

Սույն փաստաթուղթը միայն փաստաթղթային գործիք է, եւ հաստատությունները դրա բովանդակության համար որեւէ պատասխանատվություն չեն կրում

► B ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԻ ԵՎ ԽՈՐՀՐԴԻ 2003 թվականի ապրիլի 14-ի 2003/25/ԵՀ ՀՐԱՀԱՆԳ

‘Ro-ro’ ուղեւորատար նավերի կայունության հատուկ պահանջների մասին

(Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)

(ՊՏ L 123, 17.05.2003թ., էջ 25)

Փոփոխված՝

Պաշտոնական տեղեկագիր

		թիվ	էջ	ամսաթիվ
M1	Հանձնաժողովի 2005 թվականի փետրվարի 18-ի 2005/12/ԵՀ հրահանգով	L 48	19	19.02.2005 թ..
M2	Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2008 թվականի հոկտեմբերի 22-ի թիվ 1137/2008 կանոնակարգով (ԵՀ)	L 311	1	21.11.2008 թ.

▼ B

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԻ ԵՎ ԽՈՐՀՐԴԻ 2003 թվականի ապրիլի 14-ի 2003/25/ԵՀ ՀՐԱՀԱՆԳ

‘ro-ro’ ուղեւորատար նավերի կայունության հատուկ պահանջների մասին

(Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ, մասնավորապես, դրա 80(2) հոդվածը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը (1),

հաշվի առնելով Տնտեսական և սոցիալական հարցերով եվրոպական կոմիտեի եզրակացությունը(2),

խորհրդակցելով Տարածաշրջանների կոմիտեի հետ,

գործելով Պայմանագրի 251-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգի համաձայն(3),

Քանի որ

- 1) պետք է միջոցներ ձեռնարկել՝ ընդհանուր տրանսպորտային քաղաքականության շրջանակներում ծովային ուղեւորատար տրանսպորտի անվտանգությունը մեծացնելու համար,
- 2) բոլոր հնարավոր միջոցներով Համայնքը ցանկանում է խուսափել նավերի պատահարներից, որոնք տեղի են ունենում *“ro-ro”* ուղեւորատար նավերի հետ և մարդկանց մահվան պատճառ են դառնում,
- 3) բախման հետեւանքով վնասվածք ստանալուց հետո *‘ro-ro’* ուղեւորատար նավերի դիմացկունությունը, որը որոշվում է վնասվածքի դիմացկունության ստանդարտով, կարելու գործոն է՝ ուղեւորների և անձնակազմի անվտանգությունն ապահովելու համար և հատկապես էական է որոնողափրկարարական աշխատանքների ժամանակ. *‘ro-ro’* կից տախտակամած ունեցող *‘ro-ro’* ուղեւորատար նավերի դիմացկունության ամենավտանգավոր խնդիրը բախման հետեւանքով վնասվածք ստանալու դեպքում այն է, որ այդ տախտակամածի վրա մեծ քանակությամբ ջուր է հավաքվում,
- 4) *‘ro-ro’* ուղեւորատար նավերից օգտվող անձինք և նման նավերի վրա աշխատող անձնակազմը Համայնքի ամբողջ տարածքում պետք է իրավունք ունենան պահանջելու անվտանգության նույնպիսի բարձր մակարդակ՝ անկախ նրանից, թե որ տարածքում է նավը նավարկում,
- 5) ծովային ճանապարհով ուղեւորների տեղափոխման ներքին շուկայի ծավալը հաշվի առնելով՝ Համայնքի տարածքում նավերի անվտանգության համընդհանուր նվազագույն

մակարդակ հաստատելու ամենաարդյունավետ եղանակը Համայնքի մակարդակով գործողություններ նախաձեռնելն է,

- 6) Համայնքի մակարդակով գործողությունը լավագույն միջոցն է՝ Ծովագնացության միջազգային կազմակերպության (ԾՄԿ) շրջանակում ձեռք բերված սկզբունքների ներդաշնակեցված կիրարկումն ապահովելու համար, որը հնարավորություն կտա խուսափելու Համայնքում գործող *'ro-ro'* ուղեւորատար նավերի օպերատորների միջեւ մրցակցության խաթարումից,
- 7) վնասված վիճակում *'ro-ro'* ուղեւորատար նավերի դիմացկունության ընդհանուր պահանջները սահմանվել են միջազգային մակարդակով «Ծովում կյանքի անվտանգության մասին» 1990 թվականի կոնֆերանսի (SOLAS 90) ժամանակ եւ ընդգրկվել են SOLAS կոնվենցիայի II-1/B/8 կանոնակարգում (SOLAS 90 ստանդարտ), Այդ պահանջները կիրառելի են ամբողջ Համայնքում, քանի որ SOLAS կոնվենցիան ուղղակի կիրառելի է միջազգային ծովային ուղեւորությունների նկատմամբ, իսկ ներքին ուղեւորությունների համար կիրառվում է «Ուղեւորատար նավերի անվտանգության կանոնների եւ ստանդարտների մասին» Խորհրդի 1998 թվականի մարտի 17-ի 98/18/ԵՀ հրահանգը (4),
- 8) SOLAS 90 վնասվածքի դիմացկունության ստանդարտը վերաբերում է *'ro-ro'* նավի տախտակամածի վրա ջուր ներհոսելու հետեւանքներին՝ ծովի ալեկծծության 1,5 մետր ալիքի ցուցչական բարձրության պայմաններում,
- 9) 1995 թվականի SOLAS կոնֆերանսի ԾՄԿ 14-րդ որոշմամբ ԾՄԿ անդամները կարող են կնքել տարածաշրջանային համաձայնագրեր, եթե նրանք կարծում են որ այդ տարածքի ծովային պայմանները եւ այլ տեղային պայմաններ պահանջում են կայունության հատուկ պահանջներ սահմանել տվյալ տարածքի համար,

- 10) ութ հյուսիս-եվրոպական երկրներ, այդ թվում՝ յոթ անդամ պետություններ, համաձայնության եկան Ստոկհոլմում 1996 թվականի փետրվարի 28-ին վնասված վիճակում *'ro-ro'* ուղեւորատար նավերի համար առավել բարձր դիմացկունության ստանդարտ սահմանելու հարցում՝ հաշվի առնելու համար ջրի կուտակման ազդեցությունը՝ *'ro-ro'* նավի տախտակամածի վրա եւ հնարավորություն տալ, որպեսզի նավը չխորտակվի առավել խիստ պայմաններում, քան նախատեսված է SOLAS 90 ստանդարտով՝ մինչեւ 4 մետր ալիքի ցուցչական բարձրության դեպքում,
- 11) այդ համաձայնագրի համաձայն, որը հայտնի է Ստոկհոլմի համաձայնագիր անվամբ, կայունության հատուկ ստանդարտն ուղղակիորեն պայմանավորված է նավարկության ծովային տարածքով եւ, մասնավորապես, այդ տարածքում արձանագրված ալիքի ցուցչական բարձրությամբ. նավի նավարկման տարածքում արձանագրված ալիքի ցուցչական բարձրությամբ որոշվում է նավի տախտակամածի՝ մեքենաների համար նախատեսված հատվածում ջրի բարձրացման մակարդակը, որը հնարավոր է վթարի հետեւանքով վնասվածք ստանալու դեպքում,
- 12) Ստոկհոլմի համաձայնագրի ընդունման կոնֆերանսի ավարտին Հանձնաժողովը նշեց, որ այդ համաձայնագիրը կիրառելի չէր Համայնքի այլ մասերում եւ հայտարարեց, որ մտադիր է ուսումնասիրել տեղի պայմաններն այն բոլոր տարածքներում, որտեղ *'ro-ro'* ուղեւորատար նավերը նավարկում են եվրոպական ջրերում, ինչպես նաեւ հանդես գալ համապատասխան նախաձեռնություններով,
- 13) Խորհուրդը 1998 թվականի մարտի 17-ի 2074-րդ հանդիպման արձանագրության մեջ ներառեց մի հայտարարություն, որտեղ շեշտվում է միջազգային կամ ներպետական ծովագնացությունների ժամանակ միեւնույն պայմաններում նավարկող բոլոր ուղեւորատար նավերում անվտանգության միեւնույն մակարդակն ապահովելու անհրաժեշտությունը,
- 14) 2000 թվականի հոկտեմբերի 5-ի «Հունական «Սամինա» նավի խորտակման մասին»

որոշման մեջ(5) Եվրոպական պառլամենտը հստակորեն հայտարարեց, որ սպասում էր Ստոկհոլմի համաձայնագրի արդյունավետության մասին Հանձնաժողովի գնահատականին եւ ուղեւորատար նավերի կայունությունն ու անվտանգությունը բարձրացնելու այլ միջոցառումների,

15) Հանձնաժողովի կողմից իրականացրած փորձագիտական ուսումնասիրության արդյունքում հայտնաբերվեց, որ հարավային ջրային տարածքներում ալիքի բարձրության պարամետրերը նման են հյուսիսային ջրային տարածքների պարամետրերին: Չնայած մթնոլորտային պայմանները հարավում առավել բարենպաստ կարող են լինել, այնուամենայնիվ, Ստոկհոլմի համաձայնագրի համատեքստում որոշվող դիմացկունության ստանդարտը բացառապես հենվում է ալիքի ցուցական բարձրության պարամետրի վրա, եւ թե դա ինչպես է անդրադառնում *'ro-ro'* նավերի տախտակամածում ջրի կուտակման վրա,

16) *'ro-ro'* ուղեւորատար նավերի կայունության պահանջներին վերաբերող Համայնքի անվտանգության ստանդարտների կիրառությունն էական է այդ նավերի անվտանգության համար եւ պետք է ընդգրկվի ծովում անվտանգության մասին համընդհանուր հիմնարար փաստաթղթում,

17) անվտանգությունը բարելավելու եւ մրցակցության խաթարումից խուսափելու նկատառումներով՝ դիմացկունությանը վերաբերող՝ անվտանգության ընդհանուր ստանդարտները պետք է կիրառելի լինեն միջազգային նավարկությունների ժամանակ դեպի անդամ պետությունների նավահանգիստ կամ անդամ պետությունների նավահանգստից կանոնավոր ծառայություններ մատուցող բոլոր *'ro-ro'* ուղեւորատար նավերի նկատմամբ՝ անկախ նրանից, թե ինչ դրոշի ներքո են նրանք նավարկում,

18) նավերի անվտանգությունը նախ եւ առաջ տվյալ դրոշի պետության պատասխանատվությունն է եւ, ուստի, յուրաքանչյուր անդամ պետություն պետք է ապահովի այդ անդամ պետության դրոշի ներքո նավարկող *'ro-ro'* ուղեւորատար

նավերի համար կիրառելի անվտանգության պահանջներին համապատասխանությունը,

- 19) անդամ պետությունները պետք է պատասխանատու լինեն նաեւ որպես ընդունող պետություն: Այդ կարգավիճակում կիրառվող պարտավորությունները հենվում են տվյալ նավահանգստի պետության պարտավորությունների վրա, որոնք լիովին համապատասխանում են 1982 թվականի Միացյալ ազգերի կազմակերպության՝ «Ծովային իրավունքի մասին կոնվենցիայի» (ՇԻՄԿ) պահանջներին,
- 20) սույն Հրահանգով սահմանված կայունության հատուկ պահանջները պետք է հենվեն Ստոկհոլմի համաձայնագրի հավելվածում սահմանված մեթոդի վրա, ըստ որի, բախման վնասվածք ստացած *'ro-ro'* նավի տախտակամածի վրա ջրի բարձրությունը հաշվարկվում է երկու հիմնական պարամետրերով՝ ջրից դուրս մնացած կողապատը եւ ալիքի ցուցչական բարձրությունն այն ծովային տարածքում, որտեղ այդ նավը նավարկում է,
- 21) անդամ պետությունները պետք է սահմանեն եւ հրապարակեն կանոնավոր ուղերթներով իրենց նավահանգիստներ մտնող կամ դրանցից դուրս եկող *'ro-ro'* ուղեւորատար նավերի անցման ծովային տարածքների ալիքի ցուցչական բարձրությունները, Միջազգային նավարկությունների ժամանակ ալիքի ցուցչական բարձրությունները պետք է հաստատվեն համաձայնագրով՝ նավարկության երկու վերջնակետերի պետությունների միջեւ, եթե դա կիրառելի եւ հնարավոր է, Կարելի է սահմանել նաեւ միեւնույն ծովային տարածքների համար ալիքի ցուցչական բարձրությունները սեզոնային նավարկությունների դեպքում,
- 22) նավարկության մեջ գտնվող յուրաքանչյուր *'ro-ro'* ուղեւորատար նավ, որը կարգավորվում է սույն Հրահանգի շրջանակում, պետք է բավարարի ալիքի ցուցչական բարձրությունների առումով տվյալ տարածքի կայունության պահանջները: Նավը պետք է ունենա տվյալ դրոշի պետության վարչական մարմնի կողմից տրամադրված

