

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №16
2020 წლის 1 დეკემბერი

ქ. ბათუმი

„იახტების უსაფრთხოების წესებისა და ტექნიკური სტანდარტების“ დამტკიცების შესახებ
„ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის მე-20 მუხლისა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 14 აპრილის №1-1/585 ბრძანებით დამტკიცებული „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დებულების“ მე-4 მუხლის მე-2 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „იახტების უსაფრთხოების წესები და ტექნიკური სტანდარტები“.

მუხლი 2

ამ წესის მოქმედება გავრცელდეს შიდა ნაოსნობაში ჩართულ იახტებზე, რომლებიც დარეგისტრირდება გემების სახელმწიფოს რეესტრში ამ ბრძანების ამოქმედების შემდეგ.

მუხლი 3

ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებიდან 90-ე დღეს.

სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის
სააგენტოს დირექტორი

თამარ იოსელიანი

იახტების უსაფრთხოების წესები და ტექნიკური სტანდარტები

I თავი

ზოგადი დებულებები

მუხლი 1. რეგულირების სფერო

„იახტების უსაფრთხოების წესები და ტექნიკური სტანდარტები“ (შემდეგში – წესი) განსაზღვრავს საერთაშორისო და შიდა ნაოსნობაში ჩართული, საქართველოს დროშის ქვეშ მცურავი იახტების მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებს უსაფრთხოების, უშიშროების და გარემოს დაცვასთან მიმართებაში.

მუხლი 2. ტერმინების განმარტება

1. ამ წესის მიზნებისთვის გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **კომერციული იახტა** – ძრავიანი ან იალქნიანი იახტა, რომელიც განკუთვნილია კომერციული მიზნებისთვის და გამოიყენება სპორტული მიზნით ან/და გართობისთვის/დასასვენებლად, ამასთან არ უზრუნველყოფს ტვირთის გადაზიდვას და 12-ზე მეტი მგზავრის გადაყვანას;

ბ) **გასართობი იახტა** – სასეირნო იახტა, გათვალისწინებული მხოლოდ მესაკუთრის და მისი სტუმრების დასვენებისა და გართობისთვის;

გ) **იახტსმენი** – იახტის ეკიპაჟის წევრი, რომელიც სერტიფიცირებულია სააგენტოს მიერ აღიარებულ საზღვაო საწვრთნელ დაწესებულებაში ან სხვა ქვეყნების მიერ აღიარებულ საერთაშორისო საზღვაო საწვრთნელ დაწესებულებაში;

დ) **სააგენტო** – საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირი „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო“;

ე) **დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებელი (სურვეიერი)** – სააგენტოს მიერ დანიშნული/აღიარებული



შემმოწმებელი (სურვეიერი), რომელიც უფლებამოსილია, ჩაატაროს შემოწმება და მოახდინოს იახტის სერტიფიცირება წინამდებარე წესის შესაბამისად;

გ) **დამტკიცებული** – სააგენტოს ან აღიარებული ორგანიზაციის მიერ იახტის მასალებისა და მოწყობილობების დამტკიცება;

ზ) **აღიარებული ორგანიზაცია** – სააგენტოს მიერ „საქართველოს საზღვაო კოდექსის“ II¹ თავის შესაბამისად აღიარებული საკლასიფიკაციო საზოგადოება;

თ) **მაშველი თოკი** – თოკი, რომელიც აკმაყოფილებს საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (შემდეგში – IMO) სამაშველო მოწყობილობების საერთაშორისო კოდექსით (Life-Saving Appliance Code შემდგომში LSA კოდექსი) გათვალისწინებულ მოთხოვნებს;

ი) **ახალი იახტა** – იახტა, რომლის კილი განთავსდა ან მშენებლობა დაიწყო წინამდებარე ბრძანების კანონიერ ძალაში შესვლიდან;

კ) **არსებული იახტა** – იახტა, რომელიც არ წარმოადგენს ახალ იახტას;

ლ) **მართვის ადგილი** – ის სივრცეები, რომლებშიც განთავსებულია გემის რადიოან/და ძირითადი სანავიგაციო მოწყობილობები ან კვების ავარიული წყაროები, ან სადაც თავმოყრილია ხანძრის შემთხვევების აღრიცხვის ან ხანძრის მართვისთვის განკუთვნილი მოწყობილობები;

მ) **ეფექტიანობა** – სამონტაჟო სამუშაოებთან, აღჭურვილობის დეტალსა თუ მასალასთან დაკავშირებით, რომელიც გულისხმობს, რომ მიღებულ იქნა ყოველგვარი გონივრული და პრაქტიკული ზომა მისი დანიშნულებისამებრ გამოყენებისთვის;

ნ) **საცხოვრებელი სივრცე** – სივრცე, რომლებიც გამოიყენება საზოგადოებრივი სარგებლობის სივრცეების, საპირფარეშოების, კაიუტების, ოფისების, პრეპარატებისთვის განკუთვნილი საცავების, კინოთეატრების, გასართობი სივრცეების, ჯანმრთელობისა და სილამაზის ზონების, სამზარეულოს მოწყობილობების არმქონე სათავსოების და მსგავსი სივრცეების სახით;

ო) **ფანჯარა** – გემის ილუმინატორი, რომელიც გულისხმობს ნებისმიერი ფორმის ფანჯარას, ხელსაყრელს გემებზე დასამონტაჟებლად;

პ) **LLC** – სატვირთო მარკის შესახებ 1966 წლის საერთაშორისო კონვენცია და მისი შემდგომი რედაქციები;

ჟ) **ელექტროენერჯის ავარიული წყარო** – ელექტროენერჯის წყარო, გათვალისწინებული ავარიული გამანაწილებელი დაფის კვებისთვის, ელექტროენერჯის ძირითადი წყაროდან მომარაგების მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში;

რ) **EPIRB** – ავარიული ადგილმდებარეობის იდენტიფიცირების რადიოთანამგზავრული სისტემა, ხიფათში მყოფი გემის და მისი ადგილმდებარეობის იდენტიფიცირების თანამგზავრული რადიოტივტივა სიგნალს აგზავნის თანამგზავრული სისტემის სახმელეთო სადგურზე წარმოდგენილი დედამიწაზე არსებულ სადგურში მობილურ-თანამგზავრულ მომსახურებაში, რომლის გამოსხივებაც გათვალისწინებულია საძიებო-სამაშველო ოპერაციების ხელშეწყობისთვის და რომელსაც შეუძლია:

რ.ა) თავისუფლად ტივტივი და ავტომატურად გააქტიურება გემის ჩაძირვის შემთხვევაში;

რ.ბ) მექანიკურად ხელით გააქტიურება;

რ.გ) ერთი ადამიანის მიერ გადატანა;

ს) **ავარიული გამანაწილებელი დაფა** – გამანაწილებელი პანელი, რომელიც ელექტროენერჯის მიწოდების მთავარი სისტემის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, მომარაგდება პირდაპირ ელექტროენერჯის ავარიული წყაროდან და გაანაწილებს ელექტროენერჯის ავარიულ სამსახურებს შორის;



ტ) **სამაშველო ნავის ჩაშვება** – სამაშველო ტივის წყალში ჩაშვების მეთოდი, რა შემთხვევაშიც სამაშველო ტივი ავტომატურად შორდება ჩასადირ/ჩადირულ გემს და ის მზად არის გამოყენებისთვის, LSA კოდექსით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად;

უ) **წყალზედა ბორტი** – მანძილი, რომელიც იზომება ვერტიკალურად დადმავალი მიმართულებით გემის შუა ნაწილში გემბანის ხაზის ზედა კიდიდან შესაბამისი სატვირთო მარკის ზედა კიდემდე;

ფ) **წყალზედა ბორტის გემბანი** – ყველაზე მაღლა განთავსებული გემბანი, რომელიც ექვემდებარება ამინდის და ზღვის პირობების ზემოქმედებას, რომელსაც გააჩნია ნებისმიერი მეტეოროლოგიური პირობის არსებობისას ღიობების მუდმივად დახურვის შესაძლებლობა და რომლის დაბლაც იახტის გვერდებზე არსებული ღიობები აღჭურვილია წყალგაუმტარი უწყვეტი დახურვის საშუალებებით;

ქ) **ბორტზე ტექნიკური მომსახურების ინსტრუქციები** – ინსტრუქციები, რომლებიც აკმაყოფილებს ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ კონვენციის (შემდეგში – SOLAS) III /B ნაწილის – სამაშველო მოწყობილობები და საშუალებები 36-ე რეგლამენტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს;

ღ) **სატვირთო მარკის სიგრძე** – LLC-ის I დანართის თანახმად სიგრძე, რომელიც აღებულ იქნება, როგორც მთლიანი სიგრძის 96% იახტის წყალხაზზე კილის ზედა ნაწილიდან მინიმუმ ბორტის თეორიულად გაზომილი სიმაღლის 85%-ზე, ან სიგრძეს ხომალდის ცხვირიდან საჭის ღერძამდე იმავე წყალხაზზე, თუ ეს უკანასკნელი უფრო დიდი იქნება;

ყ) **სამანქანე განყოფილება** – ყველა A კატეგორიის სამანქანე განყოფილება და ნებისმიერი სხვა სივრცე, სადაც განთავსებულია ძრავები, საქვაბეები, საწვავის დანადგარები, ორთქლის ძრავა და შიდაწვის ძრავები, გენერატორები და მთავარი ელექტროაპარატურა, საწვავის მილების მოწყობილობა, სამაცივრე, სტაბილიზაციის, სავენტილაციო და კონდიციონერების აპარატები, ასევე მსგავსი სივრცეები და ამგვარ სივრცეებში შემავალი სავენტილაციო შახტები;

შ) **A კატეგორიის სამანქანე განყოფილება** – ის სივრცეები და მათში შემავალი სავენტილაციო შახტები, რომლებშიც განთავსებულია:

შ.ა) შიდაწვის დანადგარი, რომელიც გამოიყენება მთავარი ძალური დანადგარისთვის; ან

შ.ბ) შიდაწვის აპარატურა, რომელიც გამოიყენება სხვა მიზნებისთვის, გარდა მთავარი ძალური დანადგარისა, რა შემთხვევაშიც აღნიშნული აპარატურის სიმძლავრე შეადგენს არანაკლებ 375 კილოვატს (კვტ); ან

შ.გ) ნებისმიერი სხვა ნავთობის საწვავი დანადგარი;

ჩ) **საჭის ძირითადი მექანიზმი** – მექანიზმი, საჭე, აქტივატორები, საჭით მართვის ძალური დანადგარები და დამხმარე მოწყობილობები, ასევე საჭესთან აუცილებელი მგრები მომენტის გამოყენების საშუალებები, რაც აუცილებელია საჭის მოძრაობაში მოსაყვანად;

ც) **მთავარი გამანაწილებელი დაფა** – გამანაწილებელი პანელი, რომელიც ელექტროენერგიას იღებს პირდაპირ ელექტროენერგიის მთავარი წყაროდან და უზრუნველყოფს ელექტროენერგიის განაწილებას გემის შესაბამის სამსახურებს შორის;

ძ) **მთავარი ვერტიკალური ზონა** – მონაკვეთები, სადაც კორპუსი, დაშენება და გემბანის სალონი დაყოფილია A კლასის გამყოფი ტიხრებით, რომლის საშუალო სიგრძე ნებისმიერ გემბანზე, როგორც წესი, არ აღემატება 40 მეტრს;

ჭ) **ელექტროენერგიის მთავარი წყარო** – მთავარი გამანაწილებელი დაფის მიმართ ყველა სამსახურს შორის განაწილების მიზნით ელექტროენერგიის მიწოდების წყარო, გემის ნორმალურ საოპერაციო და საექსპლუატაციო მდგომარეობაში შენარჩუნების მიზნით;

ბ) **წყალგაუმტარი** – სტრუქტურაში ნებისმიერი მიმართულებით წყლის გავლის პრევენციის შესაძლებლობა;



ჯ) ღია გემბანი – ყველაზე ზემოთ მდებარე, სრულყოფილი, ამინდის პირობებთან მდგრადი გემბანი, რომელიც წარმოადგენს გემის კორპუსის განუყოფელ ნაწილს და ექვემდებარება ზღვისა და ამინდის ზემოქმედებას;

3) ამინდგამძლეობა – ზღვაზე ნებისმიერ პირობებში წყალის ვერ შეღწევა იახტაში.

3¹) მესაჭის ადგილი – მევახტის მიერ დაკავებული საკონტროლო პოზიცია, გემის უსაფრთხო ნაოსნობის უზრუნველსაყოფად.

2. ტერმინები, რომლებიც არაა განსაზღვრული ამ წესში განისაზღვრება საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის და LSA კოდექსის შესაბამისად.

მუხლი 3. მოქმედების სფერო

1. ამ წესის მოქმედება ვრცელდება:

ა) 24 მეტრზე ნაკლები კომერციულ და გასართობ იახტებზე;

ბ) 24 მეტრი და მეტი კომერციულ და გასართობ იახტებზე.

მუხლი 4. რეგისტრაცია

1. იახტების რეგისტრაცია ხორციელდება „გემის სახელმწიფო რეგისტრაციისა და საზღვაო იპოთეკის აღრიცხვის წესების დამტკიცების შესახებ“ სააგენტოს დირექტორის ბრძანების შესაბამისად.

2. იახტების რეგისტრაციის საფასურისა და გაცემის წესი განისაზღვრება „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთების, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის ბრძანების შესაბამისად.

მუხლი 5. სერტიფიცირების საერთაშორისო და ეროვნული მოთხოვნები

1. ყველა იახტა უნდა აკმაყოფილებდეს „ზღვაში გემების შეჯახების თავიდან აცილების შესახებ საერთაშორისო წესებით“ (შემდეგში – COLREG 72) გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

2. ყველა სერტიფიცირებული იახტა, რომელსაც აქვს უფლება გადაიყვანოს 15 ადამიანზე მეტი, ასევე 400 საერთო ტევადობის (GT) ან მეტი ყველა იახტამ, ბორტზე მყოფი ადამიანების რაოდენობის მიუხედავად, უნდა იქონიოს ჩამდინარე წყლებით დაბინძურების თავიდან აცილების შესახებ საერთაშორისო სერტიფიკატი (ISPPC) MARPOL კონვენციის IV დანართის შესაბამისად.

3. ყველა იახტა, რომელსაც გააჩნია საბალასტო წყლის ავზი, უნდა აკმაყოფილებდეს „გემებიდან ბალასტური წყლებისა და დანალექების კონტროლისა და მართვის შესახებ“ საერთაშორისო კონვენციით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

4. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტა უნდა ფლობდეს „ხომალდების გაზომვის შესახებ“ 1969 წლის საერთაშორისო კონვენციის შესაბამისად გაცემულ ტონაჟის საერთაშორისო სერტიფიკატს.

5. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტა უნდა ფლობდეს LLC კონვენციის შესაბამისად გაცემულ სატვირთო მარკის სერტიფიკატს.

6. 24 მეტრი და მეტი და 400 საერთო ტევადობის (GT) ნაკლებ ყველა იახტას უნდა ჰქონდეს დეკლარაცია დაბინძურების საწინააღმდეგო სისტემაზე, რომელიც შეესაბამება გემებზე მავნე დაბინძურების საწინააღმდეგო სისტემის კონტროლის შესახებ საერთაშორისო კონვენციის შესაბამისად.



7. 100 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი მქონე ყველა იახტა ან ის იახტები, რომლებიც სერტიფიცირებულნი არიან 15 ან მეტი მგზავრის გადასაცვანად, მიუხედავად ტონაჟისა, უნდა ჰქონდეთ ნარჩენების მართვის გეგმა.

8. 300 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი ყველა იახტას უნდა ჰქონდეს IMO ნომერი.

9. 300 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი ყველა იახტა უნდა შემოწმდეს „ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ“ კონვენციის (SOLAS) IV თავით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად და უნდა ფლობდეს შემდეგ სერტიფიკატებს:

ა) სატვირთო გემის უსაფრთხო რადიოკავშირის სერტიფიკატი;

ბ) სატვირთო გემის უსაფრთხო რადიოკავშირის მოწყობილობების აღრიცხვის სერტიფიკატი;

გ) გემის რადიოსადგურის ლიცენზია.

10. 400 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი ყველა იახტა უნდა ფლობდეს ნავთობის დაღვრის თავიდან აცილების შესახებ საერთაშორისო სერტიფიკატს (IOPPC), „ხომალდებიდან გაჭუჭყიანების აღკვეთის შესახებ“ 1973 წ. საერთაშორისო კონვენციის (შემდეგში – MARPOL) I დანართის შესაბამისად.

11. 400 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი ყველა იახტას ბორტზე უნდა ჰქონდეს ნავთობის აღრიცხვის ჟურნალი (პირველი ნაწილი) MARPOL კონვენციის I დანართის შესაბამისად.

12. 400 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი მქონე ყველა იახტა, ასევე ის იახტები, რომლებიც სერტიფიცირებულნი არიან 15 ან მეტი პერსონალის გადასაცვანად, მიუხედავად ტონაჟისა, უნდა შემოწმდეს შესაბამისობის დადასტურების მიზნით და უნდა აწარმოებდეს ნარჩენების აღრიცხვის ჟურნალს.

13. 400 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი მქონე ყველა იახტა სერტიფიცირებული უნდა იყოს გემებიდან ზღვის დაბინძურების საწინააღმდეგო სისტემების საერთაშორისო სერტიფიკატით (IAFSC) „გემებზე მავნე დაბინძურების საწინააღმდეგო სისტემების კონტროლის შესახებ საერთაშორისო კონვენციის“ შესაბამისად.

14. 500 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი ყველა იახტა უნდა შემოწმდეს „ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ“ კონვენციის (SOLAS) II-1, II-2, III და V თავებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად და უნდა ფლობდეს სატვირთო გემის უსაფრთხო აღჭურვილობის სერტიფიკატებს.

15. 500 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი კომერციული იახტები უნდა აკმაყოფილებდეს „ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ“ კონვენციის (SOLAS) IX თავითა და საერთაშორისო უსაფრთხოების მართვის (ISM) კოდექსით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და უნდა ფლობდეს შემდეგ სერტიფიკატებს:

ა) შესაბამისობის დოკუმენტი (DoC);

ბ) უსაფრთხოების მართვის სერტიფიკატი (SMC).

16. 500 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი კომერციული იახტები უნდა აკმაყოფილებდეს „ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ“ კონვენციის (SOLAS) XI-2 თავითა და გემების და სანავსადგურო საშუალებების დაცვის საერთაშორისო კოდექსით (ISPS Code) გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და უნდა ფლობდეს გემის უშიშროების საერთაშორისო სერტიფიკატს (ISSC).

17. 500 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი ყველა იახტა უნდა შემოწმდეს „ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ“ კონვენციის (SOLAS) II-1 თავითა და II-2 თავით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად და უნდა ფლობდეს სატვირთო გემის უსაფრთხო კონსტრუქციის სერტიფიკატს.



18.1000 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი იახტები უნდა იყოს დაზღვეული და სერტიფიცირებული „საბუნკერო საწვავით დაბინძურების შედეგად გამოწვეული ზარალის გამო წარმოშობილი სამოქალაქო პასუხისმგებლობის შესახებ“ 2001 წლის კონვენციის შესაბამისად.

მუხლი 6. შემოწმების სტანდარტები

1. კომერციული იახტა ვალდებულია იმყოფებოდეს სააგენტოს მიერ აღიარებული ორგანიზაციის ტექნიკური ზედამხედველობის ქვეშ და წინამდებარე წესის შესაბამისად უნდა გააჩნდეს შესაბამისობის დოკუმენტი.
2. გასართობი იახტა ვალდებულია იმყოფებოდეს სააგენტოს მიერ დანიშნულ/აღიარებულ შემოწმებლის (სურვეიერის) ან აღიარებული ორგანიზაციის ტექნიკური ზედამხედველობის ქვეშ და წინამდებარე წესის შესაბამისად უნდა გააჩნდეს შესაბამისობის დოკუმენტი.

მუხლი 7. პირველადი შემოწმება

1. ყველა იახტა პირველად უნდა შემოწმდეს აღიარებული ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული შემოწმებლის (სურვეიერის) მიერ.
2. იახტებზე საჭიროების შემთხვევაში უნდა გაიცეს შემდეგი სერტიფიკატები:
 - ა) სატვირთო მარკის საერთაშორისო სერტიფიკატი;
 - ბ) შესაბამისობის სერტიფიკატი – აღნიშნული სერტიფიკატი აერთიანებს ბრძანების ყველა ასპექტს, რომლისთვისაც ცალკე სერტიფიკატის გაცემა აღარ არის საჭირო;
 - გ) სატვირთო გემის უსაფრთხო რადიოკავშირის სერტიფიკატი (300 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი იახტების შემთხვევაში);
 - დ) ნავთობის დაღვრის თავიდან აცილების შესახებ საერთაშორისო სერტიფიკატი (400 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი იახტების შემთხვევაში);
 - ე) ჩამდინარე წყლებით დაბინძურების თავიდან აცილების შესახებ საერთაშორისო სერტიფიკატი (400 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი ან ბორტზე 15 ადამიანზე მეტი არსებობის იახტების შემთხვევაში);
 - ვ) გემებიდან ზღვის დაბინძურების თავიდან აცილების შესახებ (MARPOL) კონვენციის V დანართთან შესაბამისობის სერტიფიკატი (400 საერთო ტევადობის (GT) და მეტი ან ბორტზე 15-ზე მეტი პერსონალის იახტების შემთხვევაში);
 - ზ) გემებზე მავნე დაბინძურების საწინააღმდეგო სისტემების კონტროლის შესახებ საერთაშორისო კონვენციასთან შესაბამისობის სერტიფიკატი;
 - თ) ტონაჟის საერთაშორისო სერტიფიკატი.

მუხლი 8. ყოველწლიური შემოწმება

1. ყველა იახტა ექვემდებარება ყოველწლიურ შემოწმებას აღიარებული ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული შემოწმებლის (სურვეიერის) მიერ.
2. შემოწმების დამაკმაყოფილებლად გავლის შემთხვევაში, ყოველწლიური შემოწმების გავლა უნდა დადასტურდეს იახტის შესაბამისობის დოკუმენტზე, სპეციალურად გამოყოფილ ადგილზე ჩანაწერის გაკეთებით. იახტის შესაბამისობის დადასტურებული დოკუმენტის ასლი, შემოწმების დასკვნასთან ერთად, უნდა წარედგინოს სააგენტოს.
3. ყოველწლიური შემოწმებები უნდა ჩატარდეს განახლების მიზნით ბოლო შემოწმების (ან პირველადი შემოწმების) თარიღიდან ± 3 თვეში.



მუხლი 9. შუალედური შემოწმება

1. ყველა იახტა ექვემდებარება შუალედურ შემოწმებას აღიარებული ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული შემოწმებლის (სურვეიერის) მიერ.
2. შუალედური შემოწმება უნდა ჩატარდეს პირველადი/განახლების მიზნით შემოწმების თარიღიდან მე-2 და მე-3 წლებს შორის პერიოდში 6 თვის ინტერვალში ± 6 თვე;
3. შემოწმების დამაკმაყოფილებლად გავლის შემთხვევაში, შუალედური შემოწმების გავლა უნდა დადასტურდეს იახტის შესაბამისობის დოკუმენტზე სპეციალურად გამოყოფილ ადგილზე შესაბამისი ჩანაწერის დატანით. იახტის შესაბამისობის დადასტურებული დოკუმენტის ასლი, შემოწმების დასკვნასთან ერთად, უნდა წარედგინოს სააგენტოს.

მუხლი 10. რეგისტრაციის განახლების მიზნით შემოწმება

1. ყველა იახტამ უნდა გაიაროს განახლების მიზნით შემოწმება აღიარებული ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული შემოწმებლის (სურვეიერის) მიერ.
2. განახლების მიზნით შემოწმების გავლა უნდა დადასტურდეს იახტის შესაბამისობის დოკუმენტზე სპეციალურად გამოყოფილ ადგილზე. იახტის შესაბამისობის დოკუმენტის ასლი, შემოწმების დასკვნასთან ერთად, უნდა წარედგინოს სააგენტოს.
3. განახლების მიზნით შემოწმება უნდა ჩატარდეს შესაბამისობის დოკუმენტის მოქმედების ვადის ამოწურვამდე 3 თვის განმავლობაში. შესაბამისობის დოკუმენტის მოქმედების ვადის განმავლობაში განახლების მიზნით შემოწმების ჩაუტარებლობა გამოიწვევს შესაბამისობის დოკუმენტის მოქმედების ავტომატურ შეჩერებას. შესაბამისობის დოკუმენტის მოქმედების აღდგენა მოხდება ვადაგადაცილებული დოკუმენტის განახლების მიზნით შემოწმების ჩატარებისთანავე.
4. განახლების მიზნით შემოწმების დროს იახტას უნდა ჩაუტარდეს სრული შემოწმება. აგრეთვე აუცილებელია მშრალი დოკირებით შემოწმება, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც იახტა ფლობს მოქმედ კლასის სერტიფიკატს ან გასართობი იახტა, რომელიც 24 მეტრზე ნაკლები სიგრძისაა. იმ შემთხვევაში, თუ შემოწმების დროს შეუძლებელი იქნება მშრალი დოკირებით შემოწმების განხორციელება, იახტა უნდა შემოწმდეს წყლის ზედაპირზე ტივტივისას, ხოლო წყალქვეშა ნაწილების მშრალი დოკირებით შემოწმება უნდა განხორციელდეს განახლებითი შემოწმების თარიღიდან არაუგვიანეს 6 თვისა (აღნიშნული ვადა შეიძლება გახანგრძლივდეს სააგენტოს მიერ არაუგვიანეს 6 თვით) იმ პირობით, რომ კორპუსის შიდა ინსპექტირება (შიდა ინსპექტირება მოიცავს კორპუსში განთავსებული ნებისმიერი ავზის ინსპექტირებას) განხორციელდება თავად განახლებითი შემოწმების პროცესში. იმ იახტების მშრალი დოკირება არაა აუცილებელი, რომლებიც ფლობენ მოქმედ კლასის სერტიფიკატს.
5. განახლების მიზნით შემოწმების დამაკმაყოფილებლად გავლის შემთხვევაში, დამსწრე შემოწმებელი (სურვეიერი) გააკეთებს აღნიშვნას შესაბამისობის დოკუმენტის სპეციალურად გამოყოფილ ადგილას და შეატყობინებს აღნიშნულის შესახებ სააგენტოს, რომელიც, შემოწმების დასკვნისა და დოკუმენტაციის შესწავლის შემდეგ, გასცემს ახალ შესაბამისობის დოკუმენტს კიდევ 5-წლიანი ვადით.

მუხლი 11. რიგგარეშე შემოწმება

1. რიგგარეშე შემოწმება მოიცავს საზღვაო ინციდენტის/შემთხვევის შემდგომ შემოწმებას ან/და რეკომენდაციების შესრულების შემდგომ შემოწმებას, რომელიც უნდა განხორციელდეს დანიშნული/აღიარებული შემოწმებლის (სურვეიერის) ან აღიარებული ორგანიზაციის მიერ, თუ ამას აუცილებლად მიიჩნევს სააგენტო.
2. საზღვაო ინციდენტის/შემთხვევის ან/და ნავსადგურში შესაბამისი კომპეტენციის მქონე სტრუქტურის მიერ იახტის დაკავების შემდგომ, კაპიტანი/მფლობელი/მენეჯერი ვალდებულია აცნობოს სააგენტოს აღნიშნულის თაობაზე. ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში, სააგენტო სისრულეში მოიყვანს დამატებით/რიგგარეშე შემოწმებას შესაბამისობის დოკუმენტის მოქმედების დადასტურების



მიზნით.

3. სააგენტოსთვის იახტის საზღვაო ინციდენტის/შემთხვევის და/ან ნავსადგურში შესაბამისი კომპეტენციის მქონე სტრუქტურის მიერ იახტის დაკავების შესახებ შეტყობინების მიუწოდებლობა გამოიწვევს შესაბამისობის დოკუმენტის მოქმედების შეჩერებას საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 12. ეკიპაჟის მინიმალური უსაფრთხო რაოდენობით დაკომპლექტების სერტიფიკატი

იახტის ეკიპაჟის მინიმალური უსაფრთხო რაოდენობით დაკომპლექტების სერტიფიკატი გაიცემა „საქართველოს საზღვაო კოდექსითა“ და „საქართველოს დროშით მცურავ გემებზე ეკიპაჟის უსაფრთხო რაოდენობით დაკომპლექტების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცებული რეგლამენტით გათვალისწინებული დებულებების შესაბამისად.

მუხლი 13. გამონაკლისის დაშვება

1. აღიარებულ ორგანიზაციის ან/და დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) დასკვნის საფუძველზე სააგენტო უფლებამოსილია ამ წესით გათვალისწინებულ ტექნიკურ სტანდარტებზე დაუშვას გამონაკლისი.

2. გამონაკლისი დაშვების დროს გათვალისწინებული უნდა იყოს იახტების ნაოსნობის რაიონები, იახტის მაქსიმალური დაშორება უახლოეს ნაპირიდან, ნაოსნობის ხანგრძლივობა, ნაოსნობის თავისებურებების გათვალისწინება, სანავიგაციო საფრთხეების არ არსებობა და ასევე სხვა პირობები, რომლებიც გავლენას მოახდენს ნაოსნობის უსაფრთხოებაზე.

