

I

(Legislativní akty)

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2023/946

ze dne 10. května 2023,

kterou se mění směrnice 2003/25/ES, pokud jde o začlenění vylepšených požadavků na stabilitu a sladění uvedené směrnice s požadavky na stabilitu stanovenými Mezinárodní námořní organizací

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES ⁽³⁾ stanoví jednotnou úroveň zvláštních požadavků na stabilitu osobních lodí typu ro-ro, které zlepšují schopnost přežít tohoto typu plavidel při poškození následkem srážky a zajišťují vysokou úroveň bezpečnosti pro cestující a posádku v kombinaci s požadavky stanovenými v Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři (dále jen „úmluva SOLAS“) platné ke dni přijetí uvedené směrnice (dále jen „úmluva SOLAS 90“).
- (2) Mezinárodní námořní organizace (IMO) přijala dne 15. června 2017 rezoluci MSC.421(98), kterou se mění úmluva SOLAS a stanoví revidované požadavky na stabilitu osobních lodí při poškození. Tyto požadavky se vztahují i na osobní lodě typu ro-ro. Je nezbytné zohlednit tento vývoj na mezinárodní úrovni a sladit pravidla a požadavky Unie s pravidly a požadavky stanovenými v úmluvě SOLAS pro osobní lodě typu ro-ro provozující mezinárodní plavbu.
- (3) Rezoluce IMO č. 14 konference SOLAS 1995 umožňuje členům IMO uzavřít regionální dohody, pokud se domnívají, že převažující podmínky na moři a ostatní místní podmínky vyžadují zvláštní požadavky na stabilitu v určené oblasti.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 323, 26.8.2022, s. 119.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 14. března 2023 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady ze dne 24. dubna 2023.

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES ze dne 14. dubna 2003 o zvláštních požadavcích na stabilitu osobních lodí typu ro-ro (Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 22).

- (4) Požadavky na stabilitu osobních lodí typu ro-ro při poškození stanovené v příloze I směrnice 2003/25/ES jsou svou povahou deterministické. Tím se liší od nového mezinárodního pravděpodobnostního režimu stanoveného v kapitole II-1 úmluvy SOLAS, a zejména od nových požadavků, které stanoví bezpečnost osobní lodí typu ro-ro na základě pravděpodobnosti přežití po srážce. Za účelem uvedení požadavků Unie do souladu s těmito novými mezinárodními požadavky by směrnice 2003/25/ES měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (5) Požadavky stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ⁽⁴⁾ se nadále vztahují na osobní lodě typu ro-ro. Posouzení úrovně bezpečnosti zajištěné požadavky úmluvy SOLAS ve znění rezoluce MSC.421(98) (dále jen „úmluva SOLAS 2020“) pro různé velikosti osobních lodí typu ro-ro vedlo k závěru, že uplatňování požadavků úmluvy SOLAS 2020 na stabilitu by vedlo k významnému snížení rizika pro osobní lodě typu ro-ro, které mají osvědčení pro přepravu více než 1 350 osob na palubě, ve srovnání s úrovní bezpečnosti vyplývající z uplatňování požadavků stanovených ve směrnici 2003/25/ES.
- (6) Požadavky na stabilitu stanovené v této směrnici pro osobní lodě typu ro-ro, které mají osvědčení pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě, by bylo u některých konstrukcí těchto lodí obtížné dodržet. Společnosti, které vlastní nebo provozují tyto lodě v liniové dopravě v Unii, by proto měly mít možnost uplatňovat požadavky na stabilitu platné před vstupem této směrnice v platnost. Využití této možnosti by měly členské státy oznámit Komisi spolu s údaji týkajícími se dotčených lodí. Deset let po vstupu této směrnice v platnost by Komise měla posoudit využití této možnosti, aby se mohla rozhodnout, zda je nutná další revize této směrnice.
- (7) U osobních lodí typu ro-ro, které mají osvědčení pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě, by mělo být nepovinné uplatňování požadavků úmluvy SOLAS 2020 podmíněno vyšší úrovní indexu R, než je úroveň definovaná v úmluvě SOLAS 2020, aby bylo dosaženo odpovídající úrovně bezpečnosti.
- (8) Za účelem zajištění nezbytné úrovně bezpečnosti by se zvláštní požadavky na stabilitu při poškození měly vztahovat i na stávající osobní lodě typu ro-ro, které nikdy neměly osvědčení v souladu se směrnicí 2003/25/ES a které jsou uváděny do liniové dopravy v Unii.
- (9) Přístavní státy by měly v co největší možné míře spolupracovat s cílem sestavit seznam námořních oblastí uvedených v této směrnici, přičemž by měly přihlížet k svrchovanosti států nad námořními oblastmi spadajícími do jejich jurisdikce a k obecným zásadám mořského práva.
- (10) Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) je Komisi nápomocna při účinném provádění směrnice 2003/25/ES a měla by usilovat o pokračování v této pomoci v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ⁽⁵⁾.
- (11) Členské státy by měly poskytovat údaje o každé nové osobní lodi typu ro-ro, která má osvědčení pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě pro liniovou dopravu v souladu s požadavky na stabilitu obsaženými v této směrnici, aby Komise mohla vyhodnotit provádění této směrnice a podat o něm zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Tyto údaje by měly být poskytovány v souladu se strukturou uvedenou v příloze II. Tyto údaje by měly být k dispozici pro všechny nové osobní lodě typu ro-ro, neboť musí splňovat požadavky pravděpodobnostní stability stanovené v úmluvě SOLAS 2020.

