

POROZUMIENIE

w sprawie specjalnych wymagań statecznościowych dla statków pasażerskich ro-ro odbywających regularne rozkładowe międzynarodowe podróże pomiędzy, do lub z wyznaczonych portów Europy Północno-Zachodniej i Morza Bałtyckiego,

sporządzone w Sztokholmie w dniach 27 i 28 lutego 1996 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniach 27 i 28 lutego 1996 r. zostało sporządzone w Sztokholmie Porozumienie w sprawie specjalnych wymagań statecznościowych dla statków pasażerskich ro-ro odbywających regularne rozkładowe międzynarodowe podróże pomiędzy, do lub z wyznaczonych portów Europy Północno-Zachodniej i Morza Bałtyckiego, w następującym brzmieniu:

**POROZUMIENIE W SPRAWIE SPECJALNYCH WYMAGAŃ
STATECZNOŚCIOWYCH DLA STATKÓW PASAŻERSKICH RO-RO
ODBYWAJĄCYCH REGULARNE ROZKŁADOWE MIĘDZYNARODOWE
PODRÓŻE POMIĘDZY, DO LUB Z WYZNACZONYCH PORTÓW EUROPY
PÓŁNOCNO-ZACHODNIEJ I MORZA BAŁTYCKIEGO,
SPORZĄDZONE W SZTOKHOLMIE DNIA 27-28 LUTEGO 1996 R.**

UMAWIAJĄCE SIĘ RZĄDY,

BĘDĄCE STRONAMI Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), 1974, wraz ze zmianami,

POWOLUJĄC SIĘ na artykuł VII Konwencji SOLAS,

UWAŻAJĄC, że odpowiedzialność za ustanowienie światowych standardów bezpieczeństwa spoczywa na Międzynarodowej Organizacji Morskiej (zwanej dalej „Organizacją”),

BIORĄC POD UWAGĘ wysiłki Organizacji w tej dziedzinie,

W SZCZEGÓLNOŚCI BIORĄC POD UWAGĘ przyjęcie przez Konferencję Umawiających się Rządów - stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, która miała miejsce 20, 27, 28 i 29 listopada 1995 r. w Londynie, Rezolucji Numer 14 „Regionalne porozumienia w sprawie wymagań statecznościowych dla pasażerskich statków ro-ro”,

UZNAJĄC, że występujące niekorzystne w przeważającej mierze warunki pogodowe, takie jak słaba widoczność, niska temperatura wody oraz potrzeba utrzymania intensywnych, całorocznych połączeń pasażerskimi promami ro-ro, społeczne zapotrzebowanie na takie połączenia, niedawne wypadki, jak również nasilanie się ruchu statków pasażerskich ro-ro w niektórych rejonach na potencjalnie kolidujących ze sobą trasach wymagają zastosowania specjalnych wymagań statecznościowych dla wszystkich pasażerskich statków ro-ro odbywających regularne podróże pomiędzy wyznaczonymi portami Europy Północno-Zachodniej i Morza Bałtyckiego lub do i z tych portów,

UZGODNIŁY, co następuje:

Artykuł 1

Definicje

Dla celów niniejszego Porozumienia:

a) Podróż międzynarodowa oznacza podróż z kraju, którego niniejsze Porozumienie dotyczy, do portu położonego poza tym krajem lub odwrotnie.

b) Statek pasażerski ro-ro oznacza statek pasażerski z pomieszczeniami ładunków tocznych lub z pomieszczeniami kategorii specjalnej, jak to określono w prawie II-2/3 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. wraz ze zmianami.

c) Specjalne wymagania statecznościowe oznaczają specjalne wymagania dotyczące stateczności określone w Załączniku 2.

d) Wyznaczony port oznacza jakikolwiek port w obszarze ograniczonym liniami i linią brzegową, zgodnie z mapą z Załącznika 1, z którego statki pasażerskie ro-ro odbywają regularne rozkładowe podróże międzynarodowe.

e) Sekretarz Generalny oznacza Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Artykuł 2

Zobowiązania ogólne

Umawiające się Rządy wyrażają zgodę na stosowanie specjalnych wymagań statecznościowych do statków pasażerskich ro-ro uprawnionych do podnoszenia ich bandery, odbywających regularne rozkładowe podróże międzynarodowe z pasażerami na pokładzie:

- a) pomiędzy wyznaczonymi portami lub
- b) do lub z wyznaczonych portów.

Artykuł 3

Specjalne wymagania statecznościowe

Nie później niż w terminach określonych w Załączniku 2, Umawiające się Rządy wyrażają zgodę na stosowanie specjalnych wymagań dotyczących stateczności.

Artykuł 4

Zwolnienia dla celów jednorazowej podróży

Statek pasażerski ro-ro, który normalnie nie odbywa regularnych rozkładowych międzynarodowych podróży pomiędzy, do lub z wyznaczonych portów, lecz ma odbyć jednorazową podróż pomiędzy takimi portami, do lub z takiego portu, może być zwolniony przez Umawiający się Rząd lub państwo bandery statku z konieczności spełnienia określonych lub wszystkich specjalnych wymagań dotyczących stateczności, po konsultacji z Umawiającym się Rządem lub Rządami państw, gdy statek odbywa podróż pomiędzy ich portami, do ich portów lub z ich portów. Zwolnienie nie powinno być udzielone przez państwo bandery statku, jeśli statek nie spełnia międzynarodowych wymagań bezpieczeństwa, które są wystarczające dla celów podróży, którą statek ma odbyć, w opinii państwa bandery statku i Umawiającego się Rządu lub Rządów państw, gdy statek odbywa podróż pomiędzy ich portami, do ich portów lub z ich portów.

Artykuł 5

Zastosowanie specjalnych wymagań statecznościowych do statków pasażerskich ro-ro podnoszących banderę państwa nie będącego stroną Porozumienia

1. Umawiające się Rządy uzgodniły, że specjalne wymagania statecznościowe powinny mieć zastosowanie do wszystkich statków pasażerskich ro-ro odbywających regularne rozkładowe podróże międzynarodowe z pasażerami na pokładzie pomiędzy, do lub z wyznaczonych portów, bez względu na banderę statku, biorąc przy tym pod uwagę konieczność zapewnienia, że statki podnoszące banderę państwa nie będącego Stroną niniejszego Porozumienia nie będą traktowane w sposób bardziej korzystny.

2. Umawiające się Rządy uzgodniły ponadto, że należy zachęcać do zastosowania specjalnych wymagań statecznościowych, w terminach określonych w Załączniku 2, w odniesieniu do statków pasażerskich ro-ro podnoszących banderę państw niebędących Stronami niniejszego Porozumienia, a odbywających regularne rozkładowe międzynarodowe podróże, z pasażerami na pokładzie pomiędzy, do lub z wyznaczonych portów.

3. Każdy Umawiający się Rząd zobowiązuje się informować pozostałe Umawiające się Rządy, Sekretarza Generalnego i – w odniesieniu do państw, które są członkami Unii Europejskiej – Komisję Wspólnot Europejskich o krokach, które zostały przedsięwzięte celem wprowadzenia w życie postanowień ustępu 2 niniejszego artykułu.

Artykuł 6

Uznanie dokumentów

1. Umawiający się Rząd wydaje każdemu statkowi podnoszącemu jego banderę, do którego niniejsze Porozumienie ma zastosowanie, dokument stwierdzający, że statek ten spełnia specjalne wymagania statecznościowe.

2. Umawiające się Rządy zgodziły się akceptować dokument wydany zgodnie z ustępem 1 jako dowód, że statek, którego dokument dotyczy, spełnia specjalne wymagania statecznościowe.

3. Jeśli państwo nie będące Stroną niniejszego Porozumienia wyda dokument stwierdzający, że statek spełnia specjalne wymagania statecznościowe, taki dokument będzie uznany jako dowód prima facie, że statek spełnia te wymagania.