համապատասխանության հավաստագիր, որը պետք է ընդունելի լինի բոլոր այլ անդամ պետությունների կողմից,

23) SOLAS 90 ստանդարտով ապահովվում է սույն Հրահանգով սահմանված կայունության հատուկ պահանջներին համարժեք անվտանգության մակարդակ այն նավերի համար, որոնք նավարկում են 1.5 մետր կամ դրանից պակաս ալիքի ցուցչական բարձրություն ունեցող ծովային տարածքներում,

24) հաշվի առնելով, որ գոյություն ունեցող *'ro-ro'* ուղեւորատար նավերը պետք է ենթարկվեն կառուցվածքային փոփոխությունների կայունության՝ հատուկ պահանջներին համապատասխանելու համար, այդ պահանջները պետք է ներմուծվեն մի քանի տարիների ընթացքում՝ տվյալ ոլորտում գոյություն ունեցող սուբյեկտներին համապատասխանեցնելու բավարար ժամանակ տալու համար՝ այդ նպատակով գոյություն ունեցող նավերի համար պետք է կազմվի փուլային անցման ժամանակացույց: Այս փուլային ժամանակացույցի վրա չպետք է ազդի կայունության հատուկ պահանջների կիրարկումն այն ծովային տարածքներում, որոնք ներառված են Ստոկհոլմի համաձայնագրի հավելվածում,

25) Խորհրդի «Սովորական *'ro-ro'* լաստանավերի եւ բարձր արագության ուղեւորատար նավերի ծառայությունների ապահով գործարկման նպատակով պարտադիր տեսչական ստուգումների համակարգի մասին» (6) 1999 թվականի ապրիլի 29-ի 1999/35/ԵՀ հրահանգի 4(1)(ե) հոդվածով սահմանվում է, որ ընդունող պետությունները պետք է ստուգեն *'ro-ro'* ուղեւորատար լաստանավերի եւ բարձր արագության ուղեւորատար նավերի համապատասխանությունը տարածաշրջանային մակարդակով ընդունված եւ ներպետական օրենսդրության մեջ փոխառնված կայունության հատուկ պահանջներին, եթե այդ նավերը տվյալ տարածաշրջանի ներպետական օրենսդրությամբ կարգավորվող ծառայություն են մատուցում,

26) համապատասխան փոփոխություններով SOLAS կոնվենցիայի X գլխի 1-ին

կանոնակարգով սահմանված բարձր արագությամբ ուղեւորատար նավը կարող է չհամապատասխանել սույն Հրահանգի դրույթներին՝ պայմանով, որ այն լիովին համապատասխանի ԾՄԿ «Բարձր արագության նավերի անվտանգության միջազգային կանոնագրքի» դրույթներին՝ ըստ համապատասխան փոփոխությունների,

27) սույն Հրահանգի կիրարկման համար անհրաժեշտ ակտերը պետք է ընդունվեն Խորհրդի 1999 թվականի հունիսի 28-ի 1999/468/ԵՀ որոշմանը համապատասխան, որով սահմանվում է Հանձնաժողովին վերապահված կիրարկող լիազորությունների իրականացման ընթացակարգը (7),

28) քանի որ առաջարկվող միջոցառման նպատակները, այն է՝ ծովում մարդու կյանքը երաշխավորելը, ‘ro-ro’ ուղեւորատար նավերի դիմացկունությունը՝ վնասվածք ստանալու դեպքում բարձրացնելու միջոցով, չեն կարող բավարար չափով իրականացվել անդամ պետությունների կողմից, եւ միջոցառման մասշտաբի ու ազդեցությունների պատճառով կարող է առավել արդյունավետ կերպով իրականացվել Համայնքի մակարդակով, ապա Համայնքը կարող է միջոցներ ձեռնարկել՝ Պայմանագրի 5-րդ հոդվածով սահմանված լրացուցչության սկզբունքի համաձայն: Այդ հոդվածով սահմանված համաչափության սկզբունքին համապատասխան՝ սույն Հրահանգը չի նախատեսում ավելին, քան անհրաժեշտ է՝ նշված նպատակին հասնելու համար,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

Հոդված 1

Նպատակը

Սույն Հրահանգի նպատակը ‘ro-ro’ ուղեւորատար նավերի կայունության հատուկ պահանջների համընդհանուր մակարդակը սահմանելն է, որը կբարձրացնի այդ տեսակի նավերի դիմացկունությունը բախումից ստացված վնասվածքի դեպքում եւ ուղեւորների ու անձնակազմի համար անվտանգության բարձր մակարդակ կապահովի:

Հոդված 2

Սահմանումները

Սույն Հրահանգի իմաստով կիրառվում են հետեւյալ սահմանումները՝

ա) «*‘ro-ro’* ուղեւորատար նավ» նշանակում է նավ, որը տեղափոխում է 12 ուղեւորից ավելի մարդ, ունի *‘ro-ro’* բեռների համար նախատեսված տարածք կամ հատուկ կատեգորիայի տարածքներ, ինչպես սահմանված է SOLAS կոնվենցիայի II-2/3 կանոնակարգով՝ ըստ համապատասխան փոփոխությունների.

բ) «նոր նավ» նշանակում է նավ, որի հենատեղը պատրաստ է, կամ որը գտնվում է շինության նմանատիպ փուլում՝ 2004 թվականի հոկտեմբերի 1-ի դրությամբ կամ դրանից հետո՝ շինության նմանատիպ փուլ նշանակում է փուլ, որի ժամանակ՝

i) սկսվում է հատուկ նավին բնորոշ նավաշինություն, եւ

ii) սկսվել է նավի հավաքակցումը, որի ընթացքում օգտագործվել է առնվազն 50 տոննա շինարարական նյութ կամ շինարարական նյութի ամբողջ գնահատված զանգվածի 1%-ը՝ կախված նրանից, թե որն է ավելի փոքր մեծություն.

7) «գոյություն ունեցող նավ» նշանակում է նավ, որը նոր նավ չէ.

դ) «ուղեւոր» նշանակում է անձ՝ բացի նավապետից եւ անձնակազմի անդամներից կամ այլ անձանցից, որոնք այդ նավում աշխատում կամ զբաղեցնում են որեւէ պաշտոն եւ բացի մեկ տարեկանից ցածր երեխաներից.

ե) «միջազգային կոնվենցիաներ» նշանակում է 1974 թվականի «Ծովում մարդու կյանքի անվտանգության մասին» միջազգային կոնվենցիան (SOLAS կոնվենցիա) եւ 1966 թվականի «Բեռնվածքի տեսականիշի մասին» միջազգային կոնվենցիա՝ իրենց գոյություն ունեցող արձանագրությունների եւ փոփոխությունների հետ միասին.

զ) «կանոնավոր փոխադրումների ծառայություններ» նշանակում է *‘ro-ro’* ուղեւորատար նավերով մի քանի փոխադրումներ՝ միեւնույն երկու կամ ավելի նավահանգիստների միջեւ երթեւեկությունը սպասարկելու համար, կամ՝

i) ըստ հրապարակված ժամանակացույցի, կամ

ii) այնպիսի հաճախականությամբ իրականացվող փոխադրումներով, որ դրանք համարվում են ընդունելի եւ համակարգված.

է) «Ստոկհոլմի համաձայնագիր» նշանակում է համաձայնագիր, որը կնքվել է Ստոկհոլմում 1996 թվականի փետրվարի 28-ին SOLAS 95 կոնֆերանսի «Ro-ro ուղեւորատար նավերի կայունության հատուկ պահանջների վերաբերյալ տարածաշրջանային համաձայնագիր» 14-րդ որոշման համաձայն՝ կնքված 1995 թվականի նոյեմբերի 29-ին.

ը) «դրոշի պետության վարչական մարմին» նշանակում է այն երկրի իրավասու մարմինները, որի դրոշի ներքո ‘ro-ro’ նավն իրավունք ունի նավարկելու.

թ) «ընդունող երկիր» նշանակում է այն անդամ պետությունը, որի նավահանգիստներից կամ դեպի որի նավահանգիստներ ‘ro-ro’ ուղեւորատար նավը կանոնավոր փոխադրման ծառայություն է իրականացնում.

ժ) «միջազգային նավարկություն» նշանակում է ծովային ճամփորդություն անդամ պետության նավահանգստից դեպի այդ պետությունից դուրս գտնվող նավահանգիստ կամ ընդհակառակը,

ժա) «կայունության հատուկ պահանջներ» նշանակում է կայունությանը վերաբերող այնպիսի պահանջներ, որոնք սահմանված են I հավելվածում.

ժբ) «ալիքի ցուցչական բարձրություն» (‘h_s’)՝ որոշակի ժամանակահատվածում ալիքի ամենաբարձր հատվածի մեկ երրորդ մասի միջին բարձրությունը.

ժգ) «ջրից դուրս մնացած կողապատ» (‘fr’) վնասված ‘ro-ro’ տախտակամածի եւ վնասված հատվածում ջրագծի միջեւ նվազագույն տարածությունն է, որի ժամանակ հաշվի չի առնվում վնասված ‘ro-ro’ տախտակամածում կուտակված ծովի ջրի մյուս ազդեցությունները:

Հոդված 3

Գործողության ոլորտը

1. Սույն Հրահանգը գործում է բոլոր ‘ro-ro’ ուղեւորատար նավերի նկատմամբ, որոնք դեպի անդամ պետության նավահանգիստ կամ այդ նավահանգստից իրականացնում են միջազգային կանոնավոր փոխադրման ծառայություն՝ անկախ նրանից, թե ինչ դրոշի ներքո են նավարկում:

2. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն ընդունող պետության կարգավիճակում պետք է ապահովի, որպեսզի անդամ պետություն չհանդիսացող երկրի դրոշի ներքո նավարկող ‘ro-ro’ ուղեւորատար նավը լիովին բավարարի սույն Հրահանգի պահանջները՝ նախքան այդ

անդամ պետության նավահանգիստ կամ նավահանգստից ուղեւորություն սկսելը՝ 1999/35/ԵՀ հրահանգի 4-րդ հոդվածի համաձայն:

Հոդված 4

Ալիքի ցուցչական բարձրությունը

Ալիքի ցուցչական բարձրությունն (h_s) օգտագործվում է՝ տախտակամածում ավտոմեքենաների համար նախատեսված հատվածում ջրի բարձրությունը որոշելու համար, երբ կիրառվում են I հավելվածում նշված կայունության կոնկրետ պահանջները: Ալիքի ցուցչական բարձրության մեծությունները տարեկան չպետք է գերազանցվեն 10 %-ից ավելի հավանականությունը:

Հոդված 5

Ծովային տարածքներ

1. Ընդունող պետությունները 2004 թվականի մայիսի 17-ից ոչ ուշ պետք է կազմեն դեպի իրենց նավահանգիստներ կամ նավահանգիստներից կանոնավոր փոխադրման ծառայություն իրականացնող ‘*ro-ro*’ ուղեւորատար նավերի անցման ծովային տարածքների, ինչպես նաեւ այդ տարածքներում ալիքի ցուցչական բարձրությունների համապատասխան արժեքների ցանկ:
2. Ծովային տարածքները եւ այդ տարածքներում ալիքի ցուցչական բարձրության կիրառելի արժեքները սահմանվում են անդամ պետությունների կամ, եթե կիրառելի եւ հնարավոր է, անդամ պետությունների եւ երրորդ երկրների միջեւ կնքվող համաձայնագրով՝ նավարկության երկու վերջնակետում: Եթե նավի երթուղին անցնում է մեկից ավելի ծովային տարածքներով, ապա այդ նավը պետք է բավարարի այդ տարածքներում սահմանված ամենաբարձր ալիքի ցուցչական բարձրության նկատմամբ ներկայացվող կայունության հատուկ պահանջները:
3. Այս ցուցակը ծանուցվում է Հանձնաժողովին եւ հրապարակվում է ծովային հարցերով զբաղվող իրավասու մարմնի կայքէջում զետեղված հանրամատչելի տվյալների բազայում: Հանձնաժողովին ծանուցվում է նման տվյալների զետեղման վայրի, ինչպես նաեւ ցանկում կատարված բոլոր թարմացումների եւ դրանց հիմնավորումների մասին:

