

32003L0025

L 123/22

EIROPAS SAVIENĪBAS OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

17.5.2003.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2003/25/EK**(2003. gada 14. aprīlis)****par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem****(dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

rīkojoties saskaņā ar Līguma 251. pantā izklāstīto procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Atbilstīgi kopējai transporta politikai ir jāveic papildu pasākumi, lai paaugstinātu jūras pasažieru pārvadājumu drošību.
- (2) Kopiena visiem iespējamajiem līdzekļiem vēlas novērst kuģu satiksmes negadījumus, kuros iesaistīti ro-ro pasažieru kuģi un iet bojā cilvēki.
- (3) Ro-ro pasažieru kuģu ilgzturība pēc bojājumu gūšanas sadursmē, ko nosaka atbilstīgi to avārijas izturības standartam, ir ļoti būtisks faktors pasažieru un kuģa apkalpes drošībā un jo īpaši svarīgs faktors, veicot meklēšanas un glābšanas darbus; vislielākā problēma attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģu ar ro-ro klāju stabilitāti pēc bojājumu gūšanas sadursmē ir ievērojama ūdens daudzuma uzkrāšanās uz minētā klāja.
- (4) Personām, kas pārvietojas ar ro-ro pasažieru kuģiem, un šādu kuģu apkalpei visā Kopienā ir jābūt tiesībām uz vienādi augstu drošības līmeni neatkarīgi no zonas, kurā kuģi veic pārvadājumus.
- (5) ņemot vērā jūras pasažieru pārvadājumu nozīmi iekšējā tirgū, Kopienas līmeņa rīcība ir visefektīvākais risinājums, kā Kopienā sasniegt vienotu minimālo kuģu drošības līmeni.
- (6) Rīcība Kopienas līmenī ir labākais veids, lai nodrošinātu dažu Starptautiskajā jūrniecības organizācijā (SJO)

pieņemtu principu saskaņotu īstenošanu, tādējādi novēršot konkurences traucējumus dažādu Kopienas ro-ro pasažieru kuģu operatoru starpā.

- (7) Vispārējās stabilitātes prasības ro-ro pasažieru kuģiem, kas guvuši bojājumus, starptautiskā līmenī noteica 1990. gada Konferencē par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS 90) un iekļāva SOLAS Konvencijas II-1/B/8. noteikumā (SOLAS 90 standarts). Tā kā SOLAS Konvencija ir tieši piemērojama starptautiskiem pārvadājumiem un Padomes Direktīva 98/18/EK (1998. gada 17. marts) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem ⁽⁴⁾ ir piemērojama vietējiem pārvadājumiem, šīs prasības ir piemērojamas visā Kopienā.
- (8) SOLAS 90 avārijas izturības standarts netieši ietver iespaidu, ko rada ūdens ieplūšana uz ro-ro klāja, kuģim braucot pa jūru ar 1,5 m nozīmīgo viļņu augstumu.
- (9) Saskaņā ar SJO Rezolūciju Nr. 14, kas pieņemta 1995. gada SOLAS konferencē, SJO locekļi drīkst slēgt reģionālus nolīgumus, ja uzskata, ka dominējošo jūras apstākļu un citu vietēju apstākļu dēļ attiecīgajā reģionā ir jānosaka īpašas stabilitātes prasības.
- (10) Astoņas Rietumeiropas valstis, tostarp septiņas dalībvalstis, 1996. gada 28. februārī Stokholmā nolēma ieviest augstāku stabilitātes standartu ro-ro pasažieru kuģiem, kas guvuši bojājumus, lai ņemtu vērā iespaidu, ko rada ūdens sakrāšanās uz ro-ro klāja, un lai kuģi spētu izturēt bīstamākus jūras apstākļus nekā paredzēts SOLAS 90 standartā, t.i., līdz pat 4 m nozīmīgo viļņu augstumu.
- (11) Saskaņā ar minēto līgumu, kas pazīstams kā Stokholmas Līgums, šis īpašais stabilitātes standarts ir tieši saistīts ar jūras rajonu, kurā kuģis veic reisus, un jo īpaši ar attiecīgajā pārvadājumu teritorijā reģistrēto nozīmīgo viļņu augstumu; atbilstīgi attiecīgā kuģa pārvadājumu teritorijā reģistrētajam nozīmīgajam viļņu augstumam nosaka, kādā līmenī ūdens pacelsies uz automobiļu klāja pēc nejaušu bojājumu rašanās.

⁽¹⁾ OV C 20 E, 28.1.2003., 21. lpp.⁽²⁾ Atzinums sniegts 2002. gada 11. decembrī (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts).⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2002. gada 7. novembra atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts) un Padomes 2003. gada 17. marta lēmums.⁽⁴⁾ OV L 144, 15.5.1998., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/84/EK (OV L 324, 29.11.2002., 53. lpp.).

- (12) Noslēdzoties konferencei, kurā pieņēma Stokholmas Līgumu, Komisija norādīja, ka minētais Līgums nav piemērojams citās Kopienas daļās un paziņoja par nodomu pārbaudīt dominējošos vietējos apstākļus, kādos ro-ro pasažieru kuģi veic pārvadājumus visos Eiropas ūdeņos, un izstrādāt attiecīgas iniciatīvas.
- (13) Padome savas 1998. gada 17. marta 2074. sanāksmes protokolā iekļāva paziņojumu, kurā uzsvēra vajadzību nodrošināt vienādu drošības līmeni visiem pasažieru prāmjiem, kas veic pārvadājumus līdzīgos apstākļos, veicot gan starptautiskos, gan vietējos reisus.
- (14) Eiropas Parlaments savā 2000. gada 5. oktobra Rezolūcijā par Grieķijas prāmja "Samina" nogrimšanu ⁽¹⁾ skaidri norādīja, ka gaida Komisijas novērtējumu par Stokholmas Līguma un citu pasažieru kuģu stabilitātes un drošības uzlabošanas pasākumu efektivitāti.
- (15) Saskaņā ar Komisijas ekspertu pētījumu viļņu augstuma apstākļi Eiropas dienvidu daļas ūdeņos ir līdzīgi apstākļiem ziemeļu daļas ūdeņos. Lai gan meteoroloģiskie apstākļi Eiropas dienvidos, kopumā ņemot, var būt labvēlīgāki, Stokholmas Līgumā paredzētā stabilitātes standarta noteikšanas pamatā ir tikai nozīmīgā viļņu augstuma parametrs un tas, kā šis parametrs iespaido ūdens sakrāšanos uz ro-ro klāja.
- (16) Kopienas drošības standartu piemērošana ro-ro pasažieru kuģu stabilitātes prasībām ir ļoti būtiska šo kuģu drošības nodrošināšanai un tai jābūt kopējās jūras drošības sistēmas daļai.
- (17) Lai uzlabotu drošību un izvairītos no konkurences izkropļojumiem, visiem pasažieru kuģiem, kas, veicot starptautiskus reisus, nodrošina regulāru satiksmi ar kādu no dalībvalstu ostām, neatkarīgi no to karaļa valsts ir jāpiemēro vienoti drošības standarti attiecībā uz stabilitāti.
- (18) Kuģu drošība ir galvenokārt karaļa valsts atbildība, un tādēļ visām dalībvalstīm ir jānodrošina atbilstība drošības prasībām, kas piemērojamas ro-ro pasažieru kuģiem, kuri kursē ar minētās dalībvalsts karogu.
- (19) Dalībvalstis atbilstīgi to statusam ir jāuzskata par ostas valstīm. Šajā statusā veicamo uzdevumu pamatā ir īpaši ostas valsts pienākumi, kas atbilst ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijai (*Unclos*).
- (20) Par pamatu īpašajām stabilitātes prasībām, ko ievieš ar šo direktīvu, jānosaka metode, kura paredzēta Stokholmas Līguma pielikumos un pēc kuras aprēķina ūdens līmeņa augstumu uz ro-ro klāja pēc bojājumu gūšanas sadursmē atkarībā no diviem pamatparametriem: kuģa palikušie brīvsāni un nozīmīgais viļņu augstums jūras rajonā, kurā kuģis veic reisus.
- (21) Dalībvalstīm ir jānosaka un jāpublicē nozīmīgais viļņu augstums tajos jūras rajonos, kuros ro-ro pasažieru kuģi veic regulārus reisus uz to ostām vai no tām. Attiecībā uz starptautiskiem maršrutiem nozīmīgais viļņu augstums attiecīgā gadījumā ir jānosaka, savstarpēji vienojoties valstīm abos maršruta galapunktos. Nozīmīgo viļņu augstumu tajos pašos rajonos var noteikt arī attiecībā uz sezonāliem reisiem.
- (22) Visiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas veic pārvadājumus, uz kuriem attiecas šās direktīvas darbības joma, ir jāatbilst stabilitātes prasībām attiecībā uz to darbības zonā noteikto nozīmīgo viļņu augstumu. Uz tiem jābūt karaļa valsts iestādes izdotam atbilstības sertifikātam, kurš ir jāatzīst visām pārējām dalībvalstīm.
- (23) SOLAS 90 standarts paredz tādu drošības līmeni, kas ir līdzvērtīgs ar šo direktīvu noteiktajām īpašajām stabilitātes prasībām kuģiem, kuri veic reisus jūras rajonos, kur nozīmīgais viļņu augstums ir 1,5 m vai mazāks.
- (24) ņemot vērā konstrukcijas pārveidojumus, kas esošajiem ro-ro pasažieru kuģiem var būt jāveic, lai tie atbilstu īpašajām stabilitātes prasībām, šīs prasības ir jāievieš vairāku gadu laikā, lai attiecīgās nozares daļas uzņēmumiem būtu pietiekami ilgs laiks atbilstības nodrošināšanai; tālab esošajiem kuģiem ir jāparedz attiecīgo prasību pakāpeniskas ieviešanas grafiks. Šim grafikam nav jāietekmē īpašo stabilitātes prasību īstenošana jūras rajonos, uz kuriem attiecas Stokholmas Līguma pielikumi.
- (25) 4. panta 1. punkta e) apakšpunktā Padomes Direktīvā 1999/35/EK (1999. gada 29. aprīlis) par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai ⁽²⁾ ir paredzēts, ka ostas valstīm ir jāpārbauda, vai ro-ro pasažieru prāmji un ātrgaitas pasažieru kuģi atbilst īpašajām stabilitātes prasībām, kas pieņemtas reģionālā līmenī un pārņemtas attiecīgo valstu tiesību aktos, ja šie kuģi veic pārvadājumus, uz ko attiecas minētie valsts tiesību akti attiecīgajā reģionā.

⁽¹⁾ OV C 178, 22.6.2001., 288. lpp.

⁽²⁾ OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/84/EK.

