CILVĒKU DZĪVĪBAS AIZSARDZĪBU UZ JŪRAS**

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS KOMITEJA,

ATSAUCOTIES uz Konvencijas par Starptautisko Jūrniecības organizāciju 28. panta b) punktu par Komitejas funkcijām,

ATSAUCOTIES ARĪ UZ 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) (turpmāk – “Konvencija”) VIII panta b) punktu par grozījumu procedūru, kas piemērojama attiecībā uz Konvencijas pielikumu, izņemot I nodaļas noteikumus,

IZSKATĪJUSI savā deviņdesmit trešajā sesijā Konvencijas grozījumus, kas ierosināti un izplatīti saskaņā ar Konvencijas VIII panta b) punkta i) apakšpunktu,

1. PIEŅEM saskaņā ar Konvencijas VIII panta b) punkta iv) apakšpunktu Konvencijas grozījumus, kuru teksts iekļauts šīs rezolūcijas pielikumā;

2. NOSAKA saskaņā ar Konvencijas VIII panta b) punkta vi) apakšpunkta 2. punkta bb) apakšpunktu, ka minētie grozījumi tiks uzskatīti par pieņemtiem 2015. gada 1. jūlijā, ja vien pirms šā datuma vairāk nekā viena trešdaļa Konvencijas līgumslēdzēju valdību vai tādas līgumslēdzējas valdības, kuru kopējā tirdzniecības flote veido ne mazāk kā 50 % no pasaules tirdzniecības flotes bruto tilpības, nav darījušas zināmus savus iebildumus pret grozījumiem;

3. AICINA Konvencijas līgumslēdzējas valdības ņemt vērā, ka saskaņā ar Konvencijas VIII panta b) punkta vii) apakšpunkta 2. punktu grozījumi stājas spēkā 2016. gada 1. janvārī pēc to pieņemšanas saskaņā ar 2. punktu iepriekš;

4. LŪDZ ģenerālsekretāram atbilstoši Konvencijas VIII panta b) punkta v) apakšpunktam nosūtīt visām Konvencijas līgumslēdzējām valdībām šīs rezolūcijas un tās pielikumā iekļauto grozījumu teksta apliecinātas kopijas;

5. LŪDZ ARĪ ģenerālsekretāram nosūtīt šīs rezolūcijas un tās pielikuma kopijas visiem tiem organizācijas dalībniekiem, kuri nav Konvencijas līgumslēdzējas valdības.

PIELIKUMS

# GROZĪJUMI GROZĪTAJĀ 1974. GADA STARPTAUTISKAJĀ KONVENCIJĀ PAR CILVĒKU DZĪVĪBAS AIZSARDZĪBU UZ JŪRAS

**II-1. NODAĻA**

**KONSTRUKCIJA – UZBŪVE, NODALĪJUMI UN NOTURĪBA, MEHĀNISMI UN ELEKTROIEKĀRTAS**

**C daļa**

**Mehānismi**

**29. noteikums. Stūres mehānisms**

1. Šā noteikuma 3.2. punkta beigās pievieno jaunu tekstu šādā redakcijā:

“(..) ja atbilstību šai prasībai nav praktiski iespējams apliecināt izmēģinājumos jūrā ar kuģi tā visdziļākajā iegrimē un gaitā uz priekšu ātrumā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo nepārtraukto apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, kuģa atbilstību neatkarīgi no tā būvniecības pabeigšanas dienas var apliecināt, izmantojot vienu no šādiem paņēmieniem:

1. izmēģinājumos jūrā kuģis ir bez galsveres un stūre ir pilnībā iegremdēta, kuģim atrodoties gaitā uz priekšu ātrumā, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo nepārtraukto apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai

2. ja izmēģinājumos jūrā nav iespējams pilnībā iegremdēt stūri, atbilstošu ātrumu gaitā uz priekšu aprēķina, izmantojot iegremdētu stūres lāpstas laukumu ierosinātajā jūras izmēģinājuma slodzes režīmā. Aprēķinātais ātrums gaitā uz priekšu rezultējas galvenajam stūres mehānismam pieliktā spēkā un griezes momentā, kas ir vismaz tikpat liels kā tad, ja tiktu pārbaudīts ar kuģi tā visdziļākajā iegrimē un gaitā uz priekšu ātrumā, kurš atbilst galvenā dzinēja maksimālo nepārtraukto apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim, vai

3. stūres spēks un griezes moments jūras izmēģinājuma slodzes režīmā ir ticami prognozēts un ekstrapolēts uz pilnu slodzes režīmu. Kuģa ātrums atbilst galvenā dzinēja maksimālo nepārtraukto apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam dzenskrūves solim; (..).”

2. Šā noteikuma 4.2. punkta beigās svītro vārdu “un” un pievieno jaunu tekstu šādā redakcijā:

“(..) ja atbilstību šai prasībai nav praktiski iespējams apliecināt izmēģinājumos jūrā ar kuģi tā visdziļākajā iegrimē un gaitā uz priekšu ar pusi no ātruma, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo nepārtraukto apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim vai 7 mezgliem, piemērojot lielāko no šīm vērtībām, kuģa atbilstību neatkarīgi no tā būvniecības pabeigšanas dienas, tostarp to kuģu atbilstību, kas uzbūvēti pirms 2009. gada 1. janvāra, var apliecināt, izmantojot vienu no šādiem paņēmieniem:

1. izmēģinājumos jūrā kuģis ir bez galsveres un stūre ir pilnībā iegremdēta, kuģim atrodoties gaitā uz priekšu ar pusi no ātruma, kas atbilst galvenā dzinēja maksimālo nepārtraukto apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim vai 7 mezgliem, piemērojot lielāko no šīm vērtībām, vai

2. ja izmēģinājumos jūrā nav iespējams pilnībā iegremdēt stūri, atbilstošu ātrumu gaitā uz priekšu aprēķina, izmantojot iegremdētu stūres lāpstas laukumu ierosinātajā jūras izmēģinājuma slodzes režīmā. Aprēķinātais ātrums gaitā uz priekšu rezultējas stūres palīgmehānismam pieliktā spēkā un griezes momentā, kas ir vismaz tikpat liels kā tad, ja tiktu pārbaudīts ar kuģi tā visdziļākajā iegrimē un gaitā uz priekšu ar pusi no ātruma, kurš atbilst galvenā dzinēja maksimālo nepārtraukto apgriezienu skaitam un maksimālajam projektētajam solim vai 7 mezgliem, piemērojot lielāko no šīm vērtībām, vai

3. stūres spēks un griezes moments jūras izmēģinājuma slodzes režīmā ir ticami prognozēts un ekstrapolēts uz pilnu slodzes režīmu, un (..).”