Հոդված 6

Կայունության հատուկ պահանջները

1. Չհակասելով SOLAS կոնվենցիայի II-I/B/8 կանոնակարգի պահանջներին (SOLAS 90 ստանդարտ), որոնք վերաբերում են անջրանցիկ հատվածամասին եւ վնասված վիճակում կայունությանը, 3(1) հոդվածում նշված բոլոր 'ro-ro' ուղեւորատար նավերը պետք է բավարարեն սույն Հրահանգի I հավելվածում սահմանված կայունության հատուկ պահանջները:
2. Այն 'ro-ro' ուղեւորատար նավերի դեպքում, որոնք նավարկում են բացառապես 1,5 մետր կամ պակաս ալիքի ցուցչական բարձրություն ունեցող ջրային տարածքներում, 1-ին պարբերության մեջ նշված կանոնակարգի պահանջների համապատասխանեցումը համարվում է նաեւ I հավելվածի կայունության հատուկ պահանջների համապատասխանեցում:
3. I հավելվածում սահմանված պահանջները կիրառելիս՝ անդամ պետություններն առաջնորդվում են II հավելվածում սահմանված ուղեցույցներով, եթե դա գործնականում կիրառելի է եւ համապատասխանում է տվյալ նավի նախագծին:

Հոդված 7

Կայունության հատուկ պահանջների ներմուծումը

1. Նոր 'ro-ro' ուղեւորատար նավերը պետք է բավարարեն I հավելվածում սահմանված կայունության հատուկ պահանջները:
2. Գոյություն ունեցող 'ro-ro' ուղեւորատար նավերը պետք է բավարարեն I հավելվածում սահմանված կայունության հատուկ պահանջները:

Գոյություն ունեցող 'ro-ro' ուղեւորատար նավերը, որոնք 2003 թվականի մայիսի 17-ի դրությամբ բավարարում են 6(1) հոդվածում նշված կանոնակարգի պահանջները, պետք է 2015 թվականի հոկտեմբերի 1-ից ոչ ուշ բավարարեն I հավելվածում սահմանված կայունության հատուկ պահանջները:
3. Սույն հոդվածով չի սահմանափակվում 1999/35/ԵՀ հրահանգի 4(1)(ե) հոդվածի գործողությունը:

Հոդված 8

Հավաստագրերը

1. Անդամ պետության դրոշի ներքո նավարկող բոլոր նոր եւ գոյություն ունեցող ուղեւորատար նավերը պետք է ունենան հավաստագիր, որով հավաստվում է I հավելվածի 6-րդ հոդվածում սահմանված կայունության հատուկ պահանջների հետ համապատասխանությունը:

Այս հավաստագրում, որը տրամադրվում է դրոշի պետության վարչական մարմնի կողմից եւ կարող է պահանջվել այլ հարակից հավաստագրերի հետ միասին, նշվում է ալիքի ցուցչական այն բարձրությունը, մինչեւ որը նավը կարող է բավարարել կայունության հատուկ պահանջները:

Հավաստագիրը վավեր է, քանի դեռ այդ նավը նավարկում է միեւնոյն կամ ավելի ցածր ալիքի ցուցչական բարձրության արժեք ունեցող ծովային տարածքներում:

2. Ընդունող պետության կարգավիճակում գործող յուրաքանչյուր անդամ պետություն պետք է ճանաչի սույն Հրահանգի համաձայն այլ անդամ պետության կողմից տրամադրված հավաստագրերը:

3. Ընդունող պետության կարգավիճակում գործող յուրաքանչյուր անդամ պետություն պետք է ճանաչի երրորդ երկրի կողմից տրամադրված հավաստագրերը, որոնցով հավաստվում է, որ նավը համապատասխանում է կայունության սահմանված հատուկ պահանջներին:

Հոդված 9

Սեզոնային եւ կարճաժամկետ նավարկությունները

1. Եթե կանոնավոր ծովային փոխադրումների ծառայություններ իրականացնող ընկերությունը կլոր տարին ցանկանում է ներմուծել լրացուցիչ 'ro-ro' ուղեւորատար նավեր, որոնք տրամադրում են այդ ծառայությունն ավելի կարճ ժամանակահատվածով, ապա այդ ընկերությունը պետք է ծանուցի ընդունող պետության կամ պետությունների իրավասու մարմնին ոչ ուշ, քան նշված նավերը տվյալ ծառայության մեջ մտցնելուց մեկ ամիս առաջ: Այնուամենայնիվ, եթե անկանխատեսելի հանգամանքների պատճառով ոռ-ռո ուղեւորատար նավը պետք է մտցվի ծառայության մեջ կարճ ժամանակահատվածում՝ ծառայության

շարունակականությունն ապահովելու համար, ապա պետք է կիրառվի 1999/35/ԵՀ հրահանգը:

2. Եթե ծովային փոխադրումներ իրականացնող ընկերությունը ցանկանում է իրականացնել սեզոնային փոխադրումներ՝ տարվա մեջ վեց ամիսը չգերազանցող ավելի կարճ ժամանակահատվածում, ապա այն պետք է տեղեկացնի ընդունող պետության կամ պետությունների իրավասու մարմին՝ ծառայությունն սկսելուց ոչ ուշ, քան երեք ամիս առաջ:

3. Եթե այդ գործունեությունը ծավալվում է ալիքի ավելի ցածր ցուցչական բարձրության պայմաններում, քան ամբողջ տարվա գործունեության համար սահմանված բարձրությունն է միեւնույն ծովային տարածքի համար, ապա I հավելվածում նշված կայունության հատկանշական պահանջները կիրառելիս իրավասու մարմինը կարող է օգտագործել այդ ավելի կարճ ժամանակի համար սահմանված ալիքի ցուցչական բարձրության արժեքներ՝ տախտակամածի վրա ջրի բարձրությունը որոշելու համար: Այդ ավելի կարճ ժամանակի համար կիրառելի ալիքի ցուցչական բարձրության արժեքի շուրջ անդամ պետությունները պետք է համաձայնության գան կամ, եթե կիրառելի եւ հնարավոր է՝ նման համաձայնություն պետք է ձեռք բերվի անդամ պետությունների եւ երրորդ երկրների միջեւ երթուղու երկու վերջնակետերի համար:

4. 1-ին եւ 2-րդ պարբերությունների իմաստով ընդունող պետության եւ ծառայություն ստացող պետությունների իրավասու մարմնի հետ համաձայնություն ձեռք բերելուց հետո, նման գործունեություն ծավալող ‘ro-ro’ ուղեւորատար նավը պետք է ձեռք բերի սույն Հրահանգի դրույթների հետ համապատասխանությունը հավաստող հավաստագիր, ինչպես սահմանված է 8(1) հոդվածում:

▼M2

Հոդված 10

Համապատասխանեցումները

Սույն Հրահանգի հավելվածները կարող են փոփոխվել Հանձնաժողովի կողմից՝ հաշվի առնելու համար միջազգային զարգացումները, մասնավորապես՝ Ծոցագնացության միջազգային կազմակերպության (ԾՄԿ) շրջանակում, եւ ձեռք բերված փորձի ու տեխնիկական առաջընթացի համատեքստում սույն Հրահանգի արդյունավետությունը բարձրացնելու համար: Սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար

նախատեսված այդ ակտերը պետք է ընդունվեն 11(2) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

Հոդված 11

Կոմիտեի ընթացակարգը

1. Հանձնաժողովին աջակցում է Անվտանգ ծովերի եւ նավերից առաջացող աղտոտումները կանխարգելող կոմիտեն (ԱԾՆԱԿ), որը հիմնադրվել է Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի թիվ 2099/2002 կանոնակարգի (ԵՀ) 3-րդ հոդվածով (8):

2. Սույն պարբերությանը հղում կատարելիս՝ պետք է կիրառվեն թիվ 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա (1)-(4) հոդվածը եւ 7-րդ հոդվածը՝ հաշվի առնելով նույն որոշման 8-րդ հոդվածի դրույթները:

"B

Հոդված 12

Պատժամիջոցները

Անդամ պետությունները պետք է կանոններ սահմանեն՝ սույն Հրահանգի համաձայն ընդունված ազգային իրավական ակտերի խախտման դեպքում կիրառվող պատժամիջոցների վերաբերյալ եւ ձեռնարկեն բոլոր միջոցները, որոնք անհրաժեշտ են՝ դրանց կիրարկումն ապահովելու համար: Նախատեսված պատժամիջոցները պետք է լինեն արդյունավետ, համաչափ եւ տարհամոզիչ:

Հոդված 13

Կիրարկումը

Անդամ պետությունները նախքան 2004 թվականի նոյեմբերի 17-ը գործողության մեջ են դնում սույն Հրահանգին համապատասխանությունն ապահովելու համար անհրաժեշտ օրենքները, կանոնակարգերը եւ վարչական ակտերը: Նրանք անմիջապես դրա մասին տեղեկացնում են Հանձնաժողովին:

Երբ անդամ պետություններն ընդունում են այդ միջոցները, դրանք պետք է հղում պարունակեն սույն Հրահանգին կամ դրանց պաշտոնական հրապարակման ժամանակ

ուղեկցվեն նման հղումով: Նման հղում կատարելու մեթոդները սահմանվում են անդամ պետությունների կողմից:

Հոդված 14

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Հրահանգն ուժի մեջ է մտնում *Եվրոպական միության պաշտոնական տեղեկագրում* հրապարակման օրը:

Հոդված 15

Հասցեատերերը

Սույն Հրահանգը հասցեագրված է անդամ պետություններին:

**‘RO-RO’ ՈՒՂԵՎՈՐԱՏԱՐ ՆԱՎԵՐԻՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՎՈՂ ԿԱՅՈՒՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱՏՈՒԿ
ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԸ**

ինչպես նշված է 6-րդ հոդվածում

1. 1.1. Ի լրումն SOLAS կոնվենցիայի II-1/B/8II-1/B/8.2.3 կարգավորման դրույթները պետք կանոնակարգի պահանջների (SOLAS 90-ի պահանջներ, երբ հաշվի են առնվում այն ստանդարտ), որոնք վերաբերում են նավի ազդեցությունները, որոնք կարող են տեղի անջրանցիկ հատվածին եւ վնասվածություններ, եթե ծովի ջրի ենթադրվող վիճակում կայունությանը, 3(1) հոդվածում քանակություն կուտակվի ենթադրյալ վթարի նշված բոլոր ‘ro-ro’ ուղեւորատար նավերը ենթարկված առջեւի տախտակամածի վրա պետք է բավարարեն սույն հավելվածում ‘ro-ro’ բեռների հատվածում կամ հատուկ սահմանված կայունության հատուկ բեռների հատվածում՝ նախագծված ջրագծի պահանջները:

բարձրությունից վերել, ինչպես սահմանված է II-2/3 կարգավորմամբ (այսուհետ՝ «վնասված ‘ro-ro’ տախտակամած»): II-1/B/8 կարգավորման այլ պահանջներ սույն հավելվածում նշված կայունության ստանդարտը կիրառելիս կարող են չպահանջվել: Կուտակված ջրի քանակությունը հաշվարկվում է կայուն բարձրություն ունեցող ջրի մակերեսային հիման վրա, որը պետք է լինի հետեւյալից բարձր՝

ա) ‘ro-ro’ տախտակամածի վնասված հատվածի եզրի ամենացածր կետը. կամ

բ) եթե տախտակամածի վնասված հատվածի եզրը սուզված է ջրի մեջ, ապա հաշվարկը կատարվում է անշարժ ջրի մակերեսային կայուն բարձրության հիման վրա՝ կողաթեքման եւ դիֆերենտի բոլոր

անկյուններում.

հետեւյալ կերպ՝

0,5 մետր՝ եթե ջրից դուրս մնացած կողապատը ('fr') 0,3 մետր կամ ավելի ցածր է.

0,0 մետր՝ եթե ջրից դուրս մնացած կողապատը ('fr') 2,0 մետր կամ ավելի բարձր է եւ

միջանկյալ մեծության արժեքները որոշվում են գծային միջարկման միջոցով, եթե ջրից դուրս մնացած կողապատը (f_r) 0,3 մետր կամ ավելի բարձր է, բայց ոչ 2,0 մետրից բարձր.

