



EUROPESE UNIE

HET EUROPEES PARLEMENT

DE RAAD

Brussel, 11 april 2023
(OR. en)

2022/0036 (COD)

PE-CONS 76/22

MAR 226
OMI 109
CODEC 2089

WETGEVINGSBESLUITEN EN ANDERE INSTRUMENTEN

Betreft: RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot
wijziging van Richtlijn 2003/25/EG met betrekking tot de toevoeging van
verbeterde stabiliteitsvereisten en de afstemming van die richtlijn op de
door de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde
stabiliteitsvereisten

RICHTLIJN (EU) 2023/...
VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van ...

**tot wijziging van Richtlijn 2003/25/EG met betrekking tot de toevoeging
van verbeterde stabiliteitsvereisten en de afstemming van die richtlijn
op de door de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde stabiliteitsvereisten**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure²,

¹ PB C 323 van 26.8.2022, blz. 119.

² Standpunt van het Europees Parlement van 14 maart 2023 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ is een uniform niveau van specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen vastgesteld om, in samenhang met de eisen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (het “SOLAS-Verdrag”) die van kracht waren op de datum van vaststelling van die richtlijn (“SOLAS 90”), de overlevingskansen van dit type schepen bij aanvaringen te verhogen en een hoog veiligheidsniveau te waarborgen voor de passagiers en de bemanning.
- (2) Op 15 juni 2017 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) Resolutie MSC.421(98) vastgesteld, waarbij het SOLAS-Verdrag werd gewijzigd en herziene stabiliteitsvereisten voor passagiersschepen in beschadigde toestand werden vastgesteld. Die vereisten zijn ook van toepassing op ro-ro-passagiersschepen. Er moet rekening worden gehouden met die ontwikkeling op internationaal niveau en de regels en voorschriften van de Unie moeten worden afgestemd op die van het SOLAS-Verdrag voor ro-ro-passagiersschepen die internationale reizen maken.
- (3) IMO-resolutie 14 van de SOLAS-conferentie van 1995 staat leden van de IMO toe regionale overeenkomsten aan te gaan, indien zij van oordeel zijn dat de heersende toestand van de zee en andere plaatselijke omstandigheden specifieke stabiliteitsvereisten in een aangewezen gebied noodzakelijk maken.

¹ Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen (PB L 123 van 17.5.2003, blz. 22).

- (4) De in bijlage I bij Richtlijn 2003/25/EG opgenomen vereisten inzake lekstabiliteit van ro-ro-passagiersschepen zijn deterministisch van aard. Als zodanig verschillen zij van het in hoofdstuk II-1 van het SOLAS-Verdrag beschreven nieuwe internationale probabilistische stelsel, en met name van nieuwe vereisten waarbij de veiligheid van een ro-ro-passagiersschip wordt bepaald op basis van de overlevingskans na een aanvaring. Om de vereisten van de Unie in overeenstemming te brengen met die nieuwe internationale vereisten moet Richtlijn 2003/25/EG dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (5) De vereisten van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ blijven van toepassing op ro-ro-passagiersschepen. De beoordeling, voor verschillende formaten van ro-ro-passagiersschepen, van het veiligheidsniveau dat wordt gewaarborgd door de vereisten van het SOLAS-Verdrag zoals laatst gewijzigd bij Resolutie MSC.421(98) (“SOLAS 2020”), heeft geleid tot de conclusie dat voor ro-ro-passagiersschepen die meer dan 1 350 opvarenden mogen vervoeren, de toepassing van de stabiliteitsvereisten van SOLAS 2020 de risico’s aanzienlijk vermindert ten opzichte van het veiligheidsniveau als gevolg van de toepassing van de vereisten van Richtlijn 2003/25/EG.