- (26) ātrgaitas pasažieru kuģiem, kā noteikts SOLAS Konvencijas X nodaļas 1. noteikumā ar grozījumiem, nav jāatbilst šās direktīvas prasībām, ja tie pilnīgi atbilst SJO Starptautiskā ātrgaitas kuģu drošības kodeksam ar attiecīgajiem grozījumiem.
- (27) šās direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (28) Sakarā ar to, ka paredzētās darbības mērķi, t.i., cilvēka dzīvības aizsardzība uz jūras, uzlabojot ro-ro pasažieru kuģu ilgturību bojājuma gadījumā, dalībvalstis nevar pienācīgi sasniegt un minētās rīcības mēroga un seku dēļ šo mērķi labāk var sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs minētā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķis

Šās direktīvas mērķis ir noteikt vienotu līmeni īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem, tādējādi uzlabojot šā tipa kuģu ilgturību pēc bojājumu gūšanas sadursmē un nodrošinot augstu pasažieru un apkalpes drošības līmeni.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā ir spēkā šādas definīcijas:

- a) "ro-ro pasažieru kuģis" ir kuģis, kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus un uz kura ir ro-ro kravas telpas vai īpašas kategorijas telpas, kā noteikts SOLAS Konvencijas ar grozījumiem II-2/3. noteikumā;
- b) "jauns kuģis" ir kuģis, kuram liek ķīli vai kurš ir līdzīgā būvēšanas stadijā 2004. gada 1. oktobrī vai pēc minētās dienas; līdzīga būves stadijā ir stadijā, kurā:
- (i) ir sākušies ar konkrēto kuģi saistīti būvniecības darbi; un
 - (ii) ir sāktā šā kuģa montāža, kas aptver vismaz 50 tonnas vai 1 % no visas paredzētās konstrukciju materiālu masas, atkarībā no tā, kura no tām ir mazāka;

- c) "esošais kuģis" ir kuģis, kas nav jauns kuģis;

- d) "pasažieris" ir ikviena persona, kura nav kuģa kapteinis, kuģa apkalpes loceklis vai cita persona, kas jebkādā veidā ir nodarbināta uz kuģa, un nav bērns, kurš jaunāks par vienu gadu;
- e) "starptautiskās konvencijas" ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS Konvencija) un 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas zīmi un to spēkā esošie protokoli un grozījumi;
- f) "regulāra satiksme" ir ro-ro pasažieru kuģu šķērsojumu sērija, veicot pārvadājumu pakalpojumus starp vienām un tām pašām divām vai vairākām ostām, un ko īsteno:
- (i) saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu; vai
 - (ii) tik regulāri vai bieži, ka tā veido atpazīstamas sistematiskas virknes;
- g) "Stokholmas Līgums" ir līgums, kas 1996. gada 28. februārī noslēgts Stokholmā saskaņā ar SOLAS 95. Konferences Rezolūciju Nr. 14 "Reģionālie nolīgumi par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro tipa pasažieru kuģiem", kura pieņemta 1995. gada 29. novembrī;
- h) "karoga valsts iestādes" ir tās valsts kompetentās iestādes, ar kuras karogu ro-ro pasažieru kuģim ir tiesības braukt;
- i) "ostas valsts" ir dalībvalsts, ar kuras ostām ro-ro pasažieru kuģis nodrošina regulāru satiksmi;
- j) "starptautisks reiss" ir reiss pa jūru no kādas ostas vienā dalībvalstī uz citu ostu ārpus minētās dalībvalsts vai pretēji;
- k) "īpašas stabilitātes prasības" ir stabilitātes prasības, kas paredzētas I pielikumā;
- l) "nozīmīgs viļņu augstums" (h_s) ir noteiktā laika posmā novēroto viļņu augstumu augstākās trešdaļas vidējais augstums;
- m) "palikušie brīvsāni" (f_r) ir minimālais attālums starp bojāto ro-ro klāju un galējo ūdenslīniju bojājuma vietā, ņemot vērā uz bojātā ro-ro klāja sakrājušās jūras ūdens radīto papildu iespaidu.

3. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz visiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas neatkarīgi no to karoga nodrošina regulāru satiksmi starptautiskos reisos uz kādas dalībvalsts ostu vai no tās.
2. Visas dalībvalstis, būdamas ostas valsts statusā, gādā par to, lai ro-ro pasažieru kuģi, kas brauc ar tādas valsts karogu, kura nav dalībvalsts, pilnīgi atbilstu šās direktīvas prasībām, iekams tiem ļauj uzsākt reisos no minētās dalībvalsts ostām vai uz tām, saskaņā ar Direktīvas 1999/35/EK 4. pantu.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

4. pants

Nozīmīgais viļņu augstums

Nozīmīgo viļņu augstumu (h_s) izmanto, lai noteiktu ūdens līmeņa augstumu uz automobiļu klāja, piemērojot I pielikumā noteiktās īpašās stabilitātes prasības. Nozīmīgā viļņu augstuma vērtību nosaka tādu, lai varbūtība to pārsniegt gada laikā nebūtu lielāka par 10 %.

5. pants

Jūras rajoni

1. Ostas valstis ne vēlāk kā 2004. gada 17. maijā izveido to jūras rajonu sarakstu, ko šķērso ro-ro pasažieru kuģi, kuri nodrošina regulāru satiksmi ar to ostām, un norāda attiecīgās nozīmīgā viļņu augstuma vērtības šajos rajonos.

2. Jūras rajonus un piemērojamās nozīmīgā viļņu augstuma vērtības šajos rajonos nosaka, vienojoties dalībvalstīm vai attiecīgā gadījumā dalībvalstīm un trešām valstīm abos maršruta galapunktos. Ja kuģis savā maršrutā šķērso vairāk nekā vienu jūras rajonu, tam jāatbilst īpašajām stabilitātes prasībām attiecībā uz augstāko nozīmīgā viļņu augstuma vērtību, kas noteikta šajos rajonos.

3. Sarakstu paziņo Komisijai un publicē publiskā datu bāzē, kas ir pieejama kompetentās jūrniecības iestādes tīmekļa vietnē. Komisijai paziņo arī šādas informācijas atrašanās vietu, kā arī visus atjauninātos sarakstus un šādas atjaunināšanas iemeslus.

6. pants

Īpašas stabilitātes prasības

1. Neskarot SOLAS Konvencijas II-I/B/8. noteikuma (SOLAS 90 standarts) prasības attiecībā uz ūdensnecaurīdīgu sadalījumu un avārijas noturību, visi ro-ro pasažieru kuģi, kas minēti 3. panta 1. punktā, atbilst šās direktīvas I pielikumā noteiktajām īpašajām stabilitātes prasībām.

2. Ro-ro pasažieru kuģiem, kas veic pārvadājumus tikai tādās jūras rajonos, kuros nozīmīgais viļņu augstums ir 1,5 metri vai mazāks, atbilstību 1. punktā minētā noteikuma prasībām uzskata par līdzvērtīgu atbilstībai I pielikumā noteiktajām īpašajām stabilitātes prasībām.

3. Piemērojot I pielikumā noteiktās prasības, dalībvalstis ņem vērā II pielikumā noteiktās pamatnostādnes, ciktāl tas ir iespējams un samērojams ar attiecīgā kuģa konstrukciju.

7. pants

Īpašo stabilitātes prasību ieviešana

1. Jauni ro-ro pasažieru kuģi atbilst īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas I pielikumā.

2. Esošie ro-ro pasažieru kuģi, izņemot tos, uz kuriem attiecas 6. panta 2. punkts, atbilst I pielikuma īpašajām stabilitātes prasībām ne vēlāk kā 2010. gada 1. oktobrī.

Esošie ro-ro pasažieru kuģi, kas 2003. gada 17. maijā atbilst 6. panta 1. punktā minētā noteikuma prasībām, nodrošina atbilstību I pielikuma īpašajām stabilitātes prasībām ne vēlāk kā 2015. gada 1. oktobrī.

3. Šis pants neierobežo Direktīvas 1999/35/EK 4. panta 1. punkta e) apakšpunktu.

8. pants

Sertifikāti

1. Uz visiem jauniem un esošiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas brauc ar dalībvalsts karogu, ir sertifikāts, kas apstiprina to atbilstību 6. pantā un I pielikumā noteiktajām īpašajām stabilitātes prasībām.

Šajā sertifikātā, ko izdod kara valsts iestāde un kam var būt pievienoti citi saistīti sertifikāti, norāda nozīmīgo viļņu augstumu, līdz kuram kuģis spēj izpildīt īpašās stabilitātes prasības.

Sertifikāts ir derīgs, ciktāl kuģis veic pārvadājumus zonā ar tādu pašu vai zemāku nozīmīgā viļņu augstuma vērtību.

2. Dalībvalstis, rīkojoties ostas valsts statusā, atzīst citu dalībvalstu saskaņā ar šo direktīvu izdotos sertifikātus.

3. Dalībvalstis, rīkojoties ostas valsts statusā, atzīst trešo valstu izdotos sertifikātus, kuros norādīts, ka kuģis atbilst noteiktajām īpašajām stabilitātes prasībām.

9. pants

Sezonāli un īstermiņa pārvadājumi

1. Ja kuģošanas sabiedrība, kas nodrošina regulāru satiksmi visu gadu, vēlas uz kādu īsāku laika posmu šās satiksmes nodrošināšanā iesaistīt papildu ro-ro pasažieru kuģus, tā par to informē ostas valsts(-u) kompetentās iestādes ne vēlāk kā vienu mēnesi pirms minēto papildu kuģu iesaistīšanas attiecīgo reisu veikšanā. Tomēr gadījumos, kad neparedzētu apstākļu dēļ kāds ro-ro pasažieru kuģis ir ātri jāaizvieto, lai nodrošinātu satiksmes nepārtrauktību, piemēro Direktīvu 1999/35/EK.

2. Ja kuģošanas sabiedrība vēlas veikt sezonālus pārvadājumus īsāku laika posmu, kas nepārsniedz sešus mēnešus gadā, tā par to informē ostas valsts(-u) kompetentās iestādes ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms šādu pārvadājumu uzsākšanas.

3. Ja šādus pārvadājumus veic laikā, kad nozīmīgais viļņu augstums ir zemāks nekā tam pašam jūras rajonam noteiktā vērtība pārvadājumiem visa gada laikā, tad nozīmīgā viļņu augstuma vērtību, kas piemērojama šim īsākajam laika posmam, kompetentā iestāde var izmantot, lai noteiktu ūdens līmeņa augstumu uz klāja, piemērojot I pielikumā minētās īpašās stabilitātes prasības. Nozīmīgā viļņu augstuma vērtību, kas piemērojama šim īsākajam laika posmam, nosaka, vienojoties dalībvalstīm vai attiecīgā gadījumā dalībvalstīm un trešām valstīm abos maršruta galapunktos.

4. Kad ostas valsts vai valstu kompetentā iestāde(-es) ir devušas piekrišanu pārvadājumiem 1. un 2. punkta nozīmē, uz ro-ro pasažieru kuģa, kas uzsāk šādus pārvadājumus, ir jābūt sertifikātam, kas apstiprina kuģa atbilstību šās direktīvas prasībām, kā paredzēts 8. panta 1. punktā.