եթե ջրից դուրս մնացած կողապատը ('fr') վնասված 'ro-ro' տախտակամածի եւ վնասված հատվածում ջրի բարձրության միջեւ ընկած նվազագույն տարածությունն է՝ հաշվի չառնելով վնասված 'ro-ro' տախտակամածում կուտակված ծովի ջրի ենթադրյալ քանակության ազդեցությունը:

1.2. Եթե տեղադրված է ջրահեռացման բարձր արդյունավետություն ունեցող համակարգ, ապա դրոշի պետությունը կարող է նվազեցնել ջրի մակերեսային բարձրության պահանջը:

1.3. Աշխարհագրական առումով սահմանափակ տարածքներում նավարկող նավերի համար դրոշի պետության վարչական մարմինը կարող է նվազեցնել ջրի մակերեսային բարձրության պահանջը 1.1 կետի համաձայն՝ այն փոխարինելով հետեւյալով՝

1.3.1. 0,0 մետր՝ եթե ալիքի ցուցչական բարձրությունը (h_s), որը բնորոշ է տվյալ տարածքին, 1,5 մետր կամ ավելի ցածր է.

1.3.2. 1.1 պարբերության համաձայն սահմանված արժեքը՝ եթե ալիքի ցուցչական բարձրությունը (h_s), որը բնորոշ է տվյալ տարածքին, 4,0 մետր կամ ավելի բարձր է.

1.3.3. գծային միջարկման միջոցով որոշված միջանկյալ մեծության արժեքները՝ եթե ջրից դուրս մնացած կողապատը (f_r), որը բնորոշ է տվյալ տարածքի համար, 1,5 մետր կամ ավելի բարձր է, բայց ոչ 4,0 մետրից ցածր.

պայմանով, որ հետեւյալ պայմանները պահպանվեն՝

1.3.4. բավարարված է դրոշի պետության վարչական մարմնի պահանջն այն մասին, որ սահմանված տարածքը ներկայացված է ալիքի ցուցչական այնպիսի բարձրությամբ (h_s), որը չի գերազանցվում 10%-ից ավելի հավանականությամբ. եւ

1.3.5. նավարկության տարածքը, եւ եթե կիրառելի է, տարվա այն եղանակը, որի համար սահմանվել է ալիքի ցուցչական բարձրության (h_s) տվյալ արժեքը, նշված են հավաստագրում:

1.4. Որպես այլընտրանք 1.1 կամ 1.3 պարբերության պահանջներին՝ դրոշի պետության վարչական մարմինը կարող է ազատել 1.1 կամ 1.3 պարբերության պահանջների գործողությունից եւ որոշակի նավի համար իրականացված տեսակի փորձարկմամբ հաստատված ապացույց ընդունել սույն հավելվածում նշված տեսակի փորձարկման մեթոդի համաձայն այն, որ նավը չի շրջվի վնասի ենթադրվող չափի դեպքում, ինչպես սահմանված է II-1/B/8.4 կարգավորմամբ 1.1 պարբերության մեջ նշված վայրերից ամենավատ պայմաններ ունեցող վայրում՝ անկանոն փոթորիկ լինելու դեպքում. եւ

1.5. տեսակի փորձարկման արդյունքների ընդունման հղում պետք է կատարվի նավի հավաստագրում՝ որպես 1.1 կամ 1.3 պարբերությանը համապատասխանության ապացույց, ինչպես նաեւ պետք է նշվի ալիքի տեսչական բարձրության (h_s) արժեքը, որը կիրառվել է տեսակի փորձարկման ժամանակ:

1.6. II-1/B/8.7.1 եւ II-1/B/8.7.2 կարգավորումների համաձայն՝ նավապետին տրամադրված տեղեկությունները, որոնք մշակվել են II-1/B/8.2.3 – II-1/B/8.2.3.4 կարգավորումների համաձայն, կիրառվում են առանց փոփոխությունների՝ այդ պահանջների համաձայն արտոնագրված ‘*ro-ro*’ ուղեւորատար նավերի դեպքում:

2. 2.1. 1-ին պարբերության մեջ նշված՝լայնական հեծանը կամ երկայնական վնասված ‘*ro-ro*’ տախտակամածի վրամիջնորմը համարվում է առանց կուտակված ծովի ջրի ենթադրվողվնասվածքի, եթե դրա բոլոր մասերը քանակության ազդեցությունը գնահատելուգտնվում են տախտակամածի ներսում՝ համար պետք է գերակայեն հետեւյալնավի ուղղահայաց մակերեսային երկու դրույթները՝

կողմերում եւ որոնց հեռավորությունը երեսվածքից հավասար է նավի լայնության մեկ-հինգերորդին, ինչպես սահմանված է II-1/2 կարգավորմամբ եւ միջնագծի հարաբերությամբ բեռների ամենախորը ենթաբաժնի մակարդակում չափվում է ուղիղ անկյան տակ.

2.2. եթե նավի կորպուսը կառուցվածքային առումով մասամբ լայնացված է՝ սույն հավելվածի դրույթներին համապատասխանելու համար, ապա լայնության համապատասխան մեծացումը մեկ հինգերորդի արժեքի մասով պետք է կիրառվի ամբողջ լայնքով: Սա չի վերաբերում առկա միջնորմների ներթափանցման խորությանը, խողովակաշարերի համակարգին, որոնք նախքան լայնացումը կատարելը թույլատրելի են եղել.

▼U1

2.3. վնասված ‘*ro-ro*’ նավի տախտակամածի համապատասխան հատվածում կուտակված ծովի ջրի ենթադրյալ քանակությունը պահելու համար արդյունավետ համարվող լայնական հեծանի կամ երկայնական միջնորմների դիմացկունությունը պետք է համապատասխանի ջրահեռացման համակարգին եւ պետք է դիմանա հիդրոստատիկ ճնշմանը՝ վնասվածքի հաշվարկված արդյունքների համաձայն: Նման միջնորմները պետք է ունենան առնվազն 4 մետր բարձրություն, բացառությամբ, եթե

ջրի բարձրությունը 0,5 մետրից ցածր է: Վերջին դեպքում միջնորմի բարձրությունը կարող է հաշվարկվել հետեյալի համաձայն՝

$$Bh = 8hw$$

որտեղ՝

Bh –ն միջնորմի բարձրությունն է.

եւ hw –ն ջրի բարձրությունն է:

Միջնորմի նվազագույն բարձրությունը ցանկացած դեպքում չպետք է 2,2 մետրից պակաս լինի: Այնուամենայնիվ, այն նավերի դեպքում որոնք ունեն կախովի ավտոտեղ, միջնորմի նվազագույն բարձրությունը չպետք է կախովի տախտակամածի ստորին հատվածի բարձրությունից պակաս լինի, երբ այն գտնվում է իջեցված դիրքում.

B

2.4. հատուկ միջոցառումների դեպքում, օրինակ՝ լայնակի կախովի տախտակամածների եւ լայնակողմ կորպուսների դեպքում, թույլատրվում է կիրառել միջնորմների այլ բարձրություններ, որոնք պետք է հենվեն տեսակի մանրամասն փորձարկումների վրա.

2.5. Ենթադրաբար կուտակված ծովի ջրի քանակության ազդեցությունը կարող է հաշվի չառնվել վնասված ‘*ro-ro*’ տախտակամածի որոշ խցերի համար՝ պայմանով, որ նման խուցը բոլոր կողմերի վրա ունենա հակափոթորկային նավակողանցքներ, որոնք հավասարապես տեղադրված են խցի բոլոր կողմերում եւ համապատասխանում են հետեյալին՝

$$2.5.1. A \geq 0,3l$$

որտեղ A –ն հակափոթորկային նավակողանցքի ընդհանուր տարածքն է տախտակամածի բոլոր կողմերում՝ արտահայտված մ²-ով եւ l –ը խցի երկարությունն է՝ արտահայտված մ–ով.

2.5.2. նավը պետք է ունենա առնվազն 1,0 մ երկարությամբ ջրից դուրս մնացած կողապատ նույնիսկ ամենավնասված վիճակում՝ առանց հաշվի առնելու վնասված ‘*ro-ro*’ տախտակամածի վրա ջրի ենթադրվող քանակության ազդեցությունը. եւ

2.5.3. նման փոթորկային նավակողանցքերը պետք է տեղադրված լինեն վնասված ‘ro-ro’ տախտակամածից 0,6 մետր բարձր, իսկ նավակողանցքերի ստորին ծայրը պետք է լինի ‘ro-ro’ տախտակամածից 2 սմ վերել. եւ

2.5.4. նման հակափոթորկային կողանցքերի վրա պետք է փականներ կամ կափույրներ այնպես ամրացված լինեն, որ ջուրը ներս չիոսի ‘ro-ro’ տախտակամած՝ միեւնույն ժամանակ թույլ տալով, որ ‘ro-ro’ տախտակամածի վրա կուտակված ջուրը դուրս հոսի:

2.6. Եթե ‘ro-ro’ տախտակամածից վեր գտնվող միջնորմները ենթադրաբար վնասված են, ապա այդ միջնորմին կից բոլոր խցերը ենթադրվում է, որ կհեղեղվեն ջրի մակերեսային միեւնույն բարձրությամբ, որը հաշվարկվել է 1.1 կամ 1.3 պարբերությամբ:

3. 3.1. Ալիքի ցուցչական բարձրությունը Այն նավերի դեպքում, որոնք պետք է որոշելու համար պետք է անդամշահագործվեն միայն ավելի կարճ պետությունների կողմից կիրառվեն սույնսեզոններում, ընդունող պետության Հրահանգի 5-րդ հոդվածի համաձայնվարչական մարմինը, նավերի ուղերթում սահմանված ալիքի բարձրությունները, ներառված նավահանգիստներ ունեցող այլ որոնք տրված են ծովային տարածքների երկրի հետ համաձայնությամբ, պետք է ցուցակում կամ քարտեզներում: սահմանի ալիքի ցուցչական բարձրությունը, որը պետք է կիրառվի:

4. Տեսակի փորձարկումներն իրականացվում են հավելվածի համաձայն:

Հավելված

Տեսակի փորձաստուգման մեթոդը

1. Նպատակները

Տեսակի փորձարկման այս վերանայված մեթոդը 1995 SOLAS կոնֆերանսի 14-րդ որոշման հավելվածի առդիրում ներառված մեթոդի վերանայված տարբերակն է: Նախքան Ստոկհոլմի համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելը՝ իրականացվել են մի շարք տեսակի փորձարկումներ՝ նախկինում գործող փորձարկման մեթոդի համաձայն: Այդ փորձարկումների ժամանակ ընթացակարգերում հայտնաբերվել է մի շարք ուղղումներ կատարելու անհրաժեշտություն: Տեսակի փորձարկման նոր մեթոդի նպատակն այդ ուղղումներն ընդգրկելը եւ, փոփոխված Մեթոդաբանական ուղեցույցի հետ, առավել պարզ ընթացակարգ սահմանելն է՝ նավարկության դուրս եկած վնասված ‘ro-ro’ ուղեւորատար նավի դիմացկունությունը գնահատելու համար: Ի հավելվածում ներառված կայունության պահանջներին վերաբերող՝ 1.4 պարբերությունում սահմանված փորձարկումների արդյունքներով, ինչպես սահմանված է ստորեւ բերված 4-րդ պարբերությունում, նավը պետք է կարողանա դիմակայել փոթորկին, եթե այն նույնիսկ ամենալուրջ վնասվածքն է ստացել:

2. Սահմանումները

L_{BP}	ուղղահայացների միջեւ երկարությունն է
H_s	ալիքի ցուցչական բարձրությունն է
B	նավի լայնությունն է առանց երեսվածքի

T _P	պիկային ժամանակամիջոցն է
T _Z	զրոյական մակարդակի հատման ժամանակամիջոցն է

3. Նավի մանրակերտը

3.1. Մանրակերտը պետք է լինի իրական նավինավի մեջտեղի հատվածից հաշված՝ պատճենը՝ թե՛ արտաքին կազմաձևի եւ թե՛ $\pm 35\%$ L_{BP}

ներքին կոնստրուկցիայի առումով, մասնավորապես, բոլոր վնասված հատվածների մասով, որոնք կարող են ազդեցություն ունենալ ջրով հեղեղման եւ տախտակամածի ալիքով ողողման վրա: Պետք է օգտագործվի չվնասված վիճակում նավի ընկղմվածքը, դիֆերենտը, կողաթեքումը, շահագործման սահմանային KG–ն, որոնք համապատասխանում են վնասվածքի վատագույն դեպքին: Բացի դրանից՝ քննության ենթակա փորձաստուգման դեպքը (դեպքերը) պետք է ներկայացնեն կայունության դրական կորի սահմաններում գտնվող ամբողջ տարածքի առումով վնասի վատագույն դեպքը (դեպքերը), որոնք սահմանված են SOLAS II-1/8.2.3.2 կարգավորման (SOLAS 90) համաձայն, իսկ վնասի բացվածքը պետք է լինի հետեւյալի սահմաններում՝ 3.1.1

3.1.2. առավելագույն վնասի դեպքում անհրաժեշտ է իրականացնել լրացուցիչ փորձաստուգում նավի մեջտեղի հատվածից հաշված $\pm 10\%$ L_{BP} (ուղղահայացների միջեւ երկարություն) արժեքի սահմաններում, եթե 1–ում նշված վնասվածքը՝ նավի մեջտեղի հատվածից հաշված, $\pm 10\%$ L_{BP} արժեքից դուրս է:

3.2. Մանրակերտը պետք է բավարարի հետեւյալուղահայացների միջեւ երկարությունը պահանջները՝ 3.2.1.