¹ Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

- (6) De in deze richtlijn vastgestelde stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen die maximaal 1 350 opvarenden mogen vervoeren, zijn moeilijk toepasbaar met betrekking tot bepaalde ontwerpen van schepen. Maatschappijen die met dergelijke schepen in de Unie geregelde diensten onderhouden of er eigenaar van zijn, moeten daarom de mogelijkheid hebben om de stabiliteitsvereisten toe te passen die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn van toepassing waren. Het gebruik van die mogelijkheid moet door de lidstaten aan de Commissie worden gemeld, samen met de gegevens over de betrokken schepen. Tien jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn moet de Commissie het gebruik van die mogelijkheid beoordelen om te besluiten of een nieuwe herziening van deze richtlijn noodzakelijk is.
- (7) Voor ro-ro-passagiersschepen die maximaal 1 350 opvarenden mogen vervoeren, moet de facultatieve toepassing van de vereisten van SOLAS 2020 afhankelijk worden gesteld van een hogere R-index dan de in SOLAS 2020 vastgestelde index, teneinde het passende veiligheidsniveau te bereiken.
- (8) Om het noodzakelijke veiligheidsniveau te waarborgen, moeten specifieke vereisten inzake lekstabiliteit ook van toepassing zijn op bestaande ro-ro-passagiersschepen die nooit overeenkomstig Richtlijn 2003/25/EG zijn gecertificeerd en waarmee in de Unie geregelde diensten worden onderhouden.
- (9) Havenstaten dienen zo eendrachtig mogelijk de in onderhavige richtlijn bedoelde lijst van zeegebieden vast te stellen, met oog voor de soevereiniteit van de staten over de onder hun jurisdictie vallende zeegebieden en voor de algemene beginselen van het zeerecht.

- (10) Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) zorgt voor bijstand aan de Commissie bij de doeltreffende toepassing van Richtlijn 2003/25/EG en moet ernaar streven deze bijstand voort te zetten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad¹.
- (11) Om de Commissie in staat te stellen de toepassing van deze richtlijn te evalueren en daarover verslag uit te brengen aan het Europees Parlement en de Raad, moeten de lidstaten gegevens verstrekken over elk nieuw ro-ro-passagiersschip dat gecertificeerd is voor het vervoer van maximaal 1 350 opvarenden voor geregelde diensten overeenkomstig de in deze richtlijn vastgestelde stabiliteitsvereisten. Deze gegevens moeten worden verstrekt overeenkomstig de structuur in bijlage II. Deze gegevens moeten beschikbaar zijn voor alle nieuwe ro-ro-passagiersschepen, aangezien die moeten voldoen aan de probabilistische stabiliteitsvereisten van SOLAS 2020.

¹ Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1).

- (12) Aangezien Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ is gewijzigd en Richtlijn 1999/35/EG van de Raad² is ingetrokken bij Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad³, is het begrip “staat van ontvangst” niet langer relevant en moet het worden vervangen door het begrip “havenstaat”.
- (13) Om onevenredige administratieve lasten te vermijden voor niet aan zee grenzende lidstaten die geen zeehavens hebben en onder de vlag waarvan geen ro-ro-passagiersschepen varen die onder Richtlijn 2003/25/EG vallen, moeten dergelijke lidstaten van de bepalingen van Richtlijn 2003/25/EG kunnen afwijken. Dit betekent dat zij, zolang aan die voorwaarden is voldaan, niet gehouden zijn die richtlijn om te zetten.
- (14) Richtlijn 2003/25/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

¹ Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

² Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1).

³ Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2003/25/EG

Richtlijn 2003/25/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) de punten b) en c) worden vervangen door:

“b) “bestaand ro-ro-passagiersschip”: een ro-ro-passagiersschip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór ... [18 maanden na de inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]; een soortgelijk stadium van de bouw is het stadium waarin:

i) de bouw van een bepaald schip begint; en

ii) bij het assembleren van het schip reeds 50 ton of 1 % van de geschatte massa van alle bouw materiaal is gebruikt, waarbij de kleinste van beide massa's in aanmerking wordt genomen;

c) “nieuw ro-ro-passagiersschip”: een ro-ro-passagiersschip dat geen bestaand ro-ro-passagiersschip is;”;

b) punt e) wordt vervangen door:

“e) “SOLAS-Verdrag”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 en de van kracht zijnde wijzigingen daarvan;”;

c) de volgende punten worden ingevoegd:

“e bis) “SOLAS 90”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, zoals laatstelijk gewijzigd bij Resolutie MSC.117(74);

e ter) “SOLAS 2009”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, zoals laatstelijk gewijzigd bij Resolutie MSC.216(82);

e quater) “SOLAS 2020”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, zoals laatstelijk gewijzigd bij Resolutie MSC.421(98);”;

d) punt f) wordt vervangen door:

“f) “geregelde dienst”: een reeks overtochten van ro-ro-passagiersschepen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens die plaatsvinden:

i) volgens een gepubliceerde dienstregeling; of

- ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;”;
- e) punt i) wordt vervangen door:
 - “i) “havenstaat”: een lidstaat waarvan de havens het vertrek- of aankomstpunt zijn of worden aangedaan door een geregelde dienst met ro-ro-passagiersschepen;”;
- f) punt k) wordt vervangen door:
 - “k) “specifieke stabiliteitsvereisten”: bij gebruik als overkoepelende term, de stabiliteitsvereisten als bedoeld in artikel 6;”;
- g) het volgende punt wordt toegevoegd:
 - “n) “maatschappij”: de eigenaar van een ro-ro-passagiersschip of een andere organisatie of persoon, zoals de bedrijfsvoerder of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het passagiersschip van de eigenaar heeft overgenomen.”;

2) in artikel 3 wordt lid 2 vervangen door:

“2. Elke lidstaat ziet er, in zijn hoedanigheid van havenstaat, op toe dat ro-ro-passagiersschepen die de vlag voeren van een staat die geen lidstaat is, volledig aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen voordat zij worden ingezet voor reizen op geregelde diensten van en naar havens in die lidstaat overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad*.

* Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).”;

3) aan artikel 3 wordt het volgende lid toegevoegd:

“3. Lidstaten die geen zeehavens hebben en onder de vlag waarvan geen ro-ro-passagiersschepen varen die onder deze richtlijn vallen, mogen afwijken van de bepalingen van deze richtlijn, behalve van de verplichting in de tweede alinea.

De lidstaten die van een dergelijke afwijking gebruik wensen te maken, delen de Commissie uiterlijk op ... [18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] mee of aan de voorwaarden is voldaan en houden de Commissie op de hoogte van elke verdere wijziging. Deze lidstaten mogen onder deze richtlijn vallende ro-ro-passagiersschepen niet toestaan onder hun vlag te varen zolang zij deze richtlijn niet hebben omgezet en uitgevoerd.”;

- 4) artikel 4 wordt vervangen door:

“Artikel 4

Significante golfhoogten

De significante golfhoogten (h_s) worden gebruikt voor het bepalen van de hoogte van het water op het autodek bij toepassing van de specifieke stabiliteitsvereisten in deel A van bijlage I. De waarden van de significante golfhoogten zijn die met een overschrijdingskans van niet meer dan 10 % op jaarbasis.”;

- 5) artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. Door havenstaten wordt een lijst opgesteld en up-to-date gehouden van de zeegebieden die worden bevaren door ro-ro-passagiersschepen die een geregelde dienst naar of van hun havens onderhouden, alsmede de bijbehorende waarden van significante golfhoogten in die gebieden.”;

b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. De lijst wordt opgenomen in een databank die op de website van de bevoegde maritieme instantie algemeen toegankelijk is. De plaats waar die informatie te vinden is, alsmede eventuele updates van de lijst en de redenen voor die updates, worden aan de Commissie meegedeeld.”;

6) artikel 6 wordt vervangen door:

“Artikel 6

Specifieke stabiliteitsvereisten

1. Onverminderd de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad* moeten nieuwe ro-ro-passagiersschepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van meer dan 1 350 opvarenden voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten van hoofdstuk II-1, deel B, van SOLAS 2020.
2. Naar keuze van de maatschappij voldoen nieuwe ro-ro-passagiersschepen die maximaal 1 350 opvarenden mogen vervoeren, aan:
 - a) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel A, bij deze richtlijn; of
 - b) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel B, bij deze richtlijn.

Voor elk van deze schepen stelt de administratie van de vlaggenstaat de Commissie binnen twee maanden na de datum van afgifte van het in artikel 8 bedoelde certificaat in kennis van de keuze tussen de opties als bedoeld in de eerste alinea en deelt zij daarbij de in bijlage III bedoelde bijzonderheden mee.