# II-2. NODAĻA

**KONSTRUKCIJA – UGUNSDROŠĪBA, UGUNS ATKLĀŠANA UN UGUNSDZĒSĪBA**

**A daļa**

**Vispārīga informācija**

**1. noteikums. Piemērošana**

3. Pēc 2.5. punkta pievieno trīs jaunus punktus šādā redakcijā:

“2.6. Transportlīdzekļu pārvadāšanas kuģi, kas uzbūvēti pirms 2016. gada 1. janvāra, tostarp tie, kas uzbūvēti pirms 2012. gada 1. jūlija, atbilst 20-1. noteikuma 2.2. punkta prasībām, kas pieņemtas ar Rezolūciju MSC.365(93).

2.7. Tankkuģi, kas uzbūvēti pirms 2016. gada 1. janvāra, tostarp tie, kas uzbūvēti pirms 2012. gada 1. jūlija, atbilst 16. noteikuma 3.3. punktam, izņemot 16. noteikuma 3.3.3. punktu.

2.8. 4. noteikuma 5.5.1.1. un 5.5.1.3. punkts attiecas uz kuģiem, kas uzbūvēti 2002. gada 1. janvārī vai vēlāk, taču pirms 2016. gada 1. janvāra, un 4. noteikuma 5.5.2.1. punkts attiecas uz visiem kuģiem, kas uzbūvēti pirms 2016. gada 1. janvāra.”

# 3. noteikums. Definīcijas

4. Pēc 53. punkta pievieno trīs jaunus punktus šādā redakcijā:

“54. Nolūkā īstenot 9. noteikuma 7. punktu, kas tika pieņemts ar Rezolūciju MSC.365(93), kura var tikt grozīta, *ugunsdrošības aizbīdnis* ir ventilācijas kanālā uzstādīta ierīce, kas normālos apstākļos paliek atvērtā pozīcijā, atļaujot plūsmu kanālā, bet tiek aizvērta ugunsgrēka gadījumā, novēršot plūsmu kanālā, lai ierobežotu uguns izplatīšanos. Ar iepriekš izklāstītās definīcijas izmantošanu var būt saistīti šādi termini:

1. *automātisks ugunsdrošības aizbīdnis* ir ugunsdrošības aizbīdnis, kas aizveras patstāvīgi, reaģējot uz ugunsgrēka pazīmēm;

2. *manuāls ugunsdrošības aizbīdnis* ir ugunsdrošības aizbīdnis, ko paredzēts atvērt vai aizvērt ar roku tā atrašanās vietā, un

3. *attālināti vadāms ugunsdrošības aizbīdnis* ir ugunsdrošības aizbīdnis, ko apkalpe aizver, izmantojot no vadāmā aizbīdņa attālinātu tālvadības ierīci.

55. Nolūkā īstenot 9. noteikuma 7. punktu, kas tika pieņemts ar Rezolūciju MSC.365(93), kura var tikt grozīta, *dūmu aizbīdnis* ir ventilācijas kanālā uzstādīta ierīce, kas normālos apstākļos paliek atvērtā pozīcijā, atļaujot plūsmu kanālā, bet tiek aizvērta ugunsgrēka gadījumā, novēršot plūsmu kanālā, lai ierobežotu dūmu un karstu gāžu izplatīšanos. Dūmu aizbīdnis nav paredzēts tā ugunsizturīgā pārseguma ugunsdrošuma uzlabošanai, ko šķērso ventilācijas kanāls. Ar iepriekš izklāstītās definīcijas izmantošanu var būt saistīti šādi termini:

1. *automātisks dūmu aizbīdnis* ir dūmu aizbīdnis, kas aizveras patstāvīgi, reaģējot uz dūmiem vai karstām gāzēm;

2. *manuāls dūmu aizbīdnis* ir dūmu aizbīdnis, ko paredzēts atvērt un aizvērt ar roku tā atrašanās vietā, un

3. *attālināti vadāms dūmu aizbīdnis* ir dūmu aizbīdnis, ko apkalpe aizver, izmantojot no vadāmā aizbīdņa attālinātu tālvadības ierīci.

56. *Transportlīdzekļu pārvadāšanas kuģis* ir kravas kuģis ar ro-ro telpām vairākos klājos, kas paredzēts tukšu vieglo automobiļu un kravas automobiļu pārvadāšanai kravā”.

# B daļa

**Ugunsgrēku un sprādzienu novēršana**

**4. noteikums. Aizdegšanās iespējamība**

5. Aizstāj 5.5. punktu ar šādu redakciju:

**“5.5. Inertās gāzes sistēmas**

**5.5.1. Piemērošana**

5.5.1.1. Tankkuģiem ar 20 000 tonnu vai lielāku pilno kravnesību, kas uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk, taču pirms 2016. gada 1. janvāra, kravas tvertnes aizsargā ar stacionāru inertās gāzes sistēmu saskaņā ar prasībām, kas noteiktas ar Rezolūciju MSC.98(73) pieņemtajā Ugunsdrošības sistēmu kodeksā, izņemot to, ka administrācija var atzīt citas līdzvērtīgas sistēmas vai iekārtas atbilstoši 5.5.4. punktam.

5.5.1.2. Tankkuģiem ar 8000 tonnu vai lielāku pilno kravnesību, kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk un kas ved 1. noteikuma 6.1. vai 6.2. punktā minētās kravas, kravas tvertnes aizsargā ar stacionāru inertās gāzes sistēmu saskaņā ar prasībām, kas noteiktas Ugunsdrošības sistēmu kodeksā, izņemot to, ka administrācija var atzīt citas līdzvērtīgas sistēmas vai iekārtas atbilstoši 5.5.4. punktam.

5.5.1.3. Tankkuģus, kuru ekspluatācijā paredzēta kravas tvertņu tīrīšanas procedūra, mazgāšanā izmantojot jēlnaftu, aprīko ar inertās gāzes sistēmu, kas atbilst Ugunsdrošības sistēmu kodeksam, un ar stacionārām tvertņu mazgāšanas iekārtām. Tomēr inertās gāzes sistēmām, kas ir uzstādītas tankkuģos, kuri uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk, taču pirms 2016. gada 1. janvāra, ir jāatbilst ar Rezolūciju MSC.98(73) pieņemtajam Ugunsdrošības sistēmu kodeksam.