(L_{BP}) պետք է լինի առնվազն 3 մետր կամ այն պետք է համապատասխանի 1:40 մասշտաբ ունեցող մանրակերտի երկարությանը, նայած թե որն է ավելի մեծ արժեք, իսկ անկման խորությունը պետք է լինի միջնորմներից (ջրից դուրս մնացած կողապատ) վեր՝ առնվազն երեք վերնակառույցի ստանդարտ բարձրության չափով.

3.2.2. հեղեղված տարածքի կորպուսի հաստությունը չպետք է 4 մմ-ից ավելի լինի.

3.2.3. թե՛ չվնասված եւ թե՛ վնասված վիճակում, մանրակերտը պետք է բավարարի ճիշտ տեղադրման եւ ընկղմվածքների հենանիշերի (T_A , T_M , T_F , ձախ եւ աջ նավակայաններ) պահանջները, որոնք յուրաքանչյուր հենանիշի դեպքում կարող են ունենալ +2 մմ առավելագույն շեղման հնարավորություն: Նավի քթամասում եւ հետնամասում տեղադրված ընկղմվածքի հենանիշերը պետք է հնարավորինս մոտ լինեն հակահրդեհային ահազանգման համակարգին.

3.2.4. բոլոր վնասված խուցերը եւ ‘*ro-ro*’ նավի բոլոր հատվածները պետք է մոդելավորվեն մակերեսային եւ ծավալի ճիշտ ջրաթափանցիկության պարամետրերով (փաստացի արժեքները եւ բաշխվածությունը)՝ ապահովելով, որ հեղեղաջրի զանգվածը եւ զանգվածային բաշխվածությունը ճիշտ ներկայացված լինեն.

3.2.5. իրական նավի շարժման բնորոշիչները պետք է ճիշտ մոդելավորվեն՝ հատուկ ուշադրություն դարձնելով մետակենտրոն բարձրության չափիչի շեղմանը եւ կողմնաճոճման եւ ողնուցաճոճման ընթացքում շրջապտույտի շառավղին: Երկու շառավղիներն էլ պետք է չափվեն օդում եւ պետք է լինեն 0,35B – 0,4B

տիրույթում՝ կողմնաճոճման ժամանակ եւ 0,2 – 0,25 եզրաչափքային երկարության՝ ողնուցաճոճման ընթացքում.

3.2.6. նախագծի հիմնական մասերը, ինչպես, օրինակ՝ անջրանցիկ միջնորմները, օդանցիկ կափույրները եւ այլն, որոնք տեղադրված են տախտակամածի միջնորմների մասում եւ կարող են առաջացնել ասիմետրիկ ջրածածկում, պետք է հնարավորինս ճիշտ նախագծվեն՝ իրական վիճակը ներկայացնելու համար: Օդափոխման եւ հեղեղի ուղղությունը փոխող սարքերը պետք է ունենան լայնական հատվածքի նվազագույնը 500 մմ² հատված.

3.2.7. Վնասվածքի փորվածքը պետք է ունենա հետեւյալ հատկանիշները՝

1. սեղանաձեւ պրոֆիլ, որն ունի 15° թեքություն դեպի ուղղահայաց կողմը եւ նախագծված ջրագծի լայնություն՝ սահմանված SOLAS II-1/8.4.1 կարգավորման համաձայն.

3. հավասարասրուն եռանկյուն պրոֆիլ՝ հորիզոնական հարթության վրա, որն ունի SOLAS II-1/8.4.2 կարգավորման համաձայն B/5-ին հավասար բարձրություն: Եթե կողային երեսվածքն ամրացված է B/5-ի սահմաններում, ապա վնասված երկարությունը կողային երեսվածքի մասում չպետք է գերազանցի 25 մմ-ը.

3. չհակասելով վերոնշյալ 3.2.7.1 եւ 3.2.7.2 ենթապարբերությունների դրույթներին՝ բոլոր խուցերը, որոնք համարվում են վնասված՝ 3.1 պարբերության մեջ նշված ամենածանր վնասվածքի վիճակը հաշվարկելիս, պետք է մանրակերտի փորձարկման ժամանակ հեղեղվեն ջրով:

3.3. Մանրակերտը պետք է կողաթեքվի մեկ այլ անկյան տակ, որը համապատասխանում է կողաթեքման $M_h = \max(M_{pass}; M_{launch}) - M_{wind}$ մոմենտին, երբ այն հեղեղված է ջրով, բայց գտնվում է հավասարակշիռ վիճակում, սակայն վերջնական կողաթեքումը չի կարող լինել վնասվածքի ուղղությամբ 1 աստիճանից պակաս: M_{pass} , M_{launch} and M_{wind} սահմանված են II-1/8.2.3.4 SOLAS կարգավորմամբ: Գործող նավերի դեպքում այս

անկյունը կարող է ընդունվել 1°:

4. Փորձարկումներ կատարելու ընթացակարգը

4.1. Մանրակերտը պետք է փորձարկվի բարձրավելին՝

գազաթ ունեցող անկանոն ալեկոծության 4.1.1. ավազանի լայնությունը պետք է ժամանակ, ինչպես սահմանված է բավարար լինի, որպեսզի ավազանի Հյուսիսային ծովի ալիքի վերլուծության կողմերի հետ շփում կամ այլ համատեղ ծրագրի (ՀԾԱՎՀԾ) փոխազդեցություն տեղի չունենա եւ շրջանակում՝ HS ալիքի հատկանշական առաջարկվում է, որպեսզի այն լինի $L_{BP}+2$ մ- բարձրության պայմաններում, որի ից ոչ պակաս. ամենաբարձր ալիքի ուժգնության գործակիցը հավասար է 3,3-ի ($\gamma=3,3$) իսկ ամենաբարձր ուժգնության ժամանակը պետք է հավասար լինի $TP=4HSTZ=TP/1,285$: H_s -ը ալիքի ցուցչական բարձրությունն է՝ տվյալ ծովային տարածքի համար, որը տարեկան կտրվածքով չի կարող գերազանցել 10 %- ից ավելի հավանականությունը, բայց պետք է լինի 4 մետրից ոչ ավելի:

4.1.2. ավազանի խորությունը պետք է բավարար լինի՝ ալիքի ճիշտ նմանակման համար եւ 1մ-ից պակաս չպետք է լինի.

4.1.3. կիրառելու համար ալիքի տիպիկ նմանակում, նախքան փորձարկումը, չափումներ պետք է կատարվեն երեք տարբեր վայրերում՝ ջրի հոսքի միեւնույն տիրույթում.

4.1.4. երբ փորձարկումն սկսվում է, մանրակերտը պետք է տեղադրված լինի ալիք

առաջացնող սարքին ավելի մոտիկ գտնվող ալիքի հատվածում.

4.1.5. H_s եւ T_p արժեքները կարող են երեք տարբեր վայրերում տատանվել միայն $\pm 5\%$ -ով. եւ

4.1.6. փորձարկումը հաստատելու համար թույլատրելի է H_s –ի $+2,5\%$, T_p –ի $\pm 2,5\%$ եւ T_z –ի (ալիքի տատանման միջին ժամկետը զրոյական նշագծի վրա) $\pm 5\%$ տատանում ալիք առաջացնող սարքին մոտիկ ալիքի վրա:

4.2. Մանրակերտը պետք է ազատ լողա եւ 4.2.1. ընթացքի ուղղությունը պահպանող պետք է տեղադրվի նավին ուղղահայաց գծերը, որոնք պետք է կատարեն փոքր գնացող ալիքների վրա (90° ընթացքի ուղղումներ, սիմետրիկ եղանակով պետք է ուղղություն), որի դեպքում վնասվածքի տեղադրված լինեն նավի ցուկային անցքը պետք է դիմահայաց լինի եկող հատվածում եւ հետնամասում՝ KG- ի եւ ալիքներին եւ օգտագործվող վնասված ջրագծի միջեւ գտնվող մանրակերտին կայուն միացված մակարդակում. եւ

նավակառանի համակարգ չպետք է լինի:

Նավին ուղղահայաց գնացող ալիքների մոտավորապես 90° ընթացքի ուղղություն պահպանելու համար՝ մանրակերտի փորձարկումը պետք է բավարարի հետեւյալ պահանջները՝

4.2.2. փոխադրման արագությունը պետք է հավասար լինի մանրակերտի իրական շարժման արագությանը՝ անհրաժեշտության դեպքում կատարելով համապատասխանեցումներ:

4.3. Պետք է իրականացվեն առնվազն 10 փորձարկումներ: Յուրաքանչյուր փորձարկում պետք է տեւի այնքան, որքան անհրաժեշտ է՝ հավասարակշռված վիճակ ձեռք բերելու համար, սակայն ընդհանուր առմամբ չպետք է տեւի 30 րոպեից պակաս: Յուրաքանչյուր փորձարկման ժամանակ պետք է օգտագործվեն ալիքների նմանակման տարբեր շարքեր:

5. Նավը փրկված համարելու չափանիշները

Մանրակերտը պետք է համարվի փրկված, եթե 4.3 պարբերությամբ պահանջող կարգով անցկացված իրար հաջորդող փորձարկումների արդյունքում ձեռք է բերվել կայուն վիճակ: Մանրակերտը պետք է համարվի կործանված, եթե տեղի է ունենում ողնուցաճոճման անկյունների 30° թեքում՝ ուղղահայաց առանցքի վրա կամ երեք րոպեից ավելի կողաթեքում է տեղի ունենում 20° անկյան տակ, եթե նույնիսկ ձեռք է բերվում կայուն վիճակ:

6. Փորձարկումը հիմնավորող փաստաթղթերը

6.1. Մանրակերտի փորձարկման ծրագիրը պետք է հաստատվի վարչական մարմնի կողմից՝ նախքան փորձարկումն սկսելը:

6.2. Փորձարկումները պետք է ամրագրվեն փաստաթղթերով, հաշվետվության եւ վիդեո կամ այլ տեսաձայնագրման տվյալների միջոցով, որոնք պետք է համապատասխան տեղեկություններ պարունակեն մանրակերտի ու փորձարկման արդյունքների վերաբերյալ եւ պետք է հաստատվեն Վարչական մարմնի կողմից: Այս փաստաթղթերում առնվազն պետք է ներառվի ալիքի տեսական եւ չափագրված սպեկտրային հատկանիշներն ու ալիքի բարձրության մասին վիճակագրությունը (H_s , T_p , T_z) երեք տարբեր վայրերում՝ փորձարկման իրականացման ներկայացուցչական ավազանում: Պետք է ներառվի նաեւ մանրակերտի վրա կատարված բոլոր փորձարկումները, ալիք առաջացնող սարքին մոտիկ չափագրված ալիքի բարձրության հիմնական ժամանակային փուլերը ցույց տվող վիճակագրությունը եւ մանրակերտի կողմնաճոճման, ջրի ալեկոծման եւ նավի ողնուցաճոճման մասին տվյալներ, ինչպես նաեւ հոսքի արագությունը:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ II