10. pants

Pielāgojumi

Lai ņemtu vērā jaunumus starptautiskajā līmenī un jo īpaši Starptautiskajā jūrniecības organizācijā (SJO) un uzlabotu šās direktīvas efektivitāti, ņemot vērā pieredzi un tehnisko attīstību, pielikumus var grozīt saskaņā ar 11. panta 2. punktā minēto procedūru.

11. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja, kas izveidota saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 ⁽¹⁾ 3. pantu.

2. Ja izdara atsauci uz šo punktu, tad piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā Lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais termiņš ir astoņas nedēļas.

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

12. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par to valsts tiesību aktu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu šo sankciju izpildi. Noteiktajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām.

13. pants

Īstenošana

Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2004. gada 17. novembrim izpildītu šās direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem šos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāmas šādas atsauces.

14. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad to publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

15. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Luksemburgā, 2003. gada 14. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —

priekšsēdētājs

P. COX

Padomes vārdā —

priekšsēdētājs

A. GIANNITSIS

⁽¹⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

I PIELIKUMS

ĪPAŠĀS STABILITĀTES PRASĪBAS RO-RO PASAŽIERU KUĢIEM

skatīt 6. pantu

1. Papildus SOLAS Konvencijas II-1/B/8. punkta prasībām attiecībā uz ūdensnecaurlaidīgo sadalījumu un kuģa stabilitāti bojātā stāvoklī, visi 3. panta 1. punktā minētie ro-ro pasažieru kuģi atbilst šā pielikuma prasībām.
- 1.1. Atbilstību II-1/B/8.2.3. noteikuma prasībām nodrošina, ņemot vērā iespaidu, ko var radīt hipotētisks jūras ūdens daudzums, ja tas pēc bojājumu gūšanas krājas uz pirmā klāja virs ro-ro kravas telpas vai īpašās kravas telpas konstruktīvās ūdenslīnijas, kā noteikts II-2/3. noteikumā (še turpmāk "bojātais ro-ro klājs"). Pārējās II-1/B/8. noteikuma prasības, piemērojot šajā pielikumā minēto stabilitātes standartu, nav jāizpilda. To jūras ūdens daudzumu, kas, iespējams, varētu uzkrāties, aprēķina šādi:
 - a) ņemot vērā ūdens līmeni noteiktā augstumā virs ro-ro klāja bojātā nodalījuma klāja malas zemākā punkta vai;
 - b) ja bojātā nodalījuma klāja mala ir iegrimusi, tad aprēķinā izmanto noteiktu augstumu virs mierīga ūdens virsmas līmeņa visos ķīļā un galsveres leņķos,t. i.,

0,5 m, ja palikušie brīvsāni (f_r) ir 0,3 m vai mazāk,

0,0 m, ja palikušie brīvsāni (f_r) ir 2,0 m vai vairāk, un

starpvērtības, ko nosaka ar lineāro interpolāciju, ja palikušie brīvsāni (f_r) ir 0,3 m vai vairāk, bet mazāk par 2,0 m,

kur palikušie brīvsāni (f_r) ir minimālais attālums starp bojāto ro-ro klāju un galējo ūdenslīniju bojājuma vietā, neņemot vērā iespaidu, ko rada uz bojātā ro-ro klāja iespējami uzkrāties ūdens.
- 1.2. Ja uzstāda augstas efektivitātes ūdens novadišanas sistēmu, karoga valsts iestāde var ļaut samazināt ūdens līmeņa augstumu.
- 1.3. Kuģiem, kas veic pārvadājumus ģeogrāfiski noteiktos ierobežotos rajonos, karoga valsts iestāde var samazināt saskaņā ar 1.1. punktu noteikto ūdens līmeņa augstumu, aizvietojo to ar šē turpmāk minēto:
 - 1.3.1. 0,0 m, ja nozīmīgais viļņu augstums (h_s) attiecīgajā rajonā ir 1,5 m vai mazāks;
 - 1.3.2. saskaņā ar 1.1. punktu noteiktā vērtība, ja nozīmīgais viļņu augstums (h_s) attiecīgajā rajonā ir 4,0 m vai lielāks;
 - 1.3.3. starpvērtības, ko nosaka ar lineāro interpolāciju, ja nozīmīgais viļņu augstums (h_s) attiecīgajā rajonā ir 1,5 m vai lielāks, bet mazāks par 4,0 m,ja vien ir nodrošināta atbilstība šādiem nosacījumiem:
- 1.3.4. karoga valsts iestāde piekrīt, ka noteikto rajonu raksturo nozīmīgais viļņu augstums (h_s), kura pārsniegšanas varbūtība nav lielāka par 10 %; un
- 1.3.5. sertifikātos ir norādīta darbības zona un attiecīgā gadījumā tā gada daļa, kurai noteikts konkrēta nozīmīgā viļņu augstuma (h_s) vērtība.
- 1.4. Kā alternatīvu 1.1. vai 1.3. punkta prasībām karoga valsts iestāde var paredzēt 1.1. vai 1.3. punkta prasību nepiemērošanu un akceptēt pierādījumus, kas iegūti atsevišķa kuģa modeļa testēšanā saskaņā ar papildinājumā noteikto modeļa testēšanas metodi un kas liecina, ka kuģis neapgāzīsies, ja tas būs guvis bojājumus II-1/B/8.4. noteikumā paredzētajā apjomā visnelabvēlīgākajā vietā, kura minēta 1.1. punktā, neregulāras jūras viļņošanās apstākļos, un
- 1.5. kuģa sertifikātos izdara norādi uz modeļa testēšanas rezultātiem, kas akceptēti kā līdzvērtīgi atbilstībai 1.1. vai 1.3. punkta prasībām, un modeļa testēšanā izmantoto nozīmīgo viļņu augstumu (h_s).
- 1.6. Informāciju, kas sniegta kapteinim saskaņā ar II-1/B/8.7.1. un II-1/B/8.7.2. noteikumiem un aizpildīta, lai nodrošinātu atbilstību II-1/B/8.2.3. līdz II-1/B/8.2.3.4. noteikumiem, negrozītu piemēro ro-ro pasažieru kuģiem, kas apstiprināti saskaņā ar šīm prasībām.

2. Lai novērtētu iespaidu, ko var radīt uz 1. punktā minētā bojātā ro-ro klāja iespējami sakrājiēs jūras ūdens, galvenokārt ņem vērā šādus noteikumus:
 - 2.1. šķērsenisko vai garenisko starpsienu uzskata par nebojātu, ja visas tās daļas atrodas kuģa abu bortu vertikālo virsmu iekšpusē tādā attālumā no kuģa korpusa metāla apšuvuma, kas vienāds ar vienu piektdaļu kuģa platuma, kā noteikts II-1./2. noteikumā, un mērīts taisnā leņķī no centra līnijas augstākās dalīšanas ūdenslīnijas līmenī;
 - 2.2. gadījumos, kad kuģa korpus ir konstruktīvi daļēji paplašināts, lai nodrošinātu atbilstību šā pielikuma noteikumiem, palielinājumu vienas piektdaļas kuģa platuma apjomā izmanto visos aprēķinos, bet tas neiespaido esošo starpsienu šķērsojošo elementu, cauruļvadu sistēmu utt. atrašanās vietu, kas bijusi pieņemama arī pirms paplašināšanas;
 - 2.3. šķērsenisko vai garenisko starpsienu necaurlaidība, ko pieņem par efektīvu, lai noturētu bojātā ro-ro klāja attiecīgajā nodalījumā iespējami sakrājušos jūras ūdeni, ir samērota ar ūdens novadišanas sistēmu un iztur hidrostatisko spiedienu saskaņā ar bojājumu aprēķina rezultātiem. Šādas starpsienas ir vismaz 2,2 m augstas. Tomēr attiecībā uz kuģiem ar paceļamu automobiļu klāju minimālais starpsienas augstums nav mazāks par paceļamā klāja apakšējo sānmalu augstumu, šiem klājiem atrodies nolaistā stāvoklī;
 - 2.4. attiecībā uz īpašu konfigurāciju, piemēram, pilna platuma paceļamiem klājiem un platām sānu šahtām, var akceptēt citu starpsienu augstumu, ņemot vērā detalizētus modeļa testus;
 - 2.5. iespajds, ko rada iespējamā jūras ūdens uzkrāšanās, nav jāņem vērā attiecībā uz bojātā ro-ro klāja nodalījumiem, ja vien šādiem nodalījumiem katrā klāja pusē ir ūdensvārti, kas ir vienmērīgi izvietoti gar nodalījuma malām un atbilst šādiem parametriem:
 - 2.5.1. $A \geq 0,3 l$
kur A ir ūdensvārtu kopējā platība katrā klāja pusē, izteikta kvadrātmetros, un l ir nodalījuma garums metros;
 - 2.5.2. kuģim visbīstamāko bojājumu gadījumā ir jāsaglabā vismaz 1,0 m palikušie brīvsāni, neņemot vērā iespaidu, ko rada iespējamais ūdens daudzums uz bojātā ro-ro klāja; un
 - 2.5.3. šādi ūdensvārti atrodas 0,6 m augstumā virs bojātā ro-ro klāja un to zemākā mala ir 2 cm virs bojātā ro-ro klāja; un
 - 2.5.4. šādi ūdensvārti ir aprīkoti ar aizvēršanas iekārtām vai neatgriezeniskajiem vārstiem, lai novērstu ūdens nokļūšanu uz ro-ro klāja, bet tai pašā laikā ļautu aizplūst ūdenim, kas uz minētā klāja var sakrāties.
 - 2.6. Ja pieņem, ka ir bojāta starpsiena virs ro-ro klāja, tad pieņem, ka arī abi nodalījumi, kas robežojas ar šo starpsienu, ir applūduši līdz tādām pašām ūdens līmenim, kāds aprēķināts saskaņā ar 1.1. vai 1.3. punktu.
3. Nosakot nozīmīgo viļņu augstumu, izmanto viļņu augstumu, kas norādīts kartēs vai jūras rajonu sarakstos, kurus dalībvalstis izveidojušas saskaņā ar šās direktīvas 5. pantu.
- 3.1. Kuģiem, ko paredzēts izmantot pārvadājumiem īsāku laika posmu, ostas valsts iestāde, vienojoties ar to otru valsti, kuras osta ir iekļauta kuģa maršrutā, nosaka izmantojamo nozīmīgo viļņu augstumu.
4. Modeļu testēšanu veic atbilstīgi papildinājumam.

Papildinājums

Modeļa testēšanas metode

1. Mērķi

Pielikuma 1.4. punktā minētajos testos attiecībā uz I pielikumā minētajām stabilitātes prasībām kuģim ir jāspēj izturēt 3. punktā minētā jūras viļņošanās, pieņemot slinktāko iespējamo bojājumu gūšanas scenāriju.