5.5.1.4. Tankkuģi, kas jāaprīko ar inertās gāzes sistēmām, atbilst šādiem noteikumiem:

1. dubultkorpusa telpas ir aprīkotas ar piemērotām savienotājcaurulēm inertās gāzes padevei;

2. ja korpusa telpas ir savienotas ar pastāvīgu inertās gāzes sadales sistēmu, ir nodrošināti līdzekļi, ar ko novērš ogļūdeņraža gāzu iekļūšanu caur sistēmu no kravas tvertnēm dubultkorpusa telpās, un

3. ja šādas telpas nav pastāvīgi savienotas ar inertās gāzes sadales sistēmu, ir nodrošināti piemēroti līdzekļi, ar ko var pieslēgties inertās gāzes maģistrālei.

# 5.5.2. Ķīmijas un gāzes tankkuģu inertās gāzes sistēmas

5.5.2.1. Ugunsdrošības sistēmu kodeksa prasības inertās gāzes sistēmām var nepiemērot attiecībā uz ķīmijas tankkuģiem, kas uzbūvēti pirms 2016. gada 1. janvāra, tostarp tiem, kas uzbūvēti pirms 2012. gada 1. jūlija, un attiecībā uz gāzes tankkuģiem:

1. kad tie ved 1. noteikuma 6.1. punktā minētās kravas, ja tie atbilst prasībām attiecībā uz inertās gāzes sistēmām ķīmijas tankkuģos, ko administrācija noteikusi, pamatojoties uz Organizācijas izstrādātajām pamatnostādnēm, vai

2. kad tie ved uzliesmojošas kravas, kas nav jēlnafta vai naftas produkti, piemēram, Starptautiskā ķīmisko lejamkravu kodeksa 17. un 18. nodaļā uzskaitītās kravas, ja to pārvadāšanai izmantojamo tvertņu ietilpība nepārsniedz 3000 m3, katras tvertņu mazgāšanas iekārtu plūsmas ātrums nepārsniedz 17,5 m3/h un kopējā apvienotā caurlaides spēja no visām iekārtām, ko vienlaicīgi ekspluatē kādā kravas tvertnē, nav lielāka par 110 m3/h.

# 5.5.3. Vispārīgas prasības inertās gāzes sistēmām

5.5.3.1. Inertās gāzes sistēma intertizē, iztukšo un degazē tukšas tvertnes un uztur nepieciešamo skābekļa koncentrāciju kravas tvertņu atmosfērā.

5.5.3.2. Tankkuģi, kas aprīkoti ar stacionāru inertās gāzes sistēmu, ir nodrošināti ar slēgto mērīšanas sistēmu.

# 5.5.4. Prasības līdzvērtīgām sistēmām

5.5.4.1. Administrācija pēc kuģa izkārtojuma un aprīkojuma izskatīšanas var atzīt citas stacionāras iekārtas saskaņā ar I/5. noteikumu un 5.5.4.3. punktu.

5.5.4.2. Tankkuģiem, kuru pilnā kravnesība ir vismaz 8000 tonnas, bet ne lielāka par 20 000 tonnām, un kuri uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, 5.5.4.1. punktā noteikto stacionāro iekārtu vietā administrācija var pieņemt citas līdzvērtīgas sistēmas vai aizsardzības līdzekļus saskaņā ar I/5. noteikumu un 5.5.4.3. punktu.

5.5.4.3. Nodrošina, ka līdzvērtīgās sistēmas vai iekārtas:

1. spēj novērst sprādzienbīstamu maisījumu bīstamu uzkrāšanos nebojātās kravas tvertnēs normālos ekspluatācijas apstākļos visā balasta reisā un darbībās, kas jāveic tvertnes iekšpusē, un

2. ir projektētas tā, lai samazinātu aizdegšanās risku, ko rada statiskās elektrības ģenerēšana sistēmā.”

# C daļa

# Ugunsgrēka dzēšana

**9. noteikums. Ugunsgrēka ierobežošana**

6. Aizstāj 7. punktu ar šādu redakciju:

“**7. Ventilācijas sistēmas**

(Šis noteikums attiecas uz kuģiem, kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk.)

# 7.1. Vispārīga informācija

7.1.1. Ventilācijas kanāli, tostarp viensienas un dubultsienas ventilācijas kanāli, ir izgatavoti no tērauda vai līdzvērtīga materiāla, izņemot lokanos gofrētos posmus, kuru garums nepārsniedz 600 mm un kurus izmanto ventilatoru savienošanai ar ventilācijas kanāliem gaisa kondicionēšanas telpās. Ja vien 7.1.6. punktā nav noteikts citādi, arī citiem kanālu izgatavošanā izmantotiem materiāliem, tostarp izolācijai, ir jābūt nedegošiem. Tomēr īsi kanāli, kuri parasti nav garāki par 2 m un kuru brīvais šķērsgriezuma laukums nepārsniedz 0,02 m2, var nebūt izgatavoti no tērauda vai līdzvērtīga materiāla, ja ir ievēroti šādi nosacījumi:

1. kanāli ir izgatavoti no nedegoša materiāla, kas iekšēji un ārēji var būt apšūts ar membrānām ar zemiem liesmas izplatības rādītājiem un kura siltumspēja nevienā gadījumā nepārsniedz 45 MJ/m2 uz virsmas laukumu atbilstoši izmantotajam biezumam;

2. kanālus izmanto tikai ventilācijas iekārtas galā un

3. kanāli ir izvietoti vismaz 600 milimetru attālumā, mērot gar kanālu, no atveres A vai B klases pārsegumā, tostarp no atveres B klases vienlaidu griestos.

7.1.2. Turpmāk norādītas ietaises, ko testē saskaņā ar Ugunsdrošības testēšanas metožu kodeksu:

1. ugunsdrošības aizbīdņus, tostarp attiecīgos darbināšanas līdzekļus, tomēr var netestēt aizbīdņus, kas izvietoti kambīžu pavardiem paredzētu izplūdes kanālu apakšgalā un kam jābūt izgatavotiem no tērauda un jāspēj pārtraukt vilkmi kanālā, un

2. vietas, kur kanāls šķērso A klases pārsegumus. Tomēr testēšanu var neveikt, ja ventilācijas kanāli ir tieši savienoti ar tērauda uzmavām, izmantojot sakniedētus vai saskrūvētus atlokus vai metinot.

7.1.3. Ugunsdrošības aizbīdņi ir viegli pieejami. Ja tie atrodas aiz griestiem vai apšuvumiem, šajos griestos vai apšuvumos ierīko kontrollūku un uz tās piestiprina plāksnīti, kurā norādīts ugunsdrošības aizbīdņa identifikācijas numurs. Ugunsdrošības aizbīdņa identifikācijas numurs ir norādīts arī uz nodrošinātajām tālvadības ierīcēm.