3. იმ იახტაზე, რომელიც ჩართულია შიდა ნაოსნობაში, გამონაკლისი დაშვება ერთჯერადი ნაოსნობის უფლებით საერთაშორისო ნაოსნობაში გაიცემა საქართველოს საზღვაო კოდექსის შესაბამისად.

მუხლი 14. კონსტრუქციის სიმძლავრესთან და მდგრადობასთან დაკავშირებული ზოგადი მოთხოვნები

1. იახტა, რომლის ნაოსნობის არეალი შეადგენს 20 საზღვაო მილზე მეტს უსაფრთხო ნავსადგურიდან, აღჭურვილი უნდა იყოს წყალგაუმტარი ღია გემბანით იახტის მთელ სიგრძეზე და უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სათანადო კონსტრუქციული სიმძლავრით, ზღვისა და ამინდის პირობების მიმართ მდგრადობის მიზნით, რომლებმაც შესაძლებელია თავი იჩინოს დაგეგმილ ნაოსნობის რაიონში.

2. იახტას, რომელიც არ იქნება აღჭურვილი წყალგაუმტარი ღია გემბანით, შეეზღუდება ნაოსნობის რაიონები.

3. იახტა შესაძლებელია აგებულ იქნეს ხისგან, მინა-ბოჭკოთი არმირებული პლასტმასისგან (GRP), ალუმინის შენადნობისგან, ფოლადისა თუ აღნიშნული მასალების კომბინაციისგან.

4. სააგენტოს ან აღიარებულ ორგანიზაციას შეუძლია დაამტკიცოს ნებისმიერი სხვა მასალის გამოყენების თაობაზე წინადადებები.

5. 24 მეტრზე ნაკლები სიგრძის იახტების მდგრადობა გამოითვლება დანართი №2-ის შესაბამისად.

6. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტების მდგრადობა გამოითვლება დანართი №3-ის შესაბამისად.

II თავი

24 მეტრზე ნაკლები და 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტების მიმართ წაყენებული საერთო მოთხოვნები

მუხლი 15. ღია გემბანთან დაკავშირებული მოთხოვნები



ყველა იახტაზე წარმოდგენილი უნდა იყოს წყალგაუმტარი ღია გემბანი, რომელიც გადაჭიმული იქნება იახტის მთელ სიგრძეზე. გემბანი უნდა იყოს სათანადო სიმტკიცის/სიმკვრივის იმ გარემო პირობების მიმართ, რომლებმაც შეიძლება თავი იჩინოს ნაოსნობის არეალში. გემბანზე არსებული ნებისმიერი ჩაღრმავება უნდა იყოს წყალგაუმტარი და უნდა ჰქონდეს დრენაჟის საშუალება.

მუხლი 16. წყალგაუმტარობასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

იახტები ისე უნდა დაპროექტდეს და აიგოს, რომ უზრუნველყოფილ იქნეს ზღვის წყლის შეღწევის პრევენცია და წყალგაუმტარობის შენარჩუნება.

მუხლი 17. ერთი გემბანიდან მეორე გემბანზე დამაკავშირებელი კიბესთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. დამაკავშირებელი შლიუზის ღიობი კოკპიტიდან შესაბამის სივრცეებში:

ა) არ უნდა აღემატებოდეს 1 1000 მმ-ს სიგანეში;

ბ) აღჭურვილი უნდა იყოს კომინგსით მინიმუმ 300 მმ სიმაღლეზე კოკპიტის ძირიდან ან ჩაღრმავებიდან.

2. იმ შემთხვევაში, თუ ვერტიკალური ღიობების დასახურად გამოიყენება პლანშირები, ისინი ისე უნდა განთავსდეს, რომ ადგილი არ ჰქონდეს მათ მოშვებას ან გადაადგილებას.

მუხლი 18. მინის სახურავებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. მინის სახურავები უნდა იყოს ეფექტური ჰერმეტიკული კონსტრუქციის და უნდა განთავსდეს იახტის ცენტრის ხაზზე ან მის მახლობლად.

2. ღია ტიპის მინის სახურავები აღჭურვილი უნდა იყოს ეფექტური საშუალებებით, რომელთა დახმარებითაც შესაძლებელი იქნება მათი დაფიქსირება დახურულ მდგომარეობაში.

3. ევაკუაციის მიზნით წარმოდგენილი მინის სახურავები უნდა იღებოდეს ორივე მხარეს და ჩამკეტი სახელურები ყოველთვის უნდა იყოს შესაბამის ადგილზე.

4. მინის სახურავები სათანადოდ უნდა იყოს მარკირებული და იმყოფებოდეს ისეთ პოზიციაზე, რომ მუდმივად იყოს ხელმისაწვდომი ორივე მხრიდან.

5. მინის სახურავების კონსტრუქცია უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის.

6. ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს ერთი პორტატული სახურავი ყოველი მომინანქრებული ღიობისთვის. ის უნდა დამაგრდეს სათანადოდ მინის პანელის გატეხვის შემთხვევაში.

მუხლი 19. კინგსტონებთან, წყალგამომშვებებსა და შპიგატებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. LLC კონვენციით გათვალისწინებული სტანდარტები უნდა მოქმედებდეს კორპუსის ყველა მოწყობილობის მიმართ. ყველა კინგსტონი და ბორტსმიდმა წყალგამომშვები უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის ჩამკეტი სარქველებით.

2. სარქველი ან მსგავსი სახის ფიტინგი, რომელიც დამაგრებული იქნება იახტის გვერდით, წყალხაზის დაბლა, სამანქანე განყოფილებისა თუ ხანძარსაშიშროების მაღალი რისკის მქონე ნებისმიერი სხვა ზონის ფარგლებში, დამზადებული უნდა იყოს ფოლადისგან, ბრინჯაოსგან, სპილენძისა თუ სხვა დამტკიცებული ტიპის ლითონისგან. სარქველის ჰერმეტიზაცია უნდა იყოს „ლითონი ლითონზე“ ტიპის.



3. კორპუსზე, ღია გემბანის დაბლა დაუშვებელია პლასტმასის/პლასტიკის სარქველების დაყენება.

4. სიჩქარის აღმრიცხველებისა თუ ნებისმიერი სხვა სენსორისთვის განკუთვნილი, მოსახსნელი ტიპის ღიობი წარმოდგენილი უნდა იქნეს ჩამკეტ სარქველებთან ერთად. აღნიშნული სარქველები ადჭურვილი უნდა იყოს ჩამკეტი მექანიზმებით.

5. სინთეტიკური მასალისგან დამზადებული მილების გამოყენება მინიმუმამდე უნდა იქნეს დაყვანილი. სამანქანე განყოფილებაში ან ხანძარსაშიშროების მაღალი რისკის შემცველ სხვა ადგილებში ამგვარი მილგაყვანილობის გამოყენების საჭიროების შემთხვევაში, მილგაყვანილობა სათანადოდ უნდა იყოს დამაგრებული და დაცული ხახუნის შედეგად დაზიანებისგან.

6. აღნიშნული მილგაყვანილობა სერტიფიცირებული უნდა იყოს ხანძარმედეგობაზე გამოცდის პროცედურების შესახებ საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის კოდექსის შესაბამისად და წარმოდგენილი უნდა იყოს შესაბამისი სერტიფიკატები. სინთეტიკურ მილებს/შლანგებსა და ლითონის მილებს შორის არსებული გადაბმა უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის.

მუხლი 20. ტალღასაჭრელები და ლეერული შემოღობვა

1. ტალღასაჭრელების და ლეერული შემოღობვის მინიმალური სიმაღლე უნდა შეადგენდეს 1000 მმ-ს.

2. უშუალოდ ლეერის მახლობლად ფიქსირებული საგნების (ტერასის ბალიშები, მაგიდები და ა.შ.) მქონე შემალღებული ადგილების შემთხვევაში, შესაძლებელია დაწესდეს საოპერაციო შეზღუდვები ნაოსნობის განმავლობაში არაუსაფრთხო ზონებით სარგებლობასთან დაკავშირებით, ამავდროულად შესაძლებელია დაშვებულ იქნეს ლეერული შემოღობვის მახლობლად მოსახსნელი შემალღებული დეტალების და ლეერული შემოღობვიდან მინიმუმ 500 მმ დისტანციაზე შემალღებული დეტალების განთავსება.

3. 24 მეტრზე ნაკლები სიგრძის იახტების შემთხვევაში მინიმუმ 25 მმ სიმაღლის, ხოლო 24 მეტრის და მეტი სიგრძის იახტების შემთხვევაში 40 მმ მინიმალური სიმაღლის ცხვირი ან ძირის საბჯენები უნდა დამონტაჟდეს ლეერული შემოღობვის მქონე ადგილებში. შუალედური დამცავი ხაზები უნდა დამონტაჟდეს ცხვირის ზედა ნაწილიდან არაუმეტეს 300 მმ სიმაღლეზე. უჟანგავი ფოლადის ლეერული შემოღობვის/ხაზების მინიმალური დიამეტრი უნდა შეადგენდეს 5 მმ-ს. ალტერნატიული სახით სააგენტოს შეუძლია განიხილოს შემდეგი სიმტკიცის, ლეერული ხაზის მასალა 5 მმ უჟანგავი ფოლადის ლეერული ხაზის ეკვივალენტური სიმძლავრით. საყრდენებს და/ან ლეერული ხაზის დამჭერებს შორის არსებული ჰორიზონტალური სივრცე არ უნდა აღემატებოდეს 2.2 მეტრს.

მუხლი 21. ანძებსა და რანგოუტებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ახალ იახტებზე არსებული ანძები, მათთან დაკავშირებული გემსართავები და რანგოუტები უნდა აკმაყოფილებდეს აღიარებული ორგანიზაციების წესებით ან აღიარებული საერთაშორისო სტანდარტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

2. არსებულ იახტებზე წარმოდგენილი ანძები და რანგოუტები ექვემდებარება საფუძვლიან შემოწმებას პროფესიონალი მეტაკელაჟისა და დამსწრე შემოწმებლის (სურვეიერის) მიერ პირველადი შემოწმების განმავლობაში. სათანადო ყურადღება უნდა დაეთმოს იახტის ექსპლუატაციის პირობებს წარსულში და ექსპლუატაციის განცხადებულ რაიონებს.

3. ანძების მდგომარეობის შემოწმების მიზნით უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სათანადო წვდომა იმ ადგილთან, სადაც ის კვეთს გემბანს და გადის ანძის საფეხურზე.

4. ანძების და რანგოუტების დამჭერი კონსტრუქცია აგებული უნდა იყოს ისე, რომ ეფექტურად გადაიტანოს და გადასცეს ყველა ჩართული ძალა.

მუხლი 22. მოძრა და უძრა გემსართავებთან დაკავშირებული მოთხოვნები



1. უძრავი გემსართავებისთვის (სამარგულებისთვის ან ვანტებისთვის) გამოყენებული გვარლები არ უნდა იყოს დამზადებული დრეკადი თოკებისგან (ბოჭკოვანი თოკების გულსართისგან).
2. ყველა ბლოკის, ჩამჭიდი ბორკილის, სართავი ხრახნის, მომჭერის და დაკავშირებული ფიტინგების სიმტკიცე და დამაგრების პუნქტები უნდა აღემატებოდეს შესაბამისი მოძრავი ან უძრავი გემსართავების გამწვევტ ძალვას.
3. უძრავი გემსართავებისთვის განკუთვნილ გადამბმებს უნდა ჰქონდეს ისეთი კონსტრუქცია, რომ დაიჭიროს და შთანთქმას ჩართული ძალები.

მუხლი 23. ძრავის ამუშავებასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. დანადგარების ასამუშავებლად უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სათანადო საშუალებები უძრავი გემიდან, გარეშე დახმარების გარეშე. ძრავების ამუშავება შესაძლებელია მექანიკურად, აუტომატურადან აკუმულატორების მეშვეობით.
2. იმ შემთხვევაში, თუ ამუშავების ერთადერთ გზას წარმოადგენს აკუმულატორის გამოყენება, აკუმულატორი წარმოდგენილი უნდა იყოს ორი ერთეულის სახით და უნდა იყოს მიერთებული გამშვებ ძრავთან დასამუხტი გადამრთველით, რათა ნებისმიერი ძრავის ასამუშავებლად შესაძლებელი იყოს რომელიმე აკუმულატორის ან აკუმულატორთა ნაკრების გამოყენება. აკუმულატორების დამუხტვის საშუალებები ხელმისაწვდომი უნდა იყო ბორტზე. აკუმულატორები უნდა განთავსდეს სამანქანე განყოფილებაში იატაკის ფილებზე.

მუხლი 24. ელექტრომოწყობილობა

1. 24 მეტრზე ნაკლები სიგრძის იახტის შემთხვევაში, ელექტრომოწყობილობისთვის დამახასიათებელი უნდა იყოს შემდეგი პარამეტრები:
 - ა) იახტების ნორმალურ, საექსპლუატაციო და მუშაობისთვის ვარგის მდგომარეობაში შენარჩუნებისთვის აუცილებელი ყოველგვარი სარეზერვო ელექტროგაყვანილობა უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს ენერჯის ავარიული მიწოდებით სარგებლობის გარეშე;
 - ბ) უნდა დადასტურდეს, რომ იახტისა და ბორტზე მყოფი პერსონალისთვის აუცილებელ ელექტროგაყვანილობას შეუძლია მუშაობა სხვადასხვა ავარიულ პირობებში;
 - გ) იახტა და ბორტზე მყოფი პერსონალი დაცული უნდა იყოს ელექტროსაფრთხეებისგან.
2. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტის შემთხვევაში, ელექტრომოწყობილობა უნდა დაპროექტდეს და გაყვანილ იქნეს აღიარებული ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) წესებისა და მოთხოვნების შესაბამისად.

მუხლი 25. ჭარბდატვირთვა, მოკლე ჩართვისგან დაცვა და ავარიული განათება

1. ელექტროსისტემა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ჭარბდატვირთვისა და მოკლე ჩართვისგან დაცვით ყველა სქემებისთვის, გარდა აკუმულატორების მეშვეობით ძრავის გამშვები წრედებისა.
2. განათების სქემები უნდა განაწილდეს ყველა სივრცეში და იმ სახით, რომ შეუძლებელი იყოს სრული გათიშვა ერთი დამცავი მექანიზმის გამორთვის მიზეზით.
3. უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საკმარისი ავარიული განათება, რათა ბორტზე მყოფმა პირებმა შეძლონ ავარიული გასასვლელების გავლით შეკრების პუნქტებში, სამაშველო მოწყობილობებთან, კოლექტიურ სამაშველო საშუალებებთან მისვლა და სასიცოცხლო მნიშვნელობის მქონე მანქანა-



დანადგარებზე მუშაობა. ავარიული განათების ნაცვლად შეიძლება მიზანშეწონილად ჩაითვალოს ციმციმები იმ შემთხვევაში, თუ ციმციმები ხელმისაწვდომი იქნება ყველა საცხოვრებელ სივრცეში, ხოლო მათი ადგილმდებარეობა გარკვევით იქნება აღნიშნული.

4. 24 მეტრზე ნაკლები სიგრძის იახტების შემთხვევაში წარმოდგენილი უნდა იქნეს დამატებითი მოთხოვნები განათების ავარიულ წყაროსთან დაკავშირებით. აღნიშნული ტიპის განათება უნდა იყოს დამოუკიდებელი და განსხვავდებოდეს ჩვეულებრივი განათებიდან. წყარო უნდა იყოს 3 საათის ხანგრძლივობით მუშაობისთვის საკმარისი და აგრეთვე უნდა უზრუნველყოფდეს სანაოსნო სანათების ელექტრომომარაგებას.

5. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტების შემთხვევაში განათების ავარიულ წყაროსთან დაკავშირებული დამატებითი მოთხოვნები უნდა იყოს საკმარისი იმისათვის, რომ პერსონალმა შეძლოს ბორტის ყველა სივრციდან ევაკუირება. ის სრულიად იზოლირებული უნდა იყოს კვების მთავარი წყაროსგან, უნდა მდებარეობდეს სამანქანე განყოფილების ფარგლებს გარეთ და შეეძლოს დამოუკიდებლად გავრცელება.

მუხლი 26. აკუმულატორებსა და კაბელებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ბორტზე უნდა დამონტაჟდეს საზღვაო პირობებში გამოყენებისთვის ხელსაყრელი აკუმულატორები, რომელთა გაჟონვის საფრთხეც მინიმალურია. სახიფათო აირების გამომყოფი აკუმულატორების საცავი სივრცეები აღჭურვილი უნდა იყოს სათანადო ვენტილაციით, ფეთქებადი აირების დაგროვების თავიდან ასაცილებლად. ფოლადის ან ეკვივალენტური მასალისგან დამზადებული იახტის შემთხვევაში, აკუმულატორების საკეტები დაფურული უნდა იყოს ინერტული მასალით. იალქნიან იახტებში დამონტაჟებული აკუმულატორები უნდა იყოს ჰერმეტიკული ტიპის.

2. უნდა დადასტურდეს, რომ მოწყობილობის შიგნით არსებული ყველა ელექტროკაბელი და სადენი წარმოადგენს ალის მშთანთქავ საზღვაო კაბელებს. კაბელები ისე უნდა დამონტაჟდეს, რომ არავითარ შემთხვევაში საფრთხე არ შეექმნას მათ მექანიკურ და ქიმიურ მახასიათებლებს.

3. კაბელები და სადენები, რომლებიც უზრუნველყოფს ძირითად ან ავარიულ კვებას, განათება, შიდა კომუნიკაციები ან სიგნალები, გაყვანილი უნდა იყოს კამბუზიდან, სამრეცხაოდან, A კატეგორიის სამანქანე განყოფილებებიდან და ნებისმიერი სხვა, ხანძარსაშიშროების მაღალი რისკის მქონე სივრცეებიდან მოშორებით.

მუხლი 27. სამაშველო აღჭურვილობასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს სამაშველო მოწყობილობები.

2. ყველა მოწყობილობა უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის.

3. გასაბერი სამაშველო ტივების, ჰიდროსტატიკური გამშვები მოწყობილობებისა და გასაბერი სამაშველო ჟილეტების ყოველწლიური ტექნიკური მომსახურება უნდა უზრუნველყოს აღიარებულმა ორგანიზაციამ ან მწარმოებელთა ავტორიზებულმა სერვის ცენტრებმა. ტექნიკური მომსახურების გავლის დამადასტურებელი სერტიფიკატები უნდა ინახებოდეს ბორტზე.

4. 24 მეტრზე ნაკლები სიგრძის იახტაზე, სამაშველო ტივები აღჭურვილი უნდა იყოს SOLAS-ის B ტიპის პაკეტით. SOLAS-ის B მოწყობილობები შესაძლებელია ჩალაგდეს ტომარაში და განთავსდეს სამაშველო ტივის გვერდით.

5. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტებზე სამაშველო ტივები აღჭურვილი უნდა იყოს SOLAS-ის A ტიპის პაკეტით.

6. ბორტზე არსებული ყველა სამაშველო ჟილეტი უნდა იყოს SOLAS-ის დამტკიცებული ტიპის.

7. სპორტის საწყლოსნო სახეობებისთვის გამოყენებული პერსონალური დამცავი აღჭურვილობის გადაზიდვისას, აღნიშნული უნდა ინახებოდეს სამაშველო მოწყობილობებისგან განცალკევებით, რათა



ავარიული სიტუაციების დადგომის შემთხვევაში არ მოხდეს მათი შეცდომით შერევა დამტკიცებული ტიპის სამაშველო მოწყობილობებთან.

8. ზრდასრული პირებისთვის ბორტზე არსებული სამაშველო ჟილეტები, რომლებიც არაა გათვალისწინებული 140 კგ-მდე წონისა და 1,750 მმ-მდე მკერდის გარშემოწერილობის მქონე პირებისთვის, უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს საკმარისი რაოდენობის შესაბამისი სამაშველო ჟილეტები.

9. ყველა სამაშველო მოწყობილობაზე წარმოდგენილი უნდა იყოს რეტრო-ამრეკლი ლენტი.

10. მრავალკორპუსიან იახტაზე სამაშველო ტივები უნდა განთავსდეს იმ პოზიციაზე, რომელიც ხელმისაწვდომი იქნება იახტის ვერტიკალურ ან გადაყირავებულ მდგომარეობაში ყოფნის დროს.

11. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტაზე, სამაშველო ტივის ჩასხდომის საშუალებები უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ პირობებს:

ა) ადვილად ხელმისაწვდომი ჩასხდომის კიბე უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს იმ შემთხვევაში, როდესაც მანძილი იახტის ყველაზე დაბალ ჩასხდომის გემბანსა და სამაშველო ტივის მილის ყველაზე მაღალ კიდე (ტივტივისას) შორის აღემატება 1000 მმ-ს;

ბ) იმ შემთხვევაში, თუ ჩასხდომის წერტილი 4500 მმ-ით მაღალია სამაშველო ტივის მილის ყველაზე მაღალ კიდეზე, ტივტივისას, ტივში განთავსება უნდა მოხდეს ფიშკოჭით გაშვებული სამაშველო ტივების მეშვეობით;

გ) SOLAS/MED-ის დამტკიცებული სამაშველო ნავი უნდა დამონტაჟდეს ცურვის შეუზღუდავი რაიონის მქონე იახტებზე. სამაშველო ტივებისა და სამაშველო ნავებისთვის განკუთვნილი ყოველგვარი გამშვები მოწყობილობა უნდა იყოს დამტკიცებული ან სერტიფიცირებული ტიპის და უნდა აკმაყოფილებდეს IMO-ს სამაშველო აღჭურვილობების შესახებ კოდექსითა და მისი შემდგომი რედაქციებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს. გამშვებმა აღჭურვილობამ უნდა უზრუნველყოს სამაშველო ტივის/სამაშველო ნავის გაშვება 5 წუთის განმავლობაში მისი დამაგრების ადგილიდან. ელექტროენერგიაზე მომუშავე გამშვები მოწყობილობის და/ან ელექტროენერგიაზე მომუშავე საცავი ნაკვეთურის შემთხვევაში, მისი ამუშავება შესაძლებელი უნდა იყოს ხელით ან ელექტროენერგიის ავარიული წყაროთი ძირითადი ელექტრომომარაგების მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში. ელექტროენერგიის ავარიული წყაროს მიმართულების აღნიშვნა უნდა იქნეს მხედველობაში მიღებული კორპუსის დაზიანებისა და ხანძრის შემთხვევაში. გამშვები აღჭურვილობისა და მისი აქსესუარების გამოცდა უნდა მოხდეს დინამიკურად, რათა 1.1-ჯერ აღემატებოდეს უსაფრთხო სამუშაო დატვირთვას, მინიმუმ ყოველ ხუთ წელიწადში ერთხელ. ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს შესაბამისი გამოცდის გავლის დამადასტურებელი სერტიფიკატი. აღსანიშნავია, რომ არ არსებობს სამაშველო ნავის ამოყვანის აუცილებლობა, ვინაიდან დაზარალებულებისა და გემის ეკიპაჟის ამოყვანა ადვილად არის შესაძლებელი წყლის ზედაპირზე ტივტივისას;

დ) მოთუთიებული ფოლადის დაქანებები უნდა იყოს სერტიფიცირებული და არაბრუნვადი ტიპის. მათი განახლება უნდა მოხდეს მწარმოებლის მიერ მითითებული ინტერვალებით, თუმცა არაუგვიანეს ბორტზე დაყენების თარიღიდან 5 წლისა. უჟანგავი ფოლადის დაქანებების განახლება უნდა მოხდეს იმ ინტერვალით, რომელიც არ აღემატება მწარმოებლის რეკომენდაციებს.

12. გვერდითი შვერილების (როგორცაა ფრთის სტაბილიზატორები) მქონე იახტებზე საჭიროა სპეციალური ზომების მიღება იმისათვის, რომ ამგვარმა შვერილებმა არ შეუშალოს ხელი იახტის ევაკუაციას ან არ დააზიანოს სამაშველო აღჭურვილობა. წარმოდგენილი უნდა იყოს შესაბამისი საშუალებები წყლის ბორტსმიღმა, სამაშველო ტივში გადაშვების თავიდან ასაცილებლად.

13. აღჭურვილობის ტექნიკური მომსახურება უნდა განხორციელდეს ბორტზე არსებული ტექნიკური მომსახურების შესახებ ინსტრუქციების შესაბამისად. დამტკიცებული ტიპის სერტიფიკატები და/ან შესაბამისობის დეკლარაცია წარმოდგენილი უნდა იყოს ბორტზე მოწყობილობების აღრიცხვის ფაილში.

14. ყოველგვარი სამაშველო აღჭურვილობა უნდა იმყოფებოდეს ტექნიკურად გამართულ



მდგომარეობაში და ყოველთვის მზად უნდა იყოს საგანგებო სიტუაციებში გამოყენებისთვის. მოწყობილობები უნდა ინახებოდეს ადვილად ხელმისაწვდომ და სათანადოდ აღნიშნულ ადგილებზე, ხოლო ამგვარი ადგილების ბლოკირება რამე მოწყობილობით, ავეჯით ან სხვა დაბრკოლებით დაუშვებელია.

15. სამაშველო აღჭურვილობის ჩამონათვალი განისაზღვრება დანართის №1-ის ცხრილი №1-ის შესაბამისად.

მუხლი 28. ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის მოწყობილობები და სისტემები უნდა აკმაყოფილებდეს ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის სისტემების საერთაშორისო კოდექსითა და ხანძარმდეგობაზე გამოცდის პროცედურების გამოყენების შესახებ საერთაშორისო კოდექსით გათვლისწინებულ მოთხოვნებს.

2. იახტის დამპროექტებლებს, მშენებლებს, იახტმფლობელებს და მენეჯერებს შეუძლიათ წარმოადგინონ მინიმალური სტანდარტების დაკმაყოფილების მიზნით შემუშავებული ეკვივალენტური ან ალტერნატიული ღონისძიებები.

3. ალტერნატიული ან ეკვივალენტური ღონისძიებების განხილვის მიზნით, აღიარებულმა ორგანიზაციებმა ან დანიშნულმა/აღიარებულმა შემმოწმებლებმა (სურვეიერებმა) უნდა წარმოადგინონ სახანძრო უსაფრთხოების შემთხვევის ანალიზი, რომელიც უნდა მოიცავდეს შემოთავაზებული პროექტისა და ღონისძიებების ფილოსოფიას, მხარდაჭერილს ნებისმიერი დაკავშირებული კვლევით ან რისკების შეფასებით.

მუხლი 29. ხანძრთან ბრძოლის გეგმები

1. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტებს უნდა ჰქონდეთ ხანძრის მართვის დამტკიცებული გეგმა, რომელიც მუდმივად იქნება განთავსებული თვალსაჩინო ადგილზე კაპიტნისა და ეკიპაჟის ინსტრუქტაჟის მიზნით. გეგმაში მითითებული და აღწერილი უნდა იყოს ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის, ხანძრის გამოვლენის და ქრობის მოწყობილობები და მასალები.

2. ხანძრის მართვის გეგმა შესაძლებელია კომბინირებულ იქნეს ისეთ უსაფრთხოების გეგმასთან, როგორცაა „სახანძრო და უსაფრთხოების გეგმა“.

3. გეგმები შესაძლებელია დამტკიცდეს აღიარებული ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) მიერ.

4. გეგმების განახლება აუცილებელია მოწყობილობების ან სისტემების მოდიფიცირების, შეცვლის ან ახლად დამონტაჟების შემთხვევებში. გეგმები უნდა იყოს ადექვატური ზომის და მარტივად კითხვადი.

5. გეგმებში გამოყენებული სიმბოლოები უნდა შეესაბამებოდეს IMO-ს A.952(23) ან ISO 17631 სტანდარტს. გეგმა უნდა ითვალისწინებდეს დეტალურ ინფორმაციას თითოეული გემბანის ან სივრცის შესახებ და მიუთითებდეს ყოველი მოწყობილობის ადგილმდებარეობას.

6. თვალსაჩინო ადგილზე მარკირებულ, ჰერმეტიკულად დახურულ საცავში შენახული გეგმა უნდა განთავსდეს გემბანის სალონის გარეთ და უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი.

მუხლი 30. ევაკუაციის საშუალებები

1. ყველა ადგილის დამაკავშირებელი კიბეები, დერეფნები და ტრაპები უნდა უზრუნველყოფდეს ჩასხდომის გემბანზე ევაკუაციის შესაძლებლობას.

2. სამანქანე განყოფილებებს უნდა ჰქონდეს ევაკუაციის ორი საშუალება, რომლებიც



შეძლებისდაგვარად მაქსიმალურად იქნება დაშორებული ერთმანეთისგან.

3. ევაკუაციის კონკრეტული საშუალებები შესაძლებელია მიღებულ იქნეს იმ სამანქანე განყოფილებებისთვის, რომელთა გაბარიტები და კონფიგურაცია არ იძლევა ევაკუაციის სხვა საშუალების გამოყენების შესაძლებლობას. აღნიშნულ შემთხვევებში, განსაკუთრებული ყურადღება უნდა დაეთმოს ევაკუაციის ძირითადი და მეორეხარისხოვანი გზების უზრუნველყოფის შეფასების შესაძლებლობას.