3. Bij toepassing van de vereisten in deel A van bijlage I passen de lidstaten de richtsnoeren in bijlage II toe, voor zover dit praktisch uitvoerbaar en verenigbaar is met het ontwerp van het betreffende schip.
4. Naar keuze van de maatschappij voldoen bestaande ro-ro-passagiersschepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van meer dan 1 350 opvarenden, door de maatschappij na ... [18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] zijn ingezet om geregelde diensten te onderhouden van of naar een haven van een lidstaat, en nooit gecertificeerd zijn overeenkomstig deze richtlijn, aan:
 - a) de specifieke stabiliteitsvereisten van hoofdstuk II-1, deel B, van SOLAS 2020; of
 - b) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel A, bij deze richtlijn, bovenop de in hoofdstuk II-1, deel B, van SOLAS 2009 uiteengezette vereisten.

De stabiliteitsvereisten die worden toegepast, worden vermeld in het krachtens artikel 8 vereiste scheepscertificaat.

5. Naar keuze van de maatschappij voldoen bestaande ro-ro-passagiersschepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van maximaal 1 350 opvarenden, door de maatschappij na ... [18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] zijn ingezet om geregelde diensten te onderhouden van of naar een haven van een lidstaat, en nooit gecertificeerd zijn overeenkomstig deze richtlijn, aan:

- a) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel A, bij deze richtlijn; of
- b) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel B, bij deze richtlijn.

De stabiliteitsvereisten die worden toegepast, worden vermeld in het scheepscertificaat als bedoeld in artikel 8.

6. Bestaande ro-ro-passagiersschepen die op ... [18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] een geregelde dienst onderhielden van of naar een haven in een lidstaat, moeten blijven voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I in de versie die van kracht was vóór de inwerkingtreding van Richtlijn (EU) 2023/... van het Europees Parlement en de Raad⁺.

⁺ PB: gelieve in de tekst het nummer en in de overeenkomstige voetnoot het nummer, de datum en de PB-referentie van de in document PE CONS .../... (2022/0036(COD)) vervatte richtlijn in te voegen.

* Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

** Richtlijn (EU) 2023/... van het Europees Parlement en de Raad van ... tot wijziging van Richtlijn 2003/25/EG met betrekking tot de toevoeging van verbeterde stabiliteitsvereisten en de afstemming van die richtlijn op de door de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde stabiliteitsvereisten (PB ... van ..., blz. ...).”;

7) artikel 7 wordt geschrapt;

8) artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

Certificaten

1. Alle nieuwe en bestaande ro-ro-passagiersschepen die de vlag van een lidstaat voeren, hebben een certificaat aan boord waaruit blijkt dat zij voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten als bedoeld in artikel 6.

De certificaten worden afgegeven door de administratie van de vlaggenstaat en kunnen worden gecombineerd met andere gerelateerde certificaten. Voor ro-ro-passagiersschepen die voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel A, moet in het certificaat worden vermeld tot welke significante golfhoogte het schip aan de specifieke stabiliteitsvereisten kan voldoen.

Het certificaat blijft geldig zolang het ro-ro-passagiersschip wordt gebruikt in een gebied met dezelfde of een lagere waarde van significante golfhoogte.

2. Iedere lidstaat die in zijn hoedanigheid van havenstaat optreedt, erkent certificaten die overeenkomstig deze richtlijn door een andere lidstaat zijn afgegeven.
3. Iedere lidstaat die in zijn hoedanigheid van havenstaat optreedt, aanvaardt door een derde land afgegeven certificaten waaruit blijkt dat een ro-ro-passagiersschip voldoet aan de in deze richtlijn vastgestelde specifieke stabiliteitsvereisten.”;

9) artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

Seizoensdiensten en andere korteperiodediensten

1. Indien een maatschappij die het gehele jaar door een geregelde dienst onderhoudt, voor een kortere periode extra ro-ro-passagiersschepen voor die dienst wenst in te zetten, stelt zij ten minste een maand voordat de genoemde schepen voor die dienst worden ingezet, de bevoegde instantie van de havenstaat of -staten hiervan in kennis.
2. Als echter door onvoorziene omstandigheden snel een vervangend ro-ro-passagiersschip moet worden ingezet om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen, zijn artikel 4, lid 4, van Richtlijn (EU) 2017/2110 en punt 1.3 van bijlage XVII bij Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad* van toepassing in plaats van de kennisgevingsverplichting van lid 1.