7.1.4. Ventilācijas kanāli ir aprīkoti ar kanāla pārbaudei un tīrīšanai paredzētām lūkām. Šādas lūkas ir izvietotas netālu no ugunsdrošības aizbīdņiem.

7.1.5. Visas ventilācijas sistēmu galvenās ieplūdes un izplūdes atveres ir noslēdzamas no vietas ārpus ventilējamajām telpām. Noslēgšanas līdzekļi ir viegli pieejami, labi saskatāmi un pastāvīgi marķēti, un tie norāda noslēgierīces darba pozīciju.

7.1.6. Degošas blīves ventilācijas kanāla atloka savienojumos ir aizliegts izmantot 600 mm posmā no atverēm A vai B klases pārsegumos un A klases konstrukcijas kanālos.

7.1.7. Ventilācijas atveres vai gaisa līdzsvara kanālus starp divām slēgtām telpām nodrošina tikai tad, ja tas ir atļauts 4.1.2.1. un 4.2.3. punktā.

\* *Brīvais šķērsgriezuma laukums* (arī iepriekš izolētam kanālam) ir laukums, ko aprēķina, pamatojoties uz kanāla iekšējo izmēru, neietverot izolāciju.

# 7.2. Kanālu izvietojums

7.2.1. A kategorijas mašīntelpu, transportlīdzekļu telpu, ro-ro telpu, kambīžu, īpašas kategorijas telpu un kravas telpu ventilācijas sistēmas parasti nošķir gan citu no citas, gan no ventilācijas sistēmām, kas paredzētas citām telpām. Tomēr kambīžu ventilācijas sistēmas uz kravas kuģiem, kuru bruto tilpība ir mazāka par 4000, un uz pasažieru kuģiem, kas nepārvadā vairāk par 36 pasažieriem, var nebūt pilnīgi nošķirtas no citām ventilācijas sistēmām, bet tām var ierīkot atsevišķus kanālus no ventilācijas bloka, kas paredzēts citām telpām. Šādā gadījumā kambīzes ventilācijas kanālu aprīko ar automātisku ugunsdrošības aizbīdni pie ventilācijas bloka.

7.2.2. Kanāli, kas paredzēti A kategorijas mašīntelpu, kambīžu, transportlīdzekļu telpu, ro-ro telpu vai īpašas kategorijas telpu ventilācijai, nešķērso dzīvojamās telpas, dienesta telpas vai vadības posteņus, ja vien tie neatbilst 7.2.4. punktā izklāstītajiem nosacījumiem.

7.2.3. Kanāli, kas paredzēti dzīvojamo telpu, dienesta telpu vai vadības posteņu ventilācijai, nešķērso A kategorijas mašīntelpas, kambīzes, transportlīdzekļu telpas, ro-ro telpas vai īpašas kategorijas telpas, ja vien tie neatbilst 7.2.4. punktā izklāstītajiem nosacījumiem.

7.2.4. Kā atļauts 7.2.2. un 7.2.3. punktā, kanāli ir:

1.1. izgatavoti no vismaz 3 mm bieza tērauda, ja kanāla brīvais šķērsgriezuma laukums ir mazāks par 0,075 m2, no vismaz 4 mm bieza tērauda, ja kanāla brīvais šķērsgriezuma laukums nav mazāks par 0,075 m2 un nav lielāks par 0,45 m2, un no vismaz 5 mm bieza tērauda, ja kanāla brīvais šķērsgriezuma laukums ir lielāks par 0,45 m2;

1.2. pienācīgi nostiprināti un pastiprināti;

1.3. aprīkoti ar automātiskiem ugunsdrošības aizbīdņiem pie robežām, ko kanāli šķērso, un

1.4. izolēti atbilstoši A-60 klases standartam no to telpu robežām, ko kanāli apkalpo, līdz punktam, kas atrodas vismaz 5 m attālumā no katra ugunsdrošības aizbīdņa,

vai

2.1. izgatavoti no tērauda atbilstoši 7.2.4.1.1. un 7.2.4.1.2. punktam un

2.2. izolēti atbilstoši A-60 klases standartam telpās, ko tie šķērso, izņemot kanālus, kuri stiepjas cauri 9. un 10. kategorijas telpām, kas noteiktas 2.2.3.2.2. punktā.

7.2.5. Saistībā ar 7.2.4.1.4. un 7.2.4.2.2. punktu izolācija sedz visu kanāla šķērsgriezuma ārējo virsmu. Uzskata, ka kanāli, kas atrodas ārpus telpas, taču blakus šai telpai, un kam viena vai vairākas virsmas ir kopīgas ar šo telpu, stiepjas caur šo noteikto telpu un visa kanāla virsma, kas ir kopīga ar minēto telpu, ir izolēta 450 mm attālumā aiz kanāla.

7.2.6. Ja ventilācijas kanāls iet caur galveno vertikālā sadalījuma pārsegumu, blakus pārsegumam ierīko automātisku ugunsdrošības aizbīdni. Aizbīdni ir iespējams aizvērt arī manuāli no abām pārseguma pusēm. Vadības vieta ir viegli pieejama, kā arī skaidri un saskatāmi marķēta. Kanāls starp pārsegumu un aizbīdni ir izgatavots no tērauda atbilstoši 7.2.4.1.1. un 7.2.4.1.2. punktam un izolēts vismaz atbilstoši šķērsotā pārseguma ugunsdrošuma klases prasībām. Vismaz vienā pārseguma pusē aizbīdni aprīko ar redzamu indikatoru, kas norāda aizbīdņa darba pozīciju.

# 7.3. Informācija par ugunsdrošības aizbīdņiem un vietām, kur kanāli šķērso pārsegumus

7.3.1. Kanāli, kas šķērso A klases pārsegumu, atbilst šādām prasībām:

1. ja kanāls ar plānām sienām un brīvo šķērsgriezuma laukumu, kas nepārsniedz vai ir 0,02 m2, šķērso A klases pārsegumus, atveres aprīko ar lokšņu tērauda uzmavu, kuras biezums ir vismaz 3 mm un garums ir vismaz 200 mm, vēlams sadalot to tā, lai katrā starpsienas pusē tās garums būtu 100 mm vai, ja kanāls šķērso klāju, tā ir pilnībā izvietota zem klāja, kurā ir šķērsojums;