Artykuł 7

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejsze Porozumienie będzie otwarte do podpisu w siedzibie Organizacji od dnia 1 lipca do dnia 30 września 1996 roku, a następnie będzie otwarte do przystąpienia. Państwa mogą stać się stronami niniejszego Porozumienia przez:

- a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, albo
- b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie, albo
- c) przystąpienie.

2. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie następuje przez złożenie odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu.

3. Sekretarz Generalny poinformuje rządy wszystkich państw, które podpisały niniejsze Porozumienie lub przystąpiły do niego, o podpisaniu lub złożeniu każdego dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oraz o dacie jego złożenia. Jeśli warunki wymagane do wejścia w życie Porozumienia zostaną spełnione, Sekretarz Generalny poinformuje rządy tych państw o dacie wejścia w życie Porozumienia.

Artykuł 8

Powiadomienie i wejście w życie

1. Niniejsze Porozumienie zostanie zgłoszone Sekretarzowi Generalnemu przez rząd Szwecji.

Porozumienie wejdzie w życie:

- a) po 12 miesiącach od daty zgłoszenia Sekretarzowi Generalnemu, albo
- b) w dniu, w którym nie mniej niż 5 państw stanie się stronami, zgodnie z artykułem 7, w zależności od tego która z tych dat będzie późniejsza.

2. Każdy dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożony po dacie wejścia w życie niniejszego porozumienia nabiera mocy po 30 dniach od daty złożenia.

Artykuł 9

Wypowiedzenie

1. Każdy Umawiający się Rząd może, przez pisemne powiadomienie Sekretarza Generalnego, wypowiedzieć niniejsze porozumienie.

2. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie 12 miesięcy od daty jego otrzymania przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 10

Depozytariusz i rejestracja

1. Niniejsze porozumienie zostanie złożone Sekretarzowi Generalnemu.

2. Sekretarz Generalny, z chwilą wejścia w życie niniejszego Porozumienia, przekaze uwierzytelnione odpisy Porozumienia:

- a) wszystkim Umawiającym się Rządom Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, z 1974 r. wraz ze zmianami,
- b) Komisji Wspólnot Europejskich.

3. Z chwilą wejścia w życie niniejszego Porozumienia, Sekretarz Generalny przekaze tekst porozumienia do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu zarejestrowania i opublikowania zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 11

Języki

Niniejsze Porozumienie zostało sporządzone w jednym egzemplarzu w językach angielskim, francuskim, hiszpańskim i rosyjskim, przy czym każdy tekst jest jednakowo autentyczny.

ZAŁĄCZNIK 1

ZNACZĄCE WYSOKOŚCI FAL

1. Informacje ogólne

Niniejszy Załącznik określa znaczące wysokości fali (H_s), które należy przyjąć w celu ustalenia wysokości wody przy zastosowaniu wymagań zawartych w Załączniku 2.

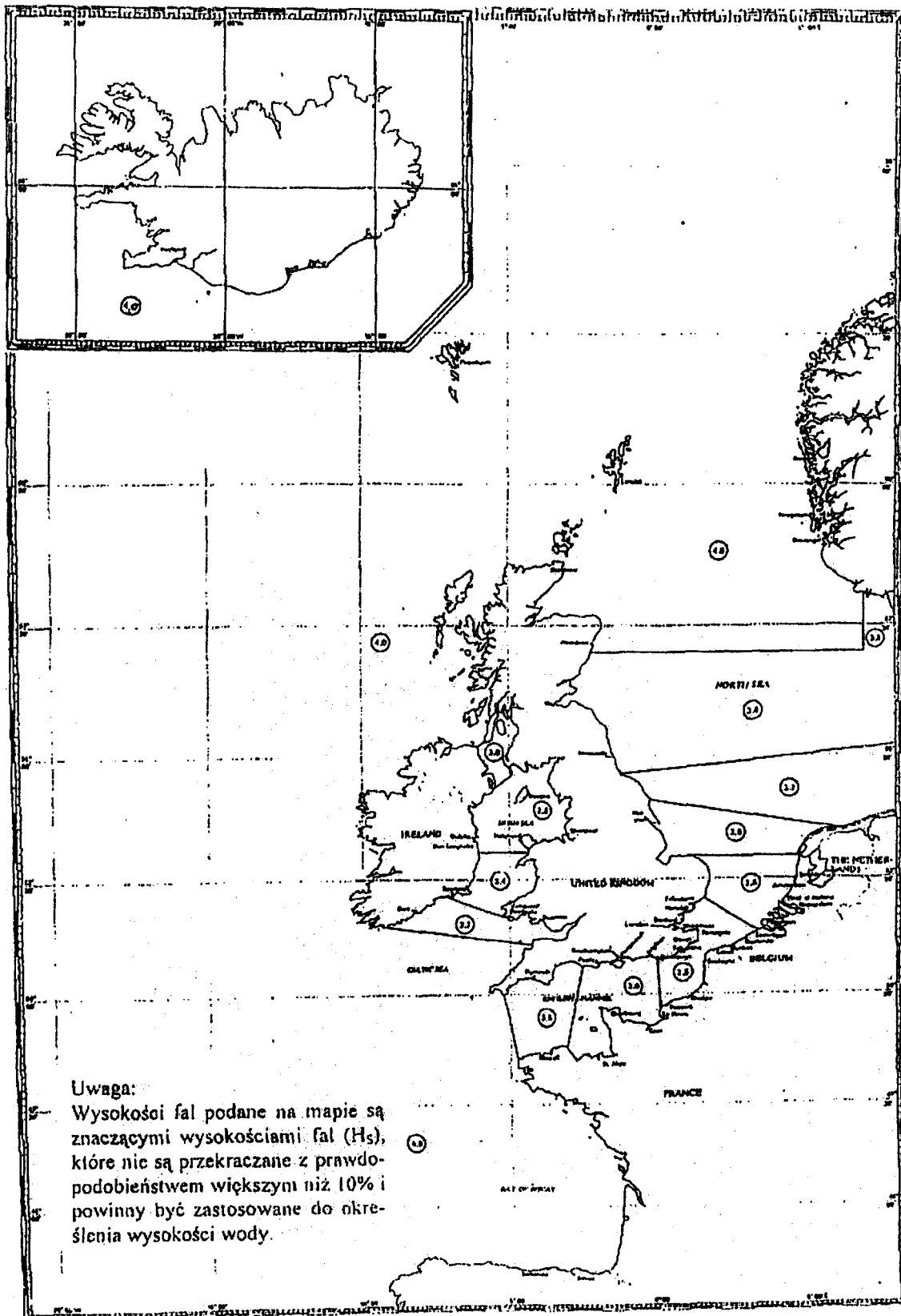
Liczby podane na mapach przedstawiają znaczące wysokości fali, które nie są przekraczane z prawdopodobieństwem większym niż 10% w ciągu roku dla różnych obszarów morskich objętych Porozumieniem.

