EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 23.7.2026
COM(2026) 386 final

ANNEXES 1 to 5

PRILOGE

k

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o posebnih zahtevah glede stabilnosti RO-RO potniških ladij (kodificirano besedilo)

↓ 2003/25/ES

PRILOGA I

POSEBNE ZAHTEVE GLEDE STABILNOSTI RO-RO POTNIŠKIH LADIJ

iz člena 6

↓ 2023/946 člen 1, točka 11, in Priloga I, točka 1(a)

ODDELEK A

↓ 2023/946 člen 1, točka 11, in Priloga I, točka 1(b) (prilagojeno)

Za namene ⌦ tega ⌫ oddelka se sklicevanja na pravila Konvencije SOLAS razumejo kot sklicevanja na tista pravila, ki se uporabljajo na podlagi Konvencije SOLAS 90.

↓ 2023/946 člen 1, točka 11, in Priloga I, točka 1(c) (prilagojeno)

1. Poleg zahtev iz pravila ⌦ SOLAS ⌫ II-1/B/8 v zvezi z vodotesno pregraditvijo in stabilnostjo v poškodovanem stanju morajo biti izpolnjene tudi zahteve iz tega oddelka.

↓ 2003/25/ES (prilagojeno)

1.1 Določbe pravila ⌦ SOLAS ⌫ II-1/B/8.2.3 so izpolnjene, kadar je upoštevan učinek domnevne količine morske vode, za katero se predpostavlja, da se je zbrala na prvem krovu nad predvideno vodno črto prostora za RO-RO tovor ali posebnega prostora za tovor, kakor je opredeljen v pravilu ⌦ SOLAS ⌫ II-2/3, in ga poškodovala („poškodovani krov za RO-RO tovor“). Drugih zahtev iz pravila ⌦ SOLAS ⌫ II-1/B/8 ni treba izpolniti pri uporabi standardov stabilnosti, ⌦ določenih ⌫ v tej prilogi. Količina domnevno zbrane morske vode se izračuna na osnovi površine vode, ki ima ustaljeno višino nad:

(a) najnižjo točko roba krova poškodovanega oddelka krova za RO-RO tovor ali

(b) ⌦ nad mirno vodno površino pri vseh kotih nagiba in kotih prevesa ⌫, kadar je rob krova poškodovanega oddelka potopljen,

kakor sledi:

0,5 m, če je rezervno nadvodje 0,3 m ali manj;

0,0 m, če je rezervno nadvodje 2,0 m ali več;

vmesne vrednosti se določijo z linearno interpolacijo, če je rezervno nadvodje 0,3 m ali več, vendar manj kakor 2,0 m,

pri čemer rezervno nadvodje predstavlja najmanjšo razdaljo med poškodovanim krovom za prevoz RO-RO tovora in končno vodno črto na kraju škode v danem

škodnem primeru, brez upoštevanja učinka količine domnevno zbrane vode na poškodovanem krovu za prevoz RO-RO tovora.

1.2 Kadar je nameščen zelo učinkovit drenažni sistem, lahko uprava države zastave dovoli znižanje višine vodne površine.

1.3 Za ladje na geografsko opredeljenih omejenih območjih obratovanja lahko uprava države zastave zniža višino vodne površine, predpisane v skladu s točko 1.1, s tem, da takšno višino vodne površine nadomesti z naslednjimi vrednostmi:

1.3.1 0,0 m, če je opredeljena višina valov , ki opredeljuje zadevno območje, 1,5 m ali manj;

1.3.2 vrednostjo, določeno v skladu s točko 1.1, če je opredeljena višina valov , ki opredeljuje zadevno območje, 4,0 m ali več;

1.3.3 vmesnimi vrednostmi, ki se določijo z linearno interpolacijo, če je opredeljena višina valov , ki opredeljuje zadevno območje, 1, 5 m ali več, vendar manj kakor 4,0 m,

če so izpolnjeni naslednji pogoji:

1.3.4 uprava države zastave se prepriča, da je opredeljeno območje predstavljeno z opredeljeno višino valov , katere prekoračitve ni pričakovati za več kakor 10 %; in

1.3.5 področje obratovanja in po potrebi del leta, za katerega je bila ugotovljena določena vrednost opredeljene višine valov , sta navedena v spričevalih.

1.4 Kot drugo možnost k zahtevam iz točke 1.1 ali 1.3 lahko uprava države zastave izvzame uporabo zahtev iz točke 1.1 ali 1.3 in sprejme dokazilo, pridobljeno na podlagi testiranja modela, ki se izvede za posamezno ladjo po postopku testiranja modelov, navedenem v Dodatku, in dokazuje, da se ladja ne bo prevrnila, če bo utrpela škodo domnevnega obsega, kakor je predviden v pravilu ⌦ SOLAS ⌫ II-1/B/8.4, na najbolj neugodnem kraju, upoštevanem v točki 1.1, v slabih razmerah na morju, ter

1.5 ⌦ zaznamek o priznanju ⌫ rezultatov testiranja modela kot enakovredno izpolnitvi točke 1.1 ali 1.3 in vrednost opredeljene višine valov , uporabljene pri testiranju modela, vpiše v ladijska spričevala.

1.6 Podatki, predloženi poveljniku ladje v skladu s praviloma ⌦ SOLAS ⌫ II-1/B/8.7.1 in II-1/B/8.7.2, kakor so bili sestavljeni zaradi uskladitve s pravili ⌦ SOLAS ⌫ II-1/B/8.2.3 do II-1/B/8.2.3.4, se za RO-RO potniške ladje, odobrene v skladu s temi zahtevami, uporabijo nespremenjeni.

2. Pri ocenjevanju učinka domnevno zbrane količine vode na poškodovanem krovu za RO-RO tovor iz točke 1 veljajo naslednje določbe:

2.1 prečna ali vzdolžna pregrada velja za nepoškodovano, če se vsi njeni deli nahajajo znotraj navpičnih površin na obeh straneh ladje, ki se od zunanjega opločja nahajajo na razdalji ene petine v pravilu ⌦ SOLAS ⌫ II-1/2 opredeljene širine ladje, izmerjeno pravokotno na os ladje, na višini linije največje obremenitve pregrade;

2.2 v primerih, v katerih je konstrukcija ladijskega trupa delno razširjena zaradi izpolnjevanja določb iz te priloge, se iz tega izhajajoče povečanje vrednosti za eno petino širine ladje uporabi v vseh izračunih, ne vpliva pa na kraj obstoječih prehodov pregrad, cevovodov itd., ki so bili ⌦ dopustni ⌫ pred razširitvijo;

↓ 2005/12/ES člen 1, točka 1(a)

2.3 vodotesne prečne ali vzdolžne pregrade, ki veljajo za učinkovite pri zadrževanju domnevno zbrane morske vode v zadevnem oddelku na poškodovanem krovu za RO-RO tovor, morajo biti sorazmerne drenažnemu sistemu in morajo zdržati hidrostatični tlak v skladu z rezultati izračuna škode. Takšne pregrade morajo biti visoke najmanj 4 m, razen če je višina vode manjša od 0,5 m. V takih primerih se lahko višina pregrade izračuna v skladu z naslednjim:

$B_h = 8h_w$,

pri čemer je B_h višina pregrade in h_w višina vode.