2. ja ventilācijas kanāli, kuru brīvais šķērsgriezuma laukums ir lielāks par 0,02 m2, bet nav lielāks par 0.075 m2, šķērso A klases pārsegumus, atveres apšuj ar lokšņu tērauda uzmavām. Kanāli un uzmavas ir vismaz 3 mm biezas un vismaz 900 mm garas. Ja tiek šķērsotas starpsienas, šo garumu ir ieteicams sadalīt pa 450 mm katrā starpsienas pusē. Šos kanālus vai uzmavas, ar ko ir apšūti šie kanāli, aprīko ar ugunsdrošības izolāciju. Izolācijas ugunsdrošuma līmenim jāatbilst vismaz tā pārseguma ugunsdrošuma līmenim, kuru kanāls šķērso;

3. automātiskos ugunsdrošības aizbīdņus uzstāda visos kanālos, kuru brīvais šķērsgriezuma laukums pārsniedz 0,075 m2 un kuri šķērso A klases pārsegumu. Katru aizbīdni uzstāda netālu no šķērsotā pārseguma, un kanāla posms starp aizbīdni un pārsegumu ir izgatavots no tērauda saskaņā ar 7.2.4.1.1. un 7.2.4.1.2. punktu. Ugunsdrošības aizbīdnis darbojas automātiski, bet to ir iespējams aizvērt arī manuāli no abām pārseguma pusēm. Aizbīdni aprīko ar redzamu indikatoru, kas norāda aizbīdņa darba pozīciju. Ugunsdrošības aizbīdņi nav nepieciešami, ja kanāli šķērso telpas, kas ir norobežotas ar A klases pārsegumiem, bet nenodrošina ventilāciju šajās telpās, ar nosacījumu, ka šo kanālu ugunsdrošums atbilst to pārsegumu ugunsdrošumam, kurus tie šķērso. Kanālu, kura šķērsgriezuma laukums pārsniedz 0,075 m2, nedala mazākos kanālos A klases pārseguma šķērsošanas vietā, lai otrpus pārsegumam to atkal savienotu ar sākotnējo kanālu, tādējādi izvairoties no šajā noteikumā paredzēta aizbīdņa uzstādīšanas.

7.3.2. Ventilācijas kanālus, kuru brīvais šķērsgriezuma laukums ir lielāks par 0,02 m2 un kuri šķērso B klases starpsienas, apšuj ar 900 mm garām lokšņu tērauda uzmavām, ko ieteicams sadalīt pa 450 mm katrā starpsienas pusē, ja vien kanāls šajā posmā nav izgatavots no tērauda.

7.3.3. Visus ugunsdrošības aizbīdņus ir iespējams darbināt manuāli. Aizbīdņi ir aprīkoti ar tiešiem mehāniskiem atbrīvošanas līdzekļiem vai arī to noslēgšana ir veicama elektriski, hidrauliski vai pneimatiski. Visus aizbīdņus ir iespējams darbināt manuāli no abām pārseguma pusēm. Automātiskie ugunsdrošības aizbīdņi, tostarp tie, kurus ir iespējams darbināt attālināti, ir aprīkoti ar atteikumdrošu mehānismu, kas aizvērs aizbīdni ugunsgrēka gadījumā pat tad, ja būs pārtraukta elektroapgāde vai zudis hidrauliskais vai pneimatiskais spiediens. Attālināti vadāmus ugunsdrošības aizbīdņus ir iespējams manuāli atkārtoti atvērt aizbīdņa atrašanās vietā.

# 7.4. Ventilācijas sistēmas pasažieru kuģiem, kas pārvadā vairāk par 36 pasažieriem

7.4.1. Papildus 7.1., 7.2. un 7.3. punktā noteiktajām prasībām ventilācijas sistēma pasažieru kuģim, kas pārvadā vairāk par 36 pasažieriem, atbilst arī turpmāk izklāstītajām prasībām.

7.4.2. Parasti ventilatorus izvieto tā, lai ventilācijas kanāli, kas sasniedz dažādas telpas, atrastos galvenajā vertikālajā sadalījumā.

7.4.3. Kāpņu telpas apkalpo neatkarīgs ventilators un kanālu sistēma (izplūde un padeve), kas neapkalpo nevienu citu telpu ventilācijas sistēmās.

7.4.4. Kanālu ar jebkuru šķērsgriezuma laukumu, kas apkalpo vairākas starpklāja dzīvojamās telpas, dienesta telpas vai vadības posteņus, pie katras šādu telpu klāja šķērsošanas vietas aprīko ar automātisku dūmu aizbīdni, kuru ir iespējams aizvērt arī manuāli no droša klāja virs aizbīdņa. Ja ventilators apkalpo vairākas starpklāja telpas, izmantojot atsevišķus kanālus galvenajā vertikālajā sadalījumā, no kuriem katrs ir paredzēts vienai starpklāja telpai, katru kanālu aprīko ar manuāli darbināmu dūmu aizbīdni, kas uzstādīts netālu no ventilatora.

7.4.5. Ja nepieciešams, vertikālos kanālus izolē atbilstoši tam, kā noteikts 9.1. un 9.2. tabulā. Kanālu izolācija atbilst tam, kā noteikts attiecībā uz klājiem starp telpu, ko tie apkalpo, un apsvērto telpu atbilstoši attiecīgajam gadījumam.

# 7.5. Izplūdes kanāli no kambīžu pavardiem

## 7.5.1. Prasības pasažieru kuģiem, kas pārvadā vairāk par 36 pasažieriem

7.5.1.1. Papildus 7.1., 7.2. un 7.3. punktā noteiktajām prasībām izplūdes kanālus no kambīžu pavardiem izgatavo atbilstoši 7.2.4.2.1. un 7.2.4.2.2. punkta prasībām un dzīvojamās telpās, dienesta telpās un vadības posteņos, kurus tie šķērso, izolē atbilstoši A-60 klases standartam. Tos aprīko arī ar:

1. tauku uztvērēju, kas ir viegli izņemams, lai to notīrītu, ja vien nav ierīkota cita apstiprināta tauku atdalīšanas sistēma;

2. ugunsdrošības aizbīdni, kas atrodas kanāla apakšgalā, kanāla un kambīzes pavarda tvaika nosūcēja savienojuma vietā un ir darbināms automātiski un ar tālvadību, un papildus arī ugunsdrošības aizbīdni, kas atrodas kanāla augšgalā, pie kanāla izplūdes atveres un ir darbināms ar tālvadību;

3. stacionāru ugunsdzēsības līdzekli kanāla iekšpusē;

4. tālvadības sistēmām, kas ir paredzētas nosūces ventilatoru un padeves ventilatoru izslēgšanai, 7.5.1.1.2. punktā noteikto ugunsdrošības aizbīdņu darbināšanai un ugunsdzēšanas sistēmas darbināšanai un kas atrodas ārpus kambīzes, netālu no ieejas kambīzē. Ja ir ierīkota sazarota sistēma, ierīko tālvadības līdzekļus, kas atrodas turpat, kur iepriekš minētās vadības ierīces, un ar ko pirms ugunsdzēsības līdzekļa palaišanas sistēmā ir iespējams noslēgt visus atzarojumus, kas tiek izvadīti vienā un tajā pašā maģistrālajā kanālā;

5. atbilstoši izvietotām lūkām, kuras paredzētas pārbaudes veikšanai un tīrīšanai un no kurām viena ierīkota pie nosūces ventilatora un viena – apakšgalā, kur uzkrājas tauki.