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1).

⁽⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ze dne 27. června 2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1).

- (12) Vzhledem k tomu, že směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110⁽⁶⁾ byla změněna směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES⁽⁷⁾ a zrušena směrnice Rady 1999/35/ES⁽⁸⁾, pojem „hostitelský stát“ již není relevantní, a proto by měl být nahrazen pojmem „přístavní stát“.
- (13) S cílem zamezit nepřiměřené administrativní zátěži pro vnitrozemské členské státy nemající žádné námořní přístavy ani osobní lodě typu ro-ro plující pod jejich vlajkou, které spadají do oblasti působnosti směrnice 2003/25/ES, by mělo být těmto členským státům umožněno, aby se od ustanovení směrnice 2003/25/ES odchýlily. To znamená, že členské státy, které splňují tuto podmínku, nejsou povinny uvedenou směrnicí provést.
- (14) Směrnice 2003/25/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2003/25/ES

Směrnice 2003/25/ES se mění takto:

1) článek 2 se mění takto:

a) písmena b) a c) se nahrazují tímto:

„b) „stávající osobní lodí typu ro-ro“ osobní loď typu ro-ro, jejíž kýl byl položen nebo která je v podobném stádiu stavby přede dnem 5. prosince 2024. Podobným stádiem stavby se rozumí stádium, v němž:

i) započala stavba, kterou lze ztotožnit s konkrétní lodí, a

ii) započala montáž této lodě zahrnující nejméně 50 tun nebo 1 % odhadované hmoty všeho stavebního materiálu, podle toho, která hodnota je nižší;

c) „novou osobní lodí typu ro-ro“ osobní loď typu ro-ro, která není stávající lodí typu ro-ro;“;

b) písmeno e) se nahrazuje tímto:

„e) „úmlouvou SOLAS“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 a její změny v platném znění;“;

c) vkládají se nové body, které znějí:

„ea) „úmlouvou SOLAS 90“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 naposledy pozměněná rezolucí MSC.117(74);

eb) „úmlouvou SOLAS 2009“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 naposledy pozměněná rezolucí MSC.216(82);

ec) „úmlouvou SOLAS 2020“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 naposledy pozměněná rezolucí MSC.421(98);“;

d) písmeno f) se nahrazuje tímto:

„f) „liniovou dopravou“ řada plaveb osobních lodí typu ro-ro provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy, nebo řada plaveb z jednoho a téhož přístavu a do něj bez mezipřistání buď:

i) podle zveřejněného jízdního řádu, anebo

ii) s plavbami tak pravidelnými nebo tak četnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;“;

⁽⁶⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 o systému inspekcí pro zajištění bezpečného provozu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES a zrušení směrnice Rady 1999/35/ES (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 61).

⁽⁷⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁽⁸⁾ Směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1).

e) písmeno i) se nahrazuje tímto:

„i) „přístavním státem“ členský stát, do jehož přístavů nebo z jehož přístavů osobní loď typu ro-ro provozuje liniovou dopravu;“;

f) písmeno k) se nahrazuje tímto:

„k) „zvláštními požadavky na stabilitu“ požadavky na stabilitu uvedené v článku 6, jsou-li používány jako souhrnné označení;“;

g) doplňuje se nové písmeno, které zní:

„n) „společností“ vlastník osobní lodě typu ro-ro nebo jakákoli jiná organizace nebo osoba, jako je správce nebo nájemce plavidla bez posádky, který od vlastníka převzal odpovědnost za provoz osobní lodi.“;

2) v článku 3 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Každý členský stát jednající jako přístavní stát zajistí, aby osobní lodě typu ro-ro plující pod vlajkou státu, jenž není členským státem, v celém rozsahu dodržovaly požadavky této směrnice před tím, než budou moci uskutečňovat liniovou dopravu z přístavů nebo do přístavů uvedeného členského státu v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 (*).