V vsakem primeru mora biti pregrada visoka najmanj 2,2 m. Vendar pa najmanjša višina pregrade pri ladji s premičnimi krovi za vozila ne sme biti manjša od proste višine pod premičnim krovom, ko je ta spuščen;

↓ 2003/25/ES (prilagojeno)

2.4 v primeru posebnih ureditev, kot so premični krovi, ki zavzamejo celotno širino, in velike bočne zaščitne obloge, so lahko ⌦ dopustne ⌫ druge višine pregrad na osnovi podrobnega testiranja modela;

2.5 učinka domnevno zbrane količine morske vode ni treba upoštevati pri nobenem oddelku poškodovanega krova za RO-RO tovor, če ima takšen oddelek na vsaki strani krova odprtine za odtekanje vode, ki so enakomerno porazdeljene vzdolž stranic oddelka in izpolnjujejo naslednje zahteve:

2.5.1 $A \geq 0{,}3\ l$,

pri čemer je A celotna površina odprtin za odtekanje vode na vsaki strani krova v m^2, l pa je dolžina oddelka v m;

2.5.2 ladja ohrani rezervno nadvodje najmanj 1,0 m v primeru najhujše škode brez upoštevanja učinka domnevno zbrane vode na poškodovanem krovu za RO-RO tovor;

2.5.3 takšne odprtine za odtekanje vode so nameščene na višini do 0,6 m nad poškodovanim krovom za RO-RO tovor, spodnji rob odprtin pa je do 2 cm nad poškodovanim krovom za RO-RO tovor;

2.5.4 takšne odprtine za odtekanje vode so opremljene z napravami za zapiranje ali loputami, ki preprečujejo prodor vode na krov za RO-RO tovor, medtem ko omogočajo morebitno zbrani vodi, da odteče.

2.6 Kadar se domneva, da je pregrada nad krovom za RO-RO tovor poškodovana, se domneva tudi, da sta poplavljena oba oddelka, ki mejita na pregrado, in sicer do iste višine vodne površine, kakor je izračunana v točki 1.1 ali 1.3.

3. Pri določanju opredeljene višine valov se uporabijo višine valov, navedene na kartah ali seznamu območij, ki jih sestavijo države članice v skladu s členom 5 te direktive.

↓ 2023/946 člen 1, točka 11, in Priloga I, točka 1(d)

3.1 Za ladje, ki obratujejo le v krajšem časovnem obdobju v smislu člena 8, se države pristanišča, vključene v plovno pot, dogovorijo o veljavni opredeljeni višini valov.

↓ 2003/25/ES

4. Testiranje modelov poteka v skladu z Dodatkom.

↓ 2023/946 člen 1, točka 11, in Priloga I, točka 1(e) (prilagojeno)

ODDELEK B

Izpolnjene morajo biti zahteve iz poglavja II-1, del B, Konvencije SOLAS 2020. ⌦ Z ⌫ odstopanjem od pravila II-1/B/6.2.3 Konvencije SOLAS 2020 pa se zahtevani indeks pregraditve R določi na naslednji način:

Število oseb na krovu (N)	Indeks pregraditve (R)
$N < 1000$	$R = 0{,}000088^{*}N + 0{,}7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0{,}0369 * \ln (N + 89{,}048) + 0{,}579$

⌦ Pri tem velja ⌫:

N	=	skupno število oseb na krovu.

↓ 2005/12/ES člen 1, točka 1(b), in Priloga I (prilagojeno)

Dodatek

POSTOPEK TESTIRANJA MODELOV

1. Cilji

Popravljen postopek testiranja modelov je revizija postopka, ⌦ določenega ⌫ v Dodatku k Prilogi Resolucije 14 Konference SOLAS 1995. Od začetka veljavnosti Stockholmskega sporazuma ⌦ je ⌫ bilo opravljenih ⌦ več ⌫ testiranj modelov po prej veljavnem postopku. Med testiranji je bilo identificiranih ⌦ več ⌫ izpopolnitev. ⌦ Revidirani ⌫ postopek testiranja modelov bo z upoštevanjem teh izpopolnitev, skupaj s priloženimi navodili, zagotovil bolj robusten postopek za ugotavljanje zmožnosti za nadaljnje obratovanje poškodovane RO-RO potniške ladje na morju. Pri ⌦ testiranju, določenem ⌫ v oddelku A, točka 1.4, ⌦ mora ⌫ biti ladja zmožna kljubovati razmeram na morju, opredeljenim v točki 4, v primeru najhujše možne škode.

2. Opredelitve pojmov

L_{BP}	je dolžina med navpičnicami
H_S	je opredeljena višina valov
B	je širina ladje med rebri
T_P	je doba konice valov
T_Z	je doba prehajanja na najnižjo točko vala.

3. Ladijski model

3.1 Model mora biti ⌦ kopija ⌫ prave ladje glede zunanje podobe in notranje ureditve, zlasti glede vseh poškodovanih prostorov, ki vplivajo na postopek poplavljanja in prodora vode. Uporabiti je treba nepoškodovan ugrez, preves, nagib in omejevalni operativni KG, ustrezen najhujšemu škodnemu primeru. Poleg tega mora(jo) proučevani testni primer(-i) predstavljati najhujši(-e) škodni(-e) primer(-e), opredeljen(-e) v skladu s pravilom SOLAS II-1/8.2.3.2, glede na celotno območje pod pozitivno krivuljo GZ, os odprtine, nastale po poškodbi, pa se mora nahajati v naslednjem območju:

3.1.1 ± 35 % L_{BP} od sredine ladje;

3.1.2 dodatno testiranje ⌦ je ⌫ potrebno za največjo škodo v območju ± 10 % L_{BP} od sredine ladje, če je škodni primer iz točke 3.1 izven območja ± 10 % L_{BP} od sredine ladje.