7.5.1.2. Ja izplūdes kanāli no plītīm ēdiena gatavošanai, kas uzstādīti uz vaļējiem klājiem virtuves iekārtās, šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir degoši materiāli, tiem ir jāatbilst 7.5.1.1. punkta prasībām atbilstoši attiecīgajam gadījumam.

## 7.5.2. Prasības kravas kuģiem un pasažieru kuģiem, kas nepārvadā vairāk par 36 pasažieriem

Ja izplūdes kanāli no kambīžu pavardiem šķērso dzīvojamās telpas vai telpas, kurās ir degoši materiāli, tie ir izgatavoti atbilstoši 7.2.4.1.1. un 7.2.4.1.2. punkta prasībām. Katru izplūdes kanālu aprīko ar:

1. tauku uztvērēju, kas ir viegli izņemams, lai to varētu iztīrīt;

2. automātiski un ar tālvadību darbināmu ugunsdrošības aizbīdni, kas atrodas kanāla apakšgalā, kanāla un kambīzes pavarda tvaika nosūcēja savienojuma vietā, un papildus arī ar tālvadību darbināmu ugunsdrošības aizbīdni kanāla augšgalā, pie kanāla izplūdes atveres;

3. izplūdes un padeves ventilatoru izslēgšanas līdzekļiem, kas darbināmi no kambīzes, un

4. stacionāru ugunsdzēsības līdzekli kanāla iekšpusē.

# 7.6. Ventilācijas telpas, kas apkalpo A kategorijas mašīntelpas, kurās ir iekšdedzes mehānismi

7.6.1. Ja ventilācijas telpa apkalpo tikai šādu blakus esošu mašīntelpu un starp ventilācijas telpu un mašīntelpu nav ugunsdroša pārseguma, mašīntelpu apkalpojošā ventilācijas kanāla vai kanālu noslēgšanas līdzekļus izvieto ārpus ventilācijas telpas un mašīntelpas.

7.6.2. Ja ventilācijas telpa apkalpo gan šādu mašīntelpu, gan arī citas telpas un ir atdalīta no mašīntelpas ar A-0 klases pārsegumu (tostarp šķērsojuma vietas), mašīntelpas ventilācijas kanāla vai kanālu noslēgšanas līdzekļi ar būt izvietoti ventilācijas telpā.

# 7.7. Ventilācijas sistēmas veļas mazgātavām pasažieru kuģos, kas pārvadā vairāk par 36 pasažieriem

Izplūdes kanāli no veļas mazgātavām un žāvētavām 13. kategorijas telpās, kas ir noteiktas 2.2.3.2.2. punktā, ir aprīkotas ar:

1. filtriem, kas ir viegli noņemami, lai tos varētu iztīrīt;

2. kanāla apakšgalā uzstādītu ugunsdrošības aizbīdni, kas ir darbināms automātiski un ar tālvadību;

3. sistēmām, kas ir darbināmas ar tālvadību un paredzētas nosūces ventilatoru un padeves ventilatoru izslēgšanai no telpas un 7.7.2. punktā minētā ugunsdrošības aizbīdņa darbināšanai, un

4. atbilstoši izvietotām lūkām pārbaužu un tīrīšanas veikšanai.”

# 10. noteikums. Ugunsdzēsība

7. Aizstāj 1. punktu ar šādu redakciju:

“**1. Mērķis**

1.1. Šā noteikuma mērķis ir ugunsgrēka ierobežošana un ātra nodzēšana telpā, kur tas ir izcēlies, izņemot to, kas noteikts 1.2. punktā. Šādam nolūkam nodrošina šādu funkcionālu prasību izpildi:

1. stacionāras ugunsdzēšanas sistēmas ir ierīkotas, pienācīgi ņemot vērā uguns izplatīšanās iespējamību aizsargātajās telpās, un

2. ugunsdzēsības aprīkojums ir viegli pieejams.

1.2. Vaļējām konteineru tilpnēm un uz klāja esošām konteineru novietošanas zonām uz kuģiem, kas ir paredzēti konteineru pārvadāšanai uz atklātā klāja vai virs tā un kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, nodrošina ugunsaizsardzības sistēmas ugunsgrēka ierobežošanai ugunsgrēka izcelšanās telpā vai zonā un blakus esošo zonu dzesēšanai, lai novērstu liesmu izplatīšanos un konstrukcijas bojājumu rašanos.”

8. 2.1.3. punktā starp vārdiem “kravas kuģos” un “diametrs” ievieto vārdus “, izņemot tos, kas ir iekļauti 7.3.2. punktā,”.

9. 2.2.4.1.2. punktā aiz vārdiem “kravas kuģī” ievieto vārdus “, izņemot tos, kas ir iekļauti 7.3.2. punktā,”.

10. Pēc 7.2. punkta pievieno jaunu punktu šādā redakcijā:

“7.3. *Ugunsdzēšana kuģos, kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk un paredzēti konteineru pārvadāšanai uz atklātā klāja vai virs tā*

7.3.1. Papildus aprīkojumam un sistēmām, kas noteiktas 1. un 2. punktā, kuģos ir nodrošināts vismaz viens ugunsdzēsības laužņstobrs.

7.3.1.1. Ugunsdzēsības laužņstobrs sastāv no caurules ar caurdurošu stobru, ko ir iespējams izvadīt cauri konteinera sienai, lai izsmidzinātu ūdeni slēgtā telpā (piemēram, konteinerā u. c.), ierīcei esot savienotai ar ugunsdzēsības maģistrāli.

7.3.2. Kuģos, kas paredzēti konteineru pārvadāšanai piecos vai vairāk līmeņos uz atklātā klāja vai virs tā, papildus 7.3.1. punkta prasībām nodrošina pārvietojamos ūdens monitorus atbilstoši tam, kā noteikts turpmāk:

1. kuģos, kuru platums ir mazāks par 30 m, vismaz divus pārvietojamos ūdens monitorus, vai

2. kuģos, kuru platums nav mazāks par 30 m, vismaz četrus pārvietojamos ūdens monitorus.