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 o systému inspekcí pro zajištění bezpečného provozu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES a zrušení směrnice Rady 1999/35/ES (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 61).“;

3) v článku 3 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„3. Členské státy, které nemají námořní přístavy a které nemají žádné osobní lodě typu ro-ro plující pod jejich vlajkou, jež spadají do oblasti působnosti této směrnice, se mohou odchýlit od ustanovení této směrnice, s výjimkou povinnosti stanovené v druhém pododstavci.

Členské státy, které zamýšlejí využít této odchylky, sdělí Komisi do 5. prosince 2024, zda byly splněny podmínky, a oznámí Komisi všechny následné změny. Takové členské státy nesmí povolit osobním lodím typu ro-ro, jež spadají do oblasti působnosti této směrnice, plout pod jejich vlajkou, dokud ve svém vnitrostátním právu neprovedou a neuplatní tuto směrnici.“;

4) článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Významná výška vln

Při uplatňování zvláštních požadavků na stabilitu obsažených v oddíle A přílohy I se pro určení úrovně vody na palubě pro automobily použije významná výška vln (h_s). Hodnoty významné výšky vln jsou ty, které nejsou za rok překročeny s pravděpodobností více než 10 %.“;

5) článek 5 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Přístavní státy sestaví a aktualizují seznam námořních oblastí, přes které osobní lodě typu ro-ro provozují liniovou dopravu do jejich přístavů nebo z nich, s uvedením odpovídajících hodnot významné výšky vln v těchto oblastech.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Seznam se zveřejní ve veřejné databázi dostupné na internetové stránce příslušného námořního orgánu. Umístění této informace a každá aktualizace seznamu a důvody pro ni se sdělují Komisi.“;

6) článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Zvláštní požadavky na stabilitu

1. Aniž je dotčeno uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES (*), musí nové osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu více než 1 350 osob na palubě splňovat zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v kapitole II-1 části B úmluvy SOLAS 2020.

2. Nové osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě musí podle rozhodnutí společnosti splňovat:

- a) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle A přílohy I této směrnice, nebo
- b) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle B přílohy I této směrnice.

U každé takové lodi oznámí správa státu vlajky Komisi ve lhůtě dvou měsíců ode dne vydání osvědčení uvedeného v článku 8 výběr možnosti uvedený v prvním pododstavci a k tomuto oznámení přiloží údaje uvedené v příloze III.

3. Při uplatňování požadavků stanovených v oddíle A přílohy I se členské státy řídí obecnými zásadami uvedenými v příloze II, pokud je to proveditelné a slučitelné s konstrukcí dané lodě.

4. Stávající osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu více než 1 350 osob na palubě, které společnost nasadí do liniové dopravy do přístavu členského státu nebo z něj po dni 5. prosince 2024 a které neměly nikdy osvědčení podle této směrnice, musí podle rozhodnutí společnosti splňovat:

- a) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v kapitole II-1 části B úmluvy SOLAS 2020, nebo
- b) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle A přílohy I této směrnice, spolu s požadavky stanovenými v kapitole II-1 části B úmluvy SOLAS 2009.

Použité požadavky na stabilitu musí být uvedeny v osvědčení lodě požadovaném podle článku 8.

5. Stávající osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě, které společnost nasadí do liniové dopravy do přístavu členského státu nebo z něj po dni 5. prosince 2024 a které neměly nikdy osvědčení podle této směrnice, musí podle rozhodnutí společnosti splňovat:

- a) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle A přílohy I této směrnice, nebo
- b) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle B přílohy I této směrnice.

Použité požadavky na stabilitu musí být uvedeny v osvědčení lodě uvedeném v článku 8.

6. Stávající osobní lodě typu ro-ro, které byly nasazeny do liniové dopravy do přístavu členského státu nebo z něj do dne 5. prosince 2024, musí nadále splňovat zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v příloze I ve znění před vstupem v platnost směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/946 (**).

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1).

(**) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/946 ze dne 10. května 2023, kterou se mění směrnice 2003/25/ES, pokud jde o začlenění vylepšených požadavků na stabilitu a sladění této směrnice s požadavky na stabilitu stanovenými Mezinárodní námořní organizací (Úř. věst. 128, 15.5.2023, s. 1).“;

7) článek 7 se zrušuje;

8) článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Osvědčení

1. Všechny nové a stávající osobní lodě typu ro-ro plující pod vlajkou členského státu musí uchovávat na palubě osvědčení potvrzující dodržení zvláštních požadavků na stabilitu uvedených v článku 6.