3.2 Model mora izpolnjevati naslednje zahteve:

3.2.1 L_{BP} ⌦ mora biti ⌫ najmanj 3 m ali dolžina, ki ustreza modelu v razmerju 1:40, ⌦ pri čemer se upošteva višja od obeh vrednosti ⌫ , in navpična dimenzija ⌦ mora znašati ⌫ vsaj tri standardne višine nadgradnje nad ⌦ pregradnim ⌫ krovom (nadvodjem);

3.2.2 debelina ladijskega trupa na poplavljenih mestih ne sme preseči 4 mm;

3.2.3 tako v nepoškodovanem kot tudi poškodovanem stanju mora model zagotoviti pravilno odmaknitev in vodne brazde (T_A, T_M, T_F, levi in desni bok ladje) z največjo toleranco +2 mm pri vseh brazdah. Vodne brazde morajo biti po vsej dolžini ladje kolikor je mogoče blizu FP in AP;

3.2.4 vsi poškodovani oddelki in prostori za RO-RO tovor morajo biti oblikovani z ⌦ ustrezno ⌫ površinsko in prostorninsko prepustnostjo (dejanske vrednosti in porazdelitve), ki bo zagotovila, da bosta masa poplavne vode in porazdelitev mase pravilno ⌦ prikazani ⌫;

3.2.5 karakteristike gibanja prave ladje morajo biti čim bolj točno oblikovane, pri čemer se posebna pozornost posveča nepoškodovani GM toleranci in polmerom kroženja ladje pri njenem zibanju okoli vzdolžne in prečne osi. Oba polmera morata biti merjena ⌦ zunaj vode ⌫ in se gibati med 0,35 B ter 0,4 B pri zibanju okoli vzdolžne osi in med 0,2 L_{OA} ter 0,25 L_{OA} pri zibanju okoli prečne osi;

3.2.6 glavni elementi zasnove, kot so vodotesne pregrade ⌦ in ⌫ zračniki, ki se nahajajo nad in pod glavnim krovom in lahko povzročijo asimetrično poplavljanje, morajo biti oblikovani tako, da v največji možni meri odražajo dejansko stanje. Ventilacijske naprave in naprave, ki lahko povzročijo ⌦ prečno ⌫ poplavljanje, morajo biti zgrajene do minimalnega prereza 500 mm^2;

3.2.7 oblika odprtine ⌦ , nastale po poškodbi, ⌫ je naslednja:

1. trapezoidni profil z nagibom strani 15° proti navpičnici in širino ob predvideni vodni črti, opredeljeni v skladu s ravilom SOLAS II-1/8.4.1;

2. enakokrak trikotni profil na vodoravni ploskvi z višino, ki je enaka B/5 v skladu s ravilom ⌦ SOLAS ⌫ II-1/8.4.2. Če so bočne zaščitne obloge nameščene znotraj B/5, dolžina poškodbe v smeri bočnih zaščitnih oblog ne sme biti manjša od 25 mm;

3. ne glede na določbe točk 3.2.7.1 in 3.2.7.2 morajo biti vsi oddelki, ki veljajo za poškodovane v najhujšem(-ih) škodnem(-ih) primeru(-ih), na katere se nanaša točka 3.1, pri testiranjih modelov poplavljeni

3.3 Model v ravnovesju v poplavljenem stanju je treba nagniti za dodatni kot, ustrezen kotu, ki ga povzroči nagibni moment $M_h = \max (M_{pass}; M_{launch})-M_{wind}$, vendar v nobenem primeru končni kot ⌦ nagiba ⌫ ne sme znašati manj kot 1° v smeri poškodbe. M_{pass}, M_{launch} in M_{wind} so navedeni v ravilu II-1/8.2.3.4 Konvencije SOLAS. Za obstoječe ⌦ RO-RO potniške ⌫ ladje se lahko uporabi kot 1°.

4. ⌦ Postopek testiranja ⌫

4.1 Model mora biti preizkušen v nepravilnem valovanju z dolgim grebenom, določenem na osnovi spektra JONSWAP z opredeljeno višino valov H_S, koeficientom največje rasti $\gamma = 3,3$ in dobo konice valov . H_S je opredeljena višina valov na območju obratovanja, katere prekoračitve ni pričakovati za več kakor 10 % na leto, vendar je ⌦ ta ⌫ omejena na največ 4 m.

Poleg tega

4.1.1 mora širina bazena onemogočati stik ali drugo ⌦ interakcijo ⌫ z robovi bazena in naj ne bo manjša od L_{BP} +2 m;

4.1.2 globina bazena mora zadoščati za ustrezno oblikovanje valov, vendar ne sme biti manjša od 1 m;

4.1.3 za reprezentativno izvedbo valov je treba pred testiranjem izvesti meritve na treh različnih mestih v območju odnašanja;

4.1.4 merilna sonda ob napravi za povzročanje valovanja mora biti nameščena na mesto, kamor je postavljen model na začetku testiranja;

4.1.5 odstopanje v H_S in T_P mora biti v območju ± 5 % za vsa tri mesta;

4.1.6 med testiranjem zaradi odobritve mora biti dovoljena toleranca +2,5 % v H_S, ± 2,5 % v T_P in ± 5 % v T_Z ⌦ za ⌫ sondo v bližini naprave za povzročanje valovanja.

4.2 Model mora biti postavljen v morje tako, da ga lahko prosto zanaša in da ima valove s strani (smer 90°), odprtina ⌦ , nastala po poškodbi, ⌫ pa mora biti obrnjena proti bližajočim se valovom, brez sidrnega sistema, trajno pritrjenega ⌦ na ⌫ uporabljen model. Za vzdrževanje valov s strani s smerjo približno 90° med testiranjem modela je treba zadostiti naslednjim zahtevam:

4.2.1 glavne kontrolne črte, namenjene manjšemu popravku, morajo biti nameščene simetrično ob osi premca in krme, na nivoju med mestom KG in poškodovano vodno črto;

4.2.2 hitrost toka mora biti enaka dejanski hitrosti odnašanja modela ⌦ in jo mora biti ⌫ mogoče po potrebi prilagoditi.

4.3 Opraviti je treba najmanj 10 poskusov. Vsak poskus ⌦ mora ⌫ traja toliko časa, da model doseže mirujoče stanje, vendar pa ne sme trajati manj kot 30 minut dejanskega časa. Za vsak poskus je treba uporabiti različen niz valov.

5. Merila za nadaljnje obratovanje

Za model velja, da lahko nadalje obratuje, če doseže mirujoče stanje v času zaporednih poskusov, zahtevanih v točki 4.3. Za model velja, da se je prevrnil, če so koti vzdolžnega zibanja večji od 30° glede na navpično os ali je stalni (povprečen) nagib večji kot 20° v obdobju, daljšem od treh minut dejanskega ⌦ časa ⌫ , četudi doseže mirujoče stanje.

6. Dokumentacija o testiranju

6.1 Program za testiranje modelov mora predhodno odobriti uprava.

6.2 Poskusi morajo biti dokumentirani s poročilom in video posnetkom ali drugim vizualnim zapisom, ki vsebuje vse pomembne podatke o modelu in rezultatih testiranj, ki jih mora odobriti uprava. Za reprezentativno izvedbo to pomeni vključitev najmanj teoretičnih in izmerjenih valovnih spektrov in statistike (H_S, T_P, T_Z) dviganja valov na treh različnih mestih v bazenu, za testiranja z modelom pa ⌦ vključitev ⌫ časovnih zaporedij glavnih statistik izmerjenega dvigovanja valov ob napravi za povzročanje valovanja in posnetkov kroženja, dvigovanja in zibanja modela okoli vzdolžne in prečne osi ter hitrosti odnašanja.