4. საცხოვრებელი სივრცეებიდან ევაკუაციის გზებმა არ უნდა გაიაროს მაღალი რისკის შემცველ ნებისმიერ სივრცეში, როგორცაა სამანქანე განყოფილებები, კამბუზები, საღებავების საცავები და ა.შ.

5. საცხოვრებელი სივრცეების გარდა სხვა სივრცეებიდან ერთი საევაკუაციო გზა დასაშვებია გამონაკლის შემთხვევებში იმ პირობით, თუ ისინი არ გაივლის მომატებული რისკის შემცველ სივრცეებში.

6. ლიფტები არ განიხილება ევაკუაციის საშუალებად.

7. საცხოვრებელი სივრციდან მეორეხარისხოვანი საევაკუაციო გზა შესაძლებელია გადიოდეს აღნიშნული სივრცის ფარგლებში არსებული სათანადო ზომის ლიუკის გავლით ან ალტერნატიულად, სხვა, მახლობლად მდებარე ნაკვეთურის გავლით. საცხოვრებელი სივრცის ფარგლებში საევაკუაციო საშუალებები შეძლებისდაგვარად მაქსიმალურად უნდა იყოს დაშორებული ერთმანეთისგან.

8. ყველა საცხოვრებელ სივრცეს უნდა ჰქონდეს ორი განსხვავებული და ადვილად ხელმისაწვდომი საევაკუაციო საშუალება. ყველა საევაკუაციო გზა, ნებისმიერი ფარული ან „უჩვეულო“ გზის ჩათვლით, გარკვევით უნდა იყოს მითითებული და აღნიშნული. ყოველ საცხოვრებელ სივრცეში გამავალი საევაკუაციო გზა უნდა იყოს გარკვევით მითითებული.

9. გამონაკლის და იმ შემთხვევებში, როდესაც შეუძლებელია ევაკუაციის მეორე საშუალების დამონტაჟება, დასაშვებია ევაკუაციის ერთი საშუალება, თუ:

ა) არსებული ერთი საევაკუაციო გზა მიემართება პირდაპირ ღია გემბანზე მაღალი რისკის შემცველი არელების გავლის გარეშე ან, ალტერნატიული სახით, ყოველი მგზავრისთვის უზრუნველყოფილია ავარიული სამაშველო სასუნთქი აპარატი (EEBD);

ბ) ერთადერთი საევაკუაციო გზის სიგრძე საცხოვრებელი სივრცის ფარგლებში ღია გემბანამდე არ აღემატება 5 მეტრს;

გ) დამონტაჟებულია ხანძრის გამოვლენის და ავარიული განათების სისტემები.

10. მრავალკორპუსიან იახტებს უნდა ჰქონდეს ყოველი კორპუსის გავლით ევაკუაციის დამატებითი საშუალებები, იახტის გადაბრუნების შემთხვევაში, ხოლო აღნიშნული კონკრეტული მიზნით დამონტაჟებული საევაკუაციო ლიუკები უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის.

მუხლი 31. მუშაობა სამანქანე განყოფილებებში

1. გასახსნელი ტიპის არასტრანდარტული მოწყობილობები, როგორცაა შემინული სახურავები, ისე უნდა იყოს დაპროექტებული, რომ შესაძლებელი იყოს მათი დახურვა სამანქანე განყოფილებების გარედან ავარიული სიტუაციების დადგომის შემთხვევაში. სამანქანე განყოფილებებში არსებულ სავენტილაციო არხებზე წარმოდგენილი უნდა იყოს ხანძრის ჩამხშობები, რომელთა უსაფრთხოდ დახურვაც შესაძლებელი იქნება სამანქანე განყოფილებების გარედან. აგრეთვე წარმოდგენილი უნდა იყოს ნებისმიერი ფორსირებული ვენტილაციის დისტანციურად გათიშვის საშუალებები.

2. სამანქანე განყოფილებების საზღვარზე დაუშვებელია ილუმინატორების ან ფანჯრების დაყენება. მიუხედავად ზემოაღნიშნულისა, სამანქანე განყოფილებაში გამავალ შიდა კარზე დასაშვებია მაქსიმუმ 150 მმ დიამეტრის საჭვრეტი ფანჯრის დაყენება. აღნიშნული საჭვრეტი ფანჯარა არ უნდა იღებოდეს, უნდა ჰქონდეს ფოლადის ჩარჩო და ყოველთვის წარმოდგენილი უნდა იყოს მუდმივად დამაგრებული



საფართო ჩამკვეტ მოწყობილობასთან ერთად. მინის მასალა უნდა იყოს ხანძარმედეგი და გამკვრივებული.

მუხლი 32. მილგაყვანილობის სისტემები

ნავთობის ან საწვავი სითხეების გადამტანი მილები დამზადებული უნდა იყოს დამტკიცებული მასალისგან და უნდა იყოს ვარგისი დანიშნულებისამებრ გამოყენებისთვის. ისეთი მასალის გამოყენება, რომლის მწყობრიდან გამოსვლა ადვილია გათბობით, დაუშვებელია შპიგატებისთვის, სანიტარიული ნარჩენების დაცლისა და სხვა სახის დაცლისთვის სატვირთო წყალხაზის სიახლოვეს, ვინაიდან ხანძრის შემთხვევაში დნობამ შეიძლება გამოიწვიოს დატბორვა.

მუხლი 33. საწვავი სისტემები და საცავი

1. სამანქანე განყოფილებებით დაუშვებელია 60°C-ზე ნაკლები აალების წერტილის მქონე საწვავის ან აალებადი სითხეების გადაზიდვა.

2. ბენზინისა და სხვა ადვილად აალებადი სითხეების რაოდენობა, გარდა დიზელისა და მაზუთისა, დაყვანილი უნდა იქნეს მკაცრად შეზღუდულ მინიმუმამდე.

3. აღნიშნული აალებადი სითხეების განთავსება დასაშვებია მხოლოდ სატრანსპორტო საშუალებების ან ხომალდების საწვავის ცისტერნებში, რომლებიც სათანადო წესის დაცვით იქნება განთავსებული ბორტზე, ან შესაბამის, ამგვარი საწვავის შესანახად დაპროექტებულ და აგებულ საცავ განყოფილებებში.

4. აალებადი სითხეების გადასაზიდად გამოყენებული კონტეინერები დამზადებული უნდა იყოს აღიარებული სტანდარტის შესაბამისად.

5. ღია გემბანზე მცირე ზომის საცავი განყოფილებების მდებარეობა, რომლებიც გამოიყენება ხელის კონტეინერების შესანახად, თვალსაჩინოდ უნდა იქნეს აღნიშნული შესაბამისი ნიშნით, რომ შეიცავს აალებად მასალას და მათზე წარმოდგენილი უნდა იყოს მოწვევის ამკრძალავი ნიშნები. ამასთანავე, ისინი უნდა:

- ა) განთავსდეს ნებისმიერი მომატებული რისკის ზონისგან მოშორებით;
- ბ) მათ შიგნით ან გარშემო დაუშვებელია ელექტროაპარატურის განთავსება;
- გ) ჰქონდეს ბუნებრივი ვენტილაცია ზემოთ და ძირზე;
- დ) ჰქონდეს ბორტშიღმა გამავალი ავტომატურად გამწოვი ხვრელები;
- ე) ჰქონდეს საწვავის კონტეინერების დამცავი საშუალებები.

6. დახურულ სივრცეებს და დიდი ზომის საცავ განყოფილებებს, რომლებშიც განთავსებული იქნება სატრანსპორტო საშუალებები ან ხომალდები საწვავთან ერთად, 60 გრადუს ცელსიუსზე ნაკლები აალების წერტილით ამგვარი საწვავის შესანახ ცისტერნებში ან საცავ განყოფილებებში, უნდა ჰქონდეთ:

- ა) სტაციონარული, საკაბელო, მექანიკური სავენტილაციო სისტემა, დამზადებული ექსკლუზიურად აღნიშნული სივრცისთვის, რომელიც არ იქნება კავშირში ბორტზე არსებულ ნებისმიერ სხვა სივრცესთან. გამოყენებული ძრავი უნდა იყოს დაცული ნაპერწკლების გაყრისგან. სავენტილაციო სისტემის სიმძლავრე უნდა შეადგენდეს საათში 6 ჰაერის მუხტს;
- ბ) ხმოვანი და ვიზუალური სიგნალიზაცია უნდა დამონტაჟდეს ხიდურსა და საცავის შესასვლელში, ჰაერის ნაკადის მნიშვნელოვანი შემცირების ჩვენების მიზნით. ჰაერის გაწოვა უნდა მოხდეს შესაბამისი გაყვანილობით ტრიუმის ქვედა ნაწილიდან. გამწოვ მილგაყვანილობაზე უნდა დამონტაჟდეს ჩამკვეტი სარქველი, რომლის ჩაკეტვაც მარტივად იქნება შესაძლებელი გარედან;



გ) ყოველგვარი ელექტრომოწყობილობა, რომელიც დამონტაჟებულია აღნიშნული სივრცის გემბანის ზემოთ 450 მმ სიმაღლეზე, უნდა იყოს სერტიფიცირებული ბენზინთან ერთად გამოყენებისთვის. ყველა დანარჩენი ელექტრომოწყობილობის დაცვის კლასის მინიმალური სტანდარტი უნდა იყოს IP55. ამ სივრცეში უნდა დამონტაჟდეს ავარიული განათება. სივრცის ფარგლებში არსებული ყოველგვარი განათება უნდა წარმოადგენდეს დახურული ტიპის დაბალი ძაბვის განათებას;

დ) საწვავის დეტექტორზე უნდა დამონტაჟდეს სიგნალიზაცია ხიდარასა და ეკიპაჟის საცხოვრებელ სივრცეში.

7. ადვილად აღებადი პროდუქტების შესანახად გამოყენებული საცავი განყოფილებები აღჭურვილი უნდა იყოს სრულიად დამოუკიდებელი სავენტილაციო სისტემებით. აღნიშნული სისტემების მომსახურება უნდა მოხდეს სრულიად დაცული სავენტილაციო გამწოვი საშუალებებით. სავენტილაციო სისტემების გაწოვის მხარეს წარმოდგენილი უნდა იყოს ნაპერწკლური განმმუხტველები. 4 კვ.მ.-ზე მეტი საერთო ფართობის მქონე საღებავების საცავის შემთხვევაში, დამატებითი მოთხოვნები განისაზღვრება ამ წესის 63-ე, 76-ე და 77-ე მუხლებით.

8. 4 კვ.მ.-ზე ნაკლები საერთო ფართობის მქონე საცავი განყოფილებები, სადაც ინახება საწვავით გამართული სანათები, პარაფინი, საღებავის ქილები და სხვა აალებადი მასალები, აღჭურვილი უნდა იყოს სათანადო სავენტილაციო მოწყობილობებით. საცხოვრებელ სივრცესთან პირდაპირი კავშირი დაუშვებელია.

9. აკრძალულია საწვავის, საპოხი ზეთების ან ნებისმიერი სხვა აალებადი მასალის გადაზიდვა წინა ერდოს სივრცეში ან ფორპიკსა თუ ბაგირის კოლოფებში.

10. ყველა ცისტერნიდან გამომავალ საწვავის მილებზე უნდა დამონტაჟდეს დისტანციური მართვის ჩამკეტი სარქველები. აღნიშნული სარქველები აღჭურვილი უნდა იყოს დახურვის მექანიკური საშუალებებით. 500 საერთო ტევადობის ნაკლები (GT) მქონე იახტების შემთხვევაში, დასაშვებია დაბალი ძაბვის, ელექტრომართვის, გამთიში სოლენოიდური სარქველების გამოყენება იმ პირობით, თუ სისტემას დაამტკიცებს აღიარებული ორგანიზაცია ან დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებელი (სურვეიერი).

11. წარმოდგენილი უნდა იყოს შესაბამისი საშუალებები სამანქანე განყოფილებების გარედან საწვავის მიმწოდი ტუმბოების გასაჩერებლად.

12. საწვავის ფილტრის თასები უნდა იყოს მთლიანად ლითონის კონსტრუქციის.

მუხლი 34. ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობები

1. ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობები ყოველთვის უნდა იმყოფებოდეს გამართულ სამუშაო მდგომარეობაში და რეგულარულად უნდა უტარდებოდეს ტექნიკური მომსახურება სანაპირო ტექნომსახურების სადგურების მიერ, მწარმოებლის ინსტრუქციების შესაბამისად.

2. სამანქანე განყოფილებაში ცეცხლმაქრი სისტემის არსებობის შემთხვევაში, სამანქანე განყოფილება უნდა იყოს იზოლირებული, ცეცხლმაქრი საშუალების დანაკარგისა და შესაბამისად ცეცხლმაქრი პოტენციალის დაკარგვისთვის თავის არიდების მიზნით, ასევე სხვა სივრცეებში ცეცხლმაქრი მასალის გავრცელების რისკის პრევენციისთვის, რაც საბოლოო ჯამში საფრთხეს შეუქმნის პერსონალს.

3. 24 მეტრი და მეტი სიგრძისა და 500 საერთო ტევადობის და მეტი (GT) იახტები უნდა აკმაყოფილებდეს სატვირთო გემებთან დაკავშირებით SOLAS II-ის 2/10 რეგლამენტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

4. შესაბამისად ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობის ნუსხა განისაზღვრება დანართი №1-ის ცხრილი №2-ის შესაბამისად.

მუხლი 35. სტრუქტურული ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვა



1. წინამდებარე მუხლი არეგულირებს მაღალი რისკის შემცველი სივრცეების დაცვას, როგორცაა სამანქანო განყოფილება, კამბუზი და ა.შ. მასში წარმოდგენილია აალებადი მასალების გამოყენებასთან დაკავშირებული შეზღუდვები და შემოთავაზებულია ხანძრის გამოვლენისა და ეფექტური ევაკუაციის მოთხოვნები.
2. იმ იახტების შემთხვევაში, რომელიც არაა აგებული ფოლადით, გამყოფი ტიხრების და კედლების ხანძარმდეგობის კლასი განისაზღვრება თითოეული შემთხვევის მიხედვით, ინდივიდუალურად, ფუნქციონალური ეკვივალენტობის საფუძველზე.
3. იახტების ზოგადი სტრუქტურული პრინციპები განისაზღვრება დანართის №1-ის ცხრილი №3-ის შესაბამისად.

მუხლი 36. ალის დაბალი სიჩქარით გავრცელებასა და აალებადი მასალების შეზღუდულ გამოყენებასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ალის დაბალი სიჩქარით გავრცელება წარმოადგენს გარკვეული არაალებადი მასალების ზედაპირისთვის აუცილებელ თვისებას, როდესაც ადგილი აქვს ზედაპირზე ალის გავრცელებას შეზღუდული სიჩქარით. ზედაპირი შესაძლებელია ჩაითვალოს, როგორც ალის დაბალი სიჩქარით გამავრცელებელი, როდესაც აღნიშნული ნაჩვენები იქნება შესაბამის კვლევაში ხანძარმდეგობაზე გამოცდის პროცედურების შესახებ საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO) კოდექსში და სერტიფიცირებული იქნება აღნიშნული კოდექსის შესაბამისად.
2. ზედაპირებზე ალის დაბალი სიჩქარით გავრცელებასთან, ასევე სივრცეში აალებადი მასალის რაოდენობის შეზღუდვასთან დაკავშირებული შემდეგი მოთხოვნების მიზანს წარმოადგენს გავრცელების სიჩქარის, ასევე სივრცეში ხანძრის მასშტაბის შეზღუდვა. თუ აღნიშნული მიზნის მიღწევა შესაძლებელი იქნება სხვა გზით, უფლებამოსილ ორგანოს შეუძლია დაუმზას ალტერნატიული დონისძიებები ეკვივალენტურობის ჯეროვნად დემონსტრირების შემთხვევაში.
3. ყველა იახტაზე, დერეფნებსა და კიბის უჯრედებში არსებული კედლების, ჭერის და იატაკის ღია ზედაპირები, რომელთან დაკავშირებითაც მოითხოვება სტრუქტურული ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვა, უნდა ხასიათდებოდეს ალის დაბალი სიჩქარით გავრცელების თვისებით. გარდა ამისა, ყველა იახტაზე:
 - ა) ყოველი ჭერის ღია ზედაპირი უნდა აკმაყოფილებდეს ალის დაბალი სიჩქარით გავრცელებასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს;
 - ბ) დახურულ და მიუწვდომელ ადგილებში არსებული ყველა ღია ზედაპირი უნდა აკმაყოფილებდეს ალის დაბალი სიჩქარით გავრცელებასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს.
4. აალებადი მასალების, შპონის ფენების შეზღუდული გამოყენება ზედაპირებსა და პანელზე, უნდა შეესაბამებოდეს ალის დაბალი სიჩქარით გავრცელებასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს. აღნიშნული აალებადი დეკორატიული შრეების სისქე არ უნდა აღემატებოდეს 1.5 მმ-ს.
5. აალებადი მასალების შეზღუდულად გამოყენება მოპირკეთების მიზნით, სხვადასხვა სივრცეში, მოსაპირკეთებლად შესაძლებელია მხოლოდ შეზღუდული რაოდენობის აალებადი მასალის გამოყენება. აალებადი შუასადებები, დეკორატიული ელემენტებისა და შპონების საერთო მოცულობა ნებისმიერ საცხოვრებელ ან საერთო სარგებლობის ოთახში არ უნდა აღემატებოდეს კედლებისა და ჭერის საერთო ფართის 2.5 მმ შპონის შუასადების შესაბამის მოცულობას.
6. ყველა კარი უნდა იყოს დამტკიცებული ან სერტიფიცირებული ტიპის და უნდა ჰქონდეს იმ დამცავი ტიხრის ხანძარმდეგობის დონის ეკვივალენტური დონე, რომლებშიც ისინია დაყენებული. სავენტილაციო ღიობები დასაშვებია მხოლოდ B კლასის გამყოფი ტიხრის კარსა და მხოლოდ მათი ძირის მონაკვეთში, გარდა კიბის უჯრედის ფარგლებში არსებული კარისა. აღნიშნული ღიობების ნომინალური ფართობი არ უნდა აღემატებოდეს 0.05 კვ.მ.-ს. ცხაურები დამზადებული უნდა იყოს არაალებადი მასალებისგან.



7. იმ შემთხვევაში, თუ A, B ან F კლასის ტიხრებსა და გემბანებზე წარმოდგენილი იქნება ელექტროკაბელების, მილების, ლილვების, სადენების და ა.შ. ნახვრეტები, საჭიროა შესაბამისი ზომების მიღება იმის უზრუნველსაყოფად, რომ ამგვარი გახვრეტის შედეგად არ დაქვეითდება ტიხრების და გემბანის ხანძარმედეგობა.

8. კედლებისა და პანელების მიღმა არსებული ცარიელი სივრცეები, ასევე საცხოვრებელ ოთახებში, მომსახურე ოთახებსა და მონიტორინგის პუნქტებში ჭერსა და გემბანს შორის არსებული სივრცეები უნდა დაიყოს გამწოვი სახშობებით ხანძრის, კვამლის და სითბოს თავისუფლად გადაცემის პრევენციის მიზნით. გამწოვის სახშობები ერთმანეთისგან დაშორებული უნდა იყოს არაუმეტეს 7 მეტრის ინტერვალით.

მუხლი 37. ღუზები და ბაგირები

1. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტების შემთხვევაში ჯაჭვის ტროსის და ღუზების ზომას და მდგრადობას გააჩნია სათანადო აღჭურვილობა იმ შემთხვევაში, თუ მათი დამონტაჟება მოხდება აღიარებული ორგანიზაციის მიერ დადგენილი სტანდარტების შესაბამისად.

2. 24 მეტრზე ნაკლები სიგრძის იახტების შემთხვევაში, ჯაჭვის ტროსის და ღუზების ზომა და მდგრადობა განისაზღვრება დანართის №1-ის ცხრილი №4-ის შესაბამისად.

3. ყველა იახტას უნდა ჰქონდეს მინიმუმ ორი (2) ღუზა. მინიმუმ ერთი ღუზა ყოველთვის უნდა იყოს მზადყოფნაში გამოყენებისთვის.

4. ღუზის ამოსაწევი ელექტროჯალამბარების ელექტრომომარაგება უნდა განხორციელდეს კვების ავარიული წყაროებიდან ან უნდა ჰქონდეს ხელით მართვის შესაძლებლობა.

5. ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს საბუქსირე ტროსით, რომლის სიგრძე და დიამეტრი უნდა იყოს არანაკლებ საჩერებელი ანკერისა/ვერპისა. საბუქსირე ტროსი შესაძლებელია იყოს დახვეული ვერპისთვის.

მუხლი 38. სანაოსნო რუკებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ყოველი იახტის ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს სათანადო და განახლებული სანაოსნო რუკები დაგეგმილი ნაოსნობისთვის.

2. მისაღებია დამტკიცებული ელექტრონულ-კარტოგრაფიული მოწყობილობებითა და ინფორმაციული სისტემით (ECDIS) აღჭურვილი იახტები, ვინაიდან ისინი აკმაყოფილებს რუქის წარმოებასთან დაკავშირებული მოთხოვნებს, უფლებამოსილი ჰიდროგრაფიული სამსახურის მიერ ოფიციალურად გაცემული ელექტრონული სანაოსნო რუკებით (ENC) დაფარული წყლების ფარგლებში ნაოსნობისას იმ პირობით, თუ უზრუნველყოფილი იქნება სათანადო დუბლირების/სარეზერვო საშუალებები.

3. შემდეგი საშუალებები ჩაითვლება რეზერვირებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესაბამისად:

ა) განახლებული ბეჭდური საზღვაო რუკების შესაბამისი კრებულები; ან

ბ) მეორე ტიპის დამტკიცებული ელექტრონულ-კარტოგრაფიული მოწყობილობები და ინფორმაციული სისტემა (ECDIS); ან

გ) დამტკიცებული ტიპის ელექტრონული სარეზერვო საშუალება ექსპლუატაციის ECDIS რეჟიმისთვის (ელექტრონული სანაოსნო რუკების (ENC) გამოყენებით).

4. ECDIS უნდა იყოს სრულიად დამოუკიდებელი და უნდა მარაგდებოდეს იახტის მთავარი და ავარიული კვების წყაროდან. გარდა ამისა, არანაკლებ 30 წუთის სიმძლავრის სარეზერვო ტიპის კვების წყარო (UPS რეჟიმი) გათვალისწინებული უნდა იქნეს იმ შემთხვევაში, თუ კვების წყაროს გადართვა



ითვალისწინებს ECDIS-ის გადატვირთვას.

5. ხელმისაწვდომი უნდა იყოს განახლებული ბექდური რუკების სათანადო კრებული, რათა იახტამ შეძლოს მისი სავაჭრო ზონების ფარგლებში ან მახლობლად არსებულ ნავსადგურთან უსაფრთხოდ მიღწევა იმ შემთხვევაში, როდესაც ENC დაფარვა არ იქნება ხელმისაწვდომი.

6. იმ შემთხვევაში, თუ ბექდური სანაოსნო რუკები წარმოადგენს რეზერვირების ერთადერთ საშუალებას, რუკები უნდა ითვალისწინებდეს დაგეგმილ მარშრუტს და, შეზღუდულ წყლებში ნაოსნობის შემთხვევაში, იახტის ადგილმდებარეობა რეგულარულად უნდა განახლდეს ECDIS-ის ფუნქციების უსაფრთხოდ გადაცემის მიზნით, საჭიროების შემთხვევაში.

მუხლი 39. საზღვაო პუბლიკაციებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ყოველი იახტის ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს სათანადო და განახლებული საზღვაო პუბლიკაციები შესაბამისი რაიონისთვის.

ა) ნაოსნობის სახელმძღვანელო;

ბ) შუქურების და ნისლის სიგნალების ცხრილი;

გ) ზღვაოსანთა უწყებანი;

დ) ზღვის მიმოქცევის ცხრილები;

ე) ნაოსნობის დამხმარე რადიოსაშუალებები.

ვ) ნაოსნობის გზამკვლევები.

მუხლი 40. სანავიგაციო მოწყობილობებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს სათანადოდ დარეგულირებული მაგნიტური კომპასით ან სხვა საშუალებებით, რომლებიც არ იქნება დამოკიდებული ელექტრომომარაგებაზე, გემის კურსის განსაზღვრისა და ჩვენებების გამოსახვის მიზნით საჭით მართვის მთავარ პოზიციაზე.

2. 150 საერთო ტევადობის და (GT) მეტი ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს შესაბამისი მაგნიტური კომპასით.

3. ფოლადის იახტებზე შესაძლებელი უნდა იყოს კომპასის გასწორება B, C და D კოეფიციენტებსა და დაგვერდებთან დაკავშირებულ ხარვეზებზე.

4. მაგნიტური კომპასი და რეტრანსლატორი ისე უნდა განთავსდეს, რომ მათი დანახვა და წაკითხვა ადვილად შეძლოს საჭით მართვის მთავარ პოზიციაზე ვახტზე მყოფმა მესაჭემ.

5. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტების შემთხვევაში, მაგნიტური კომპასები წარმოდგენილი უნდა იყოს კომპასის დევიაციის გრაფიკთან ერთად.

6. 24 მეტრზე ნაკლები სიგრძის და მოკლე მანძილზე მცურავი იახტები უნდა იყენებდეს სატელიტურ კომპასებს შემდეგი პირობების დაკმაყოფილების შემთხვევაში:

ა) დამონტაჟებულია ორი, დამტკიცებული ტიპის სატელიტური კომპასი;

ბ) კომპასების კვება ხდება დამოუკიდებლად ელექტროენერჯის მთავარი და ავარიული წყაროებიდან;

გ) თითოეული კომპასი უზრუნველყოფილია სარეზერვო კვების წყაროთი (UPS), მინიმუმ 30-წუთიანი მუშაობისთვის საკმარისი სიმძლავრით;



დ) კომპასებს აქვთ განცალკევებული ეკრანები;

ე) ერთი კომპასი განთავსებულია საჭით მართვის მთავარ პოზიციაზე, ხოლო მეორე კომპასი უნდა განთავსდეს იმ ადგილზე, რომელიც იქნება თვალსჩინო საჭით მართვის მთავარი პოზიციიდან;

ვ) გიროკომპასის შემთხვევაში, ასევე შესაძლებელი უნდა იყოს მისი დამოუკიდებლად კვება UPS სისტემიდან.

7. ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს აკუსტიკური ზონდით, რომელიც ადვილად დასანახი იქნება სანავიგაციო პოზიციიდან. 300 საერთო ტევადობის და (GT) ნაკლები იახტებზე არ არის აუცილებელი, რომ აღნიშნული მოწყობილობა იყოს დამტკიცებული ტიპის.

8. ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს 9 GHz რადიოლოკატორით.

9. ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს საჭის მიმართულების გადახრის კუთხის ინდიკატორით.

10. ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს გლობალური სანავიგაციო სატელიტური სისტემის (GPS) მიმღებით ან სხვა საშუალებებით, რომლებიც ხელსაყრელი იქნება ნებისმიერ დროს გამოყენებისთვის რეისის განმავლობაში, იახტის პოზიციის დადგენის და ავტომატურად განახლების მიზნით.

11. ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს ძრავის ბრუნვების მრიცხველით სანავიგაციო ხიდურზე.

12. ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს სათანადო ზომის და ინტენსივობის საძიებო განათებით, ღამით საძიებო და სამაშველო სამუშაოების სისრულეში მოყვანისა და დღე-ღამის ბნელ დროს ღუზის ჩაშვების ოპერაციებისთვის დასახმარებლად.

13. ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს დღის სინათლის ეფექტური სასიგნალო განათებით. 150 საერთო ტევადობის და (GT) ნაკლები იახტებზე, მიღებულია მორჩეს ანბანის შესაბამისი ეფექტური წყალგამძლე ელექტროფარანი.

14. 300 საერთო ტევადობის და (GT) მეტი ყველა იახტაზე წარმოდგენილი უნდა იყოს ავტომატური იდენტიფიცირების სისტემა (AIS).

15. 300 საერთო ტევადობის და (GT) მეტი ყველა იახტაზე უნდა დამონტაჟდეს გემების შორ მანძილზე იდენტიფიცირებისა და კვალის დადგენის (LRIT) სისტემა. სისტემის სერტიფიცირება უნდა მოხდეს საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის MSC.210(81) რეგლამენტის თანახმად.

16. ყველა იახტაზე წარმოდგენილი უნდა იყოს ისეთი საზომი ხელსაწყოები, როგორცაა ბარომეტრი, ანემომეტრი ან ინკლინომეტრი.

მუხლი 41. სანავიგაციო სანათები, გამაფრთხილებელი ფორმები და ხმოვანი სიგნალები

1. ყოველი იახტა უნდა აკმაყოფილებდეს ზღვაში გემების შეჯახების თავიდან აცილების შესახებ საერთაშორისო წესებს (COLREG), არსებული ვითარებიდან გამომდინარე. ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში, გარკვეული ტიპის იახტების გეომეტრიული პროექტიდან გამომდინარე, მთავარი ანძის გრძივი პოზიციის განთავსება მისაღებია იახტის შუა ნაწილის კიჩოზე.