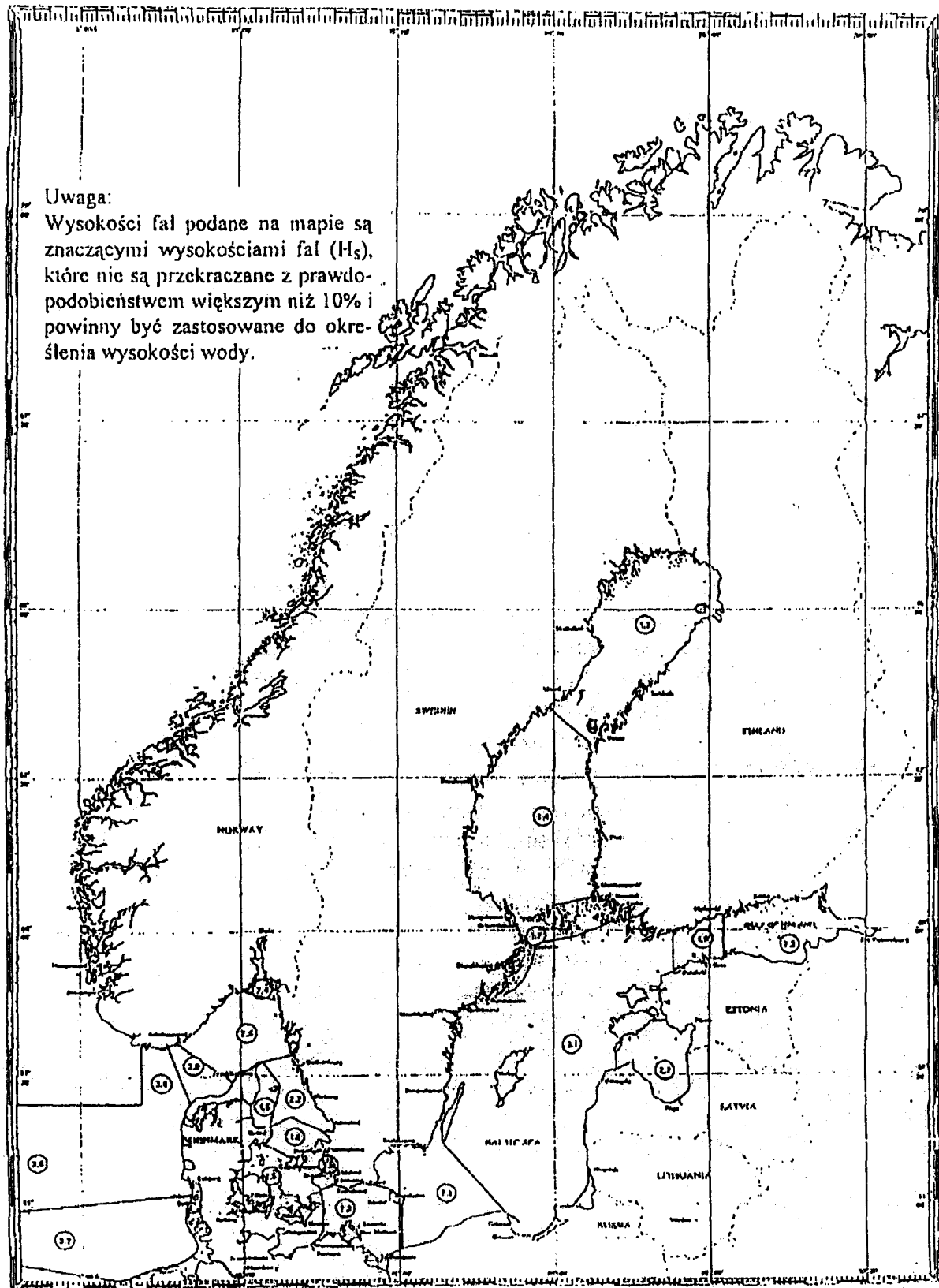
Dla obszarów przybrzeżnych przyjęto znaczące wysokości fali mniejsze niż 1,5 m, o ile na mapie nie wskazano inaczej.

2. Eksploatacja okresowa

Jeśli armator utrzymujący regularną rozkładową całoroczną żeglugę zamierza wprowadzić na krótszy okres do obsługi tej linii dodatkowe statki pasażerskie ro-ro, to znacząca wysokość fali dla takich okresów będzie musiała być uzgodniona przez rządy właściwe dla obsługiwanych portów.

Każde takie uzgodnienie, inne niż uzgodnienie dotyczące pojedynczego statku na okres krótszy niż 1 miesiąc, powinno być zgłoszone Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej w celu przesłania Umawiającym się Rządom – stronom Konwencji SOLAS, jak również Komisji Europejskiej.





ZAŁĄCZNIK 2**WYMAGANIA STATECZNOŚCIOWE OBJĘTE POROZUMIENIEM****Preambuła****Zastosowanie**

Zgodnie z niniejszym Porozumieniem statek pasażerski z pomieszczeniami ładunków tocznych lub pomieszczeniami kategorii specjalnej, jak to określono w prawie II-2/3 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. ze zmianami, powinien spełniać postanowienia niniejszego Porozumienia nie później niż przy pierwszej rocznej inspekcji mającej miejsce po dacie spełnienia wymagań podanej niżej, w zależności od wartości A/A_{max} , określonej zgodnie z Załącznikiem do „Procedury obliczeń i oceny charakterystyk przetrwania istniejących statków pasażerskich ro-ro” przy zastosowaniu uproszczonej metody opartej na Rezolucji A.265(VIII), opracowanej przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu na jego 59 sesji w czerwcu 1991 roku (MSC/Circ. 574).

Wartość A/A_{max}	Data spełnienia wymagań
mniejsza niż 85%	1 kwietnia 1997
mniejsza niż 90%	31 grudnia 1998
mniejsza niż 95%	31 grudnia 1999
mniejsza niż 97,5%	31 grudnia 2000
97,5% lub większa	31 grudnia 2001, lecz nie później niż 1 października 2002

Wymagania statecznościowe

1. Dodatkowo do wymagań prawidła II-1/8 Konwencji SOLAS statki pasażerskie ro-ro powinny spełniać poniższe postanowienia, jednak z uwzględnieniem postanowień podanych w ustępie 2, o ile mają one zastosowanie:

- .1 Postanowienia ustępu 2.3 prawidła 8 z uwzględnieniem wpływu hipotetycznej ilości wody morskiej, która zgodnie z założeniem zgromadzi się na pierwszym pokładzie powyżej konstrukcyjnej wodnicy w pomieszczeniach ładunków tocznych lub w pomieszczeniach kategorii specjalnej, jak to określono w

prawidło II-2/3, przy przyjęciu, że jest on uszkodzony (zwany dalej „uszkodzonym pokładem ro-ro”). Pozostałe wymagania prawidła 8 nie muszą być spełnione przy stosowaniu wymagań statecznościowych¹ zawartych w niniejszym Porozumieniu. Przyjęta ilość zgromadzonej wody morskiej powinna być obliczona na podstawie stałej odległości powierzchni wody od:

- a) najniższego punktu krawędzi pokładu ro-ro w rejonie uszkodzonego przedziału, lub
 - b) jeśli krawędź pokładu w rejonie uszkodzonego przedziału jest zanurzona, to obliczenie wykonujemy dla stałej odległości od wodnicy na wodzie spokojnej dla wszystkich kątów przechyłu i przegłębienia w następujący sposób:
0,5 m, jeśli wolna burta po uszkodzeniu (f_r) wynosi 0,3 m lub mniej;
0,0 m, jeśli wolna burta po uszkodzeniu (f_r) wynosi 2,0 m lub więcej;
wartości pośrednie należy obliczać za pomocą interpolacji liniowej, jeśli wolna burta po uszkodzeniu (f_r) wynosi 0,3 m lub więcej, lecz mniej niż 2,0 m;
gdzie wolna burta po uszkodzeniu (f_r) jest minimalną odległością pomiędzy pokładem ro-ro w rejonie uszkodzenia a końcową wodnicą w rozpatrywanym przypadku awarii, nie uwzględniając wpływu objętości wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro.
- .2 Jeśli zainstalowano wysoko skuteczny system odwadniający, administracja może zezwolić na zmniejszenie stałej odległości powierzchni wody zgodnie z wytycznymi, które zostaną opracowane przez Organizację².
 - .3 W odniesieniu do statków uprawiających żeglugę w określonych rejonach ograniczonych administracja może zmniejszyć stałą odległość powierzchni wody, określoną według punktu .1, zastępując ją wartościami jak następuje:
 - .3.1 0,0 m, jeśli znacząca wysokość fali (H_s) charakteryzująca dany rejon wynosi 1,5 m lub mniej;
 - .3.2 wartością określoną zgodnie z punktem .1, jeśli znacząca wysokość fali (H_s) charakteryzująca dany rejon wynosi 4,0 m lub więcej;
 - .3.3 wartościami pośrednimi obliczonymi za pomocą interpolacji liniowej, jeśli znacząca wysokość fali (H_s) charakteryzująca dany rejon wynosi 1,5 m lub więcej, lecz mniej niż 4,0 m, przy spełnieniu następujących warunków:

¹ Wytyczne dotyczące wymagań statecznościowych zostaną opracowane.