↓ 2003/25/ES

PRILOGA II

OKVIRNE SMERNICE ZA NACIONALNE UPRAVE

iz člena 6(3)

DEL I

UPORABA

↓ 2023/946 člen 1, točka 11, in Priloga I.2 (prilagojeno)

V skladu z določbami člena 6(3) te direktive nacionalne uprave držav članic uporabljajo te smernice pri uporabi posebnih zahtev glede stabilnosti ⌦ , določenih ⌫ v oddelku A Priloge I, kolikor je to izvedljivo in združljivo z zasnovo zadevne ladje. Številke točk, navedenih spodaj, ustrezajo številkam iz oddelka A Priloge I.

↓ 2003/25/ES (prilagojeno)

Točka I

Najprej morajo vse RO-RO potniške ladje iz člena 3(1) te direktive ⌦ upoštevati ⌫ ⌦ pravilo SOLAS II-1/B/8 ⌫ , ⌦ ki ⌫ velja za vse potniške ladje, zgrajene 29. aprila 1990 ali po tem datumu. Prav uporaba te zahteve opredeljuje rezervno nadvodje f_r, potrebno za izračune, zahtevane v točki 1.1.

Točka 1.1

1. Ta ⌦ točka ⌫ obravnava uporabo domnevne količine zbrane vode na glavnem krovu (krovu za RO-RO tovor). Voda naj bi domnevno prodrla na krov prek odprtine, nastale po poškodbi. Ta točka zahteva, da ladja poleg izpolnjevanja vseh zahtev pravila ⌦ SOLAS II-1/B/8 ⌫ izpolnjuje tudi tista merila SOLAS 90, ki so ⌦ določena ⌫ v točkah 2.3 do 2.3.4 pravila ⌦ SOLAS ⌫ II-1/B/8, ko izračunava količino vode na krovu. Za ⌦ navedeni ⌫ izračun ni treba upoštevati nobenih drugih zahtev pravila ⌦ SOLAS ⌫ II-1/B/8. Za izračun ⌦ na primer ⌫ ni potrebno, da ladja izpolnjuje zahteve, ki se nanašajo na kote ravnovesja ali nepotopitev mejne črte.

2. Zbrana voda je dodana kot tekoče breme z eno skupno površino znotraj vseh oddelkov, ki so domnevno poplavljeni na krovu za vozila. Višina (h_w) vode na krovu je odvisna od rezervnega nadvodja po nastali škodi in se meri v smeri škode (glej sliko 1). Rezervno nadvodje je najmanjša razdalja med poškodovanim krovom na RO-RO ladji in končno vodno črto (po izravnalnih ukrepih, če so bili sprejeti) v smeri domnevne škode, po preučitvi vseh možnih škodnih scenarijev ⌦ pri ⌫ ocenjevanju skladnosti s pravilom ⌦ SOLAS II-1/B/8 ⌫ , kakor je zahtevano v točki 1 Priloge I. Pri izračunavanju f_r ni treba upoštevati učinka domnevne količine vode, zbrane na poškodovanem krovu za RO-RO tovor.

3. Če je f_r 2,0 m ali več, se domneva, da se voda ne zbira na krovu za RO-RO tovor. Če je f_r 0,3 m ali manj, tedaj je domnevna višina h_w 0,5 m. Vmesne ⌦ vrednosti za ⌫ višino vode se ⌦ določijo ⌫ z linearno interpolacijo (glej sliko 2).

Točka 1.2

Naprave za drenažo vode lahko veljajo za učinkovite samo takrat, če je njihova zmogljivost tolikšna, da lahko preprečijo zbiranje velikih količin vode na krovu, tj. več tisoč ton na uro, kar je daleč od zmogljivosti, ki so bile na voljo v času sprejetja teh ⌦ pravil ⌫ . Takšni visoko učinkoviti drenažni sistemi se bodo lahko razvijali in potrjevali v prihodnosti (na osnovi smernic, ki jih izdela ⌦ IMO ⌫).

Točka 1.3

1. Količina domnevno zbrane vode na krovu se lahko, poleg zmanjšanj v skladu s točko 1.1, zmanjša pri postopkih na geografsko opredeljenih omejenih območjih. Ta območja so določena v skladu z ⌦ opredeljeno ⌫ višino valov , ki določa območje v skladu s členom 5 te direktive.

2. Če je opredeljena višina valov na zadevnem območju 1,5 m ali manj, ⌦ se domneva ⌫ , da se na poškodovanem krovu za RO-RO tovor ⌦ ne ⌫ zbira dodatna voda. Če je opredeljena višina valov na zadevnem območju 4,0 m ali več, je višina domnevno zbrane vode enaka vrednosti, izračunani v skladu s točko 1.1. Vmesne vrednosti se določijo z linearno interpolacijo (glej sliko 3).

3. Višina h_w je stalno enaka, zato se količina dodane vode spreminja, ker je odvisna od kota nagiba in od tega, ali je rob krova ⌦ pri določenem ⌫ kotu nagiba potopljen ali ne (glej sliko 4). Treba je pripomniti, da znaša domnevna prepustnost prostorov na krovu za vozila 90 % (MSC/Okr. 649), medtem ko naj bi bila prepustnost drugih domnevno poplavljenih prostorov enaka tisti, ki je predpisana v Konvenciji SOLAS.

4. Če se izračuni, ki naj bi pokazali skladnost s to direktivo, nanašajo na opredeljeno višino valov, manjšo od 4,0 m, je treba takšno manjšo opredeljeno višino valov vpisati v varnostno spričevalo potniške ladje.

Točka 1.4 in 1.5

Namesto skladnosti z novimi zahtevami o stabilnosti iz točke 1.1 ali 1.3 lahko pristojni organ sprejme dokazilo o skladnosti na osnovi testiranja modela. Zahteve o testiranju modela so podrobno navedene v Dodatku k Prilogi I. Smernice o testiranju modela so zajete v delu II te priloge.

Točka 1.6

Omejevalne operativne krivulje KG ali GM, običajno določene v skladu s ⌦ pravilom SOLAN II-1/B/8 ⌫ , morda niso več uporabne v primerih, v katerih se domneva zbiranje „vode na krovu“ v skladu s pogoji te direktive ⌦ , ⌫ in morda bo treba določiti popravljeno(-e) omejevalno(-e) krivuljo(-e), ki bo(do) upoštevala(-e) učinke te dodatne vode. V ta namen je trega narediti zadostne izračune na podlagi ustreznih vrednosti operativnih ugrezov in prevesov.

Opomba: Popravljene omejevalne operativne krivulje KG/GM se lahko določijo s ponavljanjem, pri čemer se najmanjši presežek GM, ki izhaja iz izračunov ⌦ stabilnosti v poškodovanem stanju ⌫ z vodo na krovu, doda vhodnemu KG (ali ⌦ odšteje od ⌫ GM), ki služi za izračun vrednosti poškodovanega nadvodja , ta pa določa količino vode na krovu ⌦ , ⌫ in ta postopek se ponavlja toliko časa, da postane presežek GM zanemarljiv.