7.3.2.1. Pārvietojamos ūdens monitorus, visas nepieciešamās šļūtenes, piederumus un nepieciešamos stiprinājumus glabā darba kārtībā kādā vietā ārpus kravas telpām, kurai, visticamāk, būs iespējams piekļūt tad, ja kravas telpās izceļas ugunsgrēks.

7.3.2.2. Nodrošina ugunsdzēsības hidrantus pietiekamā skaitā tā, lai:

1. visus nodrošinātos pārvietojamos ūdens monitorus būtu iespējams darbināt vienlaikus ar nolūku radīt efektīvas ūdens barjeras katra konteineru nodalījuma priekšgalā un pakaļgalā;

2. divas ūdens strūklas, kas noteiktas 2.1.5.1. punktā, būtu iespējams padot ar 2.1.6. punktā noteikto spiedienu un

3. katru no noteiktajiem pārvietojamajiem ūdens monitoriem būtu iespējams apgādāt no atsevišķiem hidrantiem tādā spiedienā, kāds nepieciešams, lai aizsniegtu augšējo konteineru līmeni uz klāja.

7.3.2.3. Pārvietojamos ūdens monitorus var apgādāt no ugunsdzēsības maģistrāles, ja ugunsdzēsības sūkņu jauda un ugunsdzēsības maģistrāles diametrs ir pietiekams, lai vienlaicīgi darbinātu pārvietojamos ūdens monitorus un divas ūdens strūklas no ūdens šļūtenēm nepieciešamajā spiedienā. Ja tiek pārvadātas bīstamas kravas, nodrošina, ka ugunsdzēsības sūkņu jauda un ugunsdzēsības maģistrāles diametrs atbilst arī 19. noteikuma 3.1.5. punktam, ciktāl tas ir piemērojams attiecībā uz kravas zonām uz kuģa klāja.

7.3.2.4. Katra pārvietojamā ūdens monitora veiktspēju pārbauda sākotnējā kuģa apskatē uz kuģa atbilstoši administrācijas prasībām. Pārbaudē apstiprina to, vai:

1. pārvietojamo ūdens monitoru ir iespējams droši piestiprināt kuģa konstrukcijai, lai būtu iespējama droša un efektīva darbība, un

2. pārvietojamā ūdens monitora strūkla aizsniedz augšējo konteineru līmeni, kad vienlaicīgi tiek izmantoti visi nepieciešamie monitori un ūdens strūklas no ugunsdzēsības šļūtenēm.”

# D daļa

# Evakuācija

**13. noteikums. Evakuācijas līdzekļi**

11. Pēc 4.1.~~4~~. punkta pievieno divus jaunus punktus šādā redakcijā:

“*4.1.5. Slīpas kāpnes un kāpņu telpas*

Kuģos, kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, visas slīpās kāpnes/kāpņu telpas, kas ierīkotas, lai nodrošinātu atbilstību 4.1.1. punktam, ar vaļējiem pakāpieniem mašīntelpās un kas ir evakuācijas maršruta daļa vai nodrošina piekļuvi evakuācijas maršrutam, taču nav ievietotas aizsargnožogojumā, ir izgatavotas no tērauda. Šādas kāpnes/kāpņu telpas aprīko ar tērauda aizsargiem, kas piestiprināti kāpņu apakšpusē, lai personālam, kas evakuējas, nodrošinātu aizsardzību pret karstumu un liesmām no apakšpuses.

*4.1.6. Evakuācija no mašīntelpu galvenajām darbnīcām*

Kuģos, kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, nodrošina divus evakuācijas ceļus no mašīntelpas galvenās darbnīcas. Vismaz viens no šiem evakuācijas maršrutiem nodrošina nepārtrauktu aizsegu pret uguni visā evakuācijas maršruta garumā līdz drošai vietai ārpus mašīntelpas.”

12. Pēc 4.2.3. punkta pievieno trīs jaunus punktus šādā redakcijā:

“*4.2.4. Slīpas kāpnes un kāpņu telpas*

Kuģos, kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, visas slīpās kāpnes/kāpņu telpas, kas ierīkotas, lai nodrošinātu atbilstību 4.2.1. punktam, ar vaļējiem pakāpieniem mašīntelpās un kas ir evakuācijas maršruta daļa vai nodrošina piekļuvi evakuācijas maršrutam, taču nav ievietotas aizsargnožogojumā, ir izgatavotas no tērauda. Šādas kāpnes/kāpņu telpas aprīko ar tērauda aizsargiem, kas piestiprināti kāpņu apakšpusē, lai personālam, kas evakuējas, nodrošinātu aizsardzību pret karstumu un liesmām no apakšpuses.

*4.2.5. Evakuācija no A kategorijas mašīntelpu mehānismu vadības telpām*

Kuģos, kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, nodrošina divus evakuācijas ceļus no mašīntelpas mehānismu vadības telpas. Vismaz viens no šiem evakuācijas maršrutiem nodrošina nepārtrauktu aizsegu pret uguni visā evakuācijas maršruta garumā līdz drošai vietai ārpus mašīntelpas.

*4.2.6. Evakuācija no A kategorijas mašīntelpu galvenajām darbnīcām*

Kuģos, kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, nodrošina divus evakuācijas ceļus no mašīntelpas galvenās darbnīcas. Vismaz viens no šiem evakuācijas maršrutiem nodrošina nepārtrauktu aizsegu pret uguni visā evakuācijas maršruta garumā līdz drošai vietai ārpus mašīntelpas.”

# E daļa

# Ekspluatācijas prasības

**16. noteikums. Ekspluatācija**

13. Pēc 3.2. punkta pievieno jaunu punktu šādā redakcijā:

“**3.3. Inertās gāzes sistēmas ekspluatācija**

3.3.1. Inertās gāzes sistēmu tankkuģiem, kas nepieciešama saskaņā ar 4. noteikuma 5.5.1. punktu, ekspluatē tā, lai atmosfēru kravas tvertnēs padarītu neuzliesmojošu un uzturētu to šādā stāvoklī, izņemot gadījumus, kad šādām tvertnēm ir jābūt degazētām.

3.3.2. Atkāpjoties no iepriekš minētā, ķīmijas tankkuģos inerto gāzi var izmantot pēc kravas tvertnes piekraušanas, taču pirms izkraušanas uzsākšanas, un to turpina izmantot līdz brīdim, kad kravas tvertne ir iztukšota no visiem uzliesmojošajiem tvaikiem pirms degazācijas. Šajā saistībā vienīgā pieļaujamā inertā gāze ir slāpeklis.