2. Kuģa modelis

2.1. Modelim ir jāatbilst īstajam kuģim gan ārējās konfigurācijas, gan iekšējā nodalījumu izvietojuma ziņā, jo īpaši attiecībā uz visām bojātajām telpām, kas var iespaidot applūšanas un ūdens aizplūšanas procesu. Bojājumiem jābūt tādiem, kādi nolūkā nodrošināt atbilstību SOLAS Konvencijas II-1./B/8.2.3.2. noteikumam paredzēti visbīstamāko bojājumu gadījumā. Papildu tests ir jāveic attiecībā uz bojājumiem kuģa vidusdaļā, ja visbīstamāko bojājumu vieta saskaņā ar SOLAS 90 standartu atrodas ārpus $\pm 10\%$ Lpp no kuģa vidusdaļas. Šis papildu tests ir jāveic tikai tādā gadījumā, ja pieņem, ka ir bojātas ro-ro telpas.

2.2. Kuģa modelim ir jāatbilst šādiem parametriem:

2.2.1. attālums starp perpendikuliem (Lpp) ir vismaz 3 m;

2.2.2. korpuss ir pietiekami plāns vietās, kur tā biezums iespaido testa rezultātus;

2.2.3. kustības raksturlielumi jāmodelē atbilstīgi īstā kuģa kustībai, īpašu uzmanību pievēršot griezes rādiusu mērogošanai kuģa zvalstīšanās un gareniskas šūpošanās kustībās. Iegrimē, galsverē (diferencei), sānsverē un smaguma centram jābūt tādiem kā visbīstamāko bojājumu gadījumā;

2.2.4. galvenie konstrukcijas elementi, t. i., ūdensnecaurlaidīgās starpsienas, ventilācijas lūkas u. c. virs un zem starpsienu klāja, kas var radīt asimetrisku applūšanu, ir jāmodelē iespējami precīzi, lai tie atbilstu reālajam stāvoklim;

2.2.5. bojājumu radītās atveres forma ir šāda:

2.2.5.1. četrstūrveida sānu profils SOLAS Konvencijas II-1./B/8.4.1. noteikumā noteiktajā platumā un neierobežotā vertikālā apjomā;

2.2.5.2. vienādsānu trijstūra veida profils horizontālā plaknē, kura augstums ir vienāds ar B/5 SOLAS Konvencijas II-1./B/8.4.2. noteikumā.

3. Izmēģinājumu process

3.1. Modeli izmēģina garu jūras viļņu neregulāras viļņošanās apstākļos, ko nosaka ar *Jonswap* spektru, ar stabilitātes prasību 1.3. punktā noteikto nozīmīgo viļņu augstumu un šādu maksimālo pastiprināšanās faktoru γ un maksimālo periodu T_p :

3.1.1. $T_p = 4\sqrt{h_s}$ ar $\gamma = 3,3$; un

3.1.2. T_p vienādu ar zvalstīšanās rezonanses periodu bojātam kuģim, uz kura klāja nav ūdens, noteiktā iekraušanas stāvoklī, bet ne lielāku par $6\sqrt{h_s}$ un ar $\gamma = 1$.

3.2. Modelim ir jāspēj brīvi dreifēt un atrasties jūrā ar šķērseniskiem viļņiem (90° kurss) ar bojājumu radīto atveri pret pretī nākošajiem viļņiem. Modelim nav jābūt stabilizētam tā, lai nenotiktu apgāšanās. Ja kuģis pēc applūšanas ir vertikālā stāvoklī, tas jāsasver bojājuma virzienā par 1 ķīļa grādu.

3.3. Katram maksimālajam periodam ir jāveic vismaz pieci izmēģinājumi. Testēšanas laiks katrā reizē ir tik ilgs, līdz ir sasniegts nekustīgs stāvoklis, bet ne īsāks par 30 minūtēm reālā laika. Katrā testā izmanto atšķirīgu viļņu grupas veidošanu.

3.4. Ja nevienā no izmēģinājumiem nenotiek kuģa sasvēršanās bojājuma virzienā, tie jāatkārto piecas reizes katros no diviem noteiktajiem viļņu nosacījumiem vai arī modelis ir jāsasver papildus par vienu sānsveres leņķi pret bojājumu un izmēģinājums jāatkārto divas reizes katros no diviem noteiktajiem viļņu nosacījumiem. Šo papildu izmēģinājumu nolūks ir iespējami labākajā veidā demonstrēt izturību pret apgāšanos abos virzienos.

3.5. Testus veic attiecībā uz šādiem bojājumu gadījumiem:

3.5.1. visbīstamāko bojājumu gadījums attiecībā uz rajonu zem noturības pleca (GZ) līknes saskaņā ar SOLAS Konvenciju; un

3.5.2. visbīstamāko kuģa vidusdaļas bojājumu gadījums attiecībā uz palikušajiem brīvsāniem kuģa vidusdaļā, ja to paredz 2.1. punkts.

4. Ilgizturības kritēriji

Kuģi uzskata par ilgizturīgu, ja nekustīgs stāvoklis ir sasniegts vairākkārtējos testos, kā paredzēts 3.3. punktā, ar nosacījumu, ka vairāk nekā 30° zvalstīšanās leņķus pret vertikālo asi, ja tie fiksēti biežāk nekā 20 % zvalstīšanās ciklos, vai par 20° lielāku pastāvīgu ķīļa leņķi jāuzskata par apgāšanās gadījumiem, pat ja ir sasniegts nekustīgs stāvoklis.

5. Testa apstiprināšana

- 5.1. Modeļu testēšanas programmu priekšlikumi iepriekš jāiesniedz ostas valsts iestādei apstiprināšanai. Ir jāpatur prātā, ka visnelabvēlīgāko scenāriju var radīt arī mazāku izmēru bojājumu gūšana.
 - 5.2. Tests ir jādokumentē ziņojumā un videoierakstā vai, izmantojot cita veida vizuālu dokumentēšanu, kurā ir visa vajadzīgā informācija par kuģi un testa rezultātiem.
-

II PIELIKUMS

ORIENTĒJOŠAS PAMATNOSTĀDNES VALSTU KOMPETENTAJĀM IESTĀDĒM

skatīt 6. panta 3. punktu

I DAĻA

PIEMĒROŠANA

Saskaņā ar šās direktīvas 6. panta 3. punktu šīs pamatnostādnes ņem vērā dalībvalstu iestādes, piemērojot I pielikumā noteiktās īpašās stabilitātes prasības, ciktāl tas ir iespējams un samērojams ar attiecīgā kuģa konstrukciju. Turpmāk lietotā punktu numerācija atbilst I pielikuma punktu numerācijai.

1. punkts

Pirmkārt, visiem šās direktīvas 3. panta 1. punktā minētajiem ro-ro pasažieru kuģiem ir jāatbilst pietiekamas SOLAS 90 palikušās noturības standartam, jo tas attiecas uz visiem pasažieru kuģiem, kas būvēti 1990. gada 29. aprīlī un vēlāk. Šās prasības piemērošanas dēļ nosaka palikušos brīvsānus f_r , kas jāizmanto 1.1. punktā paredzētajos aprēķinos.

1.1. punkts

1. Šis punkts attiecas uz hipotētisku ūdens daudzumu, kas uzkrāties uz starpsienu (ro-ro) klāja. Pieņem, ka ūdens ir ieplūdis uz minētā klāja caur bojājuma radīto atveri. Šis punkts paredz, ka kuģim papildus atbilstībai visām SOLAS 90 standarta prasībām ir jāatbilst arī tai SOLAS 90 kritēriju daļai, kas ietverta II-1/B/8. noteikuma 2.3. līdz 2.3.4. punktā, aprēķinos ņemot vērā noteiktu ūdens daudzumu uz klāja. Šajā aprēķinā nav jāņem vērā citas II-1/B/8. noteikuma prasības. Piemēram, šajā aprēķinā kuģim nav jāatbilst prasībām par līdzsvara leņķiem vai robežlīnijas neiegrimšanu.
2. Uzkrājušos ūdeni pievieno kā šķidru kravu ar vienu kopēju virsmu visu to nodalījumu iekšpusē, kurus pieņem par applūdušiem uz automobiļu klāja. Ūdens līmeņa augstums (h_w) uz klāja ir atkarīgs no palikušajiem brīvsāniem pēc bojājumu gūšanas, un to mēra bojājuma līmenī (sk. 1. attēlu). Palikušie brīvsāni ir minimālais attālums starp bojāto ro-ro klāju un galējo ūdenslīniju (pēc līdzsvarošanas pasākumiem, ja tādi veikti) hipotētisko bojājumu līmenī pēc visu iespējamo bojājumu scenāriju pārbaudes, nosakot atbilstību SOLAS 90 standartam, kā paredzēts I pielikuma 1. punktā. Palikušo brīvsānu f_r aprēķinā nav jāņem vērā iespaids, ko var radīt hipotētisks ūdens daudzums, kas uzkrāties uz bojātā ro-ro klāja.
3. Ja palikušie brīvsāni f_r ir 2,0 m vai lielāki, pieņem, ka uz ro-ro klāja ūdens nav uzkrāties. Ja palikušie brīvsāni f_r ir 0,3 m vai mazāki, tad pieņem, ka ūdens līmeņa augstums h_s ir 0,5 m. Ūdens līmeņa starpvērtības nosaka ar lineāro interpolāciju (sk. 2. attēlu).

1.2. punkts

Ūdens novadišanas līdzekļus var uzskatīt par efektīviem tikai tad, ja šie līdzekļi spēj novērst liela ūdens daudzuma sakrāšanos uz klāja, t. i., spēj novadīt vairākus tūkstošus tonnu ūdens stundā, kas ievērojami pārsniedz jaudas, kuras bija ierīkotas šo noteikumu pieņemšanas laikā. Šādas augstas efektivitātes ūdens novadišanas sistēmas var izveidot un apstiprināt nākotnē (pamatojoties uz pamatnostādņēm, ko izstrādā Starptautiskā jūrniecības organizācija).