Pričakovati je, da bodo izvajalci začeli s takšnim ponavljanjem z najvišjimi vrednostmi KG/najnižjimi vrednostmi MG, ki ustrezajo razumnim operativnim vrednostim in da bodo skušali glavni krov prirediti tako, da čim bolj zmanjšajo presežek GM, ⌦ ki izhaja iz izračunov stabilnosti v poškodovanem stanju z ⌫ vodo na krovu.

Točka 2.1

Kakor je navedeno v zahtevah standarda SOLAS, ki se uporabijo pri nastanku škode, veljajo pregrade znotraj linije B/5 za nepoškodovane v primeru škode, nastale zaradi bočnega trčenja.

Točka 2.2

Če so nameščene bočne zaščitne obloge, ki omogočajo skladnost s pravilom ⌦ SOLAS ⌫ II-1/B/8 in povzročijo povečanje širine ladje in s tem razdalje B/5 od ladijskega boka, takšna sprememba ne sme povzročiti ⌦ premestitve ⌫ nobenih obstoječih konstrukcijskih delov ali obstoječih prehodov glavnih prečnih vodotesnih pregrad pod glavnim krovom (glej sliko 5).

Točka 2.3

1. Ni nujno potrebno, da so prečne ali vzdolžne pregrade/zapore, ki so nameščene in ki naj bi zadrževale gibanje domnevno zbrane vode na poškodovanem krovu za RO-RO tovor, „vodotesne“. Iztekanje majhnih količin je lahko dovoljeno, če so naprave za drenažo vode zmožne preprečiti zbiranje vode na „drugi strani“ pregrade/zapore. V primerih, ko luknje v krovu, namenjene odtekanju vode, ne delujejo zaradi izgube pozitivne razlike med ravnmi vode, ⌦ je treba priskrbeti ⌫ druga sredstva za pasivno drenažo.

2. Višina (B_h) prečnih in vzdolžnih pregrad/zapor ne sme biti manjša od ($8 \times h_w$) metrov, pri čemer je h_w višina zbrane vode, izračunane z uporabo rezervnega nadvodja in opredeljene višine valov (kakor je navedeno v točkah 1.1 in 1.3). Vendar pa v nobenem primeru višina pregrade/zapore ne sme biti manjša od ⌦ naslednjih vrednosti, pri čemer se upošteva višja vrednost ⌫ :

   (a) 2,2 metra;

   (b) od višine med ⌦ pregradnim ⌫ krovom in najnižjo točko na spodnji strani konstrukcije vmesnih ali premičnih krovov za vozila, ko so ti v spuščenem položaju. Treba je pripomniti, da morajo biti vse odprtine, ki se nahajajo med zgornjim robom ⌦ pregrade ⌫ in spodnjo stranjo opločja „zaprte“ v prečni ali vzdolžni smeri, kot je primerno (glej sliko 6).

   Pregrade/zapore višine, manjše od zgoraj navedene, so⌦ dopustne ⌫ , če se ⌦ opravi testiranje ⌫ modela v skladu z delom II te priloge, ki potrdijo, da drugačna zasnova zagotavlja ustrezen standard možnosti za nadaljnje obratovanje. Pri določanju višine pregrade/zapore je treba paziti na to, da je višina tudi zadostna, da prepreči progresivno poplavljanje ⌦ znotraj ⌫ zahtevanega obsega stabilnosti. Pri testiranju modelov je treba upoštevati ta obseg.

   Opomba: Obseg se lahko zmanjša na 10 stopinj, če se poveča ustrezna površina pod krivuljo (kot ⌦ je ⌫ navedeno v MSC 64/22).

Točka 2.5.1

⌦ Površina ⌫ „A“ se nanaša na stalne odprtine. Treba je pripomniti, da izbira „odprtin za odtekanje vode“ ni ustrezna za ladje, ki zahtevajo vzgon celotne ali dela nadgradnje zaradi izpolnjevanja meril. Zahteva se, da so odprtine za odtekanje vode opremljene z zapornimi loputami, ki preprečujejo dostop vode, omogočajo pa njeno odtekanje.

Te lopute ne smejo delovati s pomočjo naprav. Delovati morajo samodejno in treba je prikazati, da ne omejujejo odtekanja v pomembnejši meri. Vsako večje zmanjšanje

učinkovitosti ⌦ je treba ⌫ nadomestiti z namestitvijo dodatnih odprtin, tako da se vzdržuje potrebna površina.

Točka 2.5.2

Da ⌦ se ⌫ odprtine za odtekanje vode ⌦ štejejo kot ⌫ učinkovite, mora biti najmanjša razdalja med spodnjim robom odprtine in poškodovano vodno črto najmanj 1,0 m. Pri izračunu najmanjše razdalje se ne upošteva učinek kakršne koli dodatne vode na krovu (glej sliko 7).

Točka 2.5.3

Odprtine za odtekanje vode morajo biti nameščene čim niže na stranski ograji ali zunanjem opločju. Spodnji rob odprtine se ne sme se nahajati več kakor 2 cm nad ⌦ pregradnim ⌫ krovom in zgornji rob odprtine ne več kot 0, 6 m (glej sliko 8).

Opomba: Prostori, na katere se nanaša točka 2.5, ⌦ tj. ⌫ prostori, ki so opremljeni z odprtinami za odtekanje vode ali podobnimi odprtinami, ne smejo biti vključeni kot ⌦ nepoškodovani ⌫ prostori v izračun krivulj ⌦ stabilnosti ⌫ v nepoškodovanem in poškodovanem stanju.

Točka 2.6

1. Predpisani obseg škode velja za celotno dolžino ladje. Odvisno od standarda pregraditve škoda ne sme prizadeti nobene pregrade oziroma lahko prizadene samo pregrado pod glavnim krovom ali samo pregrado nad glavnim krovom ali razne kombinacije.

2. Vse prečne in vzdolžne pregrade/zapore, ki zadržujejo domnevno količino zbrane vode, morajo biti nameščene in zaščitene v vsakem trenutku, ko je ladja na morju.

3. V primerih, ko je prečna pregrada/zapora poškodovana, je višina zbrane vode na krovu enakomerno visoka na obeh straneh poškodovane pregrade/zapore in sicer h_w (glej sliko 9).

🡻 2005/12/ES člen 1, točka 2, in Priloga II (prilagojeno)

DEL II

TESTIRANJE MODELOV

Namen teh smernic je zagotoviti enotne postopke, ki se uporabljajo pri gradnji in preverjanju modela, pa tudi pri izvedbi in analizi ⌦ testiranja ⌫ modela.

Vsebina točk 1 in 2 Dodatka k Prilogi I je samoumevna.

Točka 3 – Ladijski model

3.1 ⌦ Material ⌫ , iz katerega je model narejen, sam po sebi ni tako pomemben, pod pogojem, da je model dovolj trden, da v nepoškodovanem in v poškodovanem stanju zagotovi, da so njegove hidrostatične lastnosti enake kakor pri pravi ladji, pa tudi da je upogibna reakcija ladijskega trupa v valovih zanemarljiva.

Pomembno je tudi zagotoviti, da so poškodovani oddelki oblikovani tako natančno, kakor je v praksi sploh mogoče, da se zagotovi, da je količina poplavne vode ⌦ pravilno prikazana ⌫ .