2. დამტკიცებული ტიპის ან სერტიფიცირებული სანავიგაციო სანათები უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ძირითადი და ავარიული ელექტრომომარაგებით. თუ სანავიგაციო სანათებზე არ იქნებ წარმოდგენილი ორმაგი სანათები, ბორტზე უნდა იყოს სათადარიგო სანათები, ხოლო სანათების მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, მათი შეცვლა მარტივად უნდა იყოს შესაძლებელი უმოკლეს დროში.

3. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტებს უნდა ჰქონდეს საკუთარი სანავიგაციო სანათების გეგმა, რომელიც დამტკიცებული იქნება აღიარებული ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული



შემმოწმებლის (სურვეის) მიერ.

მუხლი 42. რადიოდანადგარები

1. ყველა იახტაზე არსებულ უსაფრთხო სანავიგაციო რადიოდანადგარებთან დაკავშირებით მოქმედი მინიმალური მოთხოვნები განისაზღვრება დანართი №1-ის ცხრილი №5-ის შესაბამისად.

2. ენერჯის სპეციალური სარეზერვო წყარო, დამოუკიდებელი ელექტროენერჯის მთავარი და სარეზერვო წყაროებისგან, გათვალისწინებული უნდა იქნეს ავარიული და უსაფრთხო რადიოკავშირის უზრუნველსაყოფად ელექტროენერჯის მთავარი და ავარიული წყაროს მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში. აღნიშნულ წყაროს უნდა ჰქონდეს მინიმალური სიმძლავრე აუცილებელი რადიოდანადგარების სამუშაოდ მინიმუმ შემდეგი პერიოდის განმავლობაში:

ა) 1 საათი ელექტროენერჯის ავარიული წყაროების მქონე იახტებზე; და

ბ) 6 საათი ელექტროენერჯის ავარიული წყაროების არმქონე იახტებზე.

3. ძებნისა და უბედური შემთხვევების დროს გამოყენებული საზღვაო კავშირის გლობალური სისტემის (GMDSS) მოწყობილობების ექსპლუატაცია უნდა უზრუნველყონ ჯეროვნად კვალიფიციურმა GMDSS ოპერატორებმა, რომლებიც ფლობენ კომპეტენციის დამადასტურებელ ვალიდურ სერტიფიკატს, მეზღვაურთა წვრთნის, სერტიფიცირების და ვახტის გაწევის შესახებ საერთაშორისო კონვენციის (STCW) IV თავის შესაბამისად.

მუხლი 43. საცხოვრებელი სივრცეები

1. იახტის ბორტზე უნდა მოეწყოს საცხოვრებელი სივრცე ბორტზე მყოფი ყოველი პირის უსაფრთხოებისა და მგზავრთა კომფორტისა და დასვენებისთვის.

2. ეკიპაჟისთვის განკუთვნილი საცხოვრებელი სივრცის მოწყობა, როგორც წესი, არ შეიძლება ყველაზე ღრმა წყალხაზს ქვემოთ და სახიფათო სივრცეების ფარგლებში.

3. საცხოვრებელი სივრცეები აღჭურვილი უნდა იყოს საკმარისი რაოდენობის სახელურებითა და სამაშველო ლერეებით საცხოვრებელი სივრცეების ფარგლებში, აღნიშნულ სივრცეებში უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფის მიზნით იახტის ზღვაში ყოფნის დროს.

4. წვდომისა და ევაკუაციის საშუალებები უნდა აკმაყოფილებდეს ამ წესის 30-ე მუხლით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

5. საცხოვრებელ და სამუშაო სივრცეებში უნდა დამონტაჟდეს ელექტროგანათების სისტემა. სისტემამ უნდა უზრუნველყოს ყველა დახურული სივრცის სათანადო განათება.

6. ყველა დახურული სივრცე, რომელიც გამოიყენება ან სადაც დაიშვება ბორტზე მყოფი პერსონალი, უნდა იყოს ეფექტურად ვენტილირებული.

7. იმ შემთხვევაში, თუ საცხოვრებელ სივრცეებში წარმოდგენილი იქნება მექანიკური ვენტილაცია, მას უნდა ჰქონდეს საათში ჰაერის 6-ჯერ გამოცვლის სიმძლავრე (ისე, რომ ყველა ღიობი იყოს დახურული).

8. დახურულ კამბუზებს უნდა ჰქონდეს საათში ჰაერის 20-ჯერ გამოცვლის სიმძლავრის მქონე მექანიკური ვენტილაცია და საათში 30-ჯერ გამოცვლის სიმძლავრის მქონე მექანიკური გაწოვა.

9. ბორტზე უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს საკმარისი რაოდენობის მტკნარი სასმელი წყალი. ის მიღებით უნდა მიეწოდებოდეს ბორტზე არსებულ სხვადასხვა საცხოვრებელ სივრცეს.

10. მტკნარი სასმელი წყლის სისტემა უნდა იმყოფებოდეს სუფთა მდგომარეობაში წყლის დაბინძურებისგან დაცვის მიზნით.



11. ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს სასმელი წყლის საგანგებო მარაგი, სპეციალურ ცისტერნებში ან ბოთლებში. აუცილებელი რაოდენობაა დღეში არანაკლებ 2 ლიტრი ბორტზე მყოფ ყოველ პირზე.

12. ყველა იახტაზე წარმოდგენილი უნდა იყოს კამბუზი, საკვების მოსამზადებელი საშუალებებით.

ა) აღნიშნული სივრცე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს წყლის ნიჟარით და სათანადო სამუშაო ზედაპირით;

ბ) კამბუზის იატაკი არ უნდა იყოს მოცურებადი;

გ) კამბუზში არსებული ავეჯი და აღჭურვილობა უნდა დამზადდეს მტვრის და ნესტის შემაკავებელი მასალისგან;

დ) დასაშვებია მხოლოდ უჟანგავი ლითონების გამოყენება.

13. დაკიდებული სამზარეულო მოწყობილობების შემთხვევაში, ისინი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დამცავი საყრდენით ან სხვა საშუალებებით, სამზარეულო მოწყობილობების ელექტრონული ხელსაწყოების ზედა ნაწილში განსათავსებლად და პერსონალის დაშვების თავიდან ასაცილებლად. აღნიშნული საშუალებები აღჭურვილი უნდა იყოს საკიდი მექანიზმის ჩამკეტით.

ა) წარმოდგენილი უნდა იყოს შესაბამისი საშუალებები საკვების უსაფრთხოდ და ჰიგიენური წესების დაცვით შენახვის მიზნით;

ბ) უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შესაბამისი საშუალებები ნაგვის შესანახად, რათა არავითარ შემთხვევაში არ მოხდეს შენახული საკვების დაბინძურება.

14. ბორტზე უნდა მოეწყოს სათანადო საკვები სივრცეები. ყოველი საკვები სივრცე უნდა იყოს საკმარისად დიდი ადამიანების მაქსიმალური რაოდენობის განსათავსებლად, რომლებიც შეძლებენ მის გამოყენებას ნებისმიერ დროს.

15. ბორტზე უნდა მოეწყოს სათანადო სანიტარიული პუნქტები.

ა) ყოველ რვა ადამიანზე ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს მინიმუმ ერთი საპირფარეშო;

ბ) ყოველ რვა ადამიანზე ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს მინიმუმ ერთი საშხაპე მტკნარი წყლით;

გ) ყოველ ექვს ადამიანზე ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს მინიმუმ ერთი პირსაბანი.

16. იმ შემთხვევაში, თუ სანიტარიული სისტემის შემადგენლობაში წარმოდგენილი იქნება შემკრები ცისტერნა, აუცილებელია სათანადო სიფრთხილის ზომების დაცვა, რათა სისტემის ნებისმიერი ნაწილიდან საპირფარეშოსა და საცხოვრებელ სივრცეებში არ გაჟონოს კვამლი ან სუნმა.

17. ბორტზე თითოეულ პირზე გათვალისწინებული უნდა იყოს სათანადო სასაწყობე და საცავი ობიექტები პირადი ნივთების შესანახად.

18. მძიმე ტექნიკის ყოველი დეტალი უნდა იყოს სათანადოდ დამაგრებული საზღვაო ნაოსნობის განმავლობაში.

19. მძიმე საგნების შემცველი ყველა საწყობის ჩამკეტი კარი საიმედოდ უნდა იყოს დამაგრებული.

მუხლი 44. ტრაპები, ხიდები, დაკიდული ტრაპები

1. ტრაპები, ხიდები და დაკიდული ტრაპები დამზადებული უნდა იყოს ეროვნული ან საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად. მათზე გარკვევით უნდა იყოს აღნიშნული იმ ადამიანების რაოდენობა და საერთო წონა, რომლის უსაფრთხო გადაყვანაც იქნება შესაძლებელი.



2. იმ შემთხვევაში, თუ ტრაპების, ხიდებისა და დაკიდული ტრაპების აღჭურვილობა არ იქნება დამზადებული აღნიშნული სტანდარტების შესაბამისად და მათზე არ იქნება მითითებული მათი ტევადობის შესახებ ინფორმაცია, მაშინ უნდა ჩატარდეს დატვირთვაზე გამოცდა, დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) ან აღიარებული ორგანიზაციის თანდასწრებით. გამოცდა უნდა უნდა ჩატარდეს

ა) ნომინალური დატვირთვის 120%-მდე;

ბ) განისაზღვროს დეფორმაციები;

გ) დადასტურდეს, რომ მოწყობილობები არ განიცდის მუდმივ დეფორმაციას;

დ) გაიცეს გამოცდის გავლის დამადასტურებელი სერტიფიკატი, რომელიც წარმოდგენილი უნდა იყოს ბორტზე.

მუხლი 45. უსაფრთხო მუშაობა ანძაზე, ბორტს მიღმა და ბუშპრიტზე

1. ნებისმიერ ზემოაღნიშნულ სივრცესთან წვდომის საჭიროების შემთხვევაში, აუცილებელია შემდეგი ზომების მიღება:

ა) უსაფრთხოების ბადეების განთავსება ბუშპრიტის დაბლა. უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სამაშველო ლეერები და მყარი პუნქტები უსაფრთხოების ღვედების დასამაგრებლად;

ბ) უსაფრთხოების ღვედების გამოყენება სავალდებულოა;

გ) უნდა დამონტაჟდეს ფეხის საკმარისი საყრდენები, რათა სადგამებზე და ბუშპრიტებზე მომუშავე ეკიპაჟის წევრებს შეეძლოთ მათზე დაბიჯება;

დ) ანძაზე ასასვლელად, ანძა უნდა აღიჭურვოს ფიქსირებული ლითონის საფეხურით ან ტრაპით. შესაძლებელია მხედველობაში იქნეს მიღებული ალტერნატიული კვანძები ან ძელები, დამაგრებული ვანტების გასწვრივ ტრადიციულ გემსართავებზე, სათანადო მუდმივი ტრაპის შექმნის მიზნით.

მუხლი 46. პერსონალური დამცავი აღჭურვილობა/საშუალებები

1. ბორტზე მყოფმა ყოველმა პირმა უნდა ატაროს აუცილებელი დამცავი აღჭურვილობა, არსებული ატმოსფერული პირობების შესაბამისად.

2. ეკიპაჟის ყოველ პირს უნდა ეცვას აუცილებელი დამცავი ტანსაცმელი, რაც აუცილებელი იქნება სამუშაოს უსაფრთხოდ შესასრულებლად.

3. ბორტზე მყოფ ყოველ პირს უნდა ეცვას მოცურების საწინააღმდეგო ფეხსაცმელი.

4. ეკიპაჟის ყოველ წევრს უნდა გადაეცეს სათანადო დამცავი აღჭურვილობა იმ კოროზიული ქიმიკატების ზემოქმედებისგან თავის დასაცავად, რომლებიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს ბორტზე ტექნიკური მომსახურებისთვის. აღნიშნული შესაძლებელია მოიცავდეს სპეციალურ ხელთათმანს, სათვალესა და თვალის სველსაფენებს.

მუხლი 47. ხმაურთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. იახტების ბორტზე ხმაურის დონე შეძლებისდაგვარად მინიმალური უნდა იყოს.

2. ხმაურის დონე სამანქანე განყოფილებებში, სახელოსნოებსა და საცავებში, სადაც მუდმივად ან ხანგრძლივი პერიოდით იმყოფება პერსონალი, არ უნდა აღემატებოდეს 85 dB(A)-ს სამანქანე



განყოფილებების, სახელოსნოების, საცავების და ნებისმიერი სხვა სივრცის შემთხვევაში, სადაც წარმოიქმნება ხმაური.

3. ხმაურის დონეები იმ სამანქანე განყოფილებებში, სადაც არაა გათვალისწინებული ეკიპაჟის მუდმივად ყოფნა ან ეკიპაჟი წარმოდგენილი იქნება მხოლოდ ხანმოკლე პერიოდით, არ უნდა აღემატებოდეს 110 dB(A)-ს -ს.

4. სმენის ორგანოების დამცავი საშუალებების ტარება ისეთ ადგილებში, სადაც ხმაურის დონეები აღემატება 85 dB(A)-ს-ს, სავალდებულოა.

5. სმენის ორგანოების დამცავი საშუალებების გამოყენების მიზნით შესაბამისი ნიშნები და სიმბოლოები უნდა განთავსდეს სამანქანე განყოფილებების შესასვლელში. აღნიშნული სიმბოლოები უნდა შეესაბამებოდეს საერთაშორისო სტანდარტებს.

6. სმენის ორგანოების დამცავი საშუალებები, ხმაურის ჩახშობის სათანადო დონით, რომელიც გამოიყენება ყოველი კონკრეტული შემთხვევისთვის, უნდა გადაეცეს ეკიპაჟის ყოველ წევრს, რომელიც შესაძლებელია შევიდეს აღნიშნულ სივრცეებში.

მუხლი 48. სასწავლო სახელმძღვანელო

1. სასწავლო სახელმძღვანელო უნდა იყოს ხელმისაწვდომი ბორტზე და უნდა მოიცავდეს დეტალურ ინფორმაციას დადგენილი უსაფრთხო სამუშაო პრაქტიკის, ბორტზე სწავლების შესახებ მითითებების, პერსონალური დამცავი აღჭურვილობის და ტრავმებისგან დაცვის, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების შესახებ ცოდნის დონის და დაბინძურების თავიდან აცილების შესახებ.

2. სასწავლო სახელმძღვანელო უნდა ითვალისწინებდეს ინსტრუქციებსა და ინფორმაციას იახტებში არსებული სამაშველო აღჭურვილობის შესახებ, ასევე გადარჩენის საუკეთესო მეთოდების შესახებ ადვილად გასაგები ტერმინებითა და ილუსტრაციებით, შესაბამისობის შემთხვევაში. საჭიროა შემდეგის განმარტება სათანადო დეტალურობით:

ა) სამაშველო ჟილეტების, მყვინთავის კოსტუმების და თერმოდამცავი საშუალებების ტარება;

ბ) განგაშის დროს შეკრება სპეციალურ პუნქტებში;

გ) კოლექტიური სამაშველო საშუალებების, სამაშველო კატარლების, სწრაფმავალი სამაშველო კატარლების, თავისუფალი ვარდნის სამაშველო ნავებისა და გასაბერი ნავების ბორტზე განთავსება, წყალში ჩაშვება და გასუფთავება;

დ) განათება წყალში ჩაშვებისთვის განკუთვნილ სივრცეებში;

ე) პიროტექნიკის განთავსება და გამოყენება;

ვ) ყოველგვარი სადეტექციო მოწყობილობის გამოყენება;

ზ) ილუსტრაციების გამოყენებით, რადიოსამაშველო აღჭურვილობის გამოყენება;

თ) ღუზების გამოყენება;

ი) კოლექტიური სამაშველო საშუალებების, სამაშველო კატარლების, სწრაფმავალი სამაშველო კატარლების, თავისუფალი ვარდნის სამაშველო ნავებისა და გასაბერი ნავების ამოყვანა წყლიდან, სპეციალურად გამოყოფილ ადგილზე განთავსებისა და დამაგრების ჩათვლით, შესაბამისობის შემთხვევაში;

კ) ზემოქმედების საფრთხე და თბილი ტანსაცმლის საჭიროება;



ლ) გადარჩენის მიზნით კოლექტიური სამაშველო საშუალებების საუკეთესო გზით გამოყენება;

მ) სამაშველო მეთოდები, მათ შორის ვერტმფრენის სამაშველო საშუალებები, ბავშვებისთვის განკუთვნილი სამაშველო საკიდლები, ასევე სანაპირო სამაშველო აპარატურა და იახტის თოქსატორცნიაპარატურა;

მ) განგაშის განრიგითა და გადაუდებელი სიტუაციების შესახებ არსებული ინსტრუქციებით გათვალისწინებული ყველა სხვა ფუნქცია;

ნ) კოლექტიური სამაშველო საშუალებების ავარიული შეკეთების ინსტრუქცია;

ო) სამაშველო ღონისძიებების შესრულების საშუალებები;

პ) საზღვაო ევაკუაციის სისტემები, საჭიროების შემთხვევაში.

3. პასუხსიმგებელმა ოფიცერმა რეგულარულად უნდა მოამზადოს ეკიპაჟის წევრები, ჩაუტაროს წვრთნები, რომელიც დაკავშირებული იქნება შემდეგთან:

ა) სამაშველო ტივების მდებარეობა და წყალში ჩაშვების მეთოდი;

ბ) ზღვიდან ადამიანის გადარჩენის მეთოდები;

გ) პირველადი სამედიცინო დახმარების გაწევა;

დ) ბორტზე არსებული რადიოების პროცედურები და ოპერირება;

ე) სანავიგაციო და განათების სხვა ამომრთველების მდებარეობა;

ვ) სხვადასხვა ტიპის ხანძრის შემთხვევაში, ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალებების მდებარეობა და გამოყენება;

ზ) მთავარი ამბრვია ძრავის ამუშავების, გაჩერების და მართვის მეთოდი;

თ) თავშესაფრის სახით გამოყენებულ შესაბამის ნავსადგურში ნაოსნობის მეთოდი.

მუხლი 49. სამედიცინო პუნქტი და პირველადი სამედიცინო დახმარების ჩანთა

1. ყველა იახტაზე წარმოდგენილი უნდა იყოს სამედიცინო პუნქტი, საჭირო რაოდენობის წამლებით, ნაოსნობის რაიონის შესაბამისად.

2. 24 მეტრზე ნაკლები და 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტებმა ბორტზე უნდა იქონიოს პირველადი სამედიცინო დახმარების სამედიცინო ჩანთები, სამედიცინო პრეპარატების დეტალური ნუსხა დანართი №1-ის ცხრილი №6-ის შესაბამისად.

3. 24 მეტრი და მეტი სიგრძის და 15-ზე მეტი მგზავრის გადამყვანმა იახტებმა ბორტზე უნდა იქონიოს სამედიცინო პუნქტი, სამედიცინო პრეპარატების დეტალური ნუსხა განისაზღვრება დანართი №1-ის ცხრილი №7-ის შესაბამისად.

III თავი

24 მეტრი და ნაკლები სიგრძის იახტების მიმართ წაყენებული სპეციფიური მოთხოვნები

მუხლი 50. ტიხრებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. წყალგაუმტარი ტიხრები ისე უნდა იყოს კონსტრუირებული, რომ ნებისმიერმა დაზიანებამ, რომელიც გამოიწვევს ერთი ან რამდენიმე ნაკვეთურის დატბორვას, არ უნდა გამოიწვიოს იახტის



თავისუფლად ტივტივი ღია გემბანის დაბლა 75 მმ-ზე ნაკლებ ნებისმიერ პუნქტში წარმოდგენილ წყალხაზთან.

2. ტიხარში ნებისმიერი გასასვლელი უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის.

3. განივ წყალგაუმტარ ტიხრებზე შესაძლებელია დამტკიცებული ანჯამიანი კარის დაყენება. ამგვარი ტიპის კარი უნდა იყოს ზამბარიანი, ყოველთვის დახურულ მდგომარეობაში. კარზე ყოველთვის გამოკრული უნდა იყოს აბრა, რომელზეც გარკვევით იქნება მითითებული ამ კარის დახურულ მდგომარეობაში ყოფნის აუცილებლობა.

მუხლი 51. ლიუკებთან, მინის სახურავებსა და შლიუზებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ლიუკს, რომელიც გადის ღია გემბანის დაბლა არსებულ სივრცეებში, უნდა ჰქონდეს ეფექტური კონსტრუქცია და იყოს ეფექტიანი წყალგაუმტარი დახურვისთვის.

2. ლიუკის საფარი საიმედოდ უნდა იყოს დამაგრებული, შესახსრებული ან გასასრიალებელი ტიპის. საფარზე წარმოდგენილი უნდა იყოს საკმარისი რაოდენობის ჩამკეტი მოწყობილობები, მისი დახურულ მდგომარეობაში საიმედოდ დაფიქსირების მიზნით.

3. სახსრიანი საფარის მქონე ლიუკები, განთავსებული იახტის წინა ნაწილზე, აღჭურვილი უნდა იყოს ცხვირის ბოლოზე დაყენებული სახსრებით.

4. ნებისმიერი ლიუკი, რომლის ზღვაზე ღია მდგომარეობაც დასაშვებია და რომლის ფართიც არ აღემატება 1მ²-ს კომინგსის ზედა ნაწილში, უნდა განთავსდეს შეძლებისდაგვარად ახლოს ცენტრის ხაზთან და აღჭურვილი უნდა იყოს ღია გემბანიდან მინიმუმ 300 მმ სიმაღლის კომინგსით.

5. საევაკუაციო მიზნებისთვის გათვალისწინებული ლიუკები აღჭურვილი უნდა იყოს საფარით, ორივე მხრიდან გაღების შესაძლებლობით და სტაციონარული და არამოსახსნელი ტიპის სახელურებით. ავარიული ლიუკი უნდა იყოს ადვილად იდენტიფიცირებადი და მასზე წარმოდგენილი უნდა იყოს შესაბამისი აღნიშვნა. ავარიული ლიუკი უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი, ყოველი ლიუკის უშუალო სიახლოვეს.

მუხლი 52. კარის ღიობებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. მთავარი გემბანის დონეზე განთავსებული კარის ღიობი, რომელიც გადის მთავარი გემბანის დაბლა არსებულ სივრცეებში, აღჭურვილი უნდა იყოს ამინდის პირობებთან მდგრადი კარით. ამგვარი კარი ყოველთვის უნდა იღებოდეს გარეთ და უნდა ჰქონდეს ეფექტური საშუალებები მის დახურულ მდგომარეობაში დასაფიქსირებლად, ასევე შესაძლებელი იყოს მისი ორივე მხრიდან ოპერირება.

2. ღია გემბანზე დაშენების წინა ნაწილში ან გვერდებზე დაყენებულ კარს უნდა ჰქონდეს ღია გემბანიდან მინიმუმ 300 მმ სიმაღლის ზღურბლი.

3. სახსრიანი კარის სახსრები დაყენებული უნდა იყოს კარებზე შესაბამის ადგილზე.

4. გემბანიდან პირდაპირ სამანქანე განყოფილებაში გამავალი კარი დაყენებული უნდა იყოს კიჩოზე, ცხვირიდან ¼ სიგრძეზე და მასზე წარმოდგენილი უნდა იყოს მინიმუმ 450 მმ სიმაღლის კომინგსი.

მუხლი 53. ილუმინატორებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ღია გემბანის დაბლა არსებული ნებისმიერი ილუმინატორი უნდა იყოს გამართული კონსტრუქციის და ვარგისი დანიშნულებისამებრ გამოყენებისთვის.

2. არსებული იახტის შემთხვევაში, უნდა დადასტურდეს, რომ ილუმინატორების ხარისხი შეესაბამება დანიშნულებისამებრ გამოყენების მიზნებს.



3. ახალ იახტაზე, ძირითად კორპუსსა და ღია გემბანის დაბლა დაყენებულ ნებისმიერ ილუმინატორს:

ა) უნდა ჰქონეს კორპუსის ეკვივალენტური სიმძლავრე;

ბ) უნდა იყოს არაგაღებადი ტიპის.

4. ღია გემბანის დაბლა უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს ილუმინატორის დარებები, თითოეული ზომის 50%-ის მოცულობით, რომლებიც აღჭურვილი იქნება დახშული ილუმინატორით.

5. ილუმინატორის დიამეტრი (ან ეკვივალენტური ფართობი) არ უნდა აღემატებოდეს 250 მმ-ს.

6. სამანქანე განყოფილებებში დაუშვებელია ნებისმიერი ილუმინატორის დაყენება.

მუხლი 54. ფანჯრებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ღია გემბანის დაბლა არსებული ფანჯრების ჰერმეტიულობა უნდა იყოს დაცული უსაფრთხო ოპერირების უზრუნველსაყოფად.

2. ახალ იახტებზე ღია გემბანის დაბლა არსებული ყველა ფანჯარა უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის.

3. ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს პორტატიული დარაბები ღია გემბანის დაბლა არსებული ფანჯრებისთვის.

4. ღია გემბანის ზემოთ, კორპუსზე ან დაშენებაზე არსებული ფანჯრები უნდა იყოს მტკიცე და ამინდის მიმართ მდგრადი კონსტრუქციის.

5. სანავიგაციო პოზიციაზე გამოიყენება მხოლოდ გამჭვირვალე მინა. დაუშვებელია დაბურული ფირის გამოყენება.

მუხლი 55. ვენტილატორებსა და გამწოვ სისტემასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ვენტილატორს უნდა ჰქონდეს ეფექტური კონსტრუქცია და უნდა იყოს აღჭურვილი მუდმივად დამაგრებული ჰერმეტიული სახშობებით.

2. ვენტილატორი წარმოდგენილი უნდა იყოს მაქსიმალურად ბორტის სიღრმეში, ხოლო გემბანზე ვენტილატორის ღიობს ზემოთ არსებული სიმაღლე უნდა იყოს საკმარისი, რათა თავიდან იქნეს აცილებული წყლის თავისუფლად შეღწევა იახტის დაგვერდების შემთხვევაში.

3. საგანგებო ყურადღება უნდა მიექცეს იმ ვენტილატორის ლოკაციას და სიმაღლეს გემბანს ზემოთ, რომელიც მუდმივად ღია მდგომარეობაში უნდა იყოს წარმოდგენილი (მაგალითად, სამანქანე განყოფილებაში). ასევე ყურადღება უნდა გამახვილდეს დატბორვის კუთხეზე.

4. ¼ ცხვირის სიგრძეზე დამონტაჟებული ვიწრო ადგილები და ვენტილატორები უნდა იყოს იმ ტიპის, რომ ისინი ზედაპირით მიმართული იყოს უკან, რათა არ დაიტბოროს უწყვეტი ტალღების შედეგად.

5. ძრავის ნამუშევარი აირის გამწოვი ნახვრეტები, რომლებიც აღწევს კორპუსში, ღია გემბანს დაბლა არსებულ სივრცეში, აღჭურვილი უნდა იქნეს ანტისიფონური მოწყობილობებით, გამწოვი სისტემის მეშვეობით კორპუსის იატაკში შეღწევის თავიდან აცილების მიზნით.

მუხლი 56. საჰაერო მილგაყვანილობასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ღია გემბანზე დამონტაჟებულ საჰაერო მილგაყვანილობას უნდა ჰქონდეს ეფექტური კონსტრუქცია და უნდა იყოს სათანადოდ დამაგრებული.



2. საჰაერო მილგაყვანილობა უნდა დამონტაჟდეს მაქსიმალურად ბორტის სიღრმეში, ხოლო გემბანს ზემოთ მათი სიმაღლე უნდა იყოს საკმარისი, რათა თავიდან იქნეს აცილებული წყლის თავისუფლად შეღწევა აირების გაწოვად ცისტერნებში, იახტის და გვერდების შემთხვევაში.

3. ღია გემბანზე 10 მმ ან მეტი დიამეტრის საჰაერო მილგაყვანილობაზე მუდმივად უნდა იყოს წარმოდგენილი სახშობები.

მუხლი 57. წყალგამომშვებ მოწყობილობასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. წყალგამომშვებ მოწყობილობებთან დაკავშირებული სტანდარტები უნდა აკმაყოფილებდეს LLC კონვენციით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

2. ტალღასაჭრელის დაყენების შემთხვევაში, ის აღჭურვილი უნდა იყოს წყალგამომშვები შპიგატებით. წყალგამომშვები შპიგატები უნდა განთავსდეს გემბანთან მაქსიმალურად ახლოს, თუმცა არა ქვედა გემბანის სიმაღლის 1/3-ზე მაღლა. წყალგამომშვები შპიგატები საერთო ფართობი უნდა შეადგენდეს ტალღასაჭრელის ფართობის 10%-ს.

3. წყალგამომშვები ნაწილების გზაზე ჩამკეტი სარქველის დაყენების შემთხვევაში, მათ ყოველთვის უნდა შეეძლოთ თავისუფლად გადაადგილება.

4. წყალგამომშვები შპიგატები თანაბრად უნდა განაწილდეს გემბანის სრულ სიგრძეზე. იმ შემთხვევაში, თუ იახტა გადაიხრება კიჩოს მიერ მუშაობის დროს, კიჩოზე გათვალისწინებული უნდა იქნეს წყალგამომშვები შპიგატები საკმარისი დატვირთვა.