² Patrz: „wytyczne...”

- .3.4 administracja jest przekonana, że charakteryzująca dany rejon znacząca wysokość fali (H_s) nie jest przekraczana z prawdopodobieństwem większym niż 10 % i
- .3.5 rejon eksploatacji i, jeśli ma to zastosowanie, również część roku, dla których została ustalona wartość znaczącej wysokości fali (H_s), zostaną wpisane do stosownego dokumentu.
- .4 Administracja może zwolnić z zastosowania wymagań punktu .1 lub punktu .3, a jako alternatywę spełnienia tych wymagań przyjmując jako dowód wyniki określone na podstawie badań modelowych, przeprowadzonych dla określonego statku zgodnie z metodą opracowaną przez Organizację³ i załączoną do niniejszego dokumentu, poświadczające, że statek nie wywróci się przy założonych rozmiarach uszkodzenia zgodnie z ustępem 4 prawidła 8 w najniekorzystniejszym rejonie statku, biorąc pod uwagę postanowienia ustępu 1.1 w warunkach nieregularnego falowania.
- .5 Informacja dotycząca uznania wyników badań modelowych jako równoważnych spełnieniu wymagań punktu .1 lub punktu .3: wartość znaczącej wysokości fali (H_s) zastosowanej do badań modelowych powinna być wpisana do stosownego dokumentu.
- .6 Wymagania ustępów 7.1 i 7.2 prawidła 8 dotyczące informacji dostarczanych kapitanowi w celu zapewnienia spełnienia wymagań ustępów od 2.3 do 2.3.4 tego prawidła należy stosować bez zmian w odniesieniu do statków pasażerskich ro-ro zatwierdzonych zgodnie z niniejszymi wymaganiami.
2. Do oceny wpływu przyjętej ilości wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro (ustęp 1) należy zastosować następujące postanowienia:
- .1 Przyjmuje się, że poprzeczna lub wzdłużna grodziec jest nieuszkodzona, jeśli wszystkie jej części leżą pomiędzy pionowymi płaszczyznami położonymi z każdej burty w odległości od zewnętrznego poszycia statku równej 1/5 szerokości statku, określonej w prawidło 2 oraz mierzonej prostopadle do płaszczyzny symetrii statku na poziomie najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej.
- .2 W przypadkach gdy kadłub statku został częściowo poszerzony celem spełnienia wymagań powyższego postanowienia, należy stosować zwiększoną wartość równą 1/5 rzeczywistej szerokości, z tym, że nie może ona mieć wpływu na

³ Patrz: „metoda modelowa załączona do niniejszego dokumentu”

położenie przejść grodziowych, instalacji rurociągów itp., które były uzgodnione przed poszerzeniem statku.

- .3 Szczelność poprzecznych lub wzdłużnych grodzi uznanych jako wystarczające do ograniczenia przyjętej ilości wody morskiej zgromadzonej w rozpatrywanym przedziale z uszkodzonym pokładem ro-ro powinna być współmierna do systemu odwadniającego i powinna wytrzymać ciśnienie hydrostatyczne wynikające z obliczenia po uszkodzeniu statku.

Wysokość takich grodzi powinna wynosić co najmniej 4 m, o ile odległość powierzchni wody nie jest mniejsza niż 0,5 m. Dla innych przypadków wysokość grodzi może być obliczona według wzoru:

$$B_h = 8h_w$$

gdzie:

B_h = wysokość grodzi,

h_w = wysokość powierzchni wody.

W każdym przypadku minimalna wysokość grodzi nie powinna być mniejsza niż 2,2 m. Jednakże w przypadku statku z podwieszonym pokładem samochodowym minimalna wysokość grodzi nie powinna być mniejsza niż wysokość do dolnej krawędzi podwieszonego pokładu samochodowego w położeniu opuszczonym.

- .4 Do specjalnych rozwiązań, takich jak np. podwieszone pokłady o pełnej szerokości, szerokie szyby burtowe mogą być przyjęte – na podstawie szczegółowych badań modelowych – inne wysokości grodzi.
- .5 Wpływ przyjętej ilości zgromadzonej wody morskiej nie musi być brany pod uwagę dla przedziału z uszkodzonym pokładem ro-ro pod warunkiem, że przedział ten ma z każdej strony odwodnienia pokładu rozmieszczone równomiernie wzdłuż obu jego stron, spełniające następujące warunki:

.5.1 $A \geq 0.3 l$

gdzie:

A jest całkowitą powierzchnią furt odwadniających na każdej stronie pokładu [m^2],

l jest długością przedziału [m];

- .5.2 statek powinien po uszkodzeniu utrzymywać wolną burtę równą co najmniej 1,0 m w najniekorzystniejszych warunkach uszkodzenia, bez uwzględnienia wpływu przyjętej ilości zgromadzonej wody na uszkodzonym pokładzie ro-ro;
- .5.3 furty odwadniające powinny znajdować się w odległości do 0.6 m powyżej uszkodzonego pokładu ro-ro, a dolne krawędzie furt powinny znajdować się w odległości nie większej niż 2 cm powyżej uszkodzonego pokładu ro-ro;
- .5.4 furty odwadniające powinny być wyposażone w urządzenia zamykające lub klapy zapobiegające wdarcia się wody na pokład ro-ro i jednocześnie umożliwiające odprowadzenie wody, która może się zgromadzić na pokładzie.
- .6 Jeżeli przyjmuje się, że grodz położona powyżej pokładu ro-ro jest uszkodzona, oba przedziały graniczące z grodzią należy przyjmować jako zatopione do wysokości obliczonej zgodnie z ustępami 1.1 i 1.3, podanymi wyżej.

UZUPEŁNIENIE DO ZAŁĄCZNIKA 2

METODA BADAŃ MODELOWYCH

1. Cel

Przewidziane w ustępie 1.4 Załącznika 2 badania dotyczące wymagań statecznościowych objętych Porozumieniem powinny wykazać, że statek jest w stanie wytrzymać falowanie określone poniżej w ustępie 3 dla najgorszego przypadku uszkodzenia.

2. Model statku

2.1 Model powinien odwzorowywać rzeczywisty statek zarówno pod względem jego architektury zewnętrznej, jak i wewnętrznego układu - w szczególności wszystkich uszkodzonych przestrzeni mających wpływ na proces zatapiania i zalewania pokładu. Uszkodzenie powinno odpowiadać najniekorzystniejszemu przypadkowi, określone z uwzględnieniem wymagań ustępu 2.3.2 prawidła II-1/8 Konwencji SOLAS 90. Wymagane jest dodatkowe badanie dla przypadku uszkodzenia stępki w rejonie śródkręcia, jeśli najgorsze uszkodzenie, ustalone zgodnie z Konwencją SOLAS 90, znajduje się poza rejonem $\pm 10\%$ długości statku, licząc od środka tej długości. To dodatkowe badanie jest wymagane tylko wtedy, gdy zakłada się, że pomieszczenia ładunków tocznych są uszkodzone.

2.2 Model statku powinien spełniać następujące wymagania:

- .1 długość modelu powinna wynosić co najmniej 3 m;
- .2 kadłub powinien być wystarczająco cienki w miejscach, w których właściwość ta ma wpływ na wyniki badań;
- .3 charakterystyki ruchu powinny być modelowane odpowiednio do charakterystyk rzeczywistego statku; należy zwrócić szczególną uwagę na skalowanie promienia bezwładności masy dla ruchów kołysania i kiwania. Zanurzenie, przegłębienie, przechył i środek masy powinny odpowiadać przypadkowi najgorszego uszkodzenia;
- .4 główne cechy projektowe, takie jak grodzie wodoszczelne, odpowietrzenia itp., powyżej i poniżej pokładu grodziowego, mogące powodować asymetryczne zatapianie, powinny być modelowane w praktycznie możliwym zakresie, tak aby odzwierciedlały rzeczywistą sytuację;

.5 kształt otworu uszkodzenia powinien być następujący:

.5.1 zarys prostokątny o szerokości zgodnej z Konwencją SOLAS, правило II-1/8.4.1 oraz z nieograniczonym pionowym zasięgiem;

.5.2 zarys trójkąta równoramiennego w płaszczyźnie poziomej, o wysokości równej $B/5$, zgodnie z Konwencją SOLAS, правило II-1/8.4.2.