Ker prodor vode (tudi v majhnih količinah) v nepoškodovane dele modela vpliva na obnašanje modela, je treba sprejeti ukrepe, da do takšnega prodora ne pride.

Pri testiranjih modelov z najhujšo škodo, predvideno v okviru SOLAS, blizu skrajnih točk obeh koncev ladje, je bilo opaženo, da postopno poplavljanje ni bilo mogoče, ker se je voda zbirala ob poškodbeni odprtini in zato odtekala. Ker so takšni modeli lahko nadalje obratovali v slabih razmerah na morju, medtem ko so se v manj neugodnih razmerah, z manj težavnimi poškodbami, predvidenimi v okviru SOLAS, oddaljenimi od koncev ladje, prevrnili, je bila v izogib temu uvedena meja ± 35 %.

Obsežna raziskava, namenjena razvijanju ustreznih meril za nova plovila, je jasno pokazala, da poleg GM in nadvodja, ki sta pomembna parametra za zmožnost za nadaljnje obratovanje potniških ladij, obstaja še drug pomemben faktor, in sicer površina, ki se nahaja pod krivuljo preostale stabilnosti. Zato je pri izbiranju najhujšega škodnega primera, predvidenega v okviru SOLAS, v zvezi z izpolnjevanjem zahtev iz točke 3.1 treba izbrati škodni primer, ki predstavlja najbolj zmanjšano površino pod krivuljo preostale stabilnosti.

3.2 Podatki o modelu

3.2.1 Vedoč, da učinki merilne lestvice igrajo pomembno vlogo v obnašanju modela v času testiranja, je pomembno zagotoviti, da so ti učinki čim manjši, kolikor je to v praksi mogoče. Model mora biti čim večji, ker je pri večjih modelih lažje ⌦ rekonstruirati ⌫ podrobne elemente poškodovanih oddelkov in tudi učinki merilne lestvice so manjši. Zato je priporočljivo, da dolžina modela ni manjša od dolžine, ki ustreza razmerju 1:40 ali 3 m, glede na večjo vrednost.

Med testiranjem je bilo ugotovljeno, da navpična dimenzija modela lahko vpliva na rezultate dinamičnega testiranja. Zato se zahteva, da je ladja izdelana vsaj v treh standardnih višinah nadgradnje nad ⌦ pregradnim ⌫ krovom (nadvodjem), tako da se veliki valovi niza valov ne lomijo ob modelu.

3.2.2 Model mora biti tanek v smeri domnevne poškodbe, kolikor je to mogoče, da se zagotovi, da sta količina poplavne vode in njeno težišče ustrezno prikazana. Debelina trupa ne sme preseči 4 mm. ⌦ Znano je ⌫ , da ni mogoče izdelati dovolj podrobno ladijskega trupa modela in sestavnih delov primarne in sekundarne pregraditve v smeri poškodbe in zaradi teh konstrukcijskih omejitev verjetno ne bo mogoče natančno izračunati domnevne prepustnosti prostora.

3.2.3 Pomembno je, da se preverijo ne le ugrezi v nepoškodovanem stanju, ampak tudi, da se natančno izmerijo ugrezi poškodovanega modela zaradi primerjave s tistimi, ki izhajajo iz izračuna stabilnosti ⌦ v poškodovanem stanju ⌫ . Iz praktičnih razlogov se dopušča toleranca +2 mm pri vseh ugrezih.

3.2.4 Po izmeri poškodovanih ugrezov bo morda treba popraviti prepustnost poškodovanega oddelka, bodisi z dovajanjem nepoškodovanih količin bodisi z dodajanjem uteži. Pomembno pa je tudi zagotoviti, da je težišče ⌦ poplavne ⌫ vode pravilno ⌦ prikazano ⌫ . V tem primeru morajo biti vsi popravki izvršeni z zadostnimi varnostnimi faktorji.

Če se zahteva, da je model opremljen z zaporami na krovu in da so zapore nižje od višine pregrade, navedene spodaj, mora biti, model opremljen z videokamero, tako da se lahko spremlja vsako „pljuskanje“ in zbiranje vode na nepoškodovanem območju krova. V tem primeru je video posnetek dogodka sestavni del dokumentacije o testiranju.

Višina prečnih ali vzdolžnih pregrad, ki veljajo za učinkovite pri zadrževanju domnevno zbrane morske vode v zadevnem oddelku na poškodovanem krovu za RO-RO tovor, mora biti najmanj 4 m, če višina vode ni manjša od 0,5 ⌦ m ⌫ . V takih primerih se lahko višina pregrade izračuna v skladu z naslednjim:

$B_h = 8h_w$ ⌦ , ⌫

pri čemer je B_h višina pregrade in h_w višina vode.

V vsakem primeru mora biti pregrada visoka najmanj 2,2 m. Vendar pa najmanjša višina pregrade pri ladji s premičnimi krovi za vozila ne sme biti manjša od proste višine pod premičnim krovom, ko je ta spuščen.

3.2.5 Da se zagotovi, da značilnosti gibanja modela predstavljajo značilnosti prave ladje, je treba model nagniti in zazibati okoli vzdolžne osi v nepoškodovanem stanju, tako da se preverita GM in porazdelitev mase v nepoškodovanem stanju. Porazdelitev mase je trebza meriti ob delovanju. Prečni polmer kroženja prave ladje mroa biti v razponu od 0,35 B do 0,4 B in vzdolžni polmer kroženja v razponu od 0,2 L do 0,25 L.

Opomba: Čeprav ⌦ sta lahko ⌫ nagibanje in vzdolžno zibanje modela v poškodovanem stanju ⌦ dopustna za ⌫ preverjanje krivulje preostale stabilnosti, pa takšni testi niso sprejemljivi kot nadomestilo za teste modela v nepoškodovanem stanju.

3.2.6 Domneva se, da ventilatorji poškodovanega oddelka prave ladje omogočajo ⌦ poplavni ⌫ vodi neovirano širjenje in kroženje. Vendar pa sorazmerno zmanjševanje ventilacijskih naprav na pravi ladji lahko privede do nezaželenih učinkov razmerja. Da se zagotovi, da se to ne bi dogajalo, je priporočljivo zgraditi ventilacijske naprave v večjem obsegu kot pri modelu, pri čemer je treba zagotoviti, da to ne vpliva na dotok vode na krov za vozila.

3.2.7 Domneva se, da je pravilno šteti za reprezentativno obliko škode presek zadetja ladje v predelu premca. Kot 15° temelji na proučevanju preseka na razdalji B/5 od premca za reprezentativni izbor plovil različnih tipov in velikosti.