მუხლი 58. სამანქანე განყოფილებები

1. სამანქანე განყოფილებები უნდა იყოს სრულად დახურული. ისინი უნდა იყოს თბოიზოლირებული და ბგერაგაუმტარი. გამოყენებული მასალა არ უნდა შთანთქავდეს ნავთობს და იწვევდეს ხანძარს.

2. ყოველ იახტაზე წარმოდგენილი უნდა იყოს სათანადო სიმძლავრის, დიზელზე მომუშავე ბორტშიდა ძრავი, იახტის უსაფრთხო ნაოსნობის უზრუნველსაყოფად.

3. იახტის ასამუშაველად დაუშვებელია ბენზინის ძრავების გამოყენება. ბენზინზე მომუშავე ბორტშიდა ძრავების დაყენების შემთხვევაში, განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს ბენზინის შენახვას. გემბანის დაბლა არსებულ სივრცეებში დაუშვებელია ბენზინის შენახვა.

4. სამანქანე დანადგარები ჯეროვნად უნდა იყოს დაპროექტებული და დამონტაჟებული დანიშნულებისამებრ გამოსაყენებლად. დაპროექტება და მონტაჟი ისე უნდა განხორციელდეს, რომ ყველა დეტალი სათანადოდ იქნეს დაცული სამანქანე განყოფილებაში მყოფი პირების ფიზიკური დაშავების საფრთხის მინიმუმამდე დასაყვანად. სათანადო ყურადღება უნდა მიექცეს მოძრავ ნაწილებს, ცხელ ზედაპირებს და სხვა საფრთხეებს.

5. ნავთობის მიწოდების მილგაყვანილობაზე წარმოდგენილი უნდა იყოს ჩამკეტი სარქველი, საწვავის ცისტერნიდან გამომავალი მილის გამოსასვლელზე. ჩამკეტი სარქველის ოპერირება შესაძლებელი უნდა იყოს როგორც ლოკალურად, ასევე დისტანციურად სამანქანე განყოფილების ფარგლებს მიღმა არსებული სივრციდან.

6. იმ შემთხვევაში, თუ საწვავის სისტემა იყენებს დრეკად შლანგებს, ამგვარი შლანგები უნდა დამზადდეს ცეცხლმაქრი მასალისგან და უნდა იყოს სერტიფიცირებული აღნიშნული სახით გამოყენებისთვის. კიდური გადაბმა უნდა წარმოადგენდეს სათანადოდ გოფირებულ და კუთხვილიან ქუროებს. დაუშვებელია დროებითი ფიტინგების მორგება. საწვავის სისტემებზე გამოყენებული ყოველგვარი მასალა უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის და სერტიფიცირებული. შეიძლება დაშვებულ იქნეს ზემდღვარი მომჭერები, თუმცა მათი გამოყენება უნდა მოხდეს ეკონომიურად.



მუხლი 59. საჭით მართვის მექანიზმთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს ეფექტური საჭით მართვის მთავარი და ავარიული სისტემებით. მათი კონსტრუქცია უნდა იყოს სათანადო სიმძლავრის, რათა, ყველა სამუშაო სიჩქარეზე, ეფექტურად მართონ იახტების მარშრუტი და მიმართულება.
2. მესაჭის ადგილი უნდა განთავსდეს ისე, რომ საჭით მართვის პოზიციაზე მყოფი პირს ჰქონდეს კარგი ხედვის არეალი იახტის უსაფრთხო მართვის მიზნით.
3. იმ შემთხვევაში, თუ საჭით მართვის მექანიზმი აღჭურვილი იქნება დისტანციური მართვის საშუალებით, გათვალისწინებული უნდა იქნეს ადგილობრივი მართვის საშუალებებიც.

მუხლი 60. ლიალური წყლების სისტემასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ყოველ იახტაზე წარმოდგენილი უნდა იყოს ლიალური წყლების ეფექტური სატუმბი სისტემა. ის უნდა შედგებოდეს მინიმუმ შემდეგისგან:

ა) ერთი ძრავის ამძრავი ტუმბო;

ბ) ერთი დამოუკიდებელი, ტრიუმის წყლების ძალური ტუმბო;

გ) ერთი ხელის ტუმბო.

2. ლიალური წყლების მილები უნდა დამზადდეს ლითონისგან. შემწოვი მილები ისე უნდა განლაგდეს, რომ შესაძლებელი იყოს ნებისმიერი ნაკვეთურის ამოტუმბვა გამოშრობის მიზნით, როდესაც იახტა გადახრილი იქნება 100 კუთხით. ტრიუმის მთავარი მილსადენის დიამეტრი უნდა გამოითვალოს შემდეგნაირად:

$$d = 25 + 1.68 \sqrt{L(B+D)}$$

d = ტრიუმის მთავარი მილსადენის დიამეტრი მილიმეტრებში

L = იახტის სიგრძე მეტრებში

B = იახტის სიგანე მეტრებში

D = იახტის ბორტის თეორიული სიმაღლე მეტრებში

3. ლიალური წყლების მილები აღჭურვილი უნდა იყოს ბადე-ფილტრით.

4. ყოველ ნაკვეთურზე წარმოდგენილი უნდა იყოს ლიალურ წყლებთან დაკავშირებით სიგნალიზაცია. სიგნალიზაციას უნდა ჰქონდეს ხმოვანი განგამის ფუნქცია საკონტროლო პოზიციაზე და ეკიპაჟისთვის განკუთვნილ სივრცეებში და უნდა იყოს მიმართვადი ხასიათის.

5. ხელით მართვადი ტუმბო უნდა განთავსდეს კაბინაში ან ღია გემბანზე და მას უნდა ჰქონდეს ყველა ნაკვეთურიდან გაწოვის ფუნქცია.

მუხლი 61. წყალზედა ბორტი და წყალზედა ბორტის მარკირება

1. წყალზედა ბორტის მარკირება წარმოდგენილი უნდა იყოს კორპუსის ორივე მხარეს, ფლოტაციის გრძივი ცენტრის გრძივ პოზიციაზე მაქსიმალური წყალშიღისთვის, რომელზეც განისაზღვრა იახტის მაქსიმალური მდგრადობა. აღნიშნული მარკირება უნდა შედგებოდეს 300 მმ სიგრძისა და 25 მმ სიგანის ჰირიზონტალური ძელისგან. ძელის ზედა ნაწილი წარმოდგენილი უნდა იყოს წყალხაზის თანაბარ ხაზზე.



2. დაუშვებელია იახტის ექსპლუატაცია ისეთ პირობებში, რომლებიც გამოიწვევს წყალზედა ბორტის მარკირების ჩაშვებას მშვიდ წყალში იახტის დაბმა-დამაგრებისას.

მუხლი 62. მინიმალური წყალზედა ბორტი

1. იახტას, სრული წყალგაუმტარი ღია გემბანით, რომელიც არ იქნება არც საფეხურებიანი, არც ჩაღრმავებული და არც ამალღებული ტიპის, უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 425 მმ წყალზედა ბორტი (გაზომილი ღია გემბანის უმდაბლესი წერტილიდან) 15 მეტრი სიგრძის იახტების შემთხვევაში და არანაკლებ 994 მმ წყალზედა ბორტი – 24 მეტრი სიგრძის იახტების შემთხვევაში. შუალედური სიგრძის იახტების შემთხვევაში, წყალზედა ბორტი განისაზღვრება ხაზობრივი ინტერპოლაციით.

2. სრული წყალგაუმტარი ღია გემბანის მქონე იახტებს, რომლებიც შეიძლება იყოს საფეხურებიანი, ჩაღრმავებული ან ამალღებული ტიპის, უნდა ჰქონდეთ არანაკლებ 255 მმ წყალზედა ბორტი (გაზომილი ღია გემბანის უმდაბლესი წერტილიდან) 15 მეტრი სიგრძის იახტების შემთხვევაში და არანაკლებ 510 მმ წყალზედა ბორტი – 24 მეტრი სიგრძის იახტების შემთხვევაში. შუალედური სიგრძის იახტების შემთხვევაში, წყალზედა ბორტი განისაზღვრება ხაზობრივი ინტერპოლაციით. წყალგაუმტარი ღია გემბანის ამალღებული ნაწილ(ებ)ი უნდა იყოს გადაჭიმული იახტის სრულ სიგანეზე, ხოლო საშუალო წყალზედა ბორტი იახტის სრულ სიგრძეზე უნდა შეესაბამებოდეს ამ მუხლის პირველ პუნქტს.

3. იახტებს, რომლებსაც მოეთხოვებათ იახტის მდგრადობის შესახებ დატკიცებული საინფორმაციო ბუკლეტის ან გამოთვლების წარმოება, ან რომელთა მდგრადობაც გამოთვლილია EN ISO 12217-1 სტანდარტის შესაბამისად არაიალქნიანი იახტების შემთხვევაში ან EN ISO 12217-2 სტანდარტის შესაბამისად – იალქნიანი იახტების შემთხვევაში, უნდა განესაზღვროთ ისეთი წყალზედა ბორტი, რომელიც შეესაბამება იახტის წყალშიგს ზღვის წყალში სრული დატვირთვისას (ბორტზე მყოფი ყოველი პირის სავარაუდო წონა 75 კგ). აღნიშნული გამოთვლილი წყალზედა ბორტი არ უნდა იყოს ამ მუხლის პირველი ან მე-2 პუნქტით მოთხოვნილ წყალზედა ბორტზე ნაკლები.

4. წყალზედა ბორტის სიმაღლის და პოზიციის გამოთვლები საბოლოო ჯამში მითითებულია 75-ე მუხლის მე-10 პუნქტში.

მუხლი 63. სტაციონარული ხანძრის გააამოვლენის და სიგნალიზაციის სისტემა

1. ყველა იახტა, მთავარი ამძრავი ძალა აღემატება 750 კვტ-ს, აღჭურვილი უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის ხანძრის/კვამლის გამოვლენის და სიგნალიზაციის სისტემით მათ სამანქანე განყოფილებებში. მრავალკორპუსიანი იახტების შემთხვევაში, ყოველ კორპუსში ძრავის სიმძლავრე საჭიროებს განხილვას.

2. სიგნალიზაციის დაფა უნდა იყოს ხელმისაწვდომი და განთავსებული საჭით მართვის პოზიციაზე, ხოლო სიგნალიზაციის ხმის გაგონება შესაძლებელი უნდა იყოს ეკიპჟის საძინებელი სივრცეებიდან.

IV თავი

24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტების მიმართ წაყენებული სპეციფიკური მოთხოვნები

მუხლი 64. ტიხრებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. წყალგაუმტარი ტიხრები, მათი გასასვლელები, ნაკვეთურების წყალგაუმტარი მთლიანობა უნდა აკმაყოფილებდეს აღიარებული ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) მოთხოვნებს.

2. წყალგაუმტარ ტიხრებში არსებული ღიობები უნდა აკმაყოფილებდეს სატვირთო გემებთან დაკავშირებით არსებულ სავალდებულო სტანდარტებს.



3. დამტკიცებული ანჯამიანი კარი შესაძლებელია გათვალისწინებულ იქნეს იშვიათად გამოყენებული ღიობებისთვის. ამგვარი კარის გამოყენების შემთხვევაში, სანავიგაციო ხიდურის არსებულ სტენდზე უნდა განთავსდეს ხმოვანი და ვიზუალური სიგნალიზაცია, რომელიც გარკვევით მიუთითებს აღნიშნული კარის მდგომარეობაზე.

4. 500 საერთო ტევადობის (GT) ნაკლები იახტების შემთხვევაში, ანჯამიანი კარის გამოყენება დასაშვებია იმ პირობით, თუ ის დანტკიცებული ტიპისა და აღჭურვება ხმოვანი და ვიზუალური გამაფრთხილებელი სიგნალიზაციით, რომელიც განთავსებული იქნება სანავიგაციო ხიდურზე არსებულ სტენდზე, რომელიც გარკვევით მიუთითებს აღნიშნული კარის მდგომარეობაზე.

5. კარზე ყოველთვის გამოკრული უნდა იყოს აბრა, რომელზეც გარკვევით იქნება მიითითებული ამ კარის დახურულ მდგომარეობაში ყოფნის აუცილებლობა.

6. ხშირად გამოყენებული კარი უნდა იყოს დამტკიცებული გასაწევი ტიპის, რომლის ექსპლუატაციაც შესაძლებელი იქნება როგორც ლოკალურად, ასევე სანავიგაციო ხიდურზე არსებულ სტენდზე.

7. კორპუსის შიგნით და წყალზედა ბორტის გემბანს ქვემოთ არსებული ნებისმიერი დახურული ნაკვეთური, რომელთან წვდომაც შესაძლებელია კორპუსის გავლით, შემოსაზღვრული უნდა იქნეს წყალშეუღწევი ზღვარით, ღიობების გარეშე. დასაშვებია გასასრიალებელი წყალგაუმტარი კარის დაყენება.

მუხლი 65. ლიუკებთან, მინის სახურავებსა და შლიუზებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ლიუკი, რომელიც გადის გემბანის დაბლა არსებულ სივრცეებში და რომლის ჰიდროიზოლაციაც შეუძლებელია, უნდა დაიხუროს დაშენების ან წყალგაუმტარი გემბანის სალონის შიგნით LLC კონვენციის შესაბამისად.

2. ღია ლიუკი, რომელიც გადის პირველ და მე-2 პოზიციაზე, უნდა იყოს წყალგაუმტარი. წყალგაუმტარი შლიუზის სახურავები მუდმივად უნდა იყოს დამაგრებული იახტაზე და აღჭურვილი უნდა იყოს სათანადო საშუალებებით შლიუზის დახურულ მდგომარეობაში დასაფიქსირებლად.

3. სახსრიანი საფარის მქონე ლიუკი, რომელიც განთავსებულია იახტის პირველ პოზიციაზე, აღჭურვილი უნდა იყოს ცხვირის ბოლოზე მორგებული სახსრებით.

4. სააგენტოს შეუძლია განიხილოს ალტერნატიული საშუალებები იმ ღიობებისთვის, რომლებიც არ შეესაბამება ამ მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს იმ პირობით, რომ ისინი აღჭურვილი იქნება სანავიგაციო ხიდურზე მდგომარეობის მაუწყებელი სიგნალიზაციით და მათზე წარმოდგენილი იქნება შესაბამისი აღნიშვნა მათი დახურულ მდგომარეობაში ყოფნის აუცილებლობის შესახებ.

5. ნებისმიერი შლიუზი, რომელთა ზღვაზე ღია მდგომარეობაში ყოფნაც დასაშვებია და რომელთა ფართობიც არ აღემატება 1მ²-ს კომინგსის ზედა ნაწილში, უნდა განთავსდეს შეძლებისდაგვარად ახლოს ცენტრის ხაზთან და აღჭურვილი უნდა იყოს ღია გემბანიდან მინიმუმ 300 მმ სიმაღლის კომინგსით.

6. საევაკუაციო მიზნებისთვის გათვალისწინებული შლიუზები აღჭურვილი უნდა იყოს საფარით, ორივე მხრიდან გალების შესაძლებლობით და სტაციონარული და არამოსახსნელი ტიპის სახელურებით. ავარიული შლიუზი უნდა იყოს ადვილად იდენტიფიცირებადი და მასზე წარმოდგენილი უნდა იყოს შესაბამისი აღნიშვნა. ავარიულ შლიუზთან წვდომა უნდა მოხდეს მარტივად, ყოველი შლიუზის უშუალო სიახლოვეს.

მუხლი 66. კარის ღიობებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. დაშენებებზე არსებული კარი, რომელიც გადის ღია გემბანის ქვეშ არსებულ სივრცეებში, უნდა იყოს წყალგაუმტარი. ყოველი კარის ზღვარბლის სიმაღლე უნდა იყოს შიქდიგი სახის:



ა) $\frac{1}{4}$ ცხვირის სიგრძეზე განთავსებული და ზღვაზე გამოყენებული კარი: 600 მმ – შეუზღუდავი მომსახურებისთვის და 300 მმ – მოკლე მანძილზე მომსახურებისთვის;

ბ) წინ მიმართული კარი, განთავსებული $\frac{1}{4}$ ცხვირის სიგრძის კიჩოზე: 300 მმ შეუზღუდავი – მომსახურებისთვის და 150 მმ – მოკლე მანძილზე მომსახურებისთვის;

გ) ყველა კარი, გარდა ზემოაღნიშნულისა და ღია გემბანის ზემოთ პირველ გემბანზე არსებული კარისა: 150 მმ – შეუზღუდავი მომსახურებისთვის და 75 მმ – მოკლე მანძილზე მომსახურებისთვის.

2. ღია გემბანიდან პირდაპირ სამანქანე განყოფილებაში გამავალი კარი დაყენებული უნდა იყოს კიჩოზე, ცხვირიდან $\frac{1}{4}$ სიგრძეზე. აღნიშნული კარი აღჭურვილი უნდა იყოს შემდეგი სიმაღლის ზღურბლით:

ა) შეუზღუდავი ნაოსნობისთვის: 600 მმ – პირველ პოზიციაზე და 380 მმ – მეორე პოზიციაზე;

ბ) მოკლე მანძილზე ნაოსნობისთვის: 450 მმ – პირველ პოზიციაზე და 200 მმ – მეორე პოზიციაზე.

მუხლი 67. ილუმინატორებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ღია გემბანის დაბლა დაყენებული ყველა ილუმინატორი უნდა იყოს გამართული კონსტრუქციის და უნდა აკმაყოფილებდეს ეროვნულ ან საერთაშორისო სტანდარტებს. ღია გემბანის დაბლა არსებული ყველა ილუმინატორი აღჭურვილი უნდა იყოს დახშული ილუმინატორით.

2. არსებული იახტების შემთხვევაში, უნდა დადასტურდეს რომ ილუმინატორების ხარისხი შეესაბამება დანიშნულებისამებრ გამოყენების მიზნებს.

3. ახალი იახტების შემთხვევაში, ძირითად კორპუსზე, ღია გემბანის დაბლა წარმოდგენილი ყველა ილუმინატორი უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის.

4. ილუმინატორები უნდა იყოს გაუხსნელი ტიპის. ილუმინატორების ქვედა კიდე უნდა შეადგენდეს მინიმუმ 500 მმ-ს ან იახტის სიგანის 2.5%-ს (ამ ორი მაჩვენებლიდან რომელიც უფრო მეტი იქნება) სატვირთო მარკის ნიშნულს ზემოთ.

5. სამანქანე განყოფილებებში დაუშვებელია რაიმე სახის ილუმინატორის დაყენება.

მუხლი 68. ფანჯრებთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. იახტების ბორტზე, ღია გემბანის დაბლა არსებული ფანჯრები უნდა იყოს დახშული ტიპის და დამტკიცებული აღიარებული ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) მიერ. მათთვის დამახასიათებელი უნდა იყოს საკმარისი მდგრადობა, მათი განსაკუთრებული პროექტისა და გამოყენების გათვალისწინებით, უნდა იყოს ჯეროვნად კარკასული/წებონაკერი და დამაგრებული, ხოლო მათი მინა უნდა იყოს გამკვრივებული არმირებული მინის ტიპის.

2. ფანჯრების ქვედა კიდე უნდა შეადგენდეს მინიმუმ 500 მმ-ს ან იახტის სიგანის 2.5%-ს (ამ ორი მაჩვენებლიდან რომელიც უფრო მეტი იქნება ღრმა წყალხაზის ზემოთ).

3. ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს პორტატული დარაბები ღია გემბანის დაბლა არსებული ყველა ფანჯრისთვის. ამგვარი დარაბები უნდა იყოს სათანადოდ სიმძლავრის შტორმის პირობებში გამოსაყენებლად.

4. ღია გემბანის ზემოთ, კორპუსზე ან დაშენებაზე არსებული ფანჯრები უნდა იყოს მდგრადი და



ეფექტურად დამაგრებული. მინა უნდა იყოს გამკვრივებული არმირებული მინის ტიპის.

5. ღია გემბანის დაბლა ფანჯრების დაყენება შეძლებისდაგვარად თავიდან უნდა იყოს აცილებული. ამ პოზიციაზე ფანჯრების დამონტაჟების საჭიროების შემთხვევაში, ისინი მაქსიმალურად მცირე ზომის უნდა იყოს. დაუშვებელია ფანჯრების დაყენება $\frac{1}{4}$ ცხვირის სიგრძეზე ან რაიმე სახით სამანქანე განყოფილებებში. აღნიშნულ ადგილებში ფანჯრების დაყენების საჭიროების შემთხვევაში, ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს საექსპლუატაციო ინსტრუქციები, რომლებიც უზრუნველყოფს მკაფიო ინსტრუქტაჟს ეკიპაჟის მიმართ დარაბების დამონტაჟების დროისა და მეთოდების შესახებ.

6. სანავიგაციო პოზიციისთვის გამოიყენება მხოლოდ გამჭვირვალე შუშა. დაბურული ფირის გამოყენება არ შეიძლება.

მუხლი 69. ვენტილატორებსა და გამწოვ სისტემასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ვენტილატორებს უნდა ჰქონდეს სათანადო კონსტრუქცია და უნდა იყოს აღჭურვილი მუდმივად დამაგრებული ჰერმეტიკული სახშობებით. ამგვარი ჩამკეტი მექანიზმები უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი. კომინგსის მინიმალური სიმაღლე ღია გემბანს ზემოთ უნდა იყოს:

ა) ცხვირის $\frac{1}{4}$ სიგრძეზე: 900 მმ – შეუზღუდავი ნაოსნობის იახტებისთვის და 450 მმ – მოკლე მანძილზე მცურავი იახტებისთვის;

ბ) ყველა სხვა სივრცეში: 760 მმ – შეუზღუდავი ნაოსნობის იახტებისთვის და 350 მმ – მოკლე მანძილზე მცურავი იახტებისთვის.

2. ვენტილატორები უნდა დამონტაჟდეს მაქსიმალურად ბორტის სიღრმეში, ხოლო გემბანს ზემოთ მათი სიმაღლე უნდა იყოს საკმარისი, რათა თავიდან იქნეს აცილებული წყლის თავისუფლად შეღწევა იახტის დაგვერდების შემთხვევაში.

3. ცხვირის $\frac{1}{4}$ სიგრძეზე დამონტაჟებული ვიწრო ადგილები და ვენტილატორები უნდა იყოს იმ ტიპის, რომ ისინი ზედაპირით მიმართული იყოს უკან, რათა არ დაიტბოროს უწყვეტი ტალღების შედეგად.

4. საგანგებო ყურადღება უნდა მიექცეს იმ ვენტილატორის ლოკაციას და სიმაღლეს გემბანს ზემოთ, რომელიც მუდმივად ღია მდგომარეობაში უნდა იყოს წარმოდგენილი (მაგალითად, სამანქანე განყოფილებაში). განსაკუთრებული ყურადღება უნდა გამახვილდეს დატბორვის კუთხეზე.

5. ძრავის ნამუშევარი აირის გამწოვი ნახვრეტები, რომლებიც აღწევს კორპუსში, ღია გემბანს დაბლა არსებულ სივრცეში, აღჭურვილი უნდა იქნეს ანტისიფონური მოწყობილობებით, გამწოვი სისტემის მეშვეობით კორპუსის იატაკში შეღწევის თავიდან აცილების მიზნით.

მუხლი 70. საჰაერო მილგაყვანილობასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ღია გემბანზე დამონტაჟებულ საჰაერო მილგაყვანილობას უნდა ჰქონდეს ეფექტური კონსტრუქცია და უნდა იყოს სათანადოდ დამაგრებული.

2. ღია გემბანზე საჰაერო მილგაყვანილობა უნდა დამონტაჟდეს მაქსიმალურად ბორტის სიღრმეში. ცისტერნებთან საჰაერო მილგაყვანილობის კომინგსის მინიმალური სიმაღლე უნდა იყოს შემდეგი:

ა) ღია გემბანი: 760 მმ (380 მმ – მოკლე მანძილზე ნაოსნობის იახტების შემთხვევაში);

ბ) ყველა სხვა ლოკაცია: 450 მმ (220 მმ – მოკლე მანძილზე ნაოსნობის იახტების შემთხვევაში).

3. ყველა საჰაერო მილი აღჭურვილი უნდა იყოს მუდმივად დამაგრებული სახშობებით.

4. საწვავის ცისტერნების მილგაყვანილობა წარმოდგენილი უნდა იყოს შემვსები მილების ზედა ნაწილიდან არანაკლებ 760 მმ სიმაღლეზე.



მუხლი 71. წყალგამომშვებ მოწყობილობასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

LLC კონვენციით გათვალისწინებული მოთხოვნები მოქმედებს იახტების აღნიშნულ კლასებთან დაკავშირებით.

მუხლი 72. სამანქანე განყოფილებები

სამანქანე განყოფილებები და სამანქანე დანადგარები უნდა აკმაყოფილებდეს ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ კონვენციის (SOLAS) II-1 რეგლამენტის C ნაწილით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს. დისტანციურად მართვადი სამანქანე განყოფილებების შემთხვევაში, სამანქანე დანადგარები ასევე უნდა აკმაყოფილებდეს II-1 რეგლამენტის E ნაწილით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

მუხლი 73. საჭით მართვის მექანიზმთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ყველა იახტა აღჭურვილი უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის საჭით მართვის მთავარი და ავარიული სისტემებით.
2. არსებული იახტების შემთხვევაში და აგრეთვე იმ შემთხვევაში, თუ საჭით მართვის საშუალებების კონსტრუირება არ მოხდება კლასის წესების შესაბამისად, სააგენტოს შეუძლია მხედველობაში მიიღოს არსებული საშუალებები და იახტის ექსპლუატაციის ისტორია უსაფრთხოებაზე ყურადღების გამახვილებით. აღნიშნულ შემთხვევებში საზღვაო ცდებით შემოწმება განხორციელდება არსებული საჭით მართვის სისტემის ეფექტურობის დასადასტურებლად.

მუხლი 74. ლიალური წყლების სისტემასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ლიალური წყლების სატუმბო სისტემა უნდა აკმაყოფილებდეს აღიარებული ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) მოთხოვნებს. იმ შემთხვევაში, თუ იახტა არ იქნება კლასიფიცირებული, მაშინ აღიარებულმა ორგანიზაციამ ან დანიშნულმა შემმოწმებელმა (სურვეიერმა) უნდა გასცეს შესაბამისობის სერტიფიკატი.
2. ლიალური წყლების ორი ტუმბო უნდა განთავსდეს ორ სხვადასხვა ნაკვეთურში. ორივე ტუმბოს უნდა ჰქონდეს ყველა ნაკვეთურიდან გაწოვის ფუნქცია და ლიალური წყლების ტუმბოს გადამრთველი უნდა მუშაობდეს საჭით მართვის მთავარი პოზიციიდან. ავტომატური მართვის საშუალებების მქონე ლიალური წყლების ტუმბოები ასევე აღჭურვილი უნდა იყოს ხელის გადამრთველით. ავტომატური მართვის საშუალებებზე წარმოდგენილი უნდა იყოს ვიზუალური ინდიკაცია, რომელიც მიუთითებს ტუმბოს დაყენებასა და მზადყოფნაზე ავტომატურ რეჟიმში ოპერირებისთვის.
3. იახტები უნდა აკმაყოფილებდეს ამ წესის 60-ე მუხლის მე-2, მე-3 და მე-4 პუნქტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

მუხლი 75. წყალზედა ბორტი და წყალზედა ბორტის მარკირება

1. იახტები უნდა აკმაყოფილებდეს LLC კონვენციის III თავით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს წყალზედა ბორტის მარკირებასთან დაკავშირებით, რაც შეესაბამება ყველაზე ღრმა დატვირთვის მდგომარეობას. აღნიშნული გათვალისწინებული უნდა იქნეს იახტის მდგრადობის შესახებ საინფორმაციო ბუკლეტში.
2. 500 საერთო ტევადობის ნაკლებ (GT) იახტებს არ მოეთხოვებათ LLC კონვენციის მე-5 რეგლამენტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან სრული შესაბამისობა, თუმცა ნებისმიერ შემთხვევაში, წყალხაზის შიდა დიამეტრი არ უნდა იყოს 150 მმ-ზე ნაკლები.
3. წყალზედა ბორტი მუდმივად უნდა იყოს მარკირებული იახტის შუა ნაწილის ორივე მხარეს.



4. წყალხაზი მუდმივად უნდა იყოს მარკირებული და აღნიშვნის ფერი უნდა იყოს მახლობლად არსებული კორპუსისგან კონტრასტული.

5. მონიშნული წყალხედა ბორტი უნდა აკმაყოფილებდეს კორპუსის კონსტრუქციის სიმძლავრის, ინტაქტურ და დაზიანების მიმართ მდგრადობასთან დაკავშირებით არსებულ მოთხოვნებს. უნდა დაკმაყოფილდეს ცხვირის სიმაღლესთან დაკავშირებით არსებული მინიმალური კრიტერიუმები.

6. აღიარებული ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებელი (სურვეიერი) რეკომენდაციის საფუძველზე, სააგენტოს შეუძლია მიიღოს ის იახტები, რომლებიც ვერ აკმაყოფილებს ცხვირთან დაკავშირებულ მინიმალურ კრიტერიუმებს, ალტერნატიული/ეკვივალენტური სქემის და/ან საექსპლუატაციო შეზღუდვების გათვალისწინებით.