1.3. punkts

1. Tā ūdens daudzumu, kas, iespējams, ir sakrājis uz klāja, var papildus samazinājumiem saskaņā ar 1.1. punktu samazināt attiecībā uz pārvadājumiem ģeogrāfiski noteiktās ierobežotās zonās. Šīs zonas nosaka saskaņā ar nozīmīgo viļņu augstumu h_s , kas raksturo minēto zonu saskaņā ar šās direktīvas 5. panta noteikumiem.
2. Ja nozīmīgais viļņu augstums (h_s) attiecīgajā zonā ir 1,5 m vai mazāks, tad pieņem, ka uz bojātā ro-ro klāja nav sakrājis papildu ūdens daudzums. Ja nozīmīgais viļņu augstums attiecīgajā zonā ir 4,0 m vai lielāks, tad tā ūdens līmeņa augstums, kas hipotētiski ir sakrājis uz klāja, ir vērtība, ko aprēķina saskaņā ar 1.1. punktu. Starpvērtības nosaka ar lineāro interpolāciju (sk. 3. attēlu).
3. Ūdens līmenis h_s saglabājas konstants, tādēļ pievienotā ūdens daudzums ir mainīgais lielums, jo tas ir atkarīgs no sānsveres leņķa un no tā, vai pie kāda noteikta sānsveres leņķa klāja mala ir iegremdēta vai ne (sk. 4. attēlu). Jāievēro, ka automobiļu transportēšanas telpu pieņemtā ūdenscaurlaidība ir 90 % (SJO Kuģniecības drošības komitejas Apkārtraksts Nr. 649), bet citu hipotētiski applūdušo telpu caurlaidība ir tāda, kāda noteikta SOLAS Konvencijā.
4. Ja aprēķini, ko veic, lai pierādītu atbilstību šai direktīvai, attiecas uz nozīmīgo viļņu augstumu, kas ir mazāks par 4,0 m, šis ierobežojošais nozīmīgais viļņu augstums ir jānorāda kuģa Pasažieru kuģa drošības sertifikātā.

1.4. un 1.5. punkts

Kā alternatīvu atbilstībai jaunajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas 1.1 vai 1.3. punktā, iestāde var akceptēt atbilstības pierādījumus, kas iegūti modeļu testos. Modeļu testa prasības ir sīki izklāstītas I pielikuma papildinājumā. Pamatnostādnes modeļu testu veikšanai ir iekļautas šā pielikuma II daļā.

1.6. punkts

Ar parasto metodi noteiktais SOLAS 90 ierobežojošās darbības līknes(-u) (KG vai GM) standarts var nebūt piemērojams gadījumos, kad saskaņā ar šo direktīvu pieņem, ka uz klāja ir sakrājies ūdens, un var būt vajadzība noteikt pārskatītu(-as) ierobežojošo(-ās) līkni(-es), ņemot vērā šā pievienotā ūdens iespaidu. Tālāb ir jāveic aprēķini ar pietiekamu skaitu darbības iegrīmu un galsveru.

Piezīme. Pārskatītās ierobežojošās darbības KG/GM līknes var noteikt ar atkārtotānu, kur minimālo pārsnieguma GM, kas noteikta avārijas izturības aprēķinos ar ūdeni uz klāja, pievieno ievades KG (vai atskaita no GM), ko izmanto brīvsānu noteikšanai pēc bojājumu gūšanas, pēc kuriem nosaka ūdens daudzumu uz klāja, šo procesu atkārtot, līdz pārsnieguma GM kļūst neievērojama.

Ir paredzams, ka operatori varētu sākt šādu atkārtotānu ar maksimālo KG un minimālo GM, kas atbilst pieņemamiem darbības rādītājiem, un censties manipulēt ar klāja starpsienu izvietošanu, lai samazinātu pārsnieguma GM, kas iegūta avārijas izturības aprēķinos ar ūdeni uz klāja.

2.1. punkts

Attiecībā uz parastiem SOLAS prasībām bojājumu gūšanas gadījumiem starpsienas, kas atrodas iekšpus B/5 līnijas, uzskata par neskartām sadursmē gūtu sānu bojājumu gadījumā.

2.2. punkts

Ja ir ierīkoti sānu zemūdens spārni, lai nodrošinātu atbilstību II-1/B/8. noteikuma prasībām, un tādēļ ir palielināts kuģa platums (B) un arī kuģa B/5 attālums no kuģa malas, šādas modifikācijas dēļ nav jāpārvieta kādas esošo konstrukcijas daļas vai esošās atveres galvenajās šķērseniskajās ūdensnecaurīdīgajās starpsienās zem starpsienu klāja (sk. 5. attēlu).

Paragraph 2.3

1. Esošajām šķērseniskajām vai gareniskajām starpsienām/barjerām, ko ņem vērā kā tādas, kuras bremsē uz bojātā ro-ro klāja hipotētiski sakrājušās ūdens kustību, nav jābūt pilnīgi ūdensnecaurīdīgām. Var pieļaut maza apjoma sūci, ja ūdens novadīšanas noteikumi ļauj novērst ūdens sakrāšanos otrā starpsienas vai barjeras pusē. Šādos gadījumos, ja, zūdot pozitīvai starpībai starp ūdens līmeņiem, notekas vairs nedarbojas, ir jānodrošina citi pasīvas ūdens novadīšanas līdzekļi.
2. Šķērsenisko un garenisko starpsienu/barjeru augstums (B_h) nav mazāks par $(8 \times h_w)$ metriem, kur h_w ir uzkrātā ūdens līmeņa augstums, kas aprēķināts, ņemot vērā palikušos brīvsānus un nozīmīgo viļņu augstumu (kā minēts 1.1. un 1.3. punktā). Tomēr starpsienas/barjeras augstums nekādā gadījumā nav mazāks par lielāko no šīm vērtībām:
 - a) 2,2 metri; vai arī
 - b) augstums starp starpsienu klāju un starpklāja vai paceļamā automobiļu klāja apakšējās sānmalas konstrukcijas zemāko punktu, tiem atrodoties nolaistā stāvoklī. Jāņem vērā, ka visas atveres starp starpsienas augšējo malu un metāla apšuvuma apakšējo malu ir jāaizsprosto pēc vajadzības šķērseniskā vai gareniskā virzienā (sk. 6. attēlu).

Starpsienas/barjeras, kuru augstums ir mazāks nekā iepriekš noteiktais augstums, var akceptēt, ja modeļa testus veic saskaņā ar šā pielikuma II daļu, lai apstiprinātu, ka alternatīvā konstrukcija nodrošina pienācīgu ilgizturības standartu. Jānosaka tāds starpsienas/barjeras augstums, kas ir pietiekams, lai novērstu arī progresīvu applūšanu līdz noteiktajai noturības robežai. Modeļa testos ir jāievēro šī noturības robeža.

Piezīme. Minēto robežu var samazināt līdz 10 grādiem, ja palielina attiecīgo apgabalu zem līknes (kā minēts SJO Kuģniecības drošības komitejas dokumentā "MSC 64/22").

2.5.1. punkts

Platība "A" attiecas uz pastāvīgām atverēm. Jāņem vērā, ka ūdensvārtu izvēle nav piemērota kuģiem, kam attiecīgo kritēriju izpildei ir vajadzīga visas virsbūves vai tās daļas peldspēja. Ūdensvārti ir aprīkoti ar slēdzamiem, neatgriezeniskiem vārstiem, kas novērš ūdens iekļūšanu, bet ļauj ūdenim izplūst.

Šie neatgriezeniskie vārsti nedrīkst būt darbināmi ar aktīviem līdzekļiem. Tiem jādarbojas automātiski un ir jādemonstrē, ka tie būtiski neierobežo ūdens noplūdi. Ievērojama efektivitātes samazināšanās ir jākompensē, ierīkojot papildu atveres, lai aptvertu vajadzīgo platību.

2.5.2. punkts

Lai ūdensvārtus uzskatītu par efektīviem, minimālais attālums no ūdensvārtu apakšējās malas līdz ūdenslīnijai pēc bojājumu gūšanas ir vismaz 1,0 m. Minimālā attāluma aprēķinā neņem vērā iespaidu, ko var radīt papildu ūdens uz klāja (sk. 7. attēlu).

2.5.3. punkts

Ūdensvārti ir jāierīko iespējami zemu sānu margsienā vai korpusa metāla apšuvumā. Ūdensvārtu atveres apakšmala nedrīkst atrasties augstāk kā 2 cm virs starpsienu klāja, un augšējā mala — ne augstāk kā 0,6 m (sk. 8. attēlu).

Piezīme. Telpas, uz kurām attiecas 2.5. punkts, t. i., telpas, kas aprīkotas ar ūdensvārtiem vai līdzīgām atverēm, nosakot nebojāta un bojāta kuģa noturības līknes, neņem vērā kā neskartas telpas.

2.6. punkts

2. Noteikto bojājuma apjomu piemēro visā kuģa garumā. Atkarībā no piemērotā sadalījuma standarta gūtais bojājums var neiespaidot nevienu starpsieni vai var iespaidot tikai starpsieni zem starpsienu klāja vai tikai starpsieni virs starpsienu klāja utt.
2. Visām šķērseniskajām un gareniskajām starpsienām/barjerām, kas aiztur iespējami sakrājušos ūdens daudzumu, ir jābūt vietā un nostiprinātām vienmēr, kad kuģis atrodas jūrā.
3. Gadījumos, kad šķērseniskā starpsiena/barjera ir bojāta, uz klāja sakrāties ūdens abās bojātās starpsienas/barjeras pusēs ir vienā virsmas līmenī noteiktā augstumā h_w (sk. 9. attēlu).

II DAĻA

MODEĻA TESTĒŠANA

Šo pamatnostādņu nolūks ir nodrošināt to paņēmieni vienotību, ko izmanto modeļa būvē un pārbaudē, kā arī modeļu testu veikšanā un rezultātu analizē, apzinoties, ka šo vienotību zināmā mērā iespaidos pieejamais aprīkojums un izmaksas.

Šās direktīvas I pielikuma papildinājuma 1. punkta saturs ir pats par sevi saprotams.

2. punkts. Kuģa modelis

- 2.1. Materiāls, no kura būvē modeli, nav svarīgs pats par sevi, ja vien modelis neskartā un bojātā stāvoklī ir pietiekami stiprs, ja tā hidrostatiskās īpašības ir tādas pašas kā īstajam kuģim un kuģa korpusa ieliekšanās vilņos ir niecīga.

Tāpat ir svarīgi nodrošināt iespējami precīzu bojāto nodalījumu atveidi, lai varētu fiksēt pareizu ieplūdušā ūdens apjomu.

Tā kā ūdens iekļūšana (pat mazos apjomos) modeļa neskartajās daļās iespaidos tā kustības, ir jāveic pasākumi, lai novērstu šādu ūdens iekļūšanu.

2.2. Sīkas ziņas par modeli

- 2.2.1. Atzīstot, ka mēroga ietekmei ir būtiska loma modeļa kustībās testu laikā, ir svarīgi nodrošināt šās ietekmes iespējamo samazināšanu līdz minimumam. Modelim ir jābūt iespējami lielam, jo bojāto nodalījumu detaļas ir vienkāršāk atveidot lielākos modeļos un mēroga ietekme mazinās. Tādēļ ir ieteicams, lai modeļa garums nebūtu mazāks par tādu, kas atbilst mērogam 1:40. Tomēr modelim jābūt ne mazāk kā 3 metrus garam dalīšanas ūdenslīnijas vietā.

- 2.2.2.a) Modelim jābūt iespējami plānam hipotētiskā bojājuma līmenī, lai nodrošinātu to, ka var korekti fiksēt ieplūdušā ūdens daudzumu un tā smaguma centru. Ir atzīts, ka var nebūt iespējams modeļa korpusu un primārā un sekundārā sadalījuma elementus bojājuma līmenī uzbūvēt ar pietiekami precīzām detaļām, tādēļ šo konstrukcijas ierobežojumu dēļ var nebūt iespējams precīzi aprēķināt hipotētisko telpas caurlaidību.