ԱԶԳԱՅԻՆ ՎԱՐՉԱԿԱՆ ՄԱՐՄԻՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ ՕՐԻՆԱԿԵԼԻ ՈՒՂԵՑՈՒՅՑՆԵՐԸ

ինչպես նշված է 6(3) հոդվածում

ՄԱՍ I

ԿԻՐԱՌՈՒԹՅՈՒՆԸ

Սույն Հրահանգի 6(3) հոդվածի դրույթների համաձայն՝ սույն ուղեցույցները պետք է կիրառվեն անդամ պետությունների ազգային վարչական մարմինների կողմից՝ I հավելվածում սահմանված կայունության հատուկ պահանջները կիրառելիս, եթե դա գործնականում հնարավոր է եւ համապատասխանում է տվյալ նավի նախագծմանը: Ստորեւ ներկայացված պարբերությունների համարները համապատասխանում են I հավելվածի համարներին:

1-ին պարբերություն

Սույն Հրահանգի 3(1) հոդվածում նշված *‘ro-ro’* ուղեւորատար բոլոր նավերը՝ որպես առաջին քայլ, պետք է համապատասխանեն վնասվածք ստանալուց հետո լրացուցիչ կայունության մասին SOLAS 90 ստանդարտին, քանի որ այն կիրառելի է 1990թվականի ապրիլի 29-ին եւ այդ ամսաթվից հետո: Այս պահանջի կիրառությամբ է սահմանվում ջրից դուրս մնացած նավի կողապատը (f)_r, որն անհրաժեշտ է՝ 1.1 պարբերությամբ պահանջվող հաշվարկները կատարելու համար:

1.1 պարբերություն

1. Սույն պարբերությունը վերաբերում է տախտակամածի (*‘ro-ro’*) միջնորմի վրա կուտակված ջրի ենթադրվող քանակության կիրառությանը: Ենթադրվում է, որ ջուրը տախտակամած է ներհոսել վնասվածքի փորվածքից: Սույն պարբերությամբ պահանջվում է, որ SOLAS 90 ստանդարտով ներկայացվող բոլոր պահանջները բավարարելուց բացի, նավը պետք է նաեւ բավարարի տախտակամածի վրա ջրի սահմանելի քանակության մասին SOLAS 90 չափանիշները, որոնք նշված են II-1/B/8 կարգավորման 2.3 - 2.3.4 կետերում: Այս հաշվարկները կատարելու համար պետք չէ հաշվի առնել II-1/B/8 կարգավորման որեւէ այլ պահանջ: Օրինակ՝ չի պահանջվում, որ այս հաշվարկը կատարելու համար նավը

բավարարի հավասարակշռության անկյունների կամ սահմանային գծի սուզման արգելքի պահանջները:

2. Կուտակված ջուրը որպես մեկ ընդհանուր հեղուկ զանգված լցվում է բոլոր խուցերում, որոնք ենթադրաբար հեղեղվել են տախտակամածի՝ մեքենաների համար նախատեսված հատվածում: Ջրի բարձրությունը (h_w) տախտակամածի վրա կախված է վնասվածք ստանալուց հետո ջրից դուրս մնացած նավի կողապատից (f_r) եւ չափվում է վնասվածքի հատվածում (տե՛ս գծանկար 1): Ջրից դուրս մնացած կողապատը վնասված ‘*ro-ro*’ տախտակամածի եւ ջրագծի վերջին մասի միջեւ նվազագույն տարածությունն է (հավասարեցման միջոցներ ձեռնարկելուց հետո, եթե այդպիսիք ձեռնարկվել են) ենթադրյալ վնասվածքի հատվածում վնասվածք ստանալու բոլոր հնարավոր սցենարներն ուսումնասիրելուց հետո, երբ որոշվում է I հավելվածի 1-ին պարբերությամբ պահանջվող SOLAS90 ստանդարտին համապատասխանությունը: Կարիք չկա հաշվի առնել ջրի ենթադրյալ (հիպոթետիկ) քանակության ազդեցությունը, որը ենթադրաբար կուտակված է վնասված ‘*ro-ro*’ տախտակամածի վրա՝ f_r -ը հաշվարկելիս:

3. Եթե f_r -ը 2,0 մետր է կամ ավելի, ենթադրվում է, որ ‘*ro-ro*’ տախտակամածի վրա կուտակված ջուր չկա: Եթե f_r -ը 0,3 մետր է կամ ավելի պակաս, ապա ենթադրվում է, որ բարձրությունը պետք է լինի 0,5 մետր: Ջրի միջանկյալ բարձրությունները ձեռք են բերվում գծային միջարկման միջոցով (տե՛ս գծանկար 2):

1.2 պարբերություն

Ջրահեռացումը կարող է արդյունավետ համարվել, եթե ձեռնարկվող միջոցների շնորհիվ հնարավոր է կանխել ջրի մեծ քանակության կուտակումը տախտակամածի վրա, այսինքն ժամում մի քանի հազար տոննա քանակություն, ինչը սույն կանոնակարգերի ընդունման պահին հնարավոր կարողություններից վեր է: Ջրահեռացման նման արդյունավետ համակարգեր կարող են մշակվել եւ հաստատվել ապագայում (Միջազգային ծովային կազմակերպության կողմից մշակված ուղեցույցների համաձայն):

1.3 պարբերություն

1. Տախտակամածի վրա կուտակված ջրի ենթադրյալ քանակությունը, 1.1 պարբերության համաձայն նշված նվազեցումներից բացի, կարող է նվազեցվել աշխարհագրական առումով սահմանափակ թվով տարածքների համար: Այս տարածքները սահմանվում են ալիքի ցուցչական բարձրության (h_s) համաձայն, որոնք բնորոշ են տվյալ տարածքին՝ սույն Հրահանգի 5-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն:

2. Եթե ալիքի ցուցչական բարձրությունը (h_s) տվյալ ծովային տարածքում 1,5մետր կամ ավելի պակաս է, ապա ենթադրվում է, որ վնասված 'ro-ro' տախտակամածի վրա ավելորդ ջուր չի կուտակվի: Եթե ալիքի ցուցչային բարձրությունը տվյալ ծովային տարածքում 4,0 մետր կամ ավելին է, ապա ենթադրաբար կուտակված ջրի բարձրությունը 1.1 պարբերության համաձայն հաշվարկված արժեքն է: Միջանկյալ արժեքները սահմանվում են գծային միջարկմամբ (տե՛ս գծանկար 3):

3. Բարձրությունը h_w հաստատուն մեծություն է, ուստի ավելացած ջրի քանակությունը կախված է կողաթեքման անկյունից եւ արդյոք որեւէ կողաթեքման անկյունում տախտակամածի եզրը ջրասուզված է, թե ոչ (տես գծանկար 4): Պետք է նշել, որ մեքենաների համար նախատեսված տախտակամածի հատվածը պետք է ընդունվի 90% արժեքով (հղում MSC/Circ.649), մինչդեռ այլ ենթադրյալ հեղեղված հատվածների թափանցելիությունը պետք է ընդունվի այնպես, ինչպես այն սահմանված է SOLAS կոնվենցիայում:

4. Եթե սույն Հրահանգի հետ համապատասխանություն ցույց տվող հաշվարկները վերաբերում են ալիքի ցուցչային բարձրությանը, որը 4,0 մետրից պակաս է, ապա նվազեցված ալիքի ցուցչային բարձրությունը պետք է նշվի տվյալ ծովային փոխադրամիջոցի՝ ուղեւորատար նավի անվտանգության հավաստագրում:

Պարբերություն 1.4 եւ 1.5

Որպես 1.1 կամ 1.3 պարբերությունում նշված կայունության պահանջները կատարելու այլընտրանք՝ վարչական մարմինը կարող է մանրակերտի փորձաստուգման հիման վրա տրամադրված համապատասխանության փաստաթուղթ հաստատել: Մանրակերտի փորձարկման պահանջների մանրամասները ներկայացված են I հավելվածի առդիրում: Մանրակերտի փորձարկումների ուղեցույցները ներառված են սույն հավելվածի II բաժնում:

1.6 պարբերություն

Սովորաբար SOLAS 90 ստանդարտով ստացված շահագործման սահմանային կորը (կորերը) (KG (նավի ծանրության կենտրոնի բարձրությունը ողնուցից վերեւ) կամ GM(մետակենտրոն բարձրություն)) կարող են չկիրառվել այն դեպքերում, երբ «տախտակամածի վրա ջուրը» համարվում է սույն Հրահանգի պահանջներին համապատասխանող եւ եթե անհրաժեշտություն առաջանա սահմանելու վերանայված սահմանային կորը (կորեր), որոնցով հաշվի են առնվում ավելացած ջրի ազդեցությունները:

Այդ նպատակով բավարար հաշվարկներ պետք է կատարվեն, որոնք համապատասխանում են նավի ընկղմվածքի համապատասխան թվին եւ դիֆերենտին:

Ծանոթագրություն. Նշում՝ վերանայված սահմանային շահագործման KG/GM կորերը կարելի է ստանալ բազմակի փորձարկման միջոցով, որի ժամանակ նվազագույն ավելորդ GM-ն, որը ստացվում է տախտակամածի վրա ջուր լինելու դեպքում վնասվածքի կայունության հաշվարկներ կատարելիս, ավելանում է KG-ին (կամ հանվում է GM-ից), ինչն օգտագործվում է՝ սահմանելու համար վնասված կողապատերը (f_r), որի հիման վրա հաշվարկվում է տախտակամածի վրա ջրի քանակությունը: Այս պրոցեսը կրկնվում է այնքան անգամ, մինչեւ հավելյալ GM-ն աննշան է դառնում:

Ակնկալվում է, որ օպերատորները կսկսեն իրականացնել բազմակի փորձարկում առավելագույն KG/նվազագույն GM արժեքով որը հնարավոր է ողջամտության սահմաններում պահպանել ծառայության ընթացքում եւ կփորձեն կառավարել տախտակամածի վրա միջնորմի դիրքը՝ ավելորդ GM-ն նվազեցնելու համար, որն ստացվում է տախտակամածի վրա ջուր լինելու դեպքում վնասվածքի կայունության հաշվարկների հետեւանքով:

2.1 պարբերություն

SOLAS-ի շրջանակում վնասվածքի ավանդական պահանջների առումով, B/5 գծի ներսում գտնվող միջնորմները կողերի բախման վնասվածքի դեպքում համարվում են չվնասված:

2.2 պարբերություն

Եթե ամրացված են կոնստրուկցիոն բարբետներ՝ II-1/B/8 կարգավորման պահանջները բավարարելու համար, եւ որպես դրա հետեւանք՝ նավի լայնությունը (B) մեծանում է եւ ուստի լայնանում է ջրային փոխադրամիջոցի B/5 հեռավորությունը նավակողից, ապա նման փոփոխությունները չպետք է առաջացնեն գոյություն ունեցող կոնստրուկցիոն մասերի որեւէ տեղաշարժ կամ հիմնական հատող անջրանցիկ միջնորմների առկա հիմքերը չպետք է իջնեն տախտակամածի միջնորմներից ներքեւ (տե՛ս 5-րդ գծանկարը):

2.3 պարբերություն

1. Հատող կամ երկայնական միջնորմները/արգելքները, որոնք ամրացված են եւ նախատեսված են վնասված ‘ro-ro’ տախտակամածի վրա ենթադրյալ ջրի կուտակումների տեղաշարժը սահմանափակելու համար, կարող են խիստ անջրանցիկ չլինել: Թույլատրելի է արտահոսքի փոքր քանակություն, եթե դրենաժի ապահովության միջոցները կարող են

կանխել ջրի կուտակումը միջնորմի/արգելքի «մյուս կողմում»: Նման դեպքերում, երբ նավակողանցքը դադարում է գործել, քանի որ ջրի մակարդակների դրական տարբերությունը վերանում է, պետք է տրամադրվեն պասիվ դրենաժի այլ միջոցներ:

2. Հատվող եւ երկայնական միջնորմների/արգելքների բարձրությունը (B_n) չպետք է լինի ($8 \times h_w$) մետրից պակաս, որտեղ h_w –ը կուտակված ջրի բարձրությունն է՝ հաշվարկված ջրից դուրս մնացած կողապատի եւ ավիքի ցուցական բարձրության կիրառության միջոցով (ինչպես նշված է 1.1 եւ 1.3 պարբերություններում): Այնուամենայնիվ, միջնորմի/արգելքի բարձրությունը չի կարող ավելի պակաս լինել, քան հետեւյալ մեծություններից առավել բարձր արժեքը՝