7. სატვირთო მარკის მიმნიჭებელმა დანიშნულმა შემმოწმებელმა/აღიარებულმა (სურვეიერმა) ან აღიარებულმა ორგანიზაციამ უნდა მიაწოდოს მფლობელებს/მენეჯერებს/კაპიტანს სატვირთო მარკის მინიჭების შესახებ ანგარიში. სატვირთო მარკის მინიჭების შესახებ ანგარიშის ასლი უნდა ინახებოდეს იახტაზე.

8. დაუშვებელია იახტის ექსპლუატაცია ისეთ პირობებში, რომლებიც გამოიწვევს წყალხედა ბორტის მარკირების ჩაშვებას მშვიდ წყალში იახტის დაბმა-დამაგრებისას.

9. წყალშიგის საბაზისო საცნობარო ნიშნები წარმოდგენილი უნდა იყოს ცხვირსა და კიჩოზე კორპუსის ორივე მხარეს. აღნიშნული შესაძლებელია წარმოდგენილი იყოს უწყვეტად მონიშნული ხაზების სახით, რაც საკმარისი იქნება იახტის დაბმა-დამაგრების განსაზღვრისთვის. ნიშნები უნდა იყოს მუდმივი, ადვილად წაკითხვადი და უნდა განთავსდეს ყველაზე ღრმა დატვირთვის წყალხაზის ზემოთ, თუმცა 1000 მმ-ს ფარგლებში. აღნიშნული წყალშიგის საბაზისო ნიშნები ასევე მითითებული უნდა იყოს, წყალხედა ბორტის ნიშანთან ერთად, იახტის მდგრადობის შესახებ საინფორმაციო ბუკლეტში შესაყვან დიაგრამაზე.

10. მიუხედავად ზემოაღნიშნული გამოთვლების შედეგად მიღებული წყალხედა ბორტის სიმაღლისა, წყალხედა ბორტის პოზიციას უპირობოდ განსაზღვრავს:

ა) სიმაღლე ღრმა წყალხაზსა და ბორტის ილუმინატორის/ფანჯრების ყველაზე დაბალ კიდეს შორის. აღნიშნული სიმაღლე არ უნდა იყოს 500 მმ-ზე ნაკლები; და/ან

ბ) სიმაღლე ძრავის გამწოვის ზედა ნაწილსა და ღრმა წყალხაზს შორის არ უნდა იყოს 1000 მმ-ზე ნაკლები იმ იახტებზე, რომლებზეც არაა დამონტაჟებული კორპუსის გამწოვი სარქველი.

მუხლი 76. ვენტილაციასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. სამანქანე განყოფილებებისა და კამბუზებისთვის განკუთვნილი ვენტილაციის გაჩერება/დახურვა შესაძლებელი უნდა იყოს აღნიშნული სივრცეების გარედან. ვენტილაციების გაჩერება/დახურვა უნდა იმართოს იმ სივრციდან, რომელიც იქნება ადვილად ხელმისაწვდომი ხანძრის შემთხვევაში და აღნიშნული თვალსაჩინო ადგილზე.

2. სამანქანე სივრცეებიდან, კამბუზებიდან და სხვა, მომატებული რისკის სივრცეებიდან გამომავალი სავენტილაციო მილები, როგორც წესი, არ უნდა გადიოდეს საცხოვრებელ სივრცეებში. თუ სავენტილაციო მილების მიერ საცხოვრებელ სივრცეების გავლა გარდაუვალია, მაშინ:

ა) საცხოვრებელ სივრცეებში გამავალი სავენტილაციო გაყვანილობის მასალა, კამბუზის გამწოვის ჩათვლით, დამზადებული უნდა იყოს ლითონისგან (მოთუთიებული ფოლადი ან ეკვივალენტური მასალა), მინიმუმ 3 მმ სისქით და უნდა იყოს თერმოიზოლირებული იგივე სტანდარტის შესაბამისად, როგორც სამანქანე განყოფილება;

ბ) ტემპერატურის მიხედვით გააქტიურებული ავტომატური სარქველები უნდა დამონტაჟდეს სავენტილაციო არხებს შიგნით იმ ადგილზე, სადაც სავენტილაციო მილგაყვანილობა მიემართება



მაღალი რისკის შემცველი ზონებიდან საცხოვრებელ სივრცეებამდე. აღნიშნული სარქველები ასევე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ხელით მართვით.

მუხლი 77. სტაციონარული ხანძრის გამოვლენის და სიგნალიზაციის სისტემა

1. იახტებზე უნდა დამონტაჟდეს ხანძრის გამოვლენის და სახანძრო სიგნალიზაციის სისტემა. რომელიც აღჭურვილი იქნება მართვის დაფით, და განთავსებული იქნება საჭის მართის ადგილის ფარგლებში, ხოლო ხმოვანი სიგნალიზაცია – ისეთ ადგილებში, საიდანაც მათი გაგონების ალბათობა მაღალია. სისტემის შემადგენლობაში წარმოდგენილი უნდა იყოს კვამლის, სითბოს და სხვა სათანადო დეტექტორები, რომლებიც მინიმუმ დამონტაჟდება სამანქანე განყოფილებასა და კამბუზში.

2. იმ გამონაკლის შემთხვევებში, როდესაც სივრცეს ან ნაკვეთურს ექნება ევაკუაციის მხოლოდ ერთი (1) საშუალება, საევაკუაციო გზის მთლიანობა უნდა იყოს დაცული კვამლის დეტექტორების დამონტაჟებით, რომლებიც უზრუნველყოფს საფრთხის შესახებ წამიერ, ადრეულ გაფრთხილებას ხმოვანი და ვიზუალური სიგნალების მეშვეობით სივრცესა და ნაკვეთურში, სიგნალების მოსმენა მთელი იახტის მასშტაბით იქნება შესაძლებელი.

მუხლი 78. ავტომატური წყალგამშხეფი (სპრინკლერის) სისტემები ან ეკვივალენტური საშუალებები

1. ავტომატური წყალგამშხეფი (სპრინკლერის)/ნისლის გამფრქვევი სისტემები, IMO-ს სახანძრო უსაფრთხოების სისტემების შესახებ კოდექსისა და მისი შემდგომი რედაქციების თანახმად, უნდა დამონტაჟდეს ყველა იახტაზე, რომლებზეც შეუძლებელი იქნება აალებადი მასალების შეზღუდული გამოყენება. აღნიშნული ცეცხლმაქრი სისტემების დამონტაჟება მხედველობაში იქნება მიღებული მას შემდეგ, რაც სააგენტოს შესთავაზებენ ალტერნატიულ/ეკვივალენტურ მოწყობილობებს დასამტკიცებლად.

2. რეკომენდებულია, დამონტაჟდეს ავტომატური სტაციონარული ცეცხლმაქრი სისტემები ნაოსნობის შეუზღუდავი რაიონის მქონე იახტებსა და 500 საერთო ტევადობის და მეტი (GT) იახტებზე.



ცხრილი №1

| | | | | | | |
|--|--|---|--|--|----------------------------------|----|
| სამაშველო აღჭურვილობა საერთაშორისო ნაოსნობაში ჩართული იახტებისთვის | <i>24 მეტრზე ნაკლები სიგრძის იახტები</i> | <i>24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტები</i> | <i>500 საერთო ტევადობის და (GT) მეტი იახტები</i> | | | |
| სამაშველო ტივი (იხილეთ შენიშვნა 1) | ბორტზე მყოფ ადამიანთა მაქსიმალური რაოდენობისთვის | | | | | |
| სამაშველო ნაგები (იხილეთ შენიშვნა 2) | - | | 75 მეტრი ან მეტი სიგრძის | | | |
| სამაშველო კატარდა (იხილეთ შენიშვნა 3) | - | | დიახ | | | |
| სამაშველო რგოლები (იხილეთ შენიშვნა 4) | <i>50 და ნაკლები</i> | <i>50 დან 80 მდე</i> | <i>81 დან 100 მდე</i> | <i>101 და მეტი¹</i> | <i>150 ნაკლები / 150 და მეტი</i> | |
| - თვითაალებადი განათებებით | 2 | 4 | 6 | 10 | 11 | 13 |
| - კვამლით და განათებით | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 7 |
| - ტივტივას ხაზით | - | - | - | 2 | 2 | 2 |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| სამაშველო ჟილეტები სასტვენით და განათებით | ადამიანთა მაქსიმალური რაოდენობის 100%-თვის | | | ადამიანთა მაქსიმალური რაოდენობის 120%-თვის | | |
| საბავშვო სამაშველო ჟილეტები სასტვენით და განათებით | ყველა ბავშვისთვის | | | მინიმუმ 4 ან მეტი სამაშველო ჟილეტი ყოველი ბავშვისთვის, საჭიროებისამებრ | | |
| უსაფრთხოების ღვედი | - | | | დიახ | | |
| პიროტექნიკა: | 6 | | | 26 | | |
| - პარაშუტის სიგნალები | 2 | | | 12 | | |
| - ხელის წითელი სასიგნალო მაშხალები | 2 | | | 12 | | |
| - მოტივტივე საკვამლე სიგნალები | 2 | | | 2 | | |
| თოკსატყორცნი | 1 | | | 2 | | |
| ზოგადი პოზიცირების თანამგზავრი (GPS) | - | | | დიახ | | |
| NAVTEX | - | | | დიახ | | |
| EPIRB (იხილეთ შენიშვნა 5) | - | | | 1 | | |
| SART (იხილეთ შენიშვნა 5) | 1 | | | 2 | | |
| საერთო სიგნალიზაცია | - | - | | | დიახ | |
| ავარიული განათება | - | | | დიახ | | |

¹ მეტრებში

| | | | |
|--|------|---|--|
| თერმული დამცავი საშუალებები მხოლოდ ზაფხულში მომუშავე იახტა/ ტემპერატურა არ ჩამოდის 20°C-ზე დაბლა. | 2 | 2 | ადამიანთა მაქსიმალური რაოდენობის 100%-თვის |
| ჰიდროკოსტუმი ნაოსნობის შეუზღუდავი რაიონის მქონე იახტებისთვის | 2 | 2 | ადამიანთა მაქსიმალური რაოდენობის 100%-თვის |
| სასწავლო სახელმძღვანელო | დიახ | | |
| ბორტზე ტექნიკური მომსახურების ინსტრუქციები | დიახ | | |
| SOLAS სამაშველო სიგნალები და სამაშველო აბრები | დიახ | | |
| აბრები/სახელმძღვანელო და ნიშნები, რომლებიც აღწერს კოლექტიური სამაშველო საშუალებებისა და აღჭურვილობის ექსპლუატაციის ინსტრუქციებს | დიახ | | |
| შენიშვნა 1 | | | |
| ბორტზე აუცილებლად უნდა იყოს წარმოდგენილი დამტკიცებული ტიპის სამაშველო ტივები. ისინი აღჭურვილი უნდა იყოს გადაუდებელი დახმარების პაკეტებით. მათი მდებარეობა ბორტზე უნდა იძლეოდეს წყალში მათი ადვილად ჩაშვების შესაძლებლობას. სამაშველო ტივებზე დამონტაჟებული უნდა იყოს ჰიდროსტატიკური გამშვები მექანიზმი, რათა მათ შეძლონ თავისუფლად ცურვა. | | | |
| შენიშვნა 2 | | | |
| სამაშველო ნაგებობის არსებობის შემთხვევაში, მათი გამშვები მექანიზმი უნდა იყოს დამტკიცებული ტიპის. | | | |
| შენიშვნა 3 | | | |
| 500 საერთო ტევადობის და (GT) ნაკლები იახტა შესაძლებელია აღჭურვილი იყოს SOLAS-ის დამტკიცებული სამაშველო კატარღებით ან სამაშველო მიზნებისთვის ვარგისი კატარღებით. კატარღას შესაძლებელია ჰქონდეს მყარი კორპუსი, ან იყოს ხისტი გასაბერი (RIB) ან გასაბერი ტიპის, და უნდა იყოს გათვლილი არანაკლებ 4 ადამიანზე, აქედან ერთ-ერთი შეიძლება იმყოფებოდეს დაწოლილ მდგომარეობაში. თავისუფალი ცურვის ან გასაბერი ან ხისტი გასაბერი კატარღების გამშვებ მექანიზმებს უნდა ჰქონდეს მინიმუმ სამი ნაკვეთური. მოკლე დისტანციაზე მცურავ იახტებს უნდა ჰქონდეს საკმარისი მობილურობის ან მანევრირების შესაძლებლობა საზღვაო რეისზე, წყლიდან ადამიანების ამოყვანის უზრუნველყოფის მიზნით. კიჩოს მიღმა მყოფი ადამიანების ამოყვანა არ განიხილება მისაღებად. ამოყვანის პოზიცია უნდა ჩანდეს მართვის პუნქტიდან. ხომალდები აღჭურვილი უნდა იყოს აუცილებელი აღჭურვილობითა და საშუალებებით, რათა შესაძლებელი იყოს ადამიან(ებ)ის წყლიდან ამოყვანა სხვა ადამიანების წყალში ჩასვლის საჭიროების გარეშე. 500 საერთო ტევადობის (GT) მეტი მოცულობის იახტები აღჭურვილი უნდა იყოს SOLAS-ის მოთხოვნების შესაბამისი სამაშველო კატარღით. | | | |
| შენიშვნა 4 | | | |
| მოკლე მანძილზე მცურავი იახტების შემთხვევაში, ყოველ სამაშველო რგოლზე მითითებული უნდა იყოს გემის სახელი და მიწერის ნავსადგური. მოტივტივე ხაზების მინიმალური სიგრძე უნდა შეადგენდეს 30 მეტრს. | | | |
| შენიშვნა 5 | | | |
| ავარიული ადგილმდებარეობის იდენტიფიცირების რადიოსისტემა (EPIRB) და ძებნა-შველის რეტრანსლატორი (SART) უნდა დამონტაჟდეს მარტივად ხელმისაწვდომ პოზიციაზე, რათა შესაძლებელი იყოს მათი თავისუფლად ცურვა ან ხელით გაშვება და განთავსება კოლექტიურ სამაშველო საშუალებებში. ყველა EPIRB რეგისტრირებული უნდა იყოს სააგენტოში. | | | |

ცხრილი № 2

| 24 მეტრზე ნაკლები სიგრძის იახტები | 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იახტები |
|---|---|
| ერთი ხელის ამძრავიანი ან მექანიზირებული სახანძრო ტუმბო, განთავსებული სამანქანე განყოფილების ფარგლებს გარეთ წყლის გამწოვ მექანიზმსა და შლანგების გადაბმით, რომელსაც შეეძლება ჭავლური ნაკადის მიწოდება გემის ნებისმიერი ნაწილის მიმართ. | ერთი მექანიზირებული სახანძრო ტუმბო. ის შეიძლება იყოს ძრავით მართვადი ან დამოუკიდებელი მექანიზირებული ტიპის, რომელსაც უნდა შეეძლოს ჭავლური ნაკადის მიწოდება გემის ნებისმიერი ნაწილის მიმართ. |
| ერთი სახანძრო ჰიდრანტი | ჰიდრანტების საკმარისი რაოდენობა, რაც შეადგენს არანაკლებ 2-ს, უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი ყველა სივრცეში. |
| სათანადო სიგრძის ერთი სახანძრო შლანგი, 10 მმ მილყელითა და მფრქვევანით. | სათანადო სიგრძის სამი სახანძრო შლანგი, 10 მმ მილყელითა და მფრქვევანით. |
| სტაციონარული ცეცხლმაქრი საშუალება სამანქანე განყოფილებაში. აღნიშნული შესაძლებელია ამოქმედდეს ავტომატურად ან ხელით (შენიშვნა 8) | |
| დამტვიცებული ტიპის ცეცხლმაქრების საკმარისი რაოდენობა. საჭირო რაოდენობა და ტიპები განისაზღვრება გემის ტიპის მიხედვით, თუმცა არ უნდა იყოს ხუთზე ნაკლები. | <p>დამტვიცებული ტიპის სათანადო ცეცხლმაქრები.</p> <p>საცხოვრებელი სივრცე:</p> <ul style="list-style-type: none"> - მინიმუმ 4 ცეცხლმაქრი სანავიგაციო ხიდურა: - 1 CO2 და 1 ფხვნილი <p>სამანქანე განყოფილება:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 პორტაბელური ცეცხლმაქრი <p>ნავთობით გამოწვეული ხანძრის შემთხვევაში:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 x 20 ლ ჟაფის ცეცხლმაქრი - 1 x 16 კგ CO2 ცეცხლმაქრი |
| | ავარიული სახანძრო ტუმბო ეს შესაძლებელია იყოს ხელის ამძრავიანი ტუმბო, რომელსაც შეეძლება გატყორცნა 6 მეტრზე 10 მმ მილყელის ან მექანიზირებული ტუმბოს საშუალებით, ის ასევე დაკავშირებული იქნება მთავარ სახანძრო ხაზთან. ავარიული სახანძრო ტუმბო უნდა განთავსდეს სამანქანე განყოფილების გარეთ. |
| 2 სახანძრო სათლი ზონარით | |
| 1 სახანძრო პლედი კამბუზში | |
| <p>შენიშვნა:</p> <p>1. დაფარული სახანძრო (ან უსაფრთხოების) საშუალებების ადგილმდებარეობა გარკვევით უნდა იყოს აღნიშნული.</p> | |

2. მექანიზირებული სახანძრო ტუმბოების (ძრავით მართვადი ტუმბოების ჩათვლით) სიმძლავრე უნდა შეადგენდეს $2.5 \times \{1 + 0.066 \times (L(B+D))\} 0.5 \times 20^3 / \text{სთ}$.

სადაც : L არის გემის სიგრძე

- B არის ბორტის თეორიული სიგანე
- D არის ბორტის თეორიული სიმაღლე შუა სიგრძეზე

3. მეორე (ავარიულ) სახანძრო ტუმბოს (რომელიც შეიძლება იყოს პორტატული ტუმბო) უნდა ჰქონდეს მთავარი სახანძრო ტუმბოს სიმძლავრის არანაკლებ 80% სიმძლავრე. აღნიშნული ტუმბო გათვალისწინებულია გაწოვისთვის სამანქანე განყოფილების ფარგლებს გარეთ არსებული ადგილიდან. ტუმბოს უნდა ჰქონდეს კვების განცალკევებული წყარო.

4. სახანძრო მილგაყვანილობა გათვალისწინებული უნდა იყოს კონკრეტულად ამ მიზნისთვის და დამზადებული უნდა იყოს ფოლადისგან (რომელიც ჯეროვნად იქნება დაცული კოროზიისგან). გემბანზე განთავსებულ სახანძრო მილგაყვანილობაზე წარმოდგენილი უნდა იყოს დრენაჟირების პუნქტები გაყინვის თავიდან აცილების მიზნით. სახანძრო მილგაყვანილობის ზომა უნდა შეესაბამებოდეს სახანძრო ტუმბოების ზომას.

5. სახანძრო ჰიდრანტები უნდა იყოს განთავსებული ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილებზე და აღჭურვილი სარქველებითა და ქუროებით, სახანძრო შლანგების სწრაფად დამაგრების უზრუნველსაყოფად.

6. სახანძრო შლანგებს უნდა ჰქონდეს ჰავლური ფრქვევანა / საფრქვევი მილყელი. დასაშვებია მხოლოდ სპეციალურად ამ მიზნისთვის დამზადებული შლანგების გამოყენება.

7. როგორც მთავარი, ასევე ავარიული სახანძრო შლანგები უნდა დაუკავშირდეს ერთსა და იმავე სახანძრო მილს. სახანძრო მილში უნდა დამონტაჟდეს საიზოლაციო სარქველი. აღნიშნული სარქველის ოპერირება შესაძლებელი უნდა იყოს სამანქანე განყოფილების ფარგლებს გარედან.

8. CO₂ სისტემები უნდა შეესაბამებოდეს SOLAS-ის II-2 თავის მე-5 რეგლამენტის პირველ და მე-2 პარაგრაფებს.

სხვა სისტემები უნდა შეესაბამებოდეს SOLAS-ის II-2 თავის მე-5 რეგლამენტის პირველ პარაგრაფსა და IMO ს ცირკულარების MSC / Circ.668, MSC/Circ.728 და MSC/Circ.1165.

9. სახანძრო სისტემების ტექნიკური მოვლა-პატრონობა და მომსახურება უნდა შესრულდეს რეგულარულად, მწარმოებლების რეკომენდაციების და საერთაშორისო/ეროვნული სტანდარტების შესაბამისად. ბორტზე წარმოდგენილი უნდა იყოს ყოველგვარი ტექნიკური მომსახურების ამსახველი ჟურნალი და შესაბამისი სერტიფიკატები.

ცხრილი № 3

იახტა იყოფა სტრუქტურულ და თერმულ დანაყოფებად. თერმული დანაყოფების მაფორმირებელი ტიხრები და ჭერი განისაზღვრება SOLAS კონვენციის შესაბამისად, რაც შეჯამებულია ქვემოთ. კლასიფიცირებული დანაყოფების ფარგლებში მდებარე კარი, ფანჯრები და გასასვლელები სერტიფიცირებული უნდა იყოს 2.3, 2.6 პუნქტებისა და საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO) A.754 (18) რეგლამენტის თანახმად, არსებული ვითარებიდან გამომდინარე.

1. «A» კლასის დანაყოფები წარმოადგენს ტიხრებითა და გემბანებით ფორმირებულ მონაკვეთებს, რომლებიც აკმაყოფილებს შემდეგ კრიტერიუმებს:

- ისინი აგებულია ფოლადისა თუ სხვა ექვივალენტური მასალისგან;
- ისინი სათანადოდაა გამაგრებული;
- ისინი იზოლირებულია დამტკიცებული არასაწვავი მასალით, რათა დაუცველი გვერდის საშუალო ტემპერატურამ არ გადააჭარბოს 140°C-ზე მეტად საწყის ტემპერატურას, ასევე ნებისმიერ პუნქტში, მათ შორის ნებისმიერ კვანძში არსებულმა ტემპერატურამ არ გადააჭარბოს 180°C-ზე მეტად საწყის ტემპერატურას, ქვემოთ მითითებული დროის განმავლობაში:
 - კლასი “A-60” – 60 წუთი
 - კლასი “A-30” – 30 წუთი
 - კლასი “A-15” – 15 წუთი
 - კლასი “A-0” – 0 წუთი
- ისინი აგებულია ისე, რომ უზრუნველყოს კვამლისა და ალის გადასვლის პრევენცია ერთი საათის განმავლობაში ხანძარმედეგობაზე სტანდარტული გამოცდის დასრულებამდე; და
- სააგენტო მოითხოვს ტიხრის ან გემბანის პროტოტიპის გამოცდა ხანძარმედეგობაზე გამოცდის პროცედურების შესახებ საერთაშორისო კოდექსის შესაბამისად იმ ფაქტის დასამტკიცებლად, რომ იგი შეესაბამება ზემოაღნიშნულ მოთხოვნებს მთლიანობასა და ტემპერატურის მატებასთან დაკავშირებით.

2. “B” კლასის დანაყოფები წარმოადგენს ტიხრებით, გემბანებით, ჭერითა და ამონაგებით ფორმირებულ მონაკვეთებს, რომლებიც აკმაყოფილებს შემდეგ კრიტერიუმებს:

- ისინი დამზადებულია დამტკიცებული არასაწვავი მასალისგან, „B“ კლასის დანაყოფების კონსტრუირებისა და დაყენებისთვის გამოყენებული ყოველგვარი მასალა არის არასაწვავი ტიპის, გარდა საწვავი ფანერებისა, რომლებიც დაიშვება იმ შემთხვევაში, თუ ისინი აკმაყოფილებს SOLAS კონვენციის II-2 თავით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს;
- მათ აქვთ სათანადო იზოლაცია, რათა დაუცველი გვერდის საშუალო ტემპერატურამ არ გადააჭარბოს 140°C-ზე მეტად საწყის ტემპერატურას, ასევე ნებისმიერ პუნქტში, მათ შორის ნებისმიერ კვანძში არსებულმა ტემპერატურამ არ გადააჭარბოს 225°C-ზე მეტად საწყის ტემპერატურას, ქვემოთ მითითებული დროის განმავლობაში:
 - კლასი “B-15” – 15 წუთი
 - კლასი “B-0” – 0 წუთი
- ისინი აგებულია ისე, რომ უზრუნველყოს ალის გადასვლის პრევენცია ხანძარმედეგობაზე სტანდარტული გამოცდის პირველი ნახევარი საათის დასრულებამდე; და
- სააგენტომ მოითხოვს დანაყოფის პროტოტიპის გამოცდა ხანძარმედეგობაზე გამოცდის

პროცედურების შესახებ კოდექსის შესაბამისად იმ ფაქტის დასამტკიცებლად, რომ იგი შეესაბამება ზემოაღნიშნულ მოთხოვნებს მთლიანობაში და ტემპერატურის მატებასთან დაკავშირებით.

3. "F" კლასის დანაყოფები წარმოადგენს ტიხრებით, გემბანებით, ჭერითა და ამონაგებით ფორმირებულ მონაკვეთებს, რომლებიც აკმაყოფილებს შემდეგ კრიტერიუმებს:

- ისინი კონსტრუირებულია ისე, რომ უზრუნველყოს ალის გადასვლის პრევენცია ხანძარმდეგობაზე სტანდარტული გამოცდის პირველი ნახევარი საათის დასრულებამდე; და
- მათ უნდა აქვთ სათანადო იზოლაცია, რათა დაუცველი გვერდის საშუალო ტემპერატურამ არ გადააჭარბოს 139°C-ზე მეტად საწყის ტემპერატურას, ასევე ნებისმიერ პუნქტში, მათ შორის ნებისმიერ კვანძში არსებულმა ტემპერატურამ არ გადააჭარბოს 225°C-ზე მეტად საწყის ტემპერატურას, ხანძარმდეგობაზე სტანდარტული გამოცდის პირველი საათნახევრის დასრულებამდე.

4. "C" კლასის დანაყოფები წარმოადგენს დამტკიცებული არასაწვავი მასალისგან აგებულ დანაყოფებს. მათ არ გააჩნია არც კვამლისა და ალის გადასვლასთან და არც ტემპერატურის მატებასთან დაკავშირებული შეზღუდვების თაობაზე არსებული მოთხოვნების დაკმაყოფილების საჭიროება. დასაშვებია საწვავი ფანერები იმ შემთხვევაში, თუ ისინი აკმაყოფილებს SOLAS კონვენციის II-2 თავით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

5. იზოლაცია და ხანძარმდეგობა უნდა იყოს იმ ტიპის, რომ კონსტრუქციის კარკასის ტემპერატურამ არ გადააჭარბოს იმ წერტილს, რომელზეც კონსტრუქცია იწყებს მდგრადობის დაკარგვას იზოლაციის შეფასების დროის განმავლობაში.

6. ალუმინის შენადნობისგან დამზადებული კონსტრუქციები, რომლებიც განთავსებულია ხანძარმდეგ ზონებში, უნდა იქნეს იზოლირებული იმ სახით, რომ კონსტრუქციის კარკასის ტემპერატურამ არ გადააჭარბოს გარემოს ტემპერატურას 200°C-ზე მეტად ხანძრის ზემოქმედების განმავლობაში ნებისმიერ დროს.

7. როდესაც კონსტრუქციების შემთხვევაში, არსებულმა იზოლაციამ უნდა უზრუნველყოს ლამინატის ტემპერატურის დაცვა სითბოსთან დაკავშირებით განსაზღვრული მაჩვენებლებიდან გადახვევის მინიმალური დასაშვები ტემპერატურის გადაჭარბებისგან, ფისით დატვირთვის პირობებში, ხანძრის ზემოქმედების განმავლობაში ნებისმიერ დროს. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს მაღალი რისკის შემცველ სივრცეებს ყოველ საევაკუაციო გასასვლელში, განგაშის დროს შეკრების პუნქტებსა და სამაშველო მოწყობილობების გაშვებისა და ჩასხდომის პუნქტებში. ტიხრებისა და კედლების ხანძარმდეგობის კლასი განისაზღვრება ყოველი კონკრეტული შემთხვევის მიხედვით ფუნქციური ექვივალენტობის საფუძველზე. ადმინისტრაციის მიერ კვალიფიცირებისა და მიღების მიზნით, ტიხრების სახანძრო კლასის სერტიფიცირება უნდა მოხდეს გამოცდების საშუალებით IACS კლასის საზოგადოების წესების, ექვივალენტური საერთაშორისო სტანდარტების (მაგ., ISO 75-2 სტანდარტის მეთოდი A ან ექვივალენტური) ან ეროვნული სტანდარტების შესაბამისად, რათა არ მოხდეს დატვირთვის ქვეშ სითბოსთან დაკავშირებით განსაზღვრული მაჩვენებლებიდან გადახვევის მინიმალურ ტემპერატურაზე გადაჭარბება ხანძარმდეგობაზე გამოცდის დასასრულისთვის. დაუშვებელია ჭარბი ტოქსიკური ორთქლის გამოყოფა ნებისმიერ დროს და აღნიშნულის პრევენციის მიზნით საჭიროა აუცილებელი ზომების მიღება.

8. საზღვრების თბოიზოლაციისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს კონკრეტული სივრცისა და მიმდებარე არეალის ხანძარსაშიშროების რისკი.