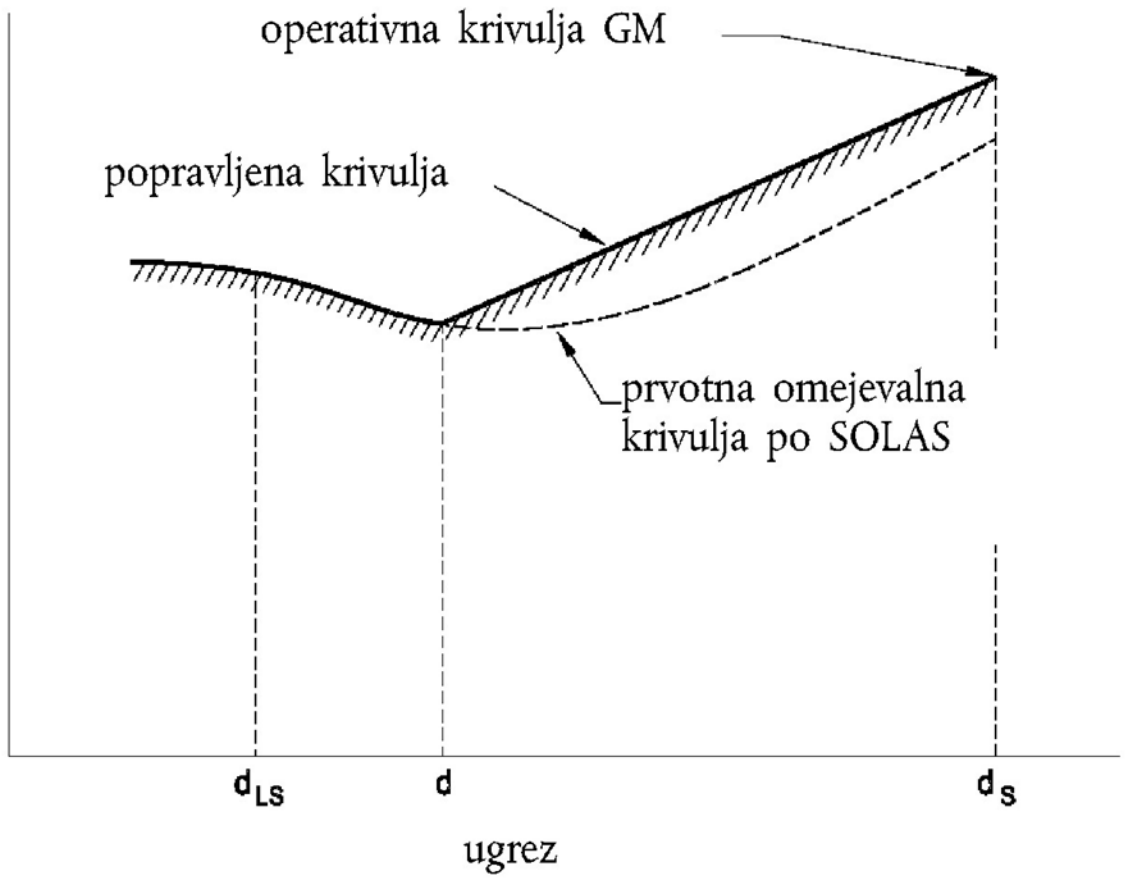
Enakokrak trikotni profil v obliki prizme ustreza tovorni vodni črti na boku ladje.

Poleg tega v primerih, ko so nameščene bočne zaščitne obloge širine, manjše od B/5, z namenom preprečevanja možnih učinkov merilne lestvice dolžina poškodbe v smeri bočnih zaščitnih oblog ne sme biti manjša od 25 mm.

3.3 V prvotnem postopku testiranja modelov iz Resolucije 14 Konference SOLAS 1995 učinek nagibanja, povzročen z maksimalnim momentom kot posledico natrpanosti s potniki, splavitve rešilnega čolna, vetra ali obračanja, ni bil upoštevan, čeprav je bil ta učinek del SOLAS. Rezultati preiskave so pokazali, da bi bilo iz praktičnih razlogov vendarle preudarno te učinke upoštevati in obdržati minimalni kot ⌦ nagiba ⌫ 1° ⌦ v smeri ⌫ poškodbe. Omeniti je treba, da nagibanje zaradi obračanja ni štelo za pomembno.

3.4 V primerih, kjer obstaja presežek GM v pogojih dejanske obremenitve v primerjavi z omejevalno krivuljo GM (izpeljano iz SOLAS 90), lahko uprava dopusti, da se ta presežek izkoristi pri testiranju modela. V teh primerih je treba omejevalno krivuljo GM popraviti. Ta popravek je mogoče izvesti na naslednji način:

GM



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

pri čemer je: d_S ⌦ pregradni ugrez ⌫ in d_{LS} ugrez ladje svetilnika.

Popravljena krivulja je ravna črta med GM, uporabljenim pri testiranju modela ob ⌦ pregradnem ⌫ ugrezu, in sečiščem prvotne krivulje, predvidene v okviru SOLAS 90, ter ugreza d.

Točka 4 – Postopek testiranja

4.1 Valovni spektri

Uporabi ⌦ se ⌫ spekter JONSWAP, ki opisuje vetrovne razmere na morju in časovno omejeno dobo delovanja vetra, ki ustrezajo razmeram, opaženim na večini svetovnih morij. S tem v zvezi ni le pomembno, da se preveri doba konice niza valov, ampak tudi pravilnost dobe prehajanja na najnižjo točko vala.

Zahteva se, da se valovni spekter zabeleži in dokumentira pri vsakem poskusu. Meritve za to evidentiranje se opravljajo na sondi, ki je čim bližje napravi za povzročanje valovanja.

Zahteva se tudi, da je model opremljen z merilnimi instrumenti, tako da se spremlja in beleži njegovo gibanje (zibanje okoli vzdolžne osi, dviganje in zibanje okoli prečne osi), pa tudi ⌦ položaj ⌫ (nagib, potopitev in preves) ves čas trajanja poskusa.

Ugotovljeno je, da ni smotrno določati absolutnih mej za opredeljeno višino valov, dobe konic in dobe prehajanja na najnižjo točko valovnih spektrov. Zato je bila uvedena sprejemljiva toleranca.

4.2 V izogib interferenci med sidrnim sistemom in dinamiko ladje mora vleka (ki ji je dodan sidrni sistem) slediti modelu pri njegovi dejanski hitrosti odnašanja. V pogojih na morju z neenakomernimi valovi hitrost odnašanja ne bo konstantna; konstantna hitrost vožnje bi imela za posledico nizko frekvenco ⌦ in ⌫ veliko amplitudo nihanj odnašanja, ki bi lahko vplivali na obnašanje modela.

4.3 Zadostno število testiranj v različnih nizih valov je nujno za zagotovitev statistične zanesljivosti, ⌦ to pomeni, da je ⌫ cilj z visoko stopnjo ⌦ zanesljivosti ⌫ dognati, da se bo ladja ⌦ , ki ni varna, ⌫ v določenih pogojih prevrnila. Domneva se, da najmanj 10 poskusov zagotavlja sprejemljivo raven zanesljivosti.

Točka 5 – Merila za nadaljnje obratovanje

Vsebina te točke velja za samoumevno.