ա) 2,2 մետր կամ

բ) տախտակամածի միջնորմի հատվածի եւ մեքենաների համար նախատեսված տախտակամածի միջանկյալ կամ կախովի հատվածի ներքին կառույցի ամենացածր կետի միջեւ բարձրությունը, երբ մեքենաների համար նախատեսված հատվածը գտնվում է իջեցված դիրքում: Պետք է նշել, որ միջնորմի վերին ծայրի եւ տախտակվածքի ստորին հատվածի միջեւ տարածությունը պետք է երեսապատվի հատվող կամ երկայնական ուղղությամբ՝ ըստ անհրաժեշտության (տե՛ս 6–րդ գծանկարը):

Այն միջնորմները/արգելքները, որոնք ունեն վերոնշյալում սահմանված բարձրությունից պակաս բարձրություն, կարող են թույլատրելի լինել, եթե մանրակերտի վրա կատարված փորձարկումներն իրականացվել են սույն հավելվածի II մասի համաձայն՝ հաստատելով, որ այլընտրանքային նախագիծը դիմացկունության համապատասխան մակարդակ է ապահովում: Միջնորմի/արգելքի բարձրությունը կառուցելիս պետք է հատուկ խնամք ցուցաբերել, որպեսզի այդ բարձրությունը բավարար լինի՝ կանխելու համար պրոգրեսիվ հեղեղումը՝ պահանջվող կայունության տիրույթում: Այդ տիրույթը չպետք է խախտվի մանրակերտի վրա կատարված փորձարկումների ժամանակ:

Ծանոթագրություն. Նշում՝ այդ տիրույթը կարող է նվազեցվել 10 աստիճանով, պայմանով, որ կորի տակ գտնվող համապատասխան տարածքը մեծացվի (ինչպես նշված է MSC 64/22–ում):

2.5.1 պարբերություն

«A» տարածքը վերաբերում է հիմնական փորվածքներին: Պետք է նշել, որ «նավի դատարկման հատված» տարբերակը հարմար չէ այն նավերի համար, որոնք պահանջում

են, որպեսզի նավի վերնակառույցը մնա ջրի երեսին՝ չափանիշներին համապատասխանելու համար: Պահանջվում է, որ ազատ տախտակամածներն ունենան միակողմանի փակման կափույրներ, որը հնարավորություն է տալիս կանխելու ջրի մուտքը, բայց թույլ է տալիս, որ ջուրը քամվի մյուս կողմից:

Կափույրները չպետք է գործեն ակտիվ շարժման միջոցներով: Դրանք պետք է լինեն ինքնակարգավորվող եւ պետք է ցույց տրվի, որ դրանք նշանակալի չափով չեն սահմանափակում ջրի արտահոսքը: Արդյունավետության նշանակալի նվազեցումը պետք է փոխհատուցվի լրացուցիչ փորվածքների առկայությամբ, ինչը հնարավորություն կտա կայուն վիճակում պահելու պահանջվող տարածքը:

2.5.2 պարբերություն

Նավի դատարկման հատվածները արդյունավետ համարելու համար, տախտակամածի այդ հատվածի ստորին ծայրից մինչեւ վնասված ջրագծի միջեւ ընկած տարածությունը պետք է լինի առնվազն 1,0մետր: Նվազագույն տարածությունը հաշվելիս պետք է տախտակամածի վրա լրացուցիչ ջրի ազդեցությունը հաշվի առնել (տե՛ս 7 –րդ գծանկարը):

2.5.3 պարբերություն

Նավի դատարկման հատվածը պետք է գտնվի նավակողի ելունի կամ կորպուսի երեսապատման կողային հատվածում՝ հնարավորինս ցածր դիրքում: Ջրի դատարկման հատվածի ստորին ծայրը պետք է լինի անջրասուզելի տախտակամածից 2 սմ-ից ոչ բարձր, իսկ վերին ծայրը՝ 0,6 մետրից ոչ բարձր (տե՛ս 8–րդ գծանկարը):

Ծանոթագրություն. Նշում՝ այն տարածքները, որոնք կարգավորվում են 2.5 պարբերությամբ, այսինքն, ջրի դատարկման հատվածները կամ նմանատիպ փորվածքներ ունեցող տարածքները, չպետք է ընդգրկվեն չվնասված հատվածներում, երբ կազմվում են չվնասված հատվածների եւ վնասվածքի կայունության կորերը:

2.6 պարբերություն

1. Նավի երկայնքով թույլատրելի է վնասվածքի այն չափը, որն ամրագրված է օրենքով: Ելնելով որոշակի հատվածին վերաբերող ստանդարտից՝ վնասվածքը կարող է չազդել միջնորմի վրա կամ կարող է ազդել միայն տախտակամածի միջնորմի հատվածից ցած գտնվող միջնորմի վրա կամ տախտակամածի միջնորմի հատվածից վեր գտնվող միջնորմի վրա կամ այլ համակցությունների վրա:

2. Բոլոր հատվող եւ երկայնական միջնորմները/արգելքները, որոնք սահմանափակում են ենթադրաբար կուտակված ջրի քանակությունը, պետք է լինեն իրենց տեղում եւ անվտանգ շահագործվեն, երբ նավը ծովում է:

3. Այն դեպքերում, երբ հատվող միջնորմը/արգելքը վնասված է, տախտակամածի վրա կուտակված ջուրը պետք է ունենա մեկ ընդհանուր մակերեսային վնասված միջնորմի/արգելքի բոլոր կողմերում՝ հաբարձրությամբ (տե՛ս 9-րդ գծանկարը):

M1

ՄԱՍ II

ՄԱՆՐԱԿԵՐՏԻ ՓՈՐՁԱՐԿՈՒՄԸ

Սույն ուղեցույցների նպատակը մանրակերտի պատրաստման եւ ստուգման ժամանակ կիրառվող մեթոդներ, ինչպես նաեւ մանրակերտի վրա կատարվող փորձարկումների անցկացման եւ վերլուծության միասնականությունն ապահովելն է:

I հավելվածի ներդիրի 1-ին եւ 2-րդ պարբերությունների բովանդակությունը բացատրություն չի պահանջում:

Պարբերություն 3. Նավի մանրակերտը

3.1. Կարելի է, թե մանրակերտը ինչ նյութից է պատրաստված՝ պայմանով, որ այն չվնասված եւ վնասված վիճակներում բավականին ամուր լինի՝ ապահովելու համար, որ իր ջրակայուն հատկանիշները համապատասխանեն իրական նավի հատկանիշներին, եւ որ նավի կորպուսի ճկվածքը ալիքների ազդեցության տակ աննշան լինի:

Կարելի է նաեւ, որ վնասված խուցերը մոդելավորվեն հնարավորինս իրականին մոտիկ եւ որ գործնականում հնարավոր լինի ապահովելու, որ հեղեղված ջրի քանակությունը ներկայացուցչական լինի:

Քանի որ մանրակերտի չվնասված մասեր ջրի ներհոսքը (նույնիսկ փոքր քանակություններով) ազդեցություն կթողնի մանրակերտի վրա, այդ պատճառով միջոցներ պետք է ձեռնարկվեն՝ նման ներհոսքի տեղի չունենալն ապահովելու համար:

Երբ մանրակերտի վրա կատարած փորձերը ցույց են տվել, որ նավի եզրերը ՍՈԼԱՍ կոնվենցիայում նշված ամենավատ վնասվածքն են ստացել, այդ դեպքում նկատվել է, որ հեղեղի ավելացում հնարավոր չէ այն պատճառով, որ տախտակամածի վրայի ջուրը

կուտակվում է վնասվածքի դեպքում նախատեսված փորվածքներում եւ, ուստի, դուրս է հոսում: Քանի որ նման մանրակերտերն ունակ էին դիմանալու ծովի ուժեղ ալեկոծությանը, մինչդեռ կործանվում էին ավելի ցածր ալեկոծության դեպքում հանգեցնելով պակաս վտանգավոր ՍՈԼԱՍ վնասվածքների նավի եզրերից հեռու հատվածներում, ուստի այս վիճակը կանխելու համար է $\pm 35\%$ սահմանաչափ է ներմուծվել:

Ծովային նոր փոխադրամիջոցների համար համապատասխան չափանիշներ մշակելու նպատակով իրականացրած լայնամասշտաբ հետազոտություններով հստակորեն ցույց է տրվել, որ ուղեւորատար նավերի դիմացկունության համար GM-ից եւ կողապատից բացի մեկ այլ հիմնական գործոն է նաեւ լրացուցիչ կայունության կորի տակ գտնվող հատվածը: Հետեւաբար, 3.1 պարբերության պահանջների հետ համապատասխանելու համար ՍՈԼԱՍ կոնվենցիայի վատագույն վնասվածքն ընտրելիս, վատագույն վնասվածք համարվում է այն, որը լրացուցիչ կայունության կորի տակ ծածկում է ամենափոքր տարածքը:

3.2. Մանրակերտի մանրամասները 3.2.1. Ընդունելով, որ փորձարկման ժամանակ կաղապարի դրսեւորման համար կարելու էին են խաղում այն ազդեցությունները, որոնք կախված են չափերից, կարելու է ապահովել, որ այդ ազդեցությունները հնարավորինս նվազեցվեն: Մանրակերտը պետք է հնարավորինս մեծ լինի, քանի որ վնասված խուցերի մանրամասները ավելի հեշտ է կառուցել մեծ մանրակերտերի վրա եւ նվազեցնել մասշտաբից կախված ազդեցությունները: Ուստի պահանջվում է, որ մանրակերտի երկարությունը լինի ոչ պակաս, քան 1:40 մեծությունը կամ 3 մետրը՝ նայած թե որն է ավելի մեծ արժեք:

Փորձարկումների ժամանակ պարզվել է, որ մանրակերտի ուղղահայաց չափերը կարող են ազդել արդյունքների վրա, եթե դրանք փորձարկվում են շարժման մեջ: Ուստի պահանջվում է, որ նավը

մոդելավորվի միջնորմից (կողապատից) վերել առնվազն երեք վերնակառույցի ստանդարտ բարձրությամբ, այնպես որ ալիքների շարքի մեծ ալիքները չջարդեն մանրակերտը:

3.2.2. Ենթադրյալ վնասվածքի հատվածում մանրակերտը պետք է հնարավորինս բարակ լինի՝ ապահովելու համար, որ հեղեղի քանակությունը եւ դրա ծանրության կենտրոնը բավարար չափով ներկայացված լինեն: Կորպուսի հաստությունը չպետք է գերազանցի 4մմ-ը: Հասկանալի է, որ հնարավոր է մանրակերտի կորպուսը եւ առաջնային ու երկրորդային ենթաբաժինների տարրերը վնասի մասում բավարար մանրամասն չկառուցվեն եւ այդ շինարարական սահմանափակումների հետեւանքով հնարավոր չլինի հստակորեն հաշվարկել տարածքի ենթադրվող թափանցելիությունը:

3.2.3. Կարելի է ստուգել ոչ միայն չվնասված վիճակում ընկղմվածքները, այլեւ հավաստիանալ, որ վնասված մանրակերտի ընկղմվածքները ճիշտ չափվեն՝ համեմատելով դրանք վնասված նավի կայունության հաշվարկներից ստացված տվյալների հետ: Գործնական նկատառումներով ցանկացած ընկղմվածքի համար ընդունելի է +2 մմ շեղում:

3.2.4. Վնասված ընկղմվածքները չափագրելուց հետո հնարավոր է անհրաժեշտություն առաջանա վնասված խուցերի թափանցելիության փոփոխություններ կատարել՝ ավելացնելով չվնասված ծավալները կամ քաշը: Այնուամենայնիվ, կարելի է նաեւ ապահովել, որ հեղեղված ջրի ծանրության կենտրոնը ճիշտ ներկայացված լինի: Այս դեպքում կատարված փոփոխությունների արդյունքում շեղում թույլատրելի է միայն անվտանգությունն ապահովելու նպատակով:

Եթե պահանջվում է, որ մանրակերտի տախտակամածի վրա ամրացվեն արգելքներ, եւ որ այդ արգելքները լինեն ներքոնշյալ միջնորմի բարձրությունից ցածր, ապա այդ մանրակերտի վրա պետք է ամրացվի ներքին տեսախցիկ,

այնպես որ ջրի արտահոսքը կամ տախտակամածի չվնասված մասում ջրի ցանկացած կուտակում հնարավոր լինի վերահսկել: Տեսաձայնագրումը նման դեպքերում պետք է փորձարկման տվյալների մաս կազմի:

Հատող կամ երկայնական միջնորմների բարձրությունները, որոնք ենթադրյալ կուտակված ջուրը պետք է արդյունավետության շրջանակում պահեն համապատասխան խուցերում վնասված ‘*ro-ro*’ տախտակամածի վրա, պետք է լինեն առնվազն 4 մետր բարձրության՝ բացառությամբ եթե ջուրը 0,5 մետրից ցածր է: Միջնորմի բարձրությունը նման դեպքում կարող է հաշվարկվել հետևյալի համաձայն՝

$$B_n = 8h_w$$

որտեղ B_n –ն միջնորմի բարձրությունն է. եւ

h_w –ը ջրի բարձրությունն է:

Միջնորմի նվազագույն բարձրությունը ցանկացած պարագայում չպետք է 2,2 մետրից պակաս լինի: Այնուամենայնիվ, այն նավերի դեպքում, որոնք կախովի ավտոտեղ ունեն, միջնորմի նվազագույն բարձրությունը չպետք է կախովի տախտակամածի ստորին հատվածի բարձրությունից պակաս լինի, երբ այն գտնվում է իջեցված դիրքում.