3. Procedura badań

3.1 Model powinien być poddany działaniu falowania morskiego o falach nieregularnych i długich grzbietach, określonego przez widmo JONSWAP dla znaczącej wysokości fali H_s , ustalonej zgodnie z ustępem 1.3 Załącznika 2; współczynnik wzmocnienia γ i okres modalny T_p dla wartości maksymalnych widma określa się następująco:

.1 $T_p = 4\sqrt{H_s}$ przy $\gamma = 3.3$; oraz

.2 T_p równy okresowi rezonansu kołysania bocznego statku uszkodzonego bez wody na pokładzie, w określonym stanie załadowania, ale nie wyższy niż $6\sqrt{H_s}$ dla $\gamma = 1$.

3.2 Model powinien mieć możliwość swobodnego dryfowania oraz być ustawiony burtą do fali (kierunek 90°) z otworem uszkodzenia zwróconym ku nadchodzącej fali. Model nie powinien być ograniczony w jakikolwiek sposób utrudniający jego przewrócenie się. Jeżeli statek w stanie zalania wnętrza utrzymuje się w pozycji wyprostowanej, to powinien mu być nadany przechył wynoszący 1° w stronę uszkodzenia.

3.3 Należy przeprowadzić co najmniej 5 (pięć) prób dla każdego okresu modalnego falowania. Czas trwania próby dla każdego przebiegu powinien być taki, aby osiągnąć stan ustalony, ale nie powinien on być krótszy niż 30 minut w rzeczywistej skali czasu. W każdej próbie powinna być zastosowana inna realizacja wytworzonego falowania.

3.4 Jeśli żadna z prób nie kończy się przechylem statku w kierunku uszkodzenia, powinna ona być powtórzona 5 razy dla każdego z dwóch określonych warunków falowania lub powinno się przechylić model o dodatkowy 1° przechyłu bocznego w stronę uszkodzenia i powtórzyć próbę 2 razy dla każdego z dwóch określonych warunków falowania. Celem dodatkowych prób jest wykazanie w sposób możliwie najlepszy zachowania zdolności do nieprzewrócenia się w obu kierunkach (na obydwie burty).

3.5 Badania należy przeprowadzić dla następujących przypadków uszkodzeń:

- .1** najgorszy przypadek uszkodzenia ze względu na wartość pola pod krzywą GZ zgodnie z Konwencją SOLAS i
- .2** najgorszy przypadek uszkodzenia w rejonie śródkręcia ze względu na wartość awaryjnej wolnej burty, z uwzględnieniem wymagań ustępu 2.1.

4. Kryteria przetrwania

4.1 Statek należy uważać jako zdolny do przetrwania, jeśli osiągnął stan ustalony w kolejnych przebiegach badania przeprowadzonych zgodnie z wymaganiami ustępu 3.3 z zastrzeżeniem zawartym w ustępie 4.2.

4.2 Kąty kołysania boczne większe niż 30° względem osi poziomej, pojawiające się częściej niż w 20% cykli kołysania lub stały przechył boczny większy niż 20° należy traktować jako wywrócenie nawet wtedy, gdy stan ustalony został osiągnięty.

5. Uznanie badań

5.1 Administracja jest odpowiedzialna za wcześniejsze zatwierdzenie programu badań modelowych. Należy mieć na uwadze, że mniejsze uszkodzenia mogą również prowadzić do najniekorzystniejszego przebiegu wydarzeń.

5.2 Badania powinny być udokumentowane sprawozdaniami i zapisami wideo, bądź innymi wizualnymi metodami zapisu zawierającymi wszystkie niezbędne informacje o statku i wynikach badań. Kopie zapisu wideo i sprawozdania, wraz z uznaniem badań przez administrację, należy przedłożyć Organizacji.

REZOLUCJA

PRZEDSTAWICIELE RZĄDÓW I ADMINISTRACJI MORSKICH na spotkaniu w Sztokholmie w dniach 27 i 28 lutego 1996 r. w celu zawarcia Porozumienia w sprawie specjalnych wymagań statecznościowych dla statków pasażerskich ro-ro odbywających regularne rozkładowe międzynarodowe podróże pomiędzy, do lub z wyznaczonych portów Europy Północno-Zachodniej i Morza Bałtyckiego,

OSIĄGNĄWSZY POROZUMIENIE odnośnie wprowadzenia specjalnych wymagań statecznościowych na ich statkach nie później niż w czasie określonym w Porozumieniu,

UZNAJĄ MOŻLIWOŚCI wcześniejszego wprowadzenia wymagań poprzez umowę pomiędzy Umawiającymi się Rządami i w uzgodnieniu z innymi zainteresowanymi państwami bandery dla statków podróżujących pomiędzy ich portami,

UZNAJĄ NASTĘPNIE jako nieodłączny problem bezpieczeństwo jednoprzędziałowych statków pasażerskich ro-ro,

ZGADZAJĄ SIĘ, jako sprawę priorytetową, doprowadzić ich jednoprzędziałowe statki pasażerskie ro-ro do zgodności z technicznymi wymaganiami Porozumienia tak szybko jak to możliwe,

ZGADZAJĄ SIĘ PONADTO, że Umawiające się Rządy mogą, poprzez porozumienie między sobą, stosować wcześniejsze daty wprowadzenia wymagań niż wymienione w Załączniku 2 dla statków odbywających podróże pomiędzy ich portami. Do negocjacji takich porozumień powinny być zapraszane inne, zainteresowane państwa bandery.

**AGREEMENT CONCERNING SPECIFIC STABILITY REQUIREMENTS FOR
RO-RO PASSENGER SHIPS UNDERTAKING REGULAR SCHEDULED
INTERNATIONAL VOYAGES BETWEEN OR TO OR FROM
DESIGNATED PORTS IN NORTH WEST EUROPE
AND THE BALTIC SEA**

The Contracting Governments,

BEING PARTIES to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 as amended;

RECALLING Article VII of the SOLAS Convention;

MINDFUL that the principal responsibility for establishing global safety standards rests with the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization");

NOTING the Organization's efforts in this area;

NOTING IN PARTICULAR the adoption by the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 held in London on 20, 27, 28 and 29 November 1995 of Conference Resolution 14 "Regional Agreements on Specific Stability Requirements for Ro-Ro Passenger Ships";

RECOGNISING that the prevailing, often adverse, sea and weather conditions with low visibility, the low water temperatures, the need to maintain intensive all year round ro-ro passenger ferry services, the public dependence on such services, recent accidents and the density of ro-ro passenger ship movements and potentially conflicting shipping movements at particular locations require the application of specific stability requirements to all ro-ro passenger ships operating regular scheduled voyages between or to or from designated ports in North West Europe and the Baltic Sea;

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of the present Agreement:

- (a) International voyage means a voyage from a country to which the present Agreement applies to a port outside that country, or conversely;
- (b) Ro-ro passenger ship means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3 of the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 as amended;
- (c) Specific stability requirements means the specific stability requirements specified in annex 2;

- (d) Designated port means any port within the area bounded by lines and the coast as shown on the map at annex 1 from which ro-ro passenger ships operate on regular scheduled international voyages;
- (e) Secretary-General means the Secretary-General of the International Maritime Organization.

Article 2

General Obligation

The Contracting Governments agree to apply the specific stability requirements to ro-ro passenger ships entitled to fly their flag and operating on regular scheduled international voyages carrying passengers

- (a) between designated ports or
- (b) to or from designated ports.

Article 3

Specific Stability Requirements

The Contracting Governments agree to apply the specific stability requirements no later than the dates prescribed in annex 2.