Točka 6 – Odobritev testa

Naslednji dokumenti se priložijo poročilu, predloženemu upravi:

(a) izračuni stabilnosti v poškodovanem stanju v primeru najhujše škode, predvidene v skladu s SOLAS, in škode na sredini ladje (če se razlikujeta);

(b) načrt splošne ureditve modela, skupaj s podatki o konstrukciji in instrumentih;

(c) testiranje nagiba in meritve polmerov kroženja;

(d) nominalni in izmerjeni valovni spektri (na treh različnih mestih za reprezentativno izvedbo in za teste z modelom od sonde, ki je čim bližje napravi za povzročanje valovanja);

(e) reprezentativni posnetek gibanja, položaja in ⌦ odnašanja ⌫ modela;

(f) ustrezni video posnetki.

Opomba:

Uprava mora biti navzoča pri vseh testiranjih.

↓ 2023/946 člen 1, točka 12, in Priloga II (prilagojeno)

PRILOGA III

⌦ *PODROBNOSTI* ⌫ *URADNEGA OBVESTILA*

Podatki, ki jih je treba uradno sporočiti v skladu s členom 6(2):

I. Splošni podatki

(1) Veljavne zahteve glede stabilnosti: oddelek A ali oddelek B Priloge I

(2) Identifikacijska številka ladje (številka IMO, klicni znak)

(3) Glavni podatki

(4) Splošni pregledni načrt

(5) Število oseb na krovu

(6) BT

(7) Ali ima ladja rampo na obeh koncih? Da/Ne

(8) Ali ima ladja dolgi spodnji tovorni prostor? Da/Ne

II. Specifični podatki v zvezi z RO-RO potniškimi ladjami, za katere veljajo verjetnostne zahteve ⌦ , določene v ⌫ Konvenciji SOLAS:

(1) d_l, d_p, d_s;

(2) R – zahtevani indeks;

(3) načrt oblike (načrt nepropustnosti pregrad) za pododdelke z vsemi notranjimi in zunanjimi odprtinami, vključno z njihovimi povezanimi pododdelki, ter podrobnosti, ki se uporabljajo pri merjenju prostorov, kot sta splošni pregledni načrt in načrt rezervoarja. Vključiti je treba meje pregraditve v vzdolžni, prečni in navpični smeri ⌦ [1] ⌫;

(4) doseženi indeks pregraditve A z zbirno preglednico za vse prispevke za vsa poškodovana območja ⌦ [2] ⌫ z ločenim stolpcem z dosegljivim indeksom pregraditve (w^*p^*v);

(5) odstotek primerov škode, ki niso bili preučeni (tj. primeri, ki niso bili vključeni v faktor (w^*p^*v)), tj. s = 0, s = 1 in 0 < s < 1, pri primerih škode na območjih 1 in 2;

(6) odstotek primerov škode v zvezi z RO-RO prostori, ki niso bili preučeni (tj. primeri, ki niso bili vključeni v faktor (w^*p^*v)), tj. s = 0, s = 1 in 0 < s < 1, pri primerih škode na območjih in 2;

(7) za vsako škodo, ki prispeva k doseženemu indeksu pregraditve A, opredelitev poplavljenih prostorov, vrednost prispevka in faktor „s“ ⌦ [3] ⌫ ;

---

1 Ta dokumentacija se predloži upravam v skladu s točko 2.2 Dodatka k Resoluciji IMO MSC.429(98).

2 Ta dokumentacija se predloži upravam v skladu s točko 2.3.1 Dodatka k Resoluciji IMO MSC.429(98).

3 Ta dokumentacija se predloži upravam v skladu s točko 2.3.1 Dodatka k Resoluciji IMO MSC.429(98).

(8) podatki o neprispevnih škodah (s = 0 in p > 0) za RO-RO potniške ladje z dolgim spodnjim tovornim prostorom, vključno z vsemi podrobnostmi ⌦ glede ⌫ izračunanih faktorjev ⌦ [4] ⌫.

III. Specifični podatki v zvezi z RO-RO potniškimi ladjami, ki se nanašajo na oddelek A Priloge I:

(1) Način skladnosti:

– preskusi na modelu,

– izračuni.

V vseh primerih škode navedite, ali so bili izračuni za vodo na krovu opuščeni, na primer zaradi rezervnega nadvodja nad 2,0 metra: Da/Ne.

(2) Opredeljena višina valov na podlagi ⌦ te ⌫ direktive.

---

[4] Ta dokumentacija se predloži upravam v skladu s točko 2.3.1 Dodatka k Resoluciji IMO MSC.429(98).

↑

PRILOGA IV

Del A

Razveljavljena direktiva s seznamom naknadnih sprememb
(iz člena 13)

Direktiva 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 123, 17.5.2003, str. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj)	
Direktiva Komisije 2005/12/ES (UL L 48, 19.2.2005, str. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/12/oj)	
Uredba (ES) št. 1137/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 311, 21.11.2008, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1137/oj)	samo Priloga, točka 9.10
Uredba (EU) 2019/1243 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 198, 25.7.2019, str. 241, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1243/oj)	samo Priloga, točka IX.4
Direktiva (EU) 2023/946 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 128, 15.5.2023, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj)	

Del B

Roki za prenos v nacionalno pravo
(iz člena 13)

Direktiva	Rok za prenos	
2003/25/ES	17. november 2004	
2005/12/ES	11. marec 2006	
(EU) 2023/946	5. december 2024	

PRILOGA V

KORELACIJSKA TABELA

Direktiva 2003/25/EC	Ta direktiva
Člen 1	Člen 1
Člen 2, uvodno besedilo	Člen 2, uvodno besedilo
Člen 2, točka (a)	Člen 2, točka 6
Člen 2, točka (b)	Člen 2, točka 7
Člen 2, točka (c)	Člen 2, točka 8
Člen 2, točka (d)	Člen 2, točka 9
Člen 2, točka (e)	Člen 2, točka 1
Člen 2, točka (ea)	Člen 2, točka 2
Člen 2, točka (eb)	Člen 2, točka 3
Člen 2, točka (ec)	Člen 2, točka 4
Člen 2, točka (f)	Člen 2, točka 10
Člen 2, točka (g)	Člen 2, točka 5
Člen 2, točka (h)	Člen 2, točka 11
Člen 2, točka (i)	Člen 2, točka 12
Člen 2, točka (j)	Člen 2, točka 13
Člen 2, točka (k)	Člen 2, točka 14
Člen 2, točka (l)	Člen 2, točka 15
Člen 2, točka (m)	Člen 2, točka 16
Člen 2, točka (n)	Člen 2, točka 17
Členi 3 do 6	Členi 3 do 6
Člen 8	Člen 7
Člen 9	Člen 8
Člen 10	Člen 9
Člen 10a	Člen 10

Člen 12	Člen 11
Člen 13	-
Člen 13a	Člen 12
-	Člen 13
Člena 14 in 15	Člena 14 in 15
Priloga I	Priloga I
Priloga II	Priloga II
Priloga III	Priloga III
–	Priloga IV
–	Priloga V