Osvědčení vydává správa státu vlajky a lze je sloučit s jinými souvisejícími osvědčeními. U osobních lodí typu ro-ro, které splňují zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle A přílohy I, musí být v osvědčení uvedena významná výška vln, do níž loď plní zvláštní požadavky na stabilitu.

Osvědčení zůstává platné tak dlouho, dokud je osobní loď typu ro-ro provozována v oblasti o stejné nebo nižší hodnotě významné výšky vln.

2. Každý členský stát jednající jako přístavní stát uzná osvědčení vydaná v souladu s touto směrnicí jiným členským státem.

3. Každý členský stát jednající jako přístavní stát přijímá osvědčení vydaná třetí zemí, která osvědčují, že osobní loď typu ro-ro vyhovuje zvláštním požadavkům na stabilitu stanoveným v této směrnici.“;

9) článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Sezónní a jiný krátkodobý provoz

1. Jestliže si společnost provozující celoroční liniovou dopravu přeje po kratší období nasadit na uvedenou liniovou dopravu další osobní lodě typu ro-ro, oznámí to příslušnému orgánu přístavního státu nebo přístavních států nejpozději jeden měsíc předtím, než uvedené lodě začnou být na této liniové dopravě provozovány.

2. Avšak v případech, kdy v návaznosti na nepředvídané okolnosti musí být v zájmu kontinuity služby urychleně nasazena náhradní osobní loď typu ro-ro, použije se místo oznamovací povinnosti podle odstavce 1 ustanovení čl. 4 odst. 4 směrnice (EU) 2017/2110 a bod 1.3 přílohy XVII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES (*).

3. Jestliže si společnost přeje sezónně provozovat liniovou dopravu po kratší období nepřevyšující šest měsíců za rok, oznámí to příslušnému orgánu přístavního státu nebo přístavních států nejpozději tři měsíce před tím, než se tento provoz uskuteční.

4. U osobních lodí typu ro-ro, které splňují zvláštní požadavky stanovené v oddíle A přílohy I a jejichž provoz ve smyslu odstavců 1, 2 a 3 tohoto článku uskutečňuje za podmínek nižší významné výšky vln, než jaké jsou stanoveny pro stejnou námořní oblast pro celoroční provoz, může příslušný orgán při uplatňování zvláštních požadavků na stabilitu obsažených v oddíle A přílohy I použít pro určení výšky vody na palubě hodnotu významné výšky vln použitelnou pro toto kratší období. Hodnota významné výšky vln použitelná pro toto kratší období se dohodne mezi členskými státy nebo, kde je to vhodné a možné, mezi členskými státy a třetími zeměmi na obou koncích trasy.

5. Poté, co příslušný orgán přístavního státu nebo přístavních států provoz ve smyslu odstavců 1, 2 a 3 schválí, musí osobní loď typu ro-ro, která tento provoz uskutečňuje, uchovávat na palubě osvědčení potvrzující dodržení ustanovení této směrnice, jak stanoví čl. 8 odst. 1.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).“;

10) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 13a

Přezkum

Komise vyhodnotí provádění této směrnice a předloží výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě do dne 5. června 2033. Informace založené na oznámeních uvedených v čl. 6 odst. 2 se zpřístupní v anonymizované podobě.“;

11) přílohy I a II směrnice 2003/25/ES se mění v souladu s přílohou I této směrnice;

12) do směrnice 2003/25/ES se doplňuje nová příloha III ve znění obsaženém v příloze II této směrnice.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy do 5. prosince 2024 uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členskými státem.

Ve Štrasburku dne 10. května 2023.