Article 4

Single Voyage Exemptions

A ro-ro passenger ship which is not normally engaged on regular scheduled international voyages between or to or from designated ports but which is required to undertake a single voyage between such ports or to or from such a port may be exempted from any or all of the specific stability requirements by a Contracting Government or by the ship's flag State, following consultations with the Contracting Government or Governments between or to or from whose ports the voyage is to take place. An exemption shall not be granted by the ship's flag State unless the ship complies with international safety requirements which in the joint opinion of the ship's flag State and the Contracting Government or Governments between or to or from whose ports the voyage is to take place are adequate for the intended voyage.

Article 5

Application to Ro-Ro Passenger Ships of Flag States Non-parties to the present Agreement

(1) The Contracting Governments agree that the specific stability requirements should apply to all ro-ro passenger ships operating on regular scheduled international voyages carrying passengers between or to or from designated ports, irrespective of flag and bearing in mind the necessity to ensure that no more favourable treatment should be given to ships entitled to fly the flag of States non-parties to the present Agreement.

(2) The Contracting Governments further agree to encourage the application of the specific stability requirements, on the timescale set out in annex 2, to ro-ro passenger ships entitled to fly the flag of States non-parties to the present Agreement and operating on regular scheduled international voyages carrying passengers between or to or from designated ports.

(3) Each Contracting Government undertakes to advise the other Contracting Governments, the Secretary-General and, with respect to States that are members of the European Union, the Commission of the European Communities of the steps it has taken to implement paragraph 2 of this Article.

Article 6

Mutual Acceptance of Documents

(1) Each Contracting Government shall provide each ship entitled to fly its flag and to which the present Agreement applies with a document indicating that the ship complies with the specific stability requirements.

(2) The Contracting Governments agree to accept a document provided under paragraph 1 as evidence that the ship to which the document relates complies with the specific stability requirements.

(3) When a State non-party to the present Agreement issues a document indicating that a ship complies with the specific stability requirements such a document will be accepted as *prima facie* evidence that the ship so complies.

Article 7

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Agreement shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July until 30 September 1996, and shall thereafter remain open for accession. States may become parties to the present Agreement by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval, or
- (c) accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3. The Secretary-General shall inform the Governments of all States which have signed the present Agreement or acceded to it of any signature or of the deposit of any instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit. When the conditions for entry into force have been met, the Secretary-General shall inform the Governments of these States of the date of entry into force of the Agreement.

Article 8**Notification and Entry into Force**

1. The present Agreement shall be notified by the Government of Sweden to the Secretary-General.

It shall enter into force

- (a) twelve months after the date of notification to the Secretary-General, or
- (b) on the date on which not fewer than five States have become parties in accordance with Article 7,

whichever is the later.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Agreement enters into force shall take effect thirty days after the date of deposit.

Article 9**Denunciation**

1. Any Contracting Government may, by written notification addressed to the Secretary-General, denounce the present Agreement.

2. A denunciation shall take effect twelve months after its receipt by the Secretary-General.

Article 10**Deposit and Registration**

1. The present Agreement shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall, as soon as the present Agreement enters into force, transmit certified copies of the Agreement to

- (a) all Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 as amended,
- (b) the Commission of the European Communities.

3. As soon as the present Agreement enters into force the Secretary-General shall transmit a copy of the Agreement to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 11**Languages**

The present Agreement is established in a single copy in the English, French, Spanish and Russian languages, each text being equally authentic.

ANNEX 1**"Significant wave heights"****1. General**

This annex states the significant wave heights (H_s) which shall be used for determining the height of water when applying the technical standard contained in annex 2.

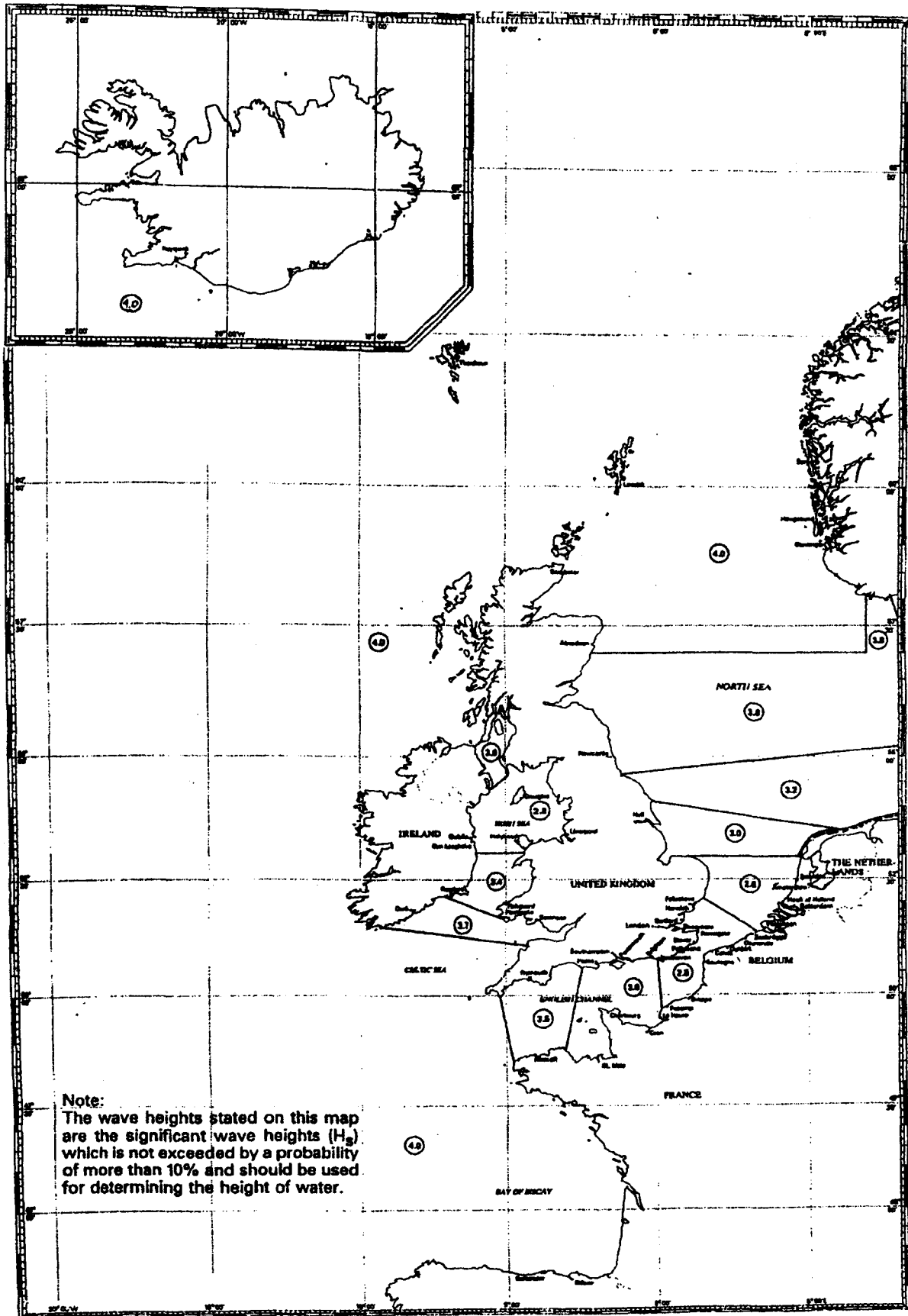
The figures are provided on a map, presenting the significant wave heights which are not exceeded by a probability of more than 10% on a yearly basis for the different sea areas covered by the Agreement.