- 2.2.2.b) Testos ir konstatēts, ka modeļa vertikālais apjoms var iespaidot rezultātus, veicot dinamiskos testus. Tādēļ kuģa modelis ir jābūvē vismaz trīs virsbūves standarta augstumus virs starpsienas (brīvsānu) klāja, lai lielie vilņi un vilņu grupa modeli nesalauztu.

- 2.2.2.c) Ir svarīgi pārbaudīt iegrimis ne tikai neskartā stāvoklī, bet arī precīzi nomērīt bojāta modeļa iegrimis korelācijai ar tām, kas iegūtas, aprēķinot stabilitāti pēc bojājumu gūšanas. Pēc bojāta modeļa iegrimis mērījumiem var būt vajadzība pielāgot bojātā nodalījuma caurlaidību, ieviešot neskartus apjomus vai papildinot svaru. Tomēr ir arī svarīgi precīzi modelēt ieplūdušā ūdens smaguma centru. Šādā gadījumā visi pielāgojumi ir jāveic, ievērojot pienācīgus drošības standartus.

2.2.2.d) Ja modelis ir jāapriko ar barjerām uz klāja un šo barjeru augstums ir mazāks nekā I pielikuma 2.3. punktā noteiktais augstums, modelis ir jāapriko ar videonovērošanas kameru sistēmu (CCTV), lai varētu novērot jebkādu šlakstīšanas pāri un ūdens uzkrāšanos uz klāja nebojātās daļas. Šajā gadījumā testa ziņojuma daļu veido testa videoieraksts.

2.2.3. Lai nodrošinātu, ka modeļu kustības īpašības ir tādas pašas kā īstajam kuģim, ir svarīgi modeli savērt un zvalstīt nebojātā stāvoklī, lai pārbaudītu nebojāta kuģa GM un masas sadalījumu.

Īstā kuģa griezes rādiusu šķērsvirzienā nepieņem lielāku par 0,4 B, un griezes rādiusu garenvirzienā nepieņem lielāku par 0,25 L.

Modeļa šķērseniskās zvalstīšanās periodu aprēķina pēc šādas formulas:

$$\frac{2 \times \pi \times 0,4 \times B}{\sqrt{g \times GM \times \lambda}}$$

kur

GM: īstā (nebojāta) kuģa metacentriskais augstums,

g: brīvās krišanas paātrinājums,

k: modeļa mērogs,

B: īstā kuģa platums.

Piezīme

Lai gan modeļa savēršana un zvalstīšana bojātā stāvoklī var būt pieņemama kā atlikušās noturības līknes pārbaude, šādi testi nevar aizvietot nebojāta modeļa testus.

Neskatoties uz to, bojātais modelis ir jāzvalsta, lai noteiktu zvalstīšanās periodu, kas vajadzīgs 3.1.2. punktā minēto testu veikšanai.

2.2.4. Šā punkta saturs ir pats par sevi saprotams. Pieņem, ka ventilatori, kas ierīkoti īstā kuģa bojātajā nodaļumā, ļauj ūdenim netraucēti ieplūst un brīvi kustēties. Tomēr, mēģinot samazināt īstā kuģa ventilācijas sistēmas mērogu, var radīt nevēlamu mēroga ietekmi. Lai novērstu šādas nevēlamas ietekmes rašanos, ir ieteicams ventilācijas sistēmu būvēt atbilstīgi lielākam mērogam nekā modeļa mērogs, nodrošinot to, ka tas neiespaido ūdens plūsmu uz automobiļu klāja.

2.2.5. Prizmatiskas bojājumu formas vienādsānu trijstūrveida profils atbilst kravas ūdenslīnijai.

Turklāt gadījumos, ja ir ierīkotas sānu šahtas, kuru platums ir mazāks par B/5, un lai novērstu iespējamu mēroga ietekmi, bojājuma garums sānu šahtu līmenī nedrīkst būt mazāks par 2 metriem.

3. punkts. Izmēģinājumu kārtība

3.1. Viļņu spektrs

Jāizmanto Jonswap spektrs, jo tas raksturo viļņu ieskrējiena un ilguma ierobežotus jūras apstākļus, kas atbilst vairumam apstākļu visā pasaulē. Šajā sakarā ir svarīgi pārbaudīt ne tikai viļņu grupas maksimālo periodu, bet arī to, vai nulles līmeņa šķērsošanas periods ir pareizs.

3.1.1. Atbilstīgi $4\sqrt{h_s}$ maksimālajam periodam, pieņemot, ka pastiprināšanās faktors γ ir 3,3, nulles līmeņa šķērsošanas periodam nav jābūt lielākam par šo:

$$\{T_p/(1,20 \text{ līdz } 1,28)\} \pm 5 \%$$

3.1.2. Nulles līmeņa šķērsošanas periodam, kas atbilst maksimālajam periodam, kurš vienāds ar bojātā modeļa zvalstīšanās periodu, pieņemot, ka pastiprināšanās faktors γ ir 1, nav jābūt lielākam par šo:

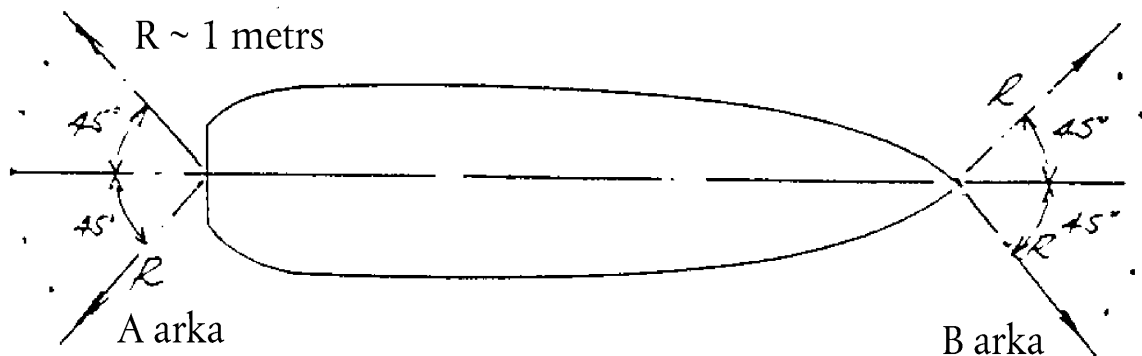
$$\{T_p/(1,3 \text{ līdz } 1,4)\} \pm 5 \%,$$

ievērojot to, ka, ja bojātā modeļa zvalstīšanās periods ir lielāks nekā $6\sqrt{h_s}$, maksimālais periods nav lielāks par $6\sqrt{h_s}$.

Piezīme

Ir konstatēts, ka nav iespējams noteikt ierobežojumus modeļa viļņu spektra nulles līmeņa šķērsošanas periodiem saskaņā ar matemātisko formulu nominālvērtībām. Tādēļ paredz 5 % pieļaujamo kļūdu.

Katrā testa izmēģinājumā jāreģistrē un jādokumentē viļņu spektrs. Mērījumus šai reģistrēšanai veic modeļa tiešā tuvumā (bet ne aizvēja pusē) — sk. a) attēlu tālāk, un arī blakus viļņu radišanas ierīcei. Modelis ir arī jāaprīko tā, lai tā kustības (zvalstīšanos, vertikālo šūpošanos, garenisko šūpošanos) un stāvokli (sānsveri, grimšanu un galsveri) var uzraudzīt un reģistrēt visā testa laikā.



Blakus modelim esošo viļņu mērīšanas zondi novieto uz arkas A vai arkas B (sk. a) attēlu).

3.2., 3.3. un 3.4. punkts

Šo punktu saturu uzskata par pašu par sevi saprotamu.

3.5. punkts. Bojājumu imitācija

Plašs pētījums, kas veikts nolūkā izstrādāt piemērotus kritērijus jauniem kuģiem, ir skaidri parādījis, ka attiecībā uz pasažieru kuģu ilgzturību papildus tādiem svarīgiem parametriem kā GM un brīvsāni vēl viens būtisks faktors ir apgabals zem atlikušās noturības līknes līdz maksimālā GZ leņķim. Tādēļ, izvēloties visbīstamākos SOLAS paredzētos bojājumus atbilstībai 3.5.1. punkta prasībām, par visbīstamāko bojājumu pieņem tādu, kura rezultātā paliek vismazākais apgabals zem atlikušās noturības līknes līdz maksimālā GZ leņķim.

4. punkts. Ilgzturības kritēriji

Šā punkta saturs ir pats par sevi saprotams.

5. punkts. Testa apstiprināšana

Ostas valsts iestādei iesniedzamā ziņojuma daļu veido šādi dokumenti:

- avārijas izturības aprēķini visbīstamāko SOLAS Konvencijā noteikto bojājumu un kuģa vidusdaļas bojājumu gadījumā (ja tie ir atšķirīgi);
- modeļa vispārējā izvietojuma rasējums ar konstrukcijas un aprīkojuma detaļām;
- sānsveres izmēģinājumu un zvalstīšanas testu ziņojumi;
- īstā kuģa un modeļa zvalstīšanās periodu aprēķini; un
- nominālais un izmērītais viļņu spektrs (attiecīgi blakus viļņu radišanas ierīcei un blakus modelim);
- modeļa kustību, stāvokļa un dreifa reprezentatīvs pārskats;
- attiecīgie videoieraksti.