3.3.3. Atkāpjoties no 1. noteikuma 2.2.2. punkta, šis punkts ir piemērojams tikai attiecībā uz tankkuģiem, kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk. Ja inertās gāzes skābekļa saturs pārsniedz 5 % tilpuma, veic tūlītējus pasākumus, lai uzlabotu gāzes kvalitāti. Ja gāzes kvalitāte neuzlabojas, pārtrauc visas darbības tajās kravas tvertnēs, kurās ir ievadīta inertā gāze, lai novērstu gaisa ieplūšanu kravas tvertnēs, kā arī noslēdz gāzes plūsmas regulēšanas vārstu, ja tāds ir uzstādīts, un normām neatbilstošo gāzi izlaiž atmosfērā.

3.3.4. Ja inertās gāzes sistēma nespēj nodrošināt atbilstību 16.3.3.1. punktam un ir konstatēts, ka nav praktiski iespējams īstenot remontu, tad kravas izkraušanu un to kravas tvertņu tīrīšanu, kurām nepieciešama inertēšana, atsāk tikai pēc atbilstošu avārijas procedūru piemērošanas, ievērojot Organizācijas izstrādātās pamatnostādnes.”

# G daļa

# Īpašas prasības

**20. noteikums. Transportlīdzekļu telpu, īpašas kategorijas telpu un ro-ro telpu aizsardzība**

14. Aizstāj 3.1.4.2. punktā vārdus “9. noteikuma 7.2.1.1. un 7.2.1.2. punktu” ar vārdiem “9. noteikuma 7.2.4.1.1. un 7.2.4.1.2. punktu”.

# Jauns 20-1. noteikums. Prasības transportlīdzekļu pārvadāšanas kuģiem, kas kravā pārvadā mehāniskos transportlīdzekļus, kuru tvertnēs iepildīts saspiests ūdeņradis vai dabasgāze pašpiedziņas nodrošināšanai

15. Pēc spēkā esošā 20. noteikuma pievieno jaunu 20-1. noteikumu šādā redakcijā:

# “Jauns 20-1. noteikums. Prasības transportlīdzekļu pārvadāšanas kuģiem, kas kravā pārvadā mehāniskos transportlīdzekļus, kuru tvertnēs iepildīts saspiests ūdeņradis vai dabasgāze pašpiedziņas nodrošināšanai

**1. Mērķis**

Šā noteikuma mērķis ir noteikt papildu drošības pasākumus, lai sasniegtu šīs nodaļas ugunsdrošības mērķus attiecībā uz transportlīdzekļu pārvadāšanas kuģiem ar transportlīdzekļu un ro-ro telpām, kas paredzētas tādu mehānisko transportlīdzekļu pārvadāšanai, kuru tvertnēs iepildīts saspiests ūdeņradis vai dabasgāze pašpiedziņas nodrošināšanai.

# 2. Piemērošana

2.1. Papildus atbilstības nodrošināšanai 20. noteikuma prasībām atbilstoši attiecīgajam gadījumam nodrošina, ka transportlīdzekļu telpas transportlīdzekļu pārvadāšanas kuģos, kas uzbūvēti 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk un paredzēti tādu mehānisko transportlīdzekļu pārvadāšanai kravā, kuru tvertnēs iepildīts saspiests ūdeņradis vai dabasgāze pašpiedziņas nodrošināšanai, atbilst šā noteikuma 3.–5. punkta prasībām.

2.2. Papildus atbilstības nodrošināšanai 20. noteikuma prasībām atbilstoši attiecīgajam gadījumam nodrošina, ka transportlīdzekļu pārvadāšanas kuģi, kas uzbūvēti pirms 2016. gada 1. janvāra, tostarp tie, kas uzbūvēti pirms 2012. gada 1. jūlija, atbilst šā noteikuma 5. punkta prasībām.

# 3. Prasības telpām, kas paredzētas tādu mehānisko transportlīdzekļu pārvadāšanai kravā, kuru tvertnēs iepildīta saspiesta dabasgāze pašpiedziņas nodrošināšanai

**3.1. Elektroiekārtas un instalācija**

Visas elektroiekārtas un instalācija ir sertificētas kā droša tipa izmantošanai sprādzienbīstamā metāna un gaisa maisījumā.

# 3.2. Ventilācijas sistēma

3.2.1. Ventilācijas kanālā uzstādītas elektroiekārtas un instalācija ir sertificētas kā droša tipa izmantošanai sprādzienbīstamos metāna un gaisa maisījumos.

3.2.2. Izmanto tādus ventilatorus, kas novērš metāna un gaisa maisījumu aizdegšanās iespējamību. Ventilācijas ieplūdes un izplūdes atverēm jābūt aprīkotām ar atbilstošiem stiepļu pinuma aizsargiem.

# 3.3. Citi aizdegšanās avoti

Aizliegts izmantot citu aprīkojumu, kas var izraisīt metāna un gaisa maisījumu aizdegšanos.

# 4. Prasības telpām, kas paredzētas tādu mehānisko transportlīdzekļu pārvadāšanai kravā, kuru tvertnēs iepildīts saspiests ūdeņradis pašpiedziņas nodrošināšanai

**4.1. Elektroiekārtas un instalācija**

Visas elektroiekārtas un instalācijas ir sertificētas kā droša tipa izmantošanai sprādzienbīstamā ūdeņraža un gaisa maisījumā.

# 4.2. Ventilācijas sistēma

4.2.1. Ventilācijas kanālā uzstādītas elektroiekārtas un instalācijas ir sertificētas kā droša tipa izmantošanai sprādzienbīstamos ūdeņraža un gaisa maisījumos, un izplūdes kanāla izplūdes atvere ir novietota drošā pozīcijā, ņemot vērā citus iespējamos aizdegšanās avotus.

4.2.2. Ventilatori ir projektēti tā, lai novērstu ūdeņraža un gaisa maisījumu aizdegšanās iespējamību. Ventilācijas ieplūdes un izplūdes atveres ir aprīkotas ar atbilstošiem stiepļu pinuma aizsargiem.

# 4.3. Citi aizdegšanās avoti

Aizliegts izmantot citu aprīkojumu, kas var izraisīt ūdeņraža un gaisa maisījumu aizdegšanos.

# 5. Atklāšana

Ja transportlīdzekļu pārvadāšanas kuģis kravā pārvadā vienu vai vairākus mehāniskos transportlīdzekļus, kuru tvertnēs iepildīts saspiests ūdeņradis vai saspiesta dabasgāze pašpiedziņas nodrošināšanai, tajā nodrošina vismaz divus pārvietojamus gāzes detektorus. Šādi detektori ir piemēroti deggāzes atklāšanai un sertificēti kā droša tipa izmantošanai sprādzienbīstamā gāzes un gaisa maisījumā.”