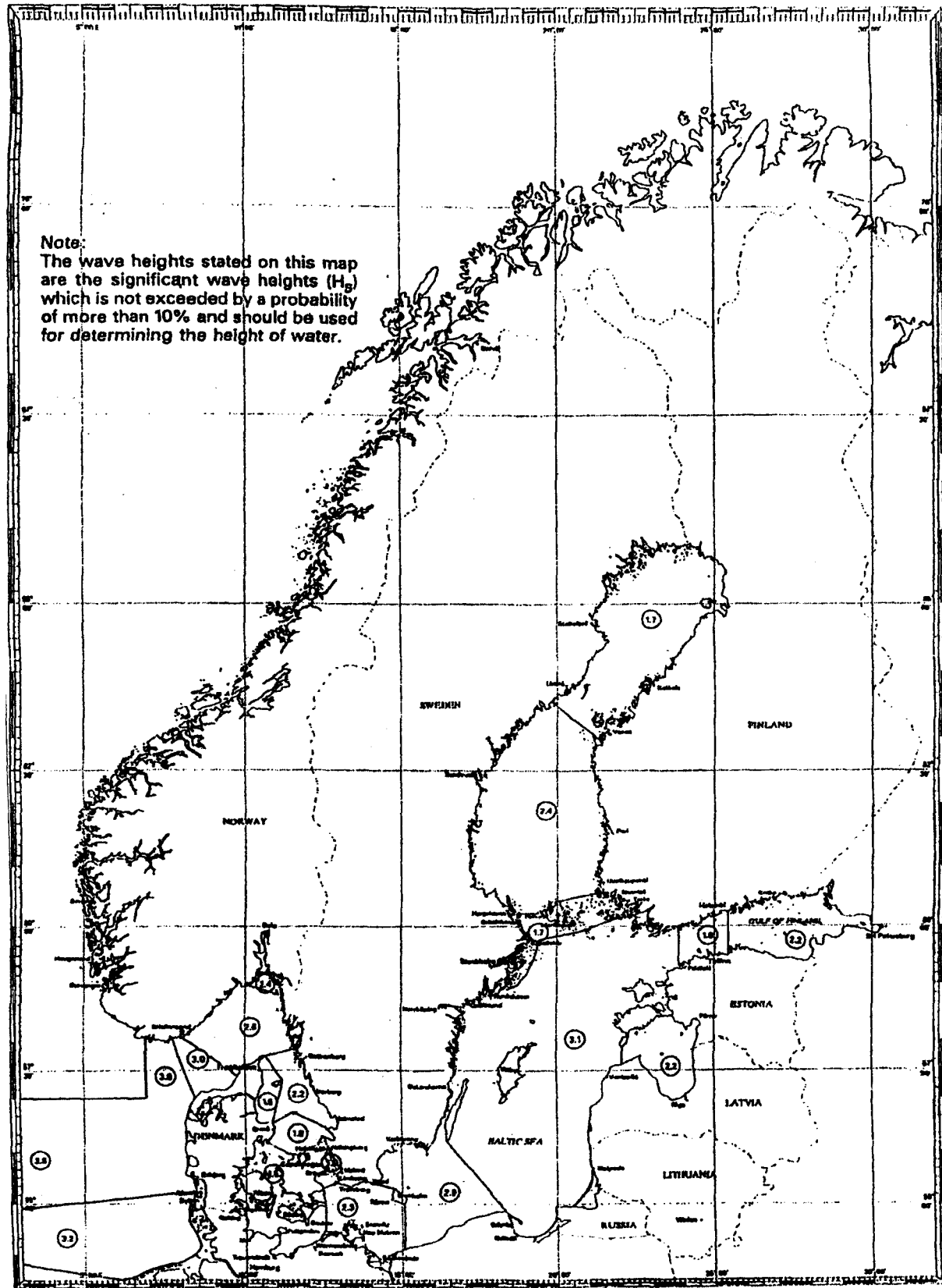
Inshore areas are considered to have a significant wave heights less than 1.5 m unless otherwise is indicated on the map.

2. Seasonal operation

If an established operator operating a regular scheduled service on a year round basis wishes to introduce additional ro-ro passenger ships to operate for a shorter season on that service, the significant wave height applying for such a season will have to be agreed by the Governments at both ends of the route.

Any such Agreement other than a single ship Agreement of less than one month's duration shall be notified to the Secretary-General of the International Maritime Organization for circulation to contracting Governments to the SOLAS Convention as well as to the European Commission.





ANNEX 2

STABILITY REQUIREMENTS PERTAINING TO THE AGREEMENT

Preamble**Application**

In accordance with this Agreement, passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, as amended, shall comply with the provisions of this Agreement not later than at the first yearly inspection following the date of compliance prescribed below, according to the value of A/A_{max} as defined in the annex to the Calculation Procedure to Assess the Survivability Characteristics of Existing Ro-Ro Passenger Ships When Using a Simplified Method Based Upon resolution A.265(VIII), developed by the Maritime Safety Committee at its fifty-ninth session in June 1991 (MSC/Circ.574):

<u>Value of A/A_{max}</u>	<u>Date of Compliance</u>
Less than 85%	1 April 1997
Less than 90%	31 December 1998
Less than 95%	31 December 1999
Less than 97.5%	31 December 2000
97.5% or higher	31 December 2001 but in any case not later than 1 October 2002

Stability Standard

1 In addition to the requirements of SOLAS regulation II-1/8, ro-ro passenger ships shall comply, subject to the provisions of paragraph 2, if applicable, with the following:

- 1 the provisions of paragraphs 2.3 regulation 8 shall be complied with when taking into account the effect of a hypothetical amount of sea water which is assumed to have accumulated, on the first deck above the designed waterline of the ro-ro cargo space or special category space as defined in regulation II-2/3 assumed to be damaged (referred to as "the damaged ro-ro deck" hereinafter). The other requirements of regulation 8 need not be complied with in the application of the stability standard¹ contained in this Agreement. The amount of assumed accumulated sea water shall be calculated on the basis of a water surface having a fixed height above:
 - (a) the lowest point of the deck edge of the damaged compartment of the ro-ro deck,
or

¹ Guidance notes on the standard to be developed.

- (b) when the deck edge in way of the damaged compartment is submerged then the calculation is based on a fixed height above the still water surface at all heel and trim angles;

as follows:

0.5 m if the residual freeboard (f_r) is 0.3 m or less;

0.0 m if the residual freeboard (f_r) is 2.0 m or more; and

intermediate values to be determined by linear interpolation, if the residual freeboard (f_r) is 0.3 m or more but less than 2.0 m;

where the residual freeboard (f_r) is the minimum distance between the damaged ro-ro deck and the final waterline at the location of the damage in the damage case being considered without taking into account the effect of the volume of assumed accumulated water on the damaged ro-ro deck;

- .2 when a high-efficiency drainage system is installed, the Administration may allow a reduction in the height of the water surface in accordance with the guidelines to be developed by the Organization²;
- .3 for ships in geographically defined restricted areas of operation, the Administration may reduce the height of the water surface determined in accordance with subparagraph .1 substituting such height of the water surface by the following:
- .3.1 0.0 m if the significant wave height (h_s) defining the area concerned is 1.5 m or less;
- .3.2 the value determined in accordance with subparagraph .1 if the significant wave height (h_s) defining the area concerned is 4.0 m or above;
- .3.3 intermediate values to be determined by linear interpolation if the significant wave height (h_s) defining the area concerned is 1.5 m or more but less than 4.0 m;

provided that the following conditions are fulfilled:

- .3.4 the Administration is satisfied that the defined area is represented by the significant wave height (h_s) which is not exceeded with a probability of more than 10%; and
- .3.5 the area of operation and, if applicable, the part of the year for which a certain value of the significant wave height (h_s) has been established are entered into the certificates; and

² Refer to the "guidelines"