- 3.2.5. Ապահովելու համար, որ մանրակերտի շարժողական ֆունկցիաները ներկայացուցչական լինեն իրական նավի համար, կարելի է, որ մանրակերտը չվնասված վիճակում թեքվի եւ փորձարկվի կողմնաճոճման ժամանակ, որպեսզի չվնասված GM-ն եւ զանգվածի բաշխումը ստուգվեն: Զանգվածի բաշխումը պետք է չափվի օդում: Իրական նավի շրջապտույտի հատող շառավիղը պետք է լինի $0,35B - 0,4B$ տիրույթում եւ շրջապտույտի երկայնական շառավիղը պետք է լինի $0,2L - 0,25L$ տիրույթում:

Ծանոթագրություն. Չնայած վնասված վիճակում մանրակերտը թեքելը կամ պտտելն ընդունելի է որպես լրացուցիչ կայունության կորի ստուգման միջոց, այնուամենայնիվ, նման փորձաստուգումները չեն կարող ընդունելի լինել վնասվածքի ստուգման փորձարկումների փոխարեն:

3.2.6. Ենթադրվում է, որ իրական նավի վնասված խուցի օդանցքները բավարար են՝ հեղեղների անխոչընդոտ մուտքի եւ հեղեղաջրերի շարժման համար: Սակայն, իրական նավի օդանցքների չափերը փոքրացնել փորձելիս, մանրակերտի վրա կարող են առաջանալ անցանկալի մասշտաբային ազդեցություններ: Ապահովելու համար, որ նման ազդեցություններ տեղի չունենան, առաջարկվում է օդափոխիչները պատրաստել առավել մեծ չափերով, քան մանրակերտի վրայինն է՝ ապահովելով, որ դա չի անդրադառնա ջրի հոսքի վրա տախտակամածի՝ մեքենաների համար նախատեսված հատվածում:

3.2.7. Անհրաժեշտ է հաշվի առնել հարվածող նավի լայնական հատվածքի ներկայացուցչական հարվածի հնարավորությունը նավաքթի հատվածում: Լայնական հատվածքի մի ուսումնասիրություն տարբեր տիպի եւ չափերի նավերի ներկայացուցչական ընտրության համար B/5 հեռավորության վրա քթամասից 15° անկյան հավանականություն է ցույց տվել:

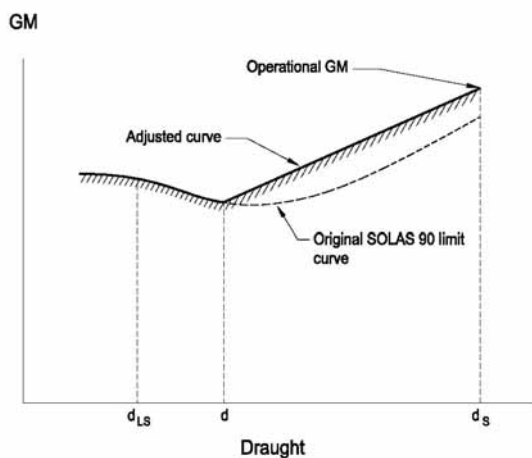
Պրիզմայաձեւ վնասվածքի հավասարասրուն եռանկյան պրոֆիլը համապատասխանում է բեռնատար տարողության ջրագծին:

Բացի դրանից, եթե ամրացվում են B/5-ից պակաս լայնություն ունեցող կողային երեսվածքներ եւ որպեսզի տեղի չունենա որեւէ ծավալային բացասական ազդեցություն, վնասվածքի երկարությունը կողային երեսվածքների հատվածում չպետք է 25 մմ-ից պակաս լինի:

3.3. 1995 թվականի ՍՈԼԱՍ կոնֆերանսի 14-րդ որոշման մեջ նշված նախանմուշային մանրակերտի փորձարկման մեթոդում հաշվի չէր առնվում կողաթեքման ազդեցությունը, որն առաջ էր գալիս ուղեւորների կուտակման, փրկարար նավերի, քամու եւ շրջվելու հետեւանքով առաջացած առավելագույն մոմենտից, չնայած այս երեւոյթը ՍՈԼԱՍ-ի մաս էր կազմում: Այնուամենայնիվ, հետազոտությունների արդյունքներով ցույց է տրվել, որ ողջամիտ կլինեւ հաշվի առնել այդ ազդեցությունները եւ պահպանել դեպի վնասվածքը նվազագույնը 1° կողաթեքում՝ ելնելով գործնական նպատակներից: Պետք է նշել, որ պտտման հետեւանքով կողաթեքումը համարվում էր

ոչ էական:

3.4. Եթե իրական բեռնման պայմանների ՄԲ-ում կա թույլատրելի սահման՝ համեմատած GM սահմանային կորի հետ (ստացված ՍՈԼԱՍ90-ից), ապա վարչական մարմինը կարող է ընդունել, որ այդ թույլատրելի սահմանից օգտվել են մանրակերտի փորձարկման ժամանակ: Նման դեպքերում GM սահմանային կորը պետք է համապատասխանաբար փոփոխվի: Համապատասխանեցումները կարող են կատարվել ըստ հետևյալի՝



$$d = d_S - 0,6 (d_S - d_{LS})$$

որտեղ՝ d_S -ն հատվածամասի ընդմիջվածքը. եւ d_{LS} -ն՝ լողուն փարոսի ընկղմվածքն է:

Համապատասխանաբար փոփոխված կորը մանրակերտի փորձարկման ընթացքում հատվածամասի ընկղմվածքի օգտագործված GM-ի եւ նախնական ՍՈԼԱՍ 90 կորի ու d ընկղմվածքի հատման միջեւ ուղիղ գիծ է:

Պարբերություն 4. Փորձարկումներ կատարելու ընթացակարգը

4.1. Ալիքի սպեկտրները

Պետք է օգտագործվի ՀԾԱՎՀԾ սպեկտրը, քանի որ այն ներառում է ծովի այն վիճակը, երբ քամին դադարում է՝ նախքան ծովը լրիվ կալեկոծվի (սահմանափակ տեւողությամբ ծով) եւ այն վիճակը, երբ ալիքը բավականին ուժեղ չէ, որպեսզի ծովը ալեկոծվի (ալիքի սահմանափակման ծով), որոնք աշխարհում համապատասխանում են ծովի հիմնական

վիճակներին: Այս առումով ոչ միայն կարելի է, որ ստուգվի ոչ միայն ալիքի ամենաբարձր ուժգնության ժամանակը, այլև պետք է ճշտվի զրոյական մակարդակի հատման ժամկետը:

Պահանջվում է, որ կատարված յուրաքանչյուր փորձարկման ժամանակ ալիքի սպեկտն արձանագրվի եւ ամրագրվի փաստաթղթերով: Նման արձանագրությունների համար չափումները ալիք առաջացնող սարքին հնարավորինս մոտ նմուշի վրա պետք է կատարվեն:

Պահանջվում է նաեւ, որ մանրակերտն այնպես գործադրվի, որ դրա շարժումները (ճոճք, թեքում եւ ողնուցաճոճում), ինչպես նաեւ դիրքը (կողաթեքում, սուզում եւ բեռնադարսում) դիտանցվեն եւ արձանագրվեն փորձարկման ամբողջ ընթացքում:

Հայտնաբերվել է, որ գործնականում հնարավոր չէ բացարձակ սահմանաչափեր սահմանել ալիքի ցուցային բարձրության, նմանակված ալիքի սպեկտրի պիկային ժամանակի եւ զրոյական մակարդակի հատման ժամկետների համար: Հետեւաբար, թույլատրելի մարժա է ընդունվել:

4.2. Որպեսզի պահեստախարսխի համակարգը չխանգարի նավի դինամիկային, քաշող կոնստրուկցիան (որին ամրացված է պահեստախարսխի համակարգը) պետք է շարժվի մանրակերտի հետ նրա իրական հոսքի արագությամբ: Երբ ծովը գտնվում է անկանոն ալեկծության վիճակում, հոսքի արագությունը կայուն չէ. այդ դեպքում կայուն փոխադրման արագությունը կհանգեցնի ցածր հաճախականության, հոսքի տատանման մեծ ամպլիտուդի, որը կարող է ազդել մանրակերտի դրսեւորման վրա:

4.3. Անհրաժեշտ է բավարար չափով փորձարկումներ կատարել միեւնոյն ուղղությամբ տարբեր ալիքային շարքերում՝ ապահովելու համար վիճակագրական հուսալիություն, այսինքն՝ վստահելիության բարձր մակարդակով որոշել, թե ոչ ապահով նավը կխորտակվի՞ արդյոք որոշակի պայմանների ներքո: Նվազագույն 10 փորձարկումներ են անհրաժեշտ՝ հուսալիության ողջամիտ մակարդակի հասնելու համար:

Պարբերություն 5. Նավը փրկված համարելու չափանիշները

Սույն պարբերության բովանդակությունը բացատրություն չի պահանջում:

Պարբերություն 6. Փորձարկման հաստատումը

Վարչական մարմինն ներկայացվող հաշվետվության մաս պետք է կազմեն հետեւյալ փաստաթղթերը՝

ա) վնասվածքի կայունության հաշվարկները՝ ՍՈԼԱՍ վատագույն դեպքի եւ նավի միջին՝ ամենալայն մասի վնասվածքի համար (եթե տարբեր են)։

բ) մանրակերտի գծագրման ընդհանուր սխեման՝ պատրաստման եւ գործարկման մանրամասների հետ միասին։

գ) փորձնական կողաթեքումը եւ շրջապտույտի շառավիղների չափագրումները։ դիֆերենտ

դ) անվանական եւ չափագրված ալիքի սպեկտրները (վերցված երեք տարբեր վայրերում ներկայացուցչական փորձարկման ժամանակ եւ ալիք առաջացնող սարքին ամենամոտ գտնվող նմուշի վրա մանրակերտի փորձարկումների ժամանակ)։

ե) մանրակերտի շարժումների, դիրքի եւ հոսքի մասին ներկայացուցչական տվյալները։

զ) համապատասխան տեսաձայնագրումներ։

Ծանոթագրություն.

Բոլոր փորձարկումները պետք է վավերացվեն վարչական մարմնի կողմից։

(1) ՊՏ C 20 E, 28.01.2003թ., էջ 21։

(2) 2002 թվականի դեկտեմբերի 11-ին ներկայացված եզրակացություն (Պաշտոնական տեղեկագրում դեռ չի հրապարակվել)։

(3) Եվրոպական պառլամենտի 2002 թվականի նոյեմբերի 7-ի եզրակացություն (Պաշտոնական տեղեկագրում դեռ չի հրապարակվել) եւ Խորհրդի 2003 թվականի մարտի 17-ի որոշում։

(4) ՊՏ L 144, 15.05.1998 թվական, էջ 1։ Վերջին անգամ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002/84/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 324, 29.11.2002թ., էջ 53)։

(5) ՊՏ C 178, 22.06.2001թ., էջ 288։

(6) ՊՏ L 138, 01.06.1999թ. էջ 1։ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002/84/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ։

(7) ՊՏ L 184, 17.07.1999թ., էջ 23։

(8) ՊՏ L 324, 29.11.2002թ., էջ 1։