Za Evropský parlament
předsedkyně
R. METSOLA

Za Radu
předsedkyně
J. ROSWALL

PŘÍLOHA I

- 1) Příloha I se mění takto:
- a) za název se vkládá nový nadpis, který zní:
„Oddíl A“;
 - b) za tento nový nadpis se vkládá nová věta, která zní:
„Pro účely oddílu A se odkazy na pravidla úmluvy SOLAS považují za odkazy na uvedená pravidla, jak se uplatňují podle úmluvy SOLAS 90.“;
 - c) v bodě 1 se odstavec před body 1.1 až 1.6 nahrazuje tímto:
„1. Kromě požadavků pravidla II-1/B/8 úmluvy SOLAS týkajících se vodotěsného dělení a stability v poškozeném stavu musí být splněny požadavky tohoto oddílu.“;
 - d) bod 3.1 se nahrazuje tímto:
„3.1. Pro lodě provozované pouze po kratší období, ve smyslu článku 9 se přístavní státy zahrnuté do trasy dohodnou na použitelné významné výšce vln.“;
 - e) doplňuje se nový oddíl, který zní:
„Oddíl B
Musí být splněny požadavky kapitoly II-1 části B úmluvy SOLAS 2020. Odchylně od pravidla II-1/B/6.2.3 úmluvy SOLAS 2020 se však požadovaný index dělení R stanoví takto:

Osob na palubě (N)	Index dělení (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

kde:

$N =$ celkový počet osob na palubě.“;

- 2) příloha II se mění takto:

úvodní odstavec v části „Použitelnost“ se nahrazuje tímto:

„V souladu s čl. 6 odst. 3 této směrnice používají správy jednotlivých členských států tyto obecné zásady při uplatňování zvláštních požadavků na stabilitu stanovených v oddíle A přílohy I, pokud je to možné a slučitelné s konstrukcí dané lodě. Číslo odstavců uvedených níže odpovídají číslům odstavců v oddíle A přílohy I.“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA III

PODROBNOSTI OZNÁMENÍ

Údaje, které se oznamují v souladu s čl. 6 odst. 2:

I. Obecné údaje

- 1) platné požadavky na stabilitu: oddíl A nebo oddíl B přílohy I;
- 2) identifikační číslo lodi (číslo IMO, volací značka);
- 3) hlavní údaje;
- 4) plán obecného uspořádání;
- 5) počet osob na palubě;
- 6) hrubá tonáž (GT);
- 7) je loď oboustranná: ano/ne;
- 8) má loď dlouhé nákladové prostory: ano/ne.

II. Specifické údaje – pro osobní lodě typu ro-ro, na které se uplatňují pravděpodobnostní požadavky stanovené v úmluvě SOLAS

- 1) d_i , d_p , d_s ;
- 2) R – požadovaný index;
- 3) plán uspořádání (plán vodotěsnosti) dílčích prostorů se všemi vnitřními a vnějšími otvory včetně jejich propojených dílčích prostorů a údaje použité při měření prostorů, jako je plán obecného uspořádání a plán nádrže. Hranice dělení, podélné, příčné a svislé, musí být zahrnuty (!);
- 4) dosažený index dělení A se souhrnnou tabulkou se všemi přispívajícími faktory za všechny poškozené zóny (?), se samostatným sloupcem s dosažitelným indexem dělení ($w * p * v$);
- 5) pro případy poškození zón 1 a 2 procento případů poškození, které nebyly prozkoumány (tj. případů nezahrnutých do faktoru ($w * p * v$)), je-li $s = 0$, $s = 1$ a $0 < s < 1$;
- 6) pro případy poškození zón 1 a 2 procento případů poškození zahrnujících prostory typu ro-ro, které nebyly prozkoumány (tj. případy nezahrnuté do faktoru ($w * p * v$)), je-li $s = 0$, $s = 1$ a $0 < s < 1$;
- 7) pro každé poškození, které přispívá k dosaženému indexu dělení A, určení zaplavených prostor, hodnota přispění a faktor „s“ (?);
- 8) údaje o nepřispívajících škodách ($s = 0$ a $p > 0$) pro osobní lodě typu ro-ro vybavené dlouhým nákladovým prostorem, včetně úplných údajů o vypočtených faktorech (?).

III. Specifické údaje – pro osobní lodě typu ro-ro, na které se uplatňuje oddíl A přílohy I

- 1) Způsob plnění:
 - modelové zkoušky,
 - výpočty.

Uveďte, zda se výpočet vody na palubě neprovedl například proto, že zbývající volný bok byl ve ve všech případech poškození vyšší než 2 m: ano/ne.

2) Významná výška vln podle směrnice 2003/25/ES.

(¹) Tato dokumentace se předkládá správám v souladu s bodem 2.2 dodatku k rezoluci IMO MSC.429(98).

(²) Tato dokumentace se předkládá správám v souladu s bodem 2.3.1 dodatku k rezoluci IMO MSC.429(98).

(³) Tato dokumentace se předkládá správám v souladu s bodem 2.3.1 dodatku k rezoluci IMO MSC.429(98).

(⁴) Tato dokumentace se předkládá správám v souladu s bodem 2.3.1 dodatku k rezoluci IMO MSC.429(98).“