- .4 as an alternative to the requirements of subparagraph .1 or subparagraph .3, the Administration may exempt application of the requirements of subparagraph .1 or subparagraph .3 and accept proof, established by model tests carried out for an individual ship in accordance with the model test method developed by the Organization³, annexed to this document justifying that the ship will not capsize with the assumed extent of damage as provided in paragraph 4 of regulation 8 in the worst location being considered under paragraph 1.1 in an irregular seaway, and
- .5 reference to acceptance of the results of the model test as an equivalence to compliance with subparagraph .1 or subparagraph .3; the value of the significant wave height (h_s) used in the model tests shall be entered into the ship's certificates.
- .6 the information supplied to the master in accordance with paragraphs 7.1 and 7.2 of regulation 8, as developed for compliance with paragraphs 2.3 to 2.3.4, shall apply unchanged for ro-ro passenger ships approved according to these requirements.
- 2 For assessing the effect of the volume of the assumed accumulated sea water on the damaged ro-ro deck in paragraph 1, the following provisions shall prevail:
- .1 a transverse or longitudinal bulkhead shall be considered intact if all parts of it lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, which are situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth of the breadth of the ship, as defined in regulation 2, and measured at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision load line;
- .2 in cases where the ship's hull is structurally partly widened for compliance with the provisions of this regulation, the resulting increase of the value of one-fifth of the breadth of it is to be used throughout, but shall not govern the location of existing bulkhead penetrations, piping systems, etc., which were acceptable prior to the widening;
- .3 the tightness of transverse or longitudinal bulkheads which are taken into account as effective to confine the assumed accumulated sea water in the compartment concerned in the damaged ro-ro deck shall be commensurate with the drainage system, and shall withstand hydrostatic pressure in accordance with the results of the damage calculation. Such bulkheads shall be at least 4 m in height unless the height of water is less than 0.5 m. In such cases the height of the bulkhead may be calculated in accordance with the following:

$$B_h = 8h_w$$

where B_h = bulkhead height, and
 h_w = height of water

³ Refer to the "model test method attached to this document"

In any event, the minimum height of the bulkhead shall be not less than 2.2 m. However, in the case of a ship with hanging car decks, the minimum height of the bulkhead shall be not less than the height to the underside of the hanging car deck when in its lowered position.

- .4 For special arrangements such as, e.g., full width hanging decks and wide side casings, other bulkhead heights may be accepted based on detailed model tests;
- .5 The effect of the volume of the assumed accumulated sea water need not be taken into account for any compartment of the damaged ro-ro deck, provided that such a compartment has on each side of the deck freeing ports evenly distributed along the sides of the compartment complying with the following:
 - .5.1 $A \geq 0.3 l$
where A is the total area of freeing ports on each side of the deck in m^2 ; and
 l is the length of the compartment in m;
 - .5.2 the ship shall maintain a residual freeboard of at least 1.0 m in the worst damage condition without taking into account the effect of the assumed volume of water on the damaged ro-ro deck; and
 - .5.3 such freeing ports shall be located within the height of 0.6 m above the damaged ro-ro deck, and the lower edge of the ports shall be within 2 cm above the damaged ro-ro deck; and
 - .5.4 such freeing ports shall be fitted with closing devices or flaps to prevent water entering the ro-ro deck whilst allowing water which may accumulate on the ro-ro deck to drain; and
- .6 when a bulkhead above the ro-ro deck is assumed damaged, both compartments bordering the bulkhead shall be assumed flooded to the same height of water surface as calculated in paragraphs 1.1 and 1.3 above.

Appendix

MODEL TEST METHOD

1 Objectives

In the tests provided for in paragraph 1.4 of the stability requirements pertaining to the agreement, the ship should prove capability to withstand a seaway defined in paragraph 3 hereunder in the worst damage case scenario.

2 Ship model

2.1 The model should copy the actual ship for both outer configuration and internal arrangement - in particular of all damaged spaces, having an effect on the process of flooding and shipping of water. The damage should represent the worst damage case defined for compliance with paragraph 2.3.2 of SOLAS regulation II-1/8 (SOLAS 90). An additional test is required at a level keel midship damage, if the worst damage location according to SOLAS 90 is outside the range $\pm 10\%$ Lpp from the midship. This additional test is only required when the ro-ro spaces are assumed to be damaged.

2.2 The model should comply with the following:

- .1 length between perpendiculars (Lpp) is to be at least 3 m;
- .2 hull is to be thin enough in areas where this feature has influence on the results;
- .3 characteristics of motion should be modelled properly to the actual ship, paying particular attention to scaling of radii of gyration in roll and pitch motions. Draught, trim, heel and centre of gravity should represent the worst damage case;
- .4 main design features such as watertight bulkheads, air escapes, etc., above and below the bulkhead deck that can result in asymmetric flooding should be modelled properly as far as practicable, to represent the real situation;
- .5 the shape of the damage opening shall be as follows:
 - .5.1 rectangular side profile with a width according to SOLAS regulation II-1/8.4.1 and unlimited vertical extent;
 - .5.2 isosceles triangular profile in the horizontal plane with a height equal to B/5 according to SOLAS regulation II-1/8.4.2.

3 Procedure for experiments

3.1 The model should be subjected to a long-crested irregular seaway defined by the JONSWAP spectrum with a significant wave height H_s , defined in paragraph 1.3 of the stability requirements and having peak enhancement factor γ and peak period T_p as follows:

- .1 $T_p = 4\sqrt{H_s}$ with $\gamma = 3.3$; and
- .2 T_p equal to the roll resonant period for the damaged ship without water on deck at the specified loading condition but not higher than $6\sqrt{H_s}$ and with $\gamma = 1$.

3.2 The model should be free to drift and placed in beam seas (90° heading) with the damage hole facing the oncoming waves. The model should not be restrained in a manner to resist capsize. If the ship is upright in flooded condition, 1° of heel towards the damage should be given.

3.3 At least 5 (five) experiments for each peak period should be carried out. The test period for each run shall be of a duration such that a stationary state has been reached but should be run for not less than 30 min in full-scale time. A different wave realization train should be used for each test.

3.4 If none of the experiments result in final inclination towards the damage, the experiments should be repeated with 5 runs at each of the two specified wave conditions or, alternatively, the model should be given an additional 1° angle of heel towards the damage and the experiment repeated with 2 runs at each of the two specified wave conditions. The purpose of these additional experiments is to demonstrate, in the best possible way, survival capability against capsize in both directions.

3.5 The tests are to be carried out for the following damage cases:

- .1 the worst damage case with regard to the area under the GZ curve according to SOLAS; and
- .2 the worst midship damage case with regard to residual freeboard in the midship area if required by 2.1.

4 Survival criteria

4.1 The ship should be considered as surviving if a stationary state is reached for the successive test runs as required in 3.3 but subject to 4.2.

4.2 Angles of roll of more than 30° against the vertical axis, occurring more frequently than in 20% of the rolling cycles or steady heel greater than 20° should be taken as capsizing events even if a stationary state is reached.

5 Test approval

5.1 It is the responsibility of the Administration to approve the model test programme in advance. It should also be borne in mind that lesser damages may provide a worst case scenario.

5.2 Test should be documented by means of a report and a video or other visual record containing all relevant information of the ship and test results. A copy of the video and report should be submitted to the Organization, together with the Administration's acceptance of the test.

RESOLUTION

Representatives of Governments and Maritime Administrations, having met in Stockholm 27-28 February 1996 to conclude an Agreement concerning specific stability requirements for ro-ro passenger ships undertaking regular scheduled international voyages carrying passengers between or to or from designated ports in North West Europe and the Baltic Sea,

HAVING reached an agreement on implementing the specific stability requirements on their ships not later than the dates defined in the Agreement,

RECOGNIZING the possibilities of implementing the requirements earlier by agreement between Contracting Governments, in consultations with other flag States concerned, for ships trading between their ports,

FURTHER RECOGNIZING the inherent problem of one compartment ro-ro passenger ships,

AGREE, as a matter of priority, to bring their one compartment ro-ro passenger ships in compliance with the technical requirements of the Agreement as soon as possible,

FURTHER AGREE that Contracting Governments can, by agreement between them, apply earlier implementation dates than those specified in annex 2 for ships trading between their ports. In negotiating such agreements other flag States concerned should be invited to participate.

Po zaznajomieniu się z powyższym porozumieniem, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- zostało ono uznane za słuszne zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nim zawartych,
- jest przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone,
- będzie niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 13 listopada 2007 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *L. Kaczyński*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *J. Kaczyński*