9. დანაყოფების ხანძარმდეგობა უნდა შენარჩუნდეს ყველა დიობსა და გასასვლელში.

10. ზღვის წყალთან კონტაქტში მყოფი კონსტრუქციების შემთხვევაში, აუცილებელი იზოლაცია უნდა გავრცელდეს ყველაზე მსუბუქი წყალხაზიდან მინიმუმ 30 მმ-ით დაბლა. იმ სივრცეებში, სადაც შესაძლებელია ადგილი ჰქონდეს ნავთობპროდუქტების ან ნავთობის ორთქლის შეღწევას, იზოლაციის ზედაპირი უნდა იყოს გაუმტარი ამგვარი ნავთობის ან ნავთობის ორთქლის მიმართ. მოწყობილობის

კონსტრუქციამ უნდა უზრუნველყოს ნებისმიერ დაღვრილ ნავთობში ჩაძირვის პრევენცია.

ცხრილი № 4

| საერთო სიგრძე + წყალბაზის სიგრძე 2 | ღუზის წონა | | ღუზის ტროსის დიამეტრი | | | |
|---|------------|----------|-----------------------|--------|----------|--------|
| | მთავარი | დამხმარე | მთავარი | | დამხმარე | |
| (მეტრი) | (კგ) | (კგ) | ჯაჭვი | ბაგირი | ჯაჭვი | ბაგირი |
| | | | (მმ) | (მმ) | (მმ) | (მმ) |
| 6 | 8 | 4 | 6 | 12 | 6 | 10 |
| 7 | 9 | 4 | 8 | 12 | 6 | 10 |
| 8 | 10 | 5 | 8 | 12 | 6 | 10 |
| 9 | 11 | 5 | 8 | 12 | 6 | 10 |
| 10 | 13 | 6 | 8 | 12 | 6 | 10 |
| 11 | 15 | 7 | 8 | 12 | 6 | 10 |
| 12 | 18 | 9 | 8 | 14 | 8 | 12 |
| 13 | 21 | 10 | 10 | 14 | 8 | 12 |
| 14 | 24 | 12 | 10 | 14 | 8 | 12 |
| 15 | 27 | 13 | 10 | - | 8 | 12 |
| 16 | 30 | 15 | 10 | - | 8 | 12 |
| 17 | 34 | 17 | 10 | - | 8 | 14 |
| 18 | 38 | 19 | 10 | - | 8 | 14 |
| 19 | 42 | 21 | 12 | - | 10 | 14 |
| 20 | 47 | 23 | 12 | - | 10 | 14 |
| 21 | 52 | 26 | 12 | - | 10 | 14 |
| 22 | 57 | 28 | 12 | - | 10 | 16 |
| 23 | 62 | 31 | 12 | - | 10 | 16 |
| 24 | 68 | 34 | 12 | - | 10 | 16 |

შენიშვნა:

- იმ შემთხვევაში, თუ იახტას აქვს უჩვეულოდ მაღალი ჰაერის წინაღობა, მაღალი წყალზედა ბორტის, მძიმე გემსართავის (მაგალითად, კვადრატული ღვედის შკივი) ან დიდი მოცულობის დაშენებები, მე-4 ცხრილში მითითებული ღუზის მასა უნდა გაიზარდოს ქარის დატვირთვის ზრდის გათვალისწინებით, 75%-ით, თუმცა ღუზის ტროსის დიამეტრი არ საჭიროებს ზრდას.
- ღუზის ტროსის დიამეტრი უნდა იყოს ღუზის გაზრდილი მასის დიამეტრის შესაბამისი.
- ღუზაზე დამაგრებული ღუზის ტროსის სიგრძე უნდა შეესაბამებოდეს საოპერაციო არეალს, თუმცა, როგორც წესი, არ უნდა იყოს 4-ჯერ გამრავლებული იახტის სატვირთო მარკის სიგრძეზე ან 30 მეტრზე ნაკლები, ამ ორი მაჩვენებლიდან, რომელიც უფრო გრძელი იქნება, როგორც მთავარი, ასევე დამხმარე ღუზების შემთხვევაში.
- ≥ 15 მეტრი სატვირთო მარკის სიგრძის მქონე იახტების შემთხვევაში, მთავარი ღუზის ტროსი დამზადებული უნდა იყოს ჯაჭვისგან.
- < 15 მეტრი სატვირთო მარკის სიგრძის მქონე იახტების შემთხვევაში, მთავარი ღუზების და დამხმარე ღუზების ტროსი შესაძლებელია დამზადებული იყოს ჯაჭვისგან ან თოკისგან.
- იმ შემთხვევაში, თუ ღუზის ტროსი დამზადებულია თოკისგან, თოკსა და ღუზას შორის წარმოდგენილი უნდა იყოს ≥ 10 მეტრის სიგრძის ჯაჭვი. მე-4 ცხრილში მითითებული თოკის დიამეტრი გათვალისწინებულია ნეილონის კონსტრუქციისთვის. სხვა კონსტრუქციის თოკის შემოთავაზების შემთხვევაში, მრღვევი დატვირთვა უნდა იყოს ცხრილში მითითებული ნეილონის თოკზე არანაკლები.

ცხრილი № 5

| <i>მოწყობილობა</i> | <i>A1</i> | <i>A2</i> | <i>A3</i> <i>„INMARSAT“</i> | <i>A3</i> <i>HF</i> <i>Solution</i> | <i>A4</i> |
|---|-----------------|-----------------|--------------------------------|---|-----------------|
| VHF DSC-თან ერთად | x | x | x | x | x |
| DSC ვახტის მიმღები არხი 70 | x | x | x | x | x |
| MF ტელეფონია MF DSC-თან ერთად | | x | x | | |
| DSC ვახტის მიმღები MF 2187,5 კჰც | | x | x | | |
| „Inmarsat“-ის გემის დედამიწის სადგური EGC მიმღებთან ერთად | | | x | | |
| MF/HF ტელეფონია DSC-სა და NBDP-თან ერთად | | | | x | x |
| DSC ვახტის მიმღები MF/HF | | | | x | x |
| დუბლირებული VHF DSC-თან ერთად | | | x | x | x |
| დუბლირებული „Inmarsat“ SES | | | x | x | |
| დუბლირებული MF/HF ტელეფონია DSC-სა და NBDP--თან ერთად | | | | | x |
| NAVTEX მიმღები 518 კჰც | x | x | x | x | x |
| EGC მიმღები | x ¹⁾ | x ¹⁾ | | x | x |
| თავისუფალი ცურვის თანამგზავრის EPIRB | x | x | x | x | x ⁴⁾ |
| რადიოლოკატორის რეტრანსლატორი (SART) | x ²⁾ | x ²⁾ | x ²⁾ | x ²⁾ | x ²⁾ |
| ხელის GMDSS VHF გადამცემები | x ³⁾ | x ³⁾ | x ³⁾ | x ³⁾ | x ³⁾ |
| <p>1. NAVTEX დაფარვის არეალის გარეთ.</p> <p>2. 500 საერთო ტევადობა და (GT) ნაკლები იახტების შემთხვევაში – 1 კომპლექტი. 500 საერთო ტევადობა (GT) და მეტი იახტების შემთხვევაში – 2 კომპლექტი.</p> <p>3. 500 საერთო ტევადობა და (GT) ნაკლები იახტების შემთხვევაში – 2 კომპლექტი. 500 საერთო ტევადობა (GT) და მეტი იახტების შემთხვევაში – 3 კომპლექტი.</p> <p>4. „Inmarsat“ E-EPIRB-ის გამოყენება შეუძლებელია A4 საზღვაო რაიონში.</p> | | | | | |

ცხრილი №6

| პირველადი სამედიცინო დახმარების ნაკრები | საჭირო რაოდენობა |
|--|-------------------------|
| ნაკრები უნდა ინახებოდეს ნესტგამძლე, მყარ, ტილოს ტომარაში, ჩანთაში ან კოლოფში, სატარებელი თასმით და მინიმუმ უნდა შეიცავდეს შემდეგს: | 1 |
| სამკუთხა ბინტი, დაახლოებით 90 სმ გვერდებითა და დაახლოებით 127 სმ ძირით | 4 |
| სტანდარტული სახვევი №8 ან 13 BPC | 6 |
| სტანდარტული სახვევი №9 ან 14 BPC | 2 |
| ექსტრა დიდი, სტერილური, არასამედიცინო სახვევები 28სმ x 17.7სმ | 2 |
| საშუალო ზომის დამცავი ქინძისთავი, უჟანგავი | 6 |
| დახარისხებული ადჰეზიური სახვევი ლენტები, სამედიცინო BPC | 6 |
| სტერილური საფენები დანართებით | 19 |
| სტერილური საფენები დანართებით | 2 |
| პაკეტები, თითოეული 15 გ სტერილური ბამბის შემცველობით | 2 |
| დიდი ერთჯერადი პოლიეთილენის ხელთათმანების წყვილი | 5 |
| პარაცეტამოლი – 500 მგ ტაბლეტები | 50 |
| ზღვის ავადმყოფობის სამკურნალო ტაბლეტები (რეკომენდებულია 0.3 მგ ჰიოსცინის ჰიდრობრომიდი) | 50 |
| ლეიკოპლასტიკი / კანის წებოვანი სახვევი, სიგრძე – 5 სმ, ინდივიდუალურად განთავსებული ჰერმეტიკულ, სტერილურ კონტეინერში | 19 |
| ქირურგიული პინცეტები / საეპილაციო, ირიბი ბოლოებით, სიგრძე – 12,5 სმ, დამზადებული უჟანგავი ფოლადისგან | 1 |
| მაკრატელი (დამტკიცებული სამედიცინო ტიპის) / დაახლოებით 18 სმ, ერთი ბასრი და მეორე მომრგვალებული ფორმის წვერით | 1 |
| თერმომეტრი / ჩვეულებრივი დიაპაზონის კლინიკური თერმომეტრი, მოკლე და სქელი ბურთულის ნიმუშის | 1 |
| პირველადი სამედიცინო დახმარების სახელმძღვანელო / გამოქვეყნებული დამტკიცებული ორგანოს ან უწყების მიერ) | 1 |

ცხრილი № 7

| № | პროდუქტი | ზომა | რაოდენობა |
|----|---|-----------|-----------|
| 1 | ასპირინი 325 მგ ტაბლეტები – თითოში 100 ტაბლეტი | 100 | 2 |
| 2 | იზოპროპილის სამედიცინო სპირტი 70% – 16 უნცია | 16 უნცია | 1 |
| 3 | ალუმინის მმარმქავას 2% ყურის ხსნარი (Domeboro) – 60 მლ ერთეული | 60 მლ | 2 |
| 4 | ალუმინის და მაგნიუმის ტაბლეტები (მაალოქსი) – თითოში 100 ტაბლეტი | 100 | 3 |
| 5 | კალამინის ლოსიონი – 4 უნცია | 4 უნცია | 1 |
| 6 | „ჰიბიკლენსის“ ხსნარი (ქლორჰექსიდინის გლუკონატი) – 16 უნცია | 16 უნცია | 1 |
| 7 | აქტივირებული ნახშირის ფხვნილი – 227 გრამი | 227 გრამი | 1 |
| 8 | ქლოროკინი 250 მგ ტაბლეტები – თითოში 100 ტაბლეტი | 100 | 1 |
| 9 | ქლორპრომაზინი 25 მგ ტაბლეტები (თორაზინი) – თითოში | თითო | 20 |
| 10 | მიხაკის ზეთი – 1 უნცია | 1 უნცია | 1 |
| 11 | მეკლიზინი 25 მგ ტაბლეტები (ანტივერტი) – თითოში 100 ტაბლეტი | 100 | 1 |
| 12 | დიმერკაპროლი 100 მგ/მლ საინექციო -2 მლ ერთეული | 2 მლ | 1 |
| 13 | ეპინეფრინი 1 მგ/მლ საინექციო -1 მლ ერთეული | 1 მლ | 10 |
| 14 | სამმაგი ანტიბიოტიკის ოფთალმოლოგიური ხსნარი – 10 მლ ერთეული | 10 მლ | 1 |
| 15 | სამმაგი ანტიბიოტიკის ოფთალმოლოგიური მალამო (ნეოსპორინი) – 3.5 გ | 3,5 გ | 1 |
| 16 | თვალის სველსაფენი, სტერილური – 4 უნცია | 4 უნცია | 1 |
| 17 | „ნიტრო-ქუიქ“ 0.4 მგ სუბლინგუალური ტაბლეტები – თითოში 25 ტაბლეტი | 25 | 1 |
| 18 | ჰიდროკორტიზონი 1% მალამო – 1 უნცია | 1 უნცია | 2 |
| 19 | იხტამოლი 10% მალამო – 1 უნცია | 1 უნცია | 1 |
| 20 | მწერების საწინააღმდეგო ტუმბო – 2 უნცია | 2 უნცია | 2 |
| 21 | იოდის ხსნარი 2% მსუბუქი – 1 უნცია | 1 უნცია | 2 |
| 22 | მაგნიუმის რძე – 12 უნცია | 12 უნცია | 2 |
| 23 | სამმაგი ანტიბიოტიკის მალამო (ნეოსპორინი) – 1 უნცია | 1 უნცია | 5 |
| 24 | ელექტროლიტის ტაბლეტები – თითოში 100 ტაბლეტი | 100 | 1 |
| 25 | აცეტამინოფენი 500 მგ ტაბლეტები (ტილენოლი) – თითოში 100 ტაბლეტი | 100 | 1 |
| 26 | პეტროლატუმის მალამო – 1 უნცია | 1 უნცია | 4 |
| 27 | პროგუანილი 100 მგ (პაულუდრინი) – 100 | 100 | 1 |
| 28 | თერმოტაბსი (ენტერული გარსით დაფარული მარილის ტაბლეტები) – თითოში 100 ტაბლეტი | 100 | 10 |
| 29 | საბავშვო ფხვნილი J & J (ტალკი) – 4 უნცია | 4 უნცია | 3 |
| 30 | ანტიბიოტიკი ყურის ხსნარი (გენერიული დასახელება: კორტისპორინი) – 10 მლ ერთეული | 10 მლ | 1 |
| 31 | თუთიის ოქსიდის მალამო – 1 უნცია | 1 უნცია | 3 |
| 32 | მინის ოპტიკური თასი – თითო | თითო | 1 |
| 33 | უჟანგავი ფოლადის ძაბრი – 6 უნცია | 6 უნცია | 1 |
| 34 | მილის ცილინდრი, ორმაგი შკალით – 50 მლ | 50 მლ | 1 |
| 35 | მილის ცილინდრი, ორმაგი შკალით – 500 მლ | 500 მლ | 1 |
| 36 | საწვავი ნაგვის ურნა – თითო | თითო | 1 |
| 37 | ფილტვების ფორსირებული ხელოვნური ვენტილაციის აპარატი, მოზრდილებისთვის, დოზირების ნიღბით და მიღების სისტემით – თითო | თითო | 1 |
| 38 | სფიგმომანომეტრი, ანეროიდული #115 – თითო | თითო | 1 |

| | | | |
|----|--|----------------|-----|
| 39 | არტაშანის პნევმატური ნაკრები – 4 ყოველ ნაკრებში | თითო | 1 |
| 40 | თითის არტაშანი, შუასადებიანი, დახარისხებული ზომის – 3 – თითო | თითო | 1 |
| 41 | სტეტოსკოპი, შავი – 22” | 22” | 1 |
| 42 | საერთაშორისო სამედიცინო სახელმძღვანელო გემებისთვის – თითო | თითო | 1 |
| 43 | საერთაშორისო სამედიცინო სახელმძღვანელო გემებისთვის – თითო | თითო | 1 |
| 44 | პირველადი სამედიცინო დახმარება / სახიფათო ტვირთი – თითო | თითო | 1 |
| 45 | სასუნთქი გზების კრებული, ნაზოფარინგეალური -5 ზომა კოლოფით | 5 ზომა კოლოფით | 1 |
| 46 | ქირურგიული პინცეტი სახვევისთვის, ხიშტისებრი 7” – თითო | თითო | 1 |
| 47 | ქირურგიული პინცეტი ძვლის ნამტვრევების მოსაცილებლად – 3-1/2” | 3-1/2” | 1 |
| 48 | ქირურგიული პინცეტი ქსოვილისთვის 1x2 კბილი – 4-1/2” | 4-1/2” | 1 |
| 49 | ბინტის მაკრატელი – 7-1/2” | 7-1/2” | 1 |
| 50 | მაკრატელი, პირდაპირ ოპერირებადი, ბასრი/ბასრი – 5-1/2” | 5-1/2” | 1 |
| 51 | მიკროფორების ფირი, ქაღალდის 2” x 10 yd – თითო | თითო | 1 |
| 52 | მიკროფორების ფირი, ქაღალდის 1” x 10 yd – თითო | თითო | 1 |
| 53 | ბამბის ბუნიკიანი აპლიკატორები 6”-100 ყოველ კოლოფზე | 100 | 1 |
| 54 | ელასტიური ბინტი 3” x 4.5 yd – თითო | თითო | 6 |
| 55 | ელასტიური ბინტი 2” x 4.5 yd – თითო | თითო | 6 |
| 56 | ელასტიური ბინტი, ბამბის 2” – თითო | თითო | 12 |
| 57 | „ფლექსილიტის“ ფირმის დოლბანდის ბინტი 2”x4-1/2’ – თითო | თითო | 100 |
| 58 | „ფლექსილიტის“ ფირმის დოლბანდის ბინტი 6”x4-1/2’ – თითო | თითო | 10 |
| 59 | „ფლექსილიტის“ ფირმის დოლბანდის ბინტი 4”x4-1/2’ – თითო | თითო | 30 |
| 60 | „Telfa Ouchless“ ფირმის დოლბანდის წებოვანი სადეგები 3”x4” სტერილური – თითოში 100 | 100 | 10 |
| 61 | დროებითი წებოვანი ქირურგიული სახვევი 8”x6” – თითო | თითო | 5 |
| 62 | სამკუთხედი ბინტი – თითო | თითო | 1 |
| 63 | ქირურგიული მილი #2 7/8” x 5 yd – თითო | თითო | 2 |
| 64 | ბინტი სპრეი – 3 უნცია | 3 უნცია | 1 |
| 65 | ვაზელინის სახვევი 3”x18” – თითო | თითო | 1 |
| 66 | ვაზელინის სახვევი 3”x9” – თითო | თითო | 2 |
| 67 | ვაზელინის სახვევი 6” x 36” – თითო | თითო | 1 |
| 68 | ბინტის კომპრესი 4” (1 ყოველ კოლოფში) – თითო | თითო | 5 |
| 69 | ბინტის კომპრესი 2” (4 ყოველ კოლოფში) – თითო | თითო | 2 |
| 70 | ბინტის კომპრესი 3” (2 ყოველ კოლოფში) – თითო | თითო | 5 |
| 71 | სამედიცინო დასკვნა მეზღვაურებისთვის – თითო | თითო | 50 |
| 72 | დახვეული ბამბა, სტერილური – 2 უნცია | 2 უნცია | 1 |
| 73 | დახვეული ბამბა, სტერილური – 1/2 უნცია | 1/2 უნცია | 5 |
| 74 | დახვეული ბამბა, სტერილური – 4 უნცია | 4 უნცია | 5 |
| 75 | რეზინის სათითებები, დახარისხებული ზომების – პატარა, საშუალო და დიდი – 12 | 12 | 1 |
| 76 | კალმის მსგავსი თავიანი ფანარი, ზემძლავრი, ელემენტებთან ერთად – თითო | თითო | 1 |
| 77 | ქირურგიული მილი #1 5/8” x 5 yd – თითო | თითო | 1 |
| 78 | სამედიცინო თასები, პლასტმასის 1 უნცია – 100 | 100 | 1 |
| 79 | ქირურგიული კომპრესის კომბინირებული სახვევი 8”x10” სტერილური – თითო | თითო | 3 |
| 80 | თვალის საფენი, დიდი, სტერილური – თითოში 12 | 12 | 1 |
| 81 | მარლის კომპრესები, არა-წებოვანი 3”x4” სტერილური | თითო | 20 |
| 82 | დახარისხებული ზომის სამაგრი ქინძისთავეები – თითოში 50 | 50 | 1 |

| | | | |
|----|--|--------------------|----|
| 83 | ჯაგრისი (ქირურგების ჯაგრისი) – თითო | თითო | 1 |
| 84 | პრეზერვატივები, ლუბრიკაციით – თითო | თითო | 30 |
| 85 | ფირფიტები, წყალგამძლე 36x72” – თითო | თითო | 1 |
| 86 | ლეიკოპლასტიკი – 100 – თითო | თითო | 1 |
| 87 | შპრიცი და ნემსი 3 cc 21g x 1-1/2” – თითო | თითო | 10 |
| 88 | შპრიცი და ნემსი 5 cc 21g x 1-1/2” – თითო | თითო | 10 |
| 89 | შპრიცი და ნემსი 3 cc 25g x 5/8” – თითო | თითო | 10 |
| 90 | „კლინექსი“ – 250 ფურცელი თითო კოლოფში | 250 ერთ კოლოფზე | 1 |
| 91 | თერმომეტრი, ორმაგი შკალის, პერორალური – თითო | თითო | 2 |
| 92 | „Grafkette“ ფირმის ტურნიკეტი (ჟგუტი), მოზრდილის ზომის – თითო | თითო | 1 |
| 93 | ხის ენის დეპრესორები 6” მაღალი კლასის – თითო | თითო | 20 |
| 94 | “ზასრი მასალის” ნარჩენებისთვის განკუთვნილი ყუთი – თითო | თითო | 1 |

24 მეტრზე ნაკლები სიგრძის იახტების მდგრადობის გამოთვლა, მდგრადობაზე გამარტივებული გამოცდა

1. მდგრადობის გამოთვლა

1.1 მდგრადობა გამოითვლება EN ISO12217-1 სტანდარტის შესაბამისად, არა-იალქნიანი იახტების შემთხვევაში EN ISO 12217-2 სტანდარტის შესაბამისად, – იალქნიანი იახტების შემთხვევაში, დაპროექტების შემდეგ კატეგორიებთან დაკავშირებით:

- ა) კატეგორია 'A' (საოკეანო) – 8 ბოფორტზე მეტი ქარის ძალა და 4 მეტრზე მაღალი ტალღის დამახასიათებელი სიმაღლე;
- ბ) კატეგორია 'B' (ნაპირიდან მოშორებით მცურავი) – არაუმეტეს 8 ბოფორტის ქარის ძალა და არაუმეტეს 4 მეტრის ტალღის დამახასიათებელი სიმაღლე;
- გ) კატეგორია 'C' (სანაპიროსთან ახლოს მცურავი) – არაუმეტეს 6 ბოფორტის ქარის ძალა და არაუმეტეს 2 მეტრის ტალღის დამახასიათებელი სიმაღლე.

2. მდგრადობაზე გამარტივებული გამოცდა

2.1 იახტის გამოცდა უნდა მოხდეს სრულად დატვირთულ პირობებში, როდესაც ყველა საწვავის ცისტერნა და სასმელი წყლის ცისტერნა იქნება სავსე მდგომარეობაში, ხოლო ბორტზე წარმოდგენილი იქნება იმ ადამიანთა სრული რაოდენობა, რომლებზეც გათვლილია იახტა, ან 75 კგ წონის ტვირთი თითოეული ზემოაღნიშნული პირის სანაცვლოდ. იახტის ერთ მხარეს ყველა ადამიანის / სრული წონის შეგროვებით, გამოითვლება დაგვერდების კუთხე და ცვლილება წყალხაზის სიმაღლეში.

2.2 იახტები შეფასდება, როგორც მდგრადობის მისაღები სტანდარტის მქონე იმ შემთხვევაში, თუ გამოცდის შედეგად გამოვლინდება, რომ:

- ა) დაგვერდების კუთხე არ აღემატება 7 გრადუსს; და
- ბ) კიჩოდან კიჩომდე გადაჭიმული წყალგაუმტარი ღია გემბანის მქონე იახტის შემთხვევაში, რომელიც აღწერილია წინამდებარე წესის მე-15 მუხლში გემბანზე წყალზედა ბორტის სიმაღლე არაა 75 მმ-ზე ნაკლები ნებისმიერ პუნქტში; და
- გ) დასაშვებია, რომ დაგვერდების კუთხემ გადააჭარბოს 7 გრადუსს, თუმცა არ უნდა აღემატებოდეს 10 გრადუსს იმ შემთხვევაში, თუ დაგვერდებულ მდგომარეობაში წყალზედა ბორტის სიმაღლე შეესაბამება 61-ე და 62-ე მუხლით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს ვერტიკალურ მდგომარეობაში.

2.3 გამოცდის ან გამოთვლის შედეგად ნაჩვენები უნდა იქნას, შეძლებს თუ არა უგემბანო ნავი, სრულად დატვირთვის შემთხვევაში, მისი სრული აღჭურვილობის, იმ პირების საერთო

რაოდენობის, რომლისთვისაც იგი არის სერტიფიცირებული, მისი ძრავის ექვივალენტური მასის და საწვავის სავსე ავზის გაძლევას.

2.4. ზემოთ აღწერილი გამოცდის განმავლობაში გამოყენებული დაგვერდების მომენტი ასევე საჭიროებს გამოთლას. შემდეგი ფორმულის გამოყენებით, იახტამ უნდა მიაღწიოს არანაკლებ 0.5 მეტრის საწყის მეტაცენტრულ სიმაღლეს, იახტის სავარაუდო წყალწყვის გამოყენების შემთხვევაში, ან არანაკლებ 0.35 მეტრის საწყის მეტაცენტრულ სიმაღლეს, თუ იახტის წყალწყვა ცნობილია და შესაძლებელია შემოწმდეს საზოგადოების კლასიფიკაციით ან დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) მიერ.

$$GM = 57.3 \times HM$$

$$\theta \times \Delta$$

სადაც:

HM = დაგვერდების მომენტი, გამოსახული კილოგრამ-მეტრებში.

θ = დაგვერდების კუთხე გრადუსებში, მიღებული ზემოაღნიშნული წესით გამოცდის შედეგად.

Δ = იახტის წყალწყვა კილოგრამებში, სავარაუდო ან გაზომილი და შემოწმებული საზოგადოების კლასიფიკაციით ან დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) მიერ.

24 მეტრი და მეტი სიგრძის იატახების მდგრადობის გამოთვლა, ინტაქტური მდგრადობის სტანდარტი

1. მდგრადობის გამოთვლა:

1.1 ინტაქტური მდგრადობის სტანდარტი 24 მეტრი და მეტი სიგრძის იატახების შემთხვევაში უნდა წარედგინოს დანიშნულ/აღიარებულ შემმოწმებელს (სურვეიერს) ან აღიარებულ ორგანიზაციას დასადასტურებლად.

1.2. 500 საერთო ტევადობის და (GT) მეტი იატახები, მუდმივი ბალასტის შემთხვევაში, უნდა განთავსდეს დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) ან აღიარებული ორგანიზაციის მიერ დამტკიცებული გემის შესაბამისად და იმ გზით, რათა თავიდან იქნეს აცილებული მისი გადაადგილება ან მოძრაობა. დაუშვებელია იატახიდან მუდმივი ბალასტის გატანა დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) ან აღიარებული ორგანიზაციის წინასწარი თანხმობისა და გემის მდგრადობის შესახებ განახლებული ინფორმაციის განმორებით დამტკიცების გარეშე. ნებისმიერი მუდმივი ბალასტის შესახებ დეტალური ინფორმაცია უნდა აღირიცხოს იატახის მდგრადობის შესახებ განახლებულ საინფორმაციო ბუკლეტში. ყურადღება ასევე უნდა გამახვილდეს კორპუსის კონსტრუქციის მიმართ არსებულ ლოკალურ ან გლობალურ მოთხოვნებზე, ნებისმიერი სახის დამატებითი ბალასტის დამატებამდე.

1.3. იმ შემთხვევაში, თუ ბორტზე განთავსებული იქნება საცურაო აუზები, ჯაკუზები და სპა-სალონები, რომლებიც ექვემდებარება წყლის თავისუფალი ზედაპირის ზემოქმედებას და რომლებიც დაუცველია სხვადასხვა ელემენტისგან, მათი გავლენა ინტაქტურ და ზიანის მიმართ მდგრადობაზე უნდა იქნეს მხედველობაში მიღებული და აღრიცხული როგორც ინტაქტური, ასევე დაზიანების მიმართ მდგრადობის შესახებ საინფორმაციო ბუკლეტებში. დასაშვებია, რომ აღნიშნული ელემენტები არ იქნეს გათვალისწინებული მდგრადობის გამოთვლისას, თუ ისინი აღჭურვილი იქნება სწრაფი დრენირების სისტემებით, რაც მათ მისცემს დაცლის საშუალებას იატახის დაგვერდების შემთხვევაშიც კი.