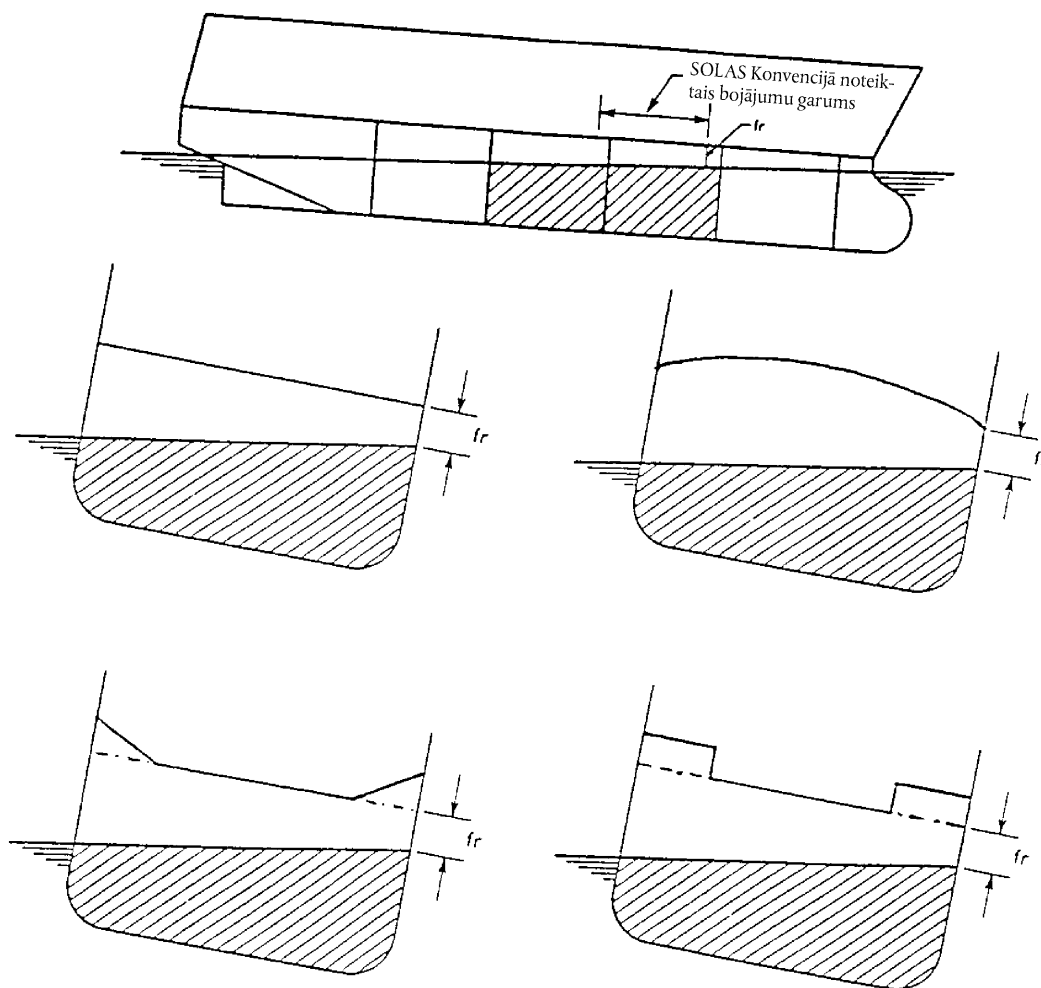
Piezīme

Visos testos jābūt klāt attiecīgās iestādes pārstāvjiem.

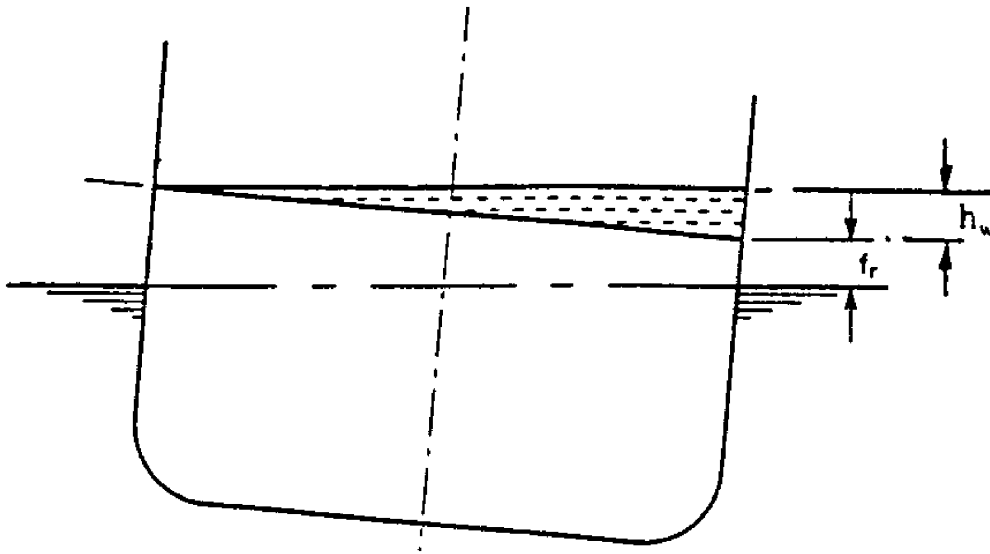
Attēli

(Orientējošas pamatnostādnes valstu kompetentajām iestādēm)

1. attēls

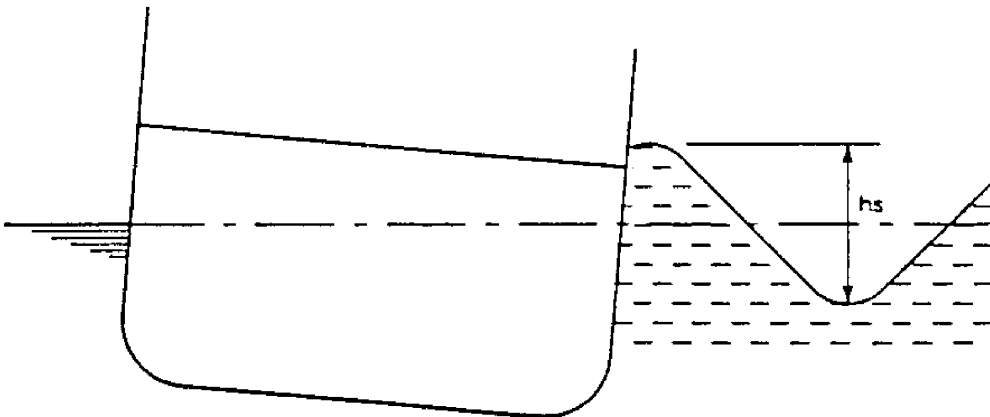


2. attēls



1. Ja palikušie brīvsāni (f_r) $\geq 2,0$ m, tad ūdens līmeņa augstums uz klāja (h_w) = 0,0 m.
2. Ja palikušie brīvsāni (f_r) $< 0,3$ m, tad ūdens līmeņa augstums uz klāja (h_w) = 0,5 m.

3. attēls

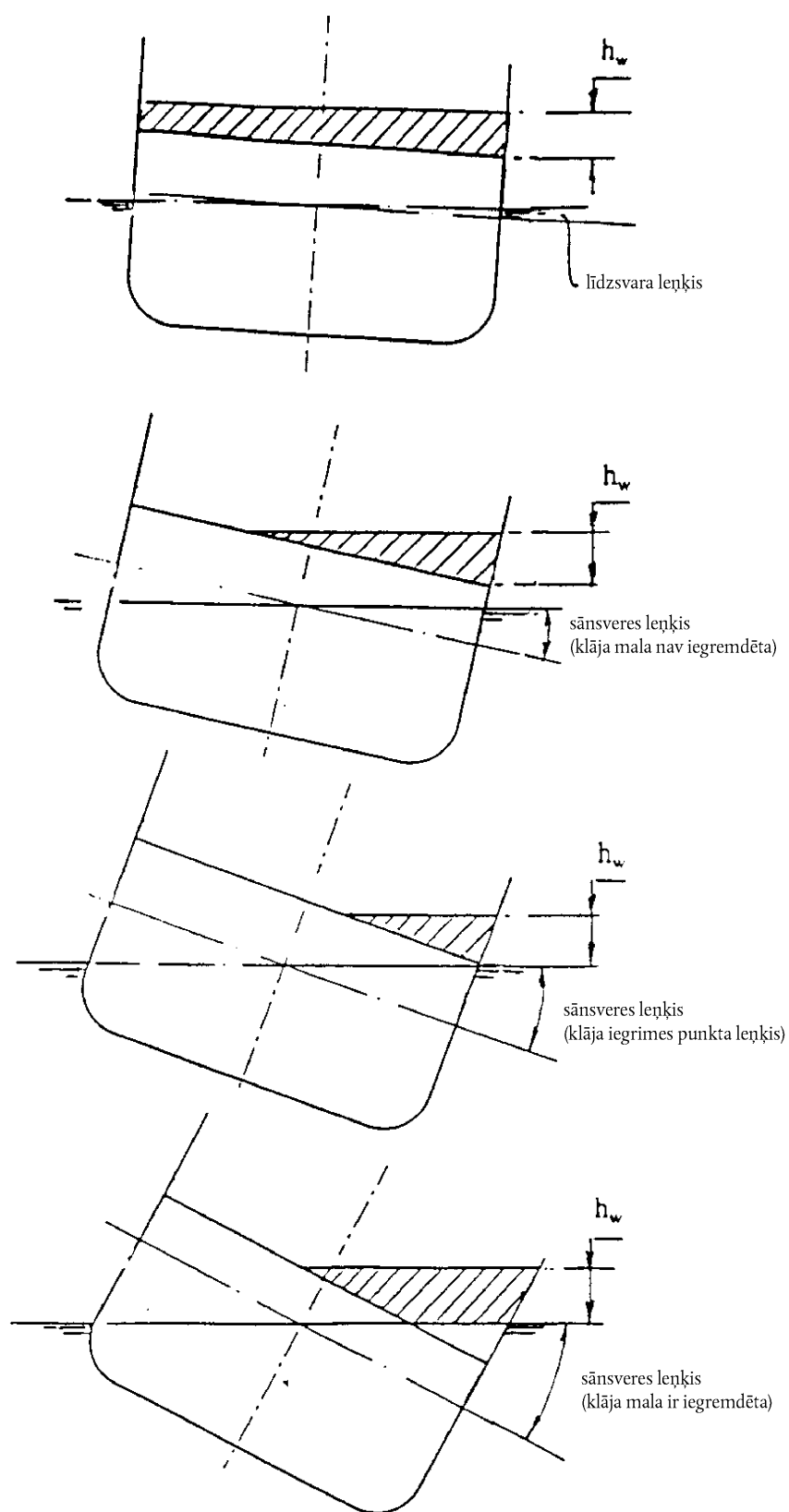


1. Ja nozīmīgais viļņu augstums (h_s) $\geq 4,0$ m, tad ūdens līmeņa augstumu uz klāja aprēķina, kā norādīts 3. attēlā.
2. Ja nozīmīgais viļņu augstums (h_s) $< 1,5$ m, tad ūdens līmeņa augstums uz klāja (h_w) = 0,0 m.