3. Indien een maatschappij op seizoensbasis een geregelde dienst wenst te onderhouden voor een kortere periode van maximaal zes maanden per jaar, stelt zij de bevoegde instantie van de havenstaat of -staten daar ten minste drie maanden voor de aanvang van die dienst van in kennis.
4. Voor ro-ro-passagiersschepen die voldoen aan de specifieke vereisten van bijlage I, deel A, mag de bevoegde instantie, als diensten in de zin van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel worden onderhouden onder omstandigheden waarin de waarde van de significante golfhoogte lager is dan die welke voor hetzelfde zeegebied voor het hele jaar is vastgesteld, de voor deze kortere periode geldende waarde van de significante golfhoogte gebruiken voor het bepalen van de hoogte van het water op het dek bij het toepassen van de specifieke stabiliteitsvereisten zoals vastgesteld in bijlage I, deel A. De voor die kortere periode geldende waarde van de significante golfhoogte wordt overeengekomen tussen de lidstaten of, waar toepasselijk en mogelijk, tussen lidstaten en derde landen aan de beide eindpunten van de route.
5. Na goedkeuring door de bevoegde instantie van de havenstaat of -staten voor diensten in de zin van de leden 1, 2 en 3, moet het ro-ro-passagiersschip dat dergelijke diensten onderhoudt een certificaat van naleving van het bepaalde in deze richtlijn, zoals bedoeld in artikel 8, lid 1, aan boord hebben.

* Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).”;

- 10) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 13 bis
Evaluatie

De Commissie evalueert de uitvoering van deze richtlijn en deelt de resultaten van die evaluatie uiterlijk op ... [tien jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] mee aan het Europees Parlement en de Raad. Informatie op basis van de in artikel 6, lid 2, bedoelde kennisgevingen wordt in geanonimiseerde vorm beschikbaar gesteld.”;

- 11) de bijlagen I en II bij Richtlijn 2003/25/EG worden gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze richtlijn;
- 12) de tekst in bijlage II bij deze richtlijn wordt toegevoegd als bijlage III bij Richtlijn 2003/25/EG.

Artikel 2
Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk ... [18 maanden te rekenen vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE I

1. Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) na de titel wordt het volgende opschrift ingevoegd:

“Deel A”;

b) na dat nieuwe opschrift wordt de volgende inleidende zin ingevoegd:

“Voor de toepassing van deel A gelden verwijzingen naar de voorschriften van het SOLAS-Verdrag als verwijzingen naar die voorschriften zoals die van toepassing waren in het kader van SOLAS 90.”;

c) in punt 1 wordt de alinea die voorafgaat aan de punten 1.1 tot en met 1.6 vervangen door:

“1. Behalve aan de vereisten van voorschrift II-1/B/8 van het SOLAS-Verdrag betreffende waterdichte indeling en lekstabiliteit, moet worden voldaan aan de vereisten van dit deel.”;

d) punt 3.1 wordt vervangen door:

“3.1. Voor schepen die slechts worden ingezet tijdens een kortere periode als bedoeld in artikel 9, bepalen de havenstaten op de scheepsroute in onderling overleg de toepasselijke significante golfhoogte.”;

- e) het volgende deel wordt toegevoegd:

“Deel B

Er moet worden voldaan aan de vereisten van hoofdstuk II-1, deel B, van SOLAS 2020. In afwijking voorschrift II-1/B/6.2.3 van SOLAS 2020, wordt de vereiste indelingsindex R echter als volgt bepaald:

Aantal opvarenden (N)	Indelingsindex (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

waarbij

N = het totale aantal opvarenden.”.

2. Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

De inleidende alinea onder het kopje “Toepassing” wordt vervangen door:

“Overeenkomstig artikel 6, lid 3, van deze richtlijn gebruiken de nationale administraties van de lidstaten deze richtsnoeren bij de toepassing van de in bijlage I, deel A, vastgestelde specifieke stabiliteitsvereisten, voor zover dat in de praktijk uitvoerbaar is en verenigbaar met het ontwerp van het betreffende schip. De onderstaande nummering verwijst naar de nummering in bijlage I, deel A.”.

BIJLAGE II

“BIJLAGE III – MEE TE DELEN GEGEVENS

Overeenkomstig artikel 6, lid 2, mee te delen gegevens:

I. Algemene gegevens

- 1) toepasselijke stabiliteitsvereisten: bijlage I, deel A of deel B
- 2) identificatienummer van het schip (IMO-nummer, roepnaam)
- 3) belangrijkste bijzonderheden
- 4) algemeen plan
- 5) aantal opvarenden
- 6) brutotonnage
- 7) is het schip een schip met koplading (*double-ended ferry*)? ja/nee
- 8) beschikt het schip over een lang onderruim? ja/nee

- II. Specifieke gegevens – voor ro-ro-passagiersschepen die onderworpen zijn aan de in het SOLAS-Verdrag opgenomen probabilistische vereisten
- 1) d_l, d_p, d_s ;
 - 2) R – vereiste index;
 - 3) overzichtsplan (waterdichte-integriteitsplan) voor de subcompartimenten met alle in- en uitwendige openingen, met inbegrip van de daaraan verbonden subcompartimenten, en bijzonderheden die worden gebruikt voor het meten van de ruimten, zoals het algemeen plan en het tankplan; de indelingsgrenzen, langsscheeps, dwarsscheeps en verticaal, moeten worden aangeduid¹;
 - 4) bereikte indelingsindex A met een overzichtstabel van alle bijdragen voor alle beschadigde zones², aangevuld met een afzonderlijke kolom met de haalbare indelingsindex ($w^* p^* v$);
 - 5) voor schadegevallen in de zones 1 en 2, het percentage schadegevallen dat niet is onderzocht (d.w.z. gevallen die niet in de factor ($w^* p^* v$) zijn opgenomen), waarbij $s=0$, $s = 1$ en $0 < s < 1$;
 - 6) voor schadegevallen in de zones 1 en 2, het percentage schadegevallen met betrekking tot ro-ro-ruimten die niet zijn onderzocht (d.w.z. gevallen die niet in de factor ($w^* p^* v$) zijn opgenomen), waarbij $s=0$, $s = 1$ en $0 < s < 1$;

- 7) voor elke schade die bijdraagt tot de bereikte indelingsindex A, identificatie van volgelopen ruimten, waarde van de bijdrage en factor “s”³;
- 8) bijzonderheden over niet-bijdragende schade ($s = 0$ en $p > 0$) voor ro-ro-passagiersschepen met een lang onderruim, met inbegrip van alle details van de berekende factoren⁴.

III. Specifieke gegevens – voor ro-ro-passagiersschepen die bijlage I, deel A, toepassen

1. Wijze van naleving:

- modeltests
- berekeningen

Geef aan of de berekeningen van het water op het dek niet zijn uitgevoerd omdat bijvoorbeeld het restvrijboord in alle schadegevallen meer dan 2,0 m bedraagt: Ja/Nee

2. Significante golfhoogte overeenkomstig Richtlijn 2003/25/EG.

-
- ¹ Deze documentatie moet bij de administraties worden ingediend overeenkomstig punt 2.2 van het aanhangsel bij IMO-resolutie MSC.429(98).
 - ² Deze documentatie moet bij de administraties worden ingediend overeenkomstig punt 2.3.1 van het aanhangsel bij IMO-resolutie MSC.429(98).
 - ³ Deze documentatie moet bij de administraties worden ingediend overeenkomstig punt 2.3.1 van het aanhangsel bij IMO-resolutie MSC.429(98).
 - ⁴ Deze documentatie moet bij de administraties worden ingediend overeenkomstig punt 2.3.1 van het aanhangsel bij IMO-resolutie MSC.429(98).”.
-