1.4. პოლარულ რეგიონებში ექსპლუატაციისთვის გათვალისწინებული იატახები უნდა აკმაყოფილებდეს პოლარული რეგიონების მიმართ IMO-ს გაიდლაინების A.1024(26) რეზოლუციითა და მისი შემდგომი რედაქციებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

2. ინტაქტური მდგრადობის სტანდარტი

2.1. საზღვაოსნო პირობებთან დაკავშირებით სტატიკური მდგრადობის მქონე ერთკორპუსიანი იატახების მრუდები უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ კრიტერიუმებს:

- ა) სტატიკური მდგრადობის მრუდის (GZ მრუდის) ქვეშ არსებული ფართობი უნდა იყოს არანაკლებ 0.055 მეტრი/რადიანი 30°-მდე დაგვერდების კუთხეზე და არანაკლებ 0.09 მეტრი/რადიანი – 40°-მდე დაგვერდების კუთხეზე, ან დატბორვის კუთხეზე, თუ ეს უკანასკნელი უფრო ნაკლები იქნება;

- ბ) GZ მრუდის ქვეშ ფართობი 30° და 40° დაგვერდების კუთხეებს შორის, ან 30° და დატბორვის კუთხეს შორის, თუ ეს უკანასკნელი იქნება 40°-ზე ნაკლები, არ უნდა იყოს 0.03 მეტრი/რადიანზე ნაკლები;
- გ) სტატიკური მდგრადობა (GZ) უნდა იყოს მინიმუმ 0.20 მეტრი 30° ან მეტ დაგვერდების კუთხეზე;
- დ) მაქსიმალურ GZ-ს ადგილი უნდა ჰქონდეს უპირატესად 30°-ზე მეტ, თუმცა არანაკლებ 25° დაგვერდების კუთხეზე;
- ე) თავისუფალი ზედაპირის ეფექტების კორექტირების შემდეგ, საწყისი მეტაცენტრული სიმაღლე (GM) არ უნდა იყოს 0.15 მეტრზე ნაკლები; და
- ვ) იმ შემთხვევაში, თუ იახტის ინტაქტური მდგრადობის სტანდარტი ვერ დააკმაყოფილებს ზემოაღნიშნული 1-5 პუნქტებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, კონსულტაციის მიზნით შესაძლებელი იქნება სააგენტოსთან ან აღიარებულ ორგანიზაციის ან დანიშნული/აღიარებული შემომწმებლის მიმართვა ალტერნატიულ, თუმცა ექვივალენტურ კრიტერიუმებთან დაკავშირებით.

2.2 მოკლე მანძილზე მცურავი ერთკორპუსიანი იახტები თუ ვერ აკმაყოფილებენ ზემოაღნიშნული კრიტერიუმებს, აღნიშნულიდან გამომდინარე, შესაძლებელია შემდეგი კრიტერიუმების გამოყენება:

ა) სტატიკური მდგრადობის მრუდის (GZ მრუდის) ქვეშ ფართობი უნდა იყოს არანაკლებ 0.07 მეტრი/რადიანი 15°-მდე დაგვერდების კუთხეზე, როდესაც მაქსიმალურ GZ-ს ადგილი აქვს 15°-ზე, და 0.055 მეტრი/რადიანი – 30°-მდე დაგვერდების კუთხეზე, როდესაც მაქსიმალურ GZ-ს ადგილი აქვს 30° და მეტ მეტრზე. იმ შემთხვევაში, თუ მაქსიმალური GZ აღინიშნება 15° და 30° კუთხეებს შორის, შესაბამისი ფართობი GZ მრუდის ქვეშ (A_{req}) მიიღება შემდეგნაირად:-

$$A_{req} = 0.055 + 0.001 (30^\circ - \theta_{max}) \text{ მეტრი/რადიანი}$$

სადაც θ_{max} არის იმ გრადუსებში გამოსახული დაგვერდების კუთხე, რომლებზეც GZ მრუდი აღწევს მის მაქსიმუმს;

- ბ) GZ მრუდის ქვეშ ფართობი 30° და 40° დაგვერდების კუთხეებს შორის, ან 30° და დატბორვის კუთხეს შორის, თუ ეს უკანასკნელი 40°-ზე ნაკლებია, არ უნდა იყოს 0.03 მეტრი/რადიანზე ნაკლები;
- გ) სტატიკური მდგრადობა (GZ) უნდა იყოს მინიმუმ 0.20 მეტრი 30° ან მეტ დაგვერდების კუთხეზე;
- დ) მაქსიმალურ GZ-ს ადგილი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 15° დაგვერდების კუთხეზე;
- ე) თავისუფალი ზედაპირის ეფექტების კორექტირების შემდეგ, საწყისი მეტაცენტრული სიმაღლე (GM) არ უნდა იყოს 0.15 მეტრზე ნაკლები.

2.3 საზღვაოსნო პირობებთან დაკავშირებით სტატიკური მდგრადობის ერთკორპუსიანი იახტების მრუდები უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ კრიტერიუმებს:

ა) სტატიკური მდგრადობის მრუდის (GZ მრუდის) ქვეშ ფართობი უნდა იყოს არანაკლებ 0.075 მეტრი/რადიანი 20°-მდე კუთხეზე, როდესაც მაქსიმალური სტატიკური მდგრადობა (GZ) მიიღწევა 20°-ზე, და არანაკლებ 0.055 მეტრი/რადიანი – 30°-მდე კუთხეზე, როდესაც მაქსიმალური სტატიკური

მდგრადობა (GZ) აღინიშნება 20° და 30° კუთხეებს შორის. შესაბამისი ფართობი GZ მრუდის ქვეშ მიიღება შემდეგნაირად:-

$$A_{req} = 0.055 + 0.001 (30^\circ - \theta_{max}) \text{ მეტრი/რადიანი}$$

სადაც θ_{max} არის დაგვერდების კუთხე იმ გრადუსებში, რომლებზეც GZ მრუდი აღწევს მის მაქსიმუმს;

ბ) GZ მრუდის ქვეშ ფართობი 30° და 40° დაგვერდების კუთხეებს შორის, ან 30° და დატბორვის კუთხეს შორის, თუ ეს უკანასკნელი არის 40°-ზე ნაკლები, არ უნდა იყოს 0.03 მეტრი/რადიანზე ნაკლები;

გ) სტატიკური მდგრადობა (GZ) უნდა იყოს მინიმუმ 0.20 მეტრი იმ დაგვერდების კუთხეზე, სადაც ის აღწევს თავის მაქსიმუმს;

დ) მაქსიმალურ GZ-ს ადგილი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 20° დაგვერდების კუთხეზე;

ე) თავისუფალი ზედაპირის ეფექტების კორექტირების შემდეგ, საწყისი მეტაცენტრული სიმაღლე (GM) არ უნდა იყოს 0.15 მეტრზე ნაკლები; და

ვ) იმ შემთხვევაში, თუ მაქსიმალური სტატიკური მდგრადობა (GZ) აღინიშნება 20°-ზე ნაკლებ კუთხეზე, ადმინისტრაციამ შესაძლებელია განიხილოს მდგრადობის დამტკიცების საკითხი სპეციალური შემთხვევის სახით.

2.4 ჩქაროსნული იახტებისთვის ზემოაღნიშნულ კრიტერიუმებთან ერთად, დამპროექტებლებმა და მშენებლებმა უნდა განიხილონ შემდეგი საფრთხეები რომლებიც, როგორც ცნობილია, გავლენას ახდენს დაგეგმვის რეჟიმებში მომუშავე იახტებზე, ან იახტებზე, რომლებიც აღწევენ შედარებით მაღალ სიჩქარეებს:

ა) მიმართულებითი არასტაბილურობა, ხშირ შემთხვევაში დაკავშირებული ბრუნვის და რხევის არასტაბილურობასთან;

ბ) დაგეგმვის რეჟიმებში მომუშავე იახტების ცხვირით ჩაძირვა, გამოწვეული გრძივი სტაბილურობის დინამიკური დაკარგვით მშვიდ ზღვაში;

გ) განივი სტაბილურობის შემცირება გაზრდილი სიჩქარით ერთკორპუსიან იახტებში;

დ) დაგეგმვის რეჟიმებში მომუშავე ერთკორპუსიანი იახტების შეხტომა, დაკავშირებული რხევებისა და აწევის ცვალებადობასთან;

ე) რყევის მომენტების გენერირება ხერხემლის იმერსიის მიზეზით დაგეგმვის რეჟიმებში მომუშავე ერთკორპუსიან იახტებში (ხერხემლის გადაბრუნება).

3. მდგრადობის სტანდარტები

3.1 ერთკორპუსიანი იალქნიანი იახტის სტატიკური მდგრადობის მრუდები (GZ მრუდები) უნდა განისაზღვროს მინიმუმ 100% სახარჯი მასალით დატვირთული გამგზავრებისთვის (თუმცა დაზიანებული ცისტერნების გათვალისწინებით) და 10 % სახარჯი მასალით დატვირთული ჩამოსვლისთვის.

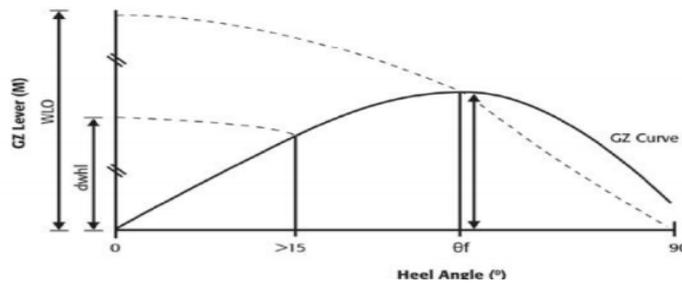
3.2 GZ მრუდებს, როგორც ეს ზემოთ არის აღწერილი, უნდა ჰქონდეთ არანაკლებ 90° დადებითი დიაპაზონი. 45 მეტრზე მეტი სიგრძის იახტების შემთხვევაში, შესაძლებელია განხილულ იქნეს არანაკლებ 90° დიაპაზონი, თუმცა უნდა აღნიშნული უნდა შეესაბამებოდეს შეთანხმებულ საექსპლუატაციო კრიტერიუმებს.

3.3 ზემოაღნიშნულ მოთხოვნებთან ერთად, მუდმივი დაგვერდების კუთხე უნდა იყოს 15°-ზე მეტი (იხილეთ სურათი). მუდმივი დაგვერდების კუთხე მიიღება „ქარის წარმოებული დაგვერდების ბერკეტის“ მრუდის გადაკვეთით ზემოთ მოთხოვნილ GZ მრუდთან.

In the figure:
 'dwhl' = the 'derived wind heeling lever' at any angle θ°

$$= 0.5 \times WLO \times \text{Cos}^{1.3} \theta$$

where $WLO = \frac{GZ_f}{\text{Cos}^{1.3} \theta_f}$



WLO არის ქარის ფაქტობრივი დაგვერდების ბერკეტის სიდიდე 0°-ზე, რაც გამოიწვევს იახტის გადახრას 'დატბორვის კუთხის' მიმართულებით.

მ არის θ_f ან 60°, იმის მიხედვით, რომელიც უფრო ნაკლები იქნება.

GZ_f – იახტის GZ ბერკეტი დატბორვის კუთხეში (θ_f) ან 60°-ზე, იმის მიხედვით, რომელიც უფრო ნაკლები იქნება.

θ_f – კუთხე, რომელზეც „ქარის წარმოებული დაგვერდების“ მრუდი კვეთს GZ მრუდს (იმ შემთხვევაში, თუ θ_f 15°-ზე ნაკლები იქნება, ჩაითვლება, რომ იახტას გააჩნია საკმარისი მდგრადობა კოდექსით გათვალისწინებული მიზნებისთვის).

θ_f „დატბორვის კუთხე“ – ეს არის დაგვერდების კუთხე, რომელიც იწვევს კვადრატულ მეტრებში საერთო ფართობის მქონე ღიობების ქვედა კიდის იმერსიას/ჩაძირვა, რაც აღემატება:

$$\theta = \frac{\Delta}{1500}$$

where Δ = yacht displacement in tonnes.

3.4 დატბორვის კუთხის განსაზღვრისას მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული შესვლისა და ვენტილაციის მიზნით ყველა რეგულარულად გამოყენებული ღიობები. დაუშვებელია რომელიმე ღიობის, რომლის ზომამ შესაძლებელია გამოიწვიოს პროგრესირებადი დატბორვა, ჩაშვება 40°-ზე ნაკლები დაგვერდების კუთხით. თუმცა შესაძლებელია არ იქნეს გათვალისწინებული ცისტერნებამდე მიმავალი ყველა სავენტილაციო მილი.

3.5 იმ შემთხვევაში, თუ დაშენებაზე არსებული ღიობების იმერსიის შედეგად იახტა ვერ შეძლებს მოთხოვნილი სტანდარტის დაკმაყოფილებას, აღნიშნული დაშენებების ღიობები შესაძლებელია არ იქნეს გათვალისწინებული და მათ სანაცვლოდ გამოყენებული იქნეს ღია გემბანის ღიობები მ-ის განსაზღვრის მიზნით. ასეთ შემთხვევებში, GZ მრუდი მიიღება დაშენების ტივტივის შესაძლებლობის გარეშე. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ იმ პირობით, თუ იახტა აკმაყოფილებს ზემოაღნიშნული პუნქტებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და დაცურავს ისეთი დაგვერდების კუთხით, რომელიც არ აღემატება „წარმოებულ დაგვერდების კუთხეს“, მას უნდა ჰქონდეს ქარის ფაქტობრივ სიჩქარეზე 1.4-ჯერ მეტი (ანუ ქარის ფაქტობრივ წნევაზე ორჯერ მეტი) ქარის ნაკადის სიჩქარე, 'დატბორვის ღიობების' ჩამირვის ან 60°-ზე მეტი კუთხით დაგვერდების გარეშე.

3.6 სტატიკური მდგარადობის მრავალკორპუსიანი იახტების მრუდები როგორც დაგვერდებისას, ასევე დაქანებისას, უნდა მომზადდეს მინიმუმ 10% სახარჯი მასალით დატვირთულ ჩამოსვლასთან დაკავშირებით. VCG მიიღება ქვემოთ წარმოდგენილი სამი მეთოდიდან ერთ-ერთით:

ა) სრული ხომალდის გადახრა ჰაერში დატვირთვის გადამცემებზე, რა შემთხვევაშიც VCG გამოითვლება გაზომილი ძალების მიერ გენერირებული მომენტებიდან; ან

ბ) კორპუსის და გემსართავების (რაც მოიცავს ანძებსა და ყველა მუშა და უძრავ გემსართავს) წონის განცალკევებული განსაზღვრა და შემდგომი გამოთვლა, იქიდან გამომდინარე, რომ კორპუსი მდებარეობს კანოეს კორპუსის ძირიდან კორპუსის სიღრმის 75%-ზე, ხოლო გემსართავის VCG შეადგენს ანძის სიღრმის ნახევარს (ან ერთზე მეტი ანძის სიღრმის შეწონილ საშუალებას); ან

გ) იახტის ყველა კომპონენტის წონის და CG პოზიციის, ასევე კანოეს კორპუსის ქვედა ნაწილის დაბლა მიღებული VCG სიმაღლის 15% ზღვრის დეტალური გამოთვლა.

3.7 იმ შემთხვევაში, თუ მრავალკორპუსიანი იახტა იყენებს საზღვაო არქიტექტურის პროგრამულ უზრუნველყოფას დაქანების აღდგენის მომენტების მრუდის მისაღებად, მაშინ საჭიროა დიფერენტის კუთხის მოძიება რიგი სიმძიმის გრძივი ცენტრის (LCG) პოზიციებისთვის, რომლებიც წარმოდგენილი იქნება საპროექტო წყალხაზისთვის აუცილებელი პოზიციების წინ. მრუდის მიღება შესაძლებელია შემდეგნაირად:

GZ დაქანებაში = CG' x cos (დიფერენტის კუთხე)

$$\text{Trim angle} = \tan^{-1} \left| \frac{T_{FP} - T_{AP}}{L_{BP}} \right|$$

სადაც:

$CG' =$ LCG-ს გადატანა ცხვირზე საპროექტო დაქანებასთან შედარებით, გაზომილი საბაზისო დონის პარალელურად

$T_{FP} =$ წყალშიგი ცხვირზე პერპენდიკულარულად

$T_{AP} =$ წყალშიგი კიჩოზე პერპენდიკულარულად

$L_{BP} =$ სიგრძე პერპენდიკულარებს შორის

მიახლოება მაქსიმალურ დაგვერდების ან დაქანების მომენტებთან არ დაიშვება.

3.8 მომხმარებელს უნდა წარედგინოს ის მონაცემები, რომლებიც ასახავს მაქსიმალურად რეკომენდებულ ქარის ამკარა საშუალო სიჩქარეს, რომელიც მიზანშეწონილი იქნება იალქნების ყოველი კომბინაციისთვის, რა შემთხვევაშიც ქარის ამგვარი სიჩქარეები გამოითვლება, როგორც ყველაზე ნაკლები შემდეგიდან:

$$V_w = \sqrt{\frac{1.5 \cdot LM_R}{A'_s h \cos \Phi_R + A_D b}}$$

OR

$$V_w = \sqrt{\frac{1.5 \cdot LM_P}{A'_s h \cos \Phi_P + A_D b}}$$

სადაც:

$V_w =$ ქარის მაქსიმალური რეკომენდებული ამკარა სიჩქარე (კვანძი)

$LM_R =$ მაქსიმალური აღმდგენი მომენტი დაგვერდებისას (N-m)

$LM_P =$ შემზღუდავი აღმდგენი მომენტი დაქანებისას (N-m), განსაზღვრული, როგორც დაქანების აღმდგენი მომენტი შემდეგის უმცირეს კუთხეზე:

- ა) დაქანების მაქსიმალური აღმდგენი მომენტის კუთხე, ან
- ბ) კუთხე, რომელზეც ბაკი არის ჩაშვებული;
- გ) 10° საპროექტო გრძივი დაქანების კუთხიდან.

$A'_s =$ იალქნების კრებულისთვის განკუთვნილი სივრცე, ანძის და ისრის ჩათვლით (კვადრატული მეტრი);

$h =$ იალქნების და რანგოუტის ძაღვის კომბინირებული ცენტრის სიმაღლე წყალხაზის ზემოთ;

$\Phi_R =$ დაგვერდების კუთხე დაგვერდების მაქსიმალურ აღმდგენ მომენტზე (LMR-სთან ერთობლიობაში);

$\Phi_P =$ LMP-ს გამოთვლისას გამოყენებული შემზღუდავი დაქანების კუთხე (LMP-სთან ერთობლიობაში);

$A_D =$ კორპუსების და გემბანის დაგვერდილი ფართობი (კვადრატული მეტრი);

b = AD-ს ცენტროიდიდან ქარისგან დაცული კორპუსის ცენტრის ხაზამდე მანძილი.

3.9 იმ შემთხვევაში, თუ ქარის მაქსიმალური უსაფრთხო სიჩქარე სრული გასწვრივი ნაოსნობის პირობებში 27 კვანძზე ნაკლები იქნება, აღნიშნული ნაჩვენები უნდა იქნეს ISO 12217-2 (2002) სტანდარტის შესაბამისად შესრულებული გამოთვლით.

3.10 ზემოთ გამოთვლილი ქარის მაქსიმალური უსაფრთხო სიჩქარე იალქნების კრებულის გარეშე უნდა აღემატებოდეს 36 კვანძს. მოკლე მანძილზე მცურავი იახტების შემთხვევაში ქარის აღნიშნული სიჩქარე უნდა აღემატებოდეს 32 კვანძს.

3.11 შეუზღუდავი ექსპლუატაციისთვის გამოყენებულ ტრიმარანებს უნდა ჰქონდეს გვერდითი კორპუსები, თითოეული წყალწყვის მოცულობის მინიმუმ 150%-ის სრული ტივტივის მოცულობით სრულად დატვირთულ მდგომარეობაში.

3.12 იახტის მდგრადობის შესახებ საინფორმაციო ბუკლეტი უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას და ინსტრუქტაჟს შემდეგთან დაკავშირებით:

ა) მდგრადობის მიმართ არსებული საფრთხეები, რომელთა წინაშეც შეიძლება აღმოჩნდეს აღნიშნული ხომალდები, დაგვერდებისას და/ან დაქანებისას გადაბრუნების რისკის ჩათვლით;

ბ) ქარის მაქსიმალური რეკომენდებული აშკარა სიჩქარის შესახებ მოწოდებულ ინფორმაციასთან შესაბამისობის მნიშვნელობა;

გ) ქარის უსაფრთხო შეჯამებული სიჩქარეების შემცირების აუცილებლობა იახტის სიჩქარით ზურგის ქარის შემთხვევაში;

დ) იმ იალქნების არჩევა, რომლებიც უნდა დამაგრდეს გაბატონებული ქარების ძალის, ქარის ფარდობითი მიმართულების და ზღვაზე არსებული მდგომარეობის გათვალისწინებით;

ე) სიფრთხილის ზომები, რომლებიც უნდა იქნეს მიღებული გვერდის ქარისთვის მიყოლისგან კურსის ცვლილების შემთხვევაში.

3.13 იმ იახტების შემთხვევაში, რომლებსაც მოეთხოვებათ ამოტრიალების შემდგომ (ზემოაღნიშნულის შესაბამისად) ტივტივის შესაძლებლობის დემონსტრირება, ყველა ძირითად საცხოვრებელ, წყალგაუმტარ ნაკვეთურში წარმოდგენილი უნდა იყოს ავარიული ლიუკი, რომელიც იძლევა ევაკუაციის შესაძლებლობას იახტის ამოყირავების შემთხვევაშიც კი.

4. დაზიანების მიმართ მდგრადობა

4.1 აღნიშნული მოთხოვნები ვრცელდება ყველა იახტაზე, გარდა მოკლე მანძილზე ნაოსნობის იახტებისა. მიუხედავად იმისა, რომ მოკლე მანძილზე ნაოსნობის იახტებს არ მოეთხოვებათ დაზიანების მიმართ მდგრადობასთან დაკავშირებული კრიტერიუმების დაკმაყოფილება, რეკომენდებულია უმნიშვნელო დაზიანების ან დატბორვის შემდგომ გადარჩენასთან დაკავშირებული მოთხოვნების დაკმაყოფილება. აღსანიშნავია, რომ დაზიანების მიმართ მდგრადობის კრიტერიუმების დაკმაყოფილება არ არის აუცილებელი იმ იახტების შემთხვევაში, რომლებიც სრულად აკმაყოფილებს LLC კონვენციით გათვალისწინებულ მიწერის პირობებს.

4.2 იახტის წყალგაუმტარი ტიხრები უნდა მოეწყოს იმ სახით, რომ კორპუსის უმნიშვნელო დაზიანებამ, რაც გამოიწვევს ერთი რომელიმე ნაკვეთურის წყლით ავსებას, მოახდინოს იახტის ტივტივი წყალხაზზე, რა შემთხვევაშიც არცერთი წერტილი არ იქნება წარმოდგენილი ღია გემბანიდან ან გამყოფი გემბანიდან, თუ აღნიშნული არ იქნება განთავსებული იგივე დონეზე, 75 მმ-ზე დაბლა.

4.3 უმნიშვნელო დაზიანება ნავარაუდევია ნებისმიერ ადგილზე, იახტის მთელ სიგრძეზე, თუმცა არა წყალგაუმტარ ტიხრებზე.

4.4 მოცემულ შეფასებაში შემდეგი სახით გამოიყენება შეღწევადობის სტანდარტული მაჩვენებლები:

| სივრცე | შეღწევადობის პროცენტული მაჩვენებელი |
|--|-------------------------------------|
| საცავები | 60 |
| საცავები, თუმცა არა მათი მნიშვნელოვანი რაოდენობა | 95 |
| საცხოვრებელი სივრცე | 95 |
| სამანქანე განყოფილება | 85 |

4.5 ამ დანართის მე-3 პუნქტის 3.2, 3.3, 3.4 და 3.5 ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დაზიანებული მდგომარეობის შემთხვევაში, ნარჩენი მდგრადობა უნდა იყოს იმ სახის, რომ წონასწორობის ნებისმიერი კუთხე არ აღემატებოდეს ნებისმიერი ვერტიკალური მდგომარეობიდან 7°-ს, შედეგად მიღებულ სტატიკური მდგრადობის მრუდს ჰქონდეს მინიმუმ 15° დატბორვის კუთხე ნებისმიერი წონასწორობის კუთხის მიღმა, აღნიშნული დიაპაზონის ფარგლებში მაქსიმალური სტატიკური მდგრადობა არ იყოს 100 მმ-ზე ნაკლები, ხოლო მრუდის ქვეშ ფართობი არ იყოს 0.015 მეტრი/რადიანზე ნაკლები. მრავალკორპუსიანი იახტების შემთხვევაში, დასაშვებია 10°-მდე დაგვერდების კუთხე.

4.6 85 მეტრის და მეტი სიგრძის იახტები უნდა აკმაყოფილებდეს SOLAS-ის სტანდარტებს ერთნაკვეთურიანი დანაყოფის შესახებ, რომელიც გამოითვლება დაზიანების მიმართ მდგრადობის დეტერმინისტული მეთოდოლოგიის გამოყენებით.

5. მდგრადობის ელემენტები

5.1 ცარიელი იახტის წონა, იახტის სიმძიმის ვერტიკალური ცენტრი (KG) და სიმძიმის გრძივი ცენტრი (LCG) უნდა განისაზღვროს დახრილობასთან დაკავშირებით ჩატარებული ესპერტიმენტების შედეგად.

5.2 დახრილობაზე ექსპერიმენტი უნდა ჩატარდეს დეტალური სტანდარტის შესაბამისად, დანიშნული შემმოწმებელი/ადიარებული (სურვეიერის) ან ადიარებული ორგანიზაციის თანდასწრებით.

5.3 დახრილობაზე ექსპერიმენტის შესახებ ანგარიში და ცარიელი იახტის წონის მახასიათებლები უნდა დაადასტუროს სააგენტომ მდგრადობასთან დაკავშირებულ გამოთვლებში მის გამოყენებამდე:

ა) მფლობელ(ებ)ის ან ხელმძღვანელი აგენტ(ებ)ის შეხედულებისამებრ და სააგენტოს მიერ ცარიელი იახტის წონასთან დაკავშირებული მონაცემების დამტკიცებამდე, უსაფრთხოების ზღვარი შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს ცარიელი იახტის წონის და დახრილობაზე ექსპერიმენტის შემდგომ გამოთვლილი სიმძიმის ვერტიკალური ცენტრის (KG) მიმართ;

ბ) აღნიშნული ზღვარი ზუსტად უნდა განისაზღვროს და აღინიშნოს იახტის მდგრადობის შესახებ საინფორმაციო ბუკლეტში;

გ) იახტის მდგრადობის შესახებ საინფორმაციო ბუკლეტში შეტანილი უნდა იქნეს ოფიციალური ჩანაწერი იახტასთან დაკავშირებულ ცვლილებებსა და მოდიფიკაციებზე, რომელთა მიზეზითაც გავლენას დაექვემდებარება ცარიელი იახტის წონა, ხოლო სიმძიმის ვერტიკალური ცენტრები გადაინაცვლებს ზღვრის საწინააღმდეგო მიმართულებით.

5.4 იმ შემთხვევაში, თუ ერთსა და იმავე გემშენებელ ქარხანაში ადგილი ექნება იდენტური იახტების აგებას, სააგენტოს შეუძლია მიიღოს მომდევნო იახტების მსუბუქ წონაზე შემოწმება, აღნიშნული კლასის წამყვანი იახტის დახრილობაზე ჩატარებული ექსპერიმენტის შედეგების დადასტურების მიზნით.

6. მდგრადობასთან დაკავშირებული დოკუმენტები

6.1 ყველა იახტაზე წარმოდგენილი უნდა იყოს იახტის მდგრადობის შესახებ საინფორმაციო ბუკლეტი ან მდგრადობის გამოთვლები, დამტკიცებული დანიშნული/აღიარებული შემმოწმებლის (სურვეიერის) ან აღიარებული ორგანიზაციის მიერ. ≥ 500 საერთო ტევადობის (GT) იახტების მდგრადობის შესახებ საინფორმაციო ბუკლეტი უნდა დაადასტუროს აღიარებულმა ორგანიზაციამ. იმ იახტების შემთხვევაში, რომლებზეც ჩატარდა მდგრადობის გამარტივებული გამოცდა, ბორტზე ხელმისაწვდომი უნდა იყოს შესაბამისი გამოთვლები. იახტის მდგრადობის შესახებ წინასწარ დამტკიცებული საინფორმაციო ბუკლეტის მქონე იახტები, რომლებიც გადის მნიშვნელოვან ცვლილებებს ან კაპიტალურ რემონტს, უნდა დაექვემდებაროს მდგრადობის სრულ გადაფასებას და უზრუნველყოფილი იქნეს იახტის მდგრადობის შესახებ ახლად დამტკიცებული საინფორმაციო ბუკლეტით. მსუბუქ წონაზე შემოწმება უნდა ჩატარდეს მინიმუმ ყოველ 10 წელიწადში ერთხელ განმორებითი შემოწმების განმავლობაში.

6.2 იალქნიან იახტებზე ხელსაყრელ პოზიციაზე ეკიპაჟის მარტივად ინფორმირების მიზნით წარმოდგენილი უნდა იყოს „ქარიშხლის დროს დატბორვის თავიდან აცილების მიზნით მაქსიმალური მუდმივი დაგვერდების კუთხის მრუდების“ ასლი. აღნიშნული უნდა წარმოადგენდეს მდგრადობის შესახებ დამტკიცებული ბროშურით გათვალისწინებული ინფორმაციის უშუალო ასლს.