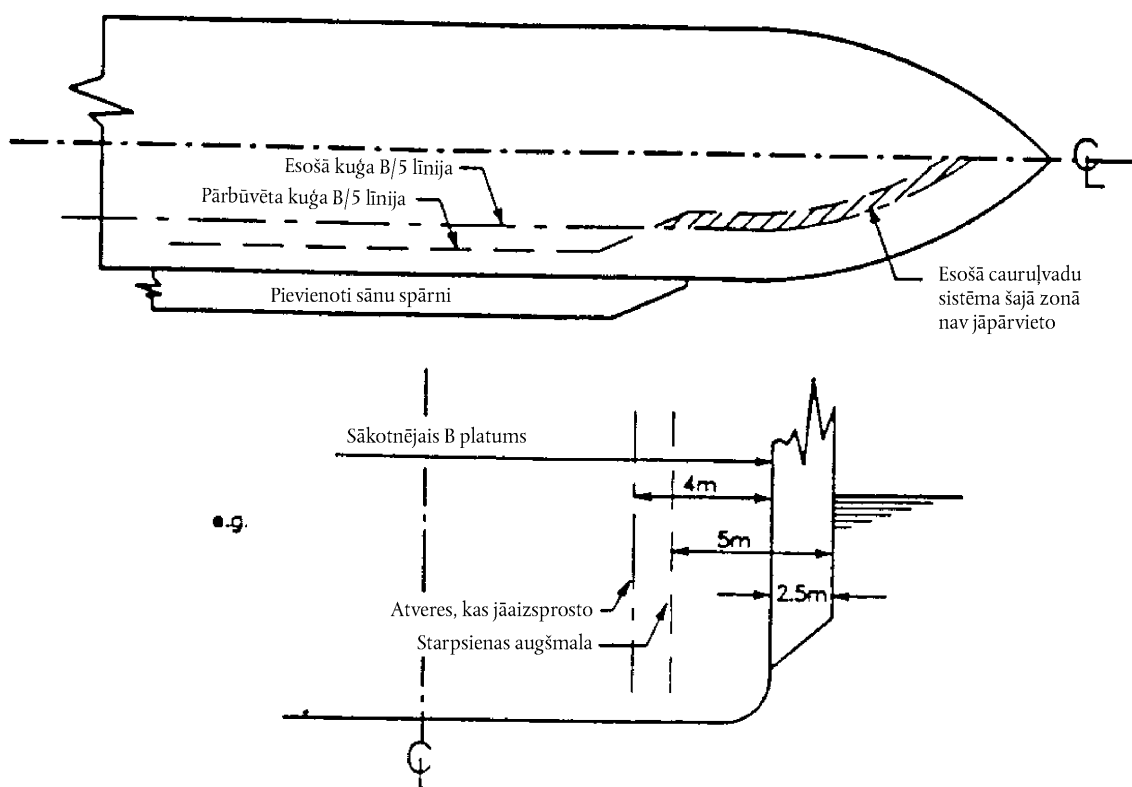
Piemēram:

Ja palikušie brīvsāni (f_r) = 1,15 m un nozīmīgais viļņu augstums (h_s) = 2,75 m, tad ūdens līmeņa augstums (h_w) = 0,125 m.

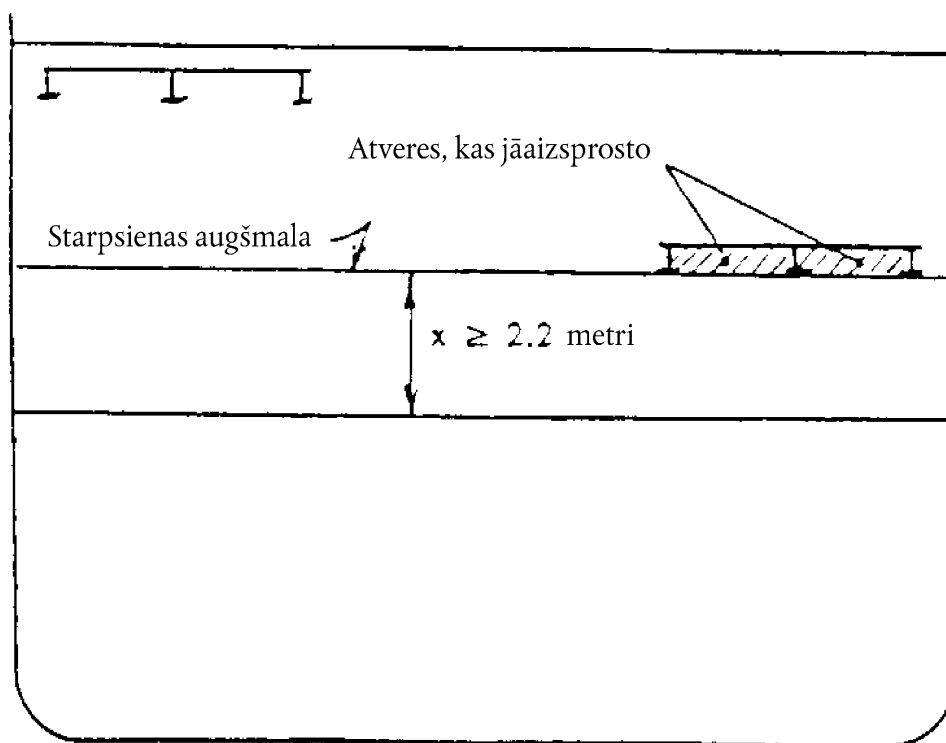
4. attēls



5. attēls



6. attēls



Kuģis bez paceļamiem automobiļu klājiem

1. piemērs:

Ūdens līmeņa augstums uz klāja = 0,25 m

Vajadzīgais barjeras augstuma minimums = 2,2 m

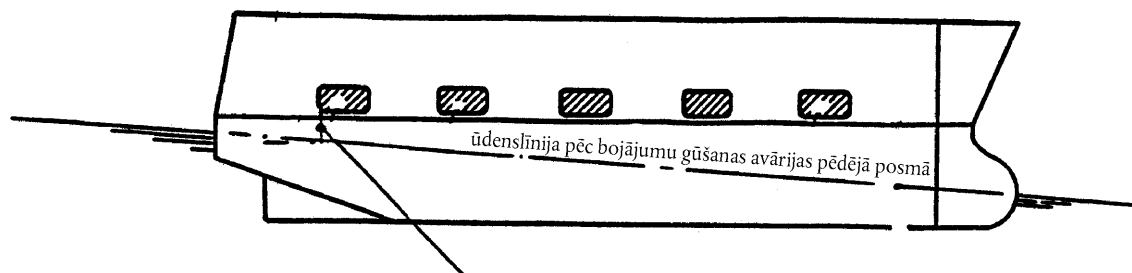
Kuģis ar paceļamu klāju (barjeras līmenī)

2. piemērs:

Ūdens līmeņa augstums uz klāja = 0,25 m

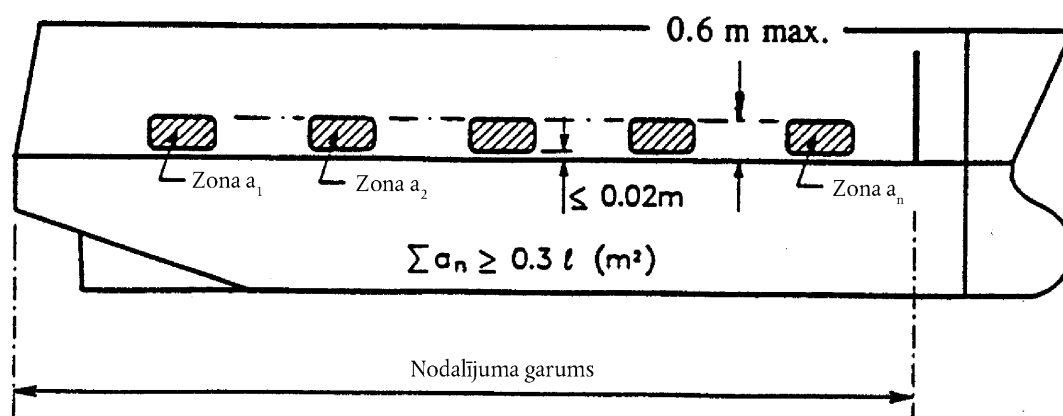
Vajadzīgais barjeras augstuma minimums = x

7. attēls

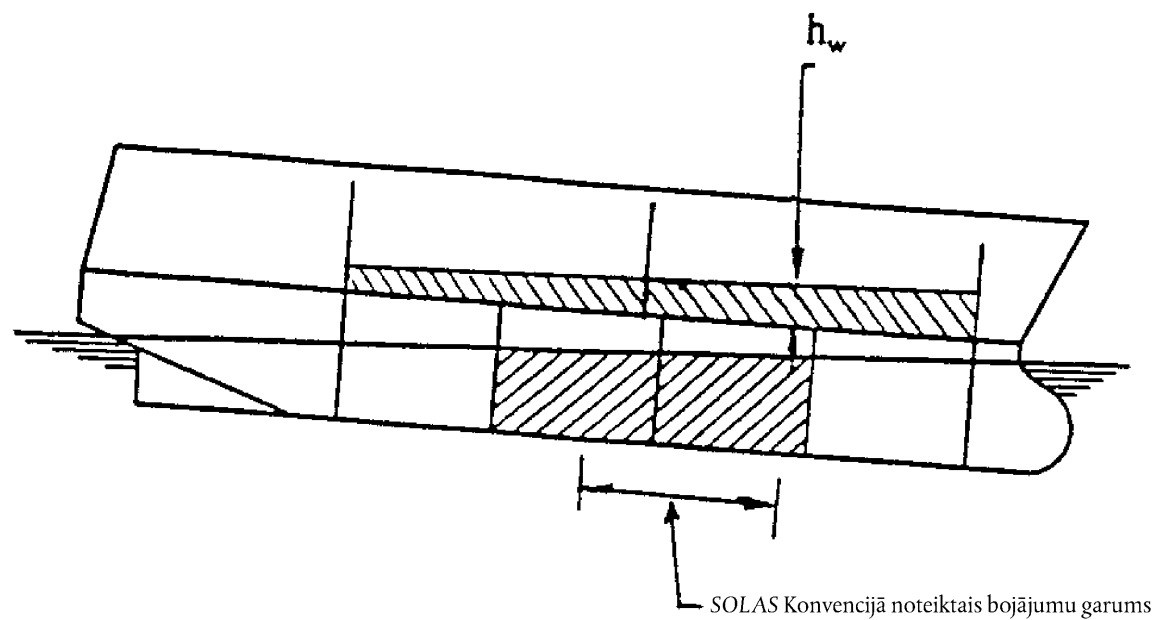


Nepieciešamais attāluma minimums starp palikušajiem brīvsāniem un ūdensvārtiem = 1,0 m

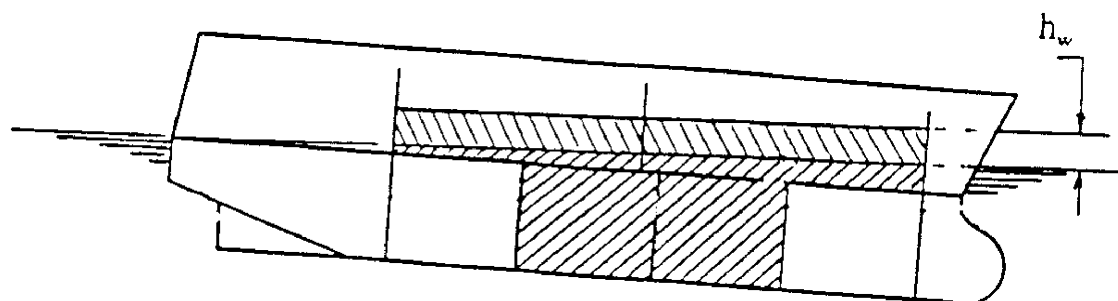
8. attēls



9. attēls



Klāja mala nav iegremdēta



Klāja mala ir iegremdēta