



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

Bryssel den 11 april 2023
(OR. en)

2022/0036 (COD)

PE-CONS 76/22

MAR 226
OMI 109
CODEC 2089

LAGSTIFTNINGSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

Ärende: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2003/25/EG vad gäller införandet av förbättrade stabilitetskrav och anpassningen av det direktivet till de stabilitetskrav som fastställts av Internationella sjöfartsorganisationen

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS
DIREKTIV (EU) 2023/...**

av den ...

**om ändring av direktiv 2003/25/EG vad gäller införandet
av förbättrade stabilitetskrav och anpassningen av det direktivet
till de stabilitetskrav som fastställts av Internationella sjöfartsorganisationen**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet², och

¹ EUT C 323, 26.8.2022, s. 119.

² Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 mars 2023 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den ...

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG¹ fastställs en enhetlig nivå för särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg som, tillsammans med kraven i den internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (*Solas-konventionen*) som var i kraft den dag då det direktivet antogs (*Solas 90*), förbättrar utsikterna till överlevnad för denna fartygstyp vid kollisionsskador och ger en hög säkerhetsnivå för passagerare och besättning.
- (2) Den 15 juni 2017 antog Internationella sjöfartsorganisationen (*IMO*) resolution MSC.421(98) om ändring av Solas-konventionen och fastställande av reviderade stabilitetskrav för passagerarfartyg i skadat skick. Dessa krav gäller även ro-ro-passagerarfartyg. Det är nödvändigt att ta hänsyn till denna utveckling på internationell nivå och att anpassa unionens regler och krav till reglerna och kraven i Solas-konventionen för ro-ro-passagerarfartyg som används för internationella resor.
- (3) Genom IMO-resolution 14 från 1995 ger Solas-konferensen IMO-medlemmar rätt att ingå regionala överenskommelser om de skulle anse att de rådande sjöförhållandena och andra lokala förhållanden kräver särskilda stabilitetskrav i ett visst område.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG av den 14 april 2003 om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg (EUT L 123, 17.5.2003, s. 22).

- (4) De skadestabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg som anges i bilaga I till direktiv 2003/25/EG är deterministiska till sin natur. De skiljer sig därför från den nya internationella probabilistiska metod som fastställs i kapitel II-1 i Solas-konventionen, och i synnerhet från nya krav som mäter säkerheten för ett ro-ro-passagerarfartyg på grundval av fartygets sannolikhet att klara av en kollision. För att anpassa unionens krav till dessa nya internationella krav bör direktiv 2003/25/EG ändras i enlighet med detta.
- (5) Kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG¹ förblir tillämpliga på ro-ro-passagerarfartyg. Bedömningen med avseende på olika storlekar på ro-ro-passagerarfartyg för den säkerhetsnivå som säkerställs genom kraven i Solas-konventionen, senast ändrad genom resolutionen MSC 421(98) (*Solas 2020*), ledde till slutsatsen att tillämpningen av Solas 2020-stabilitetskraven skulle leda till en betydligt minskad risk för ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade för att medföra fler än 1 350 personer ombord, jämfört med den säkerhetsnivå som uppnås genom tillämpning av kraven i direktiv 2003/25/EG.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

- (6) Stabilitetskraven i detta direktiv för ro-ro-passagerarfartyg certifierade för att medföra högst 1 350 personer ombord skulle vara svåra att genomföra för vissa fartygsmodeller. Företag som äger eller driver dessa fartyg i reguljär trafik i unionen bör därför ha möjlighet att tillämpa de stabilitetskrav som gällde innan ikraftträdandet av detta direktiv. Medlemsstaterna bör anmäla användningen av detta alternativ till kommissionen tillsammans med data om de berörda fartygen. Tio år efter detta direktivs ikraftträdande bör kommissionen bedöma användningen av alternativet för att besluta om en ytterligare översyn av detta direktiv är nödvändig.
- (7) För ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade att medföra högst 1 350 personer ombord bör den frivilliga tillämpningen av Solas 2020-kraven villkoras med en högre R-indexnivå än den som definieras i Solas 2020, i syfte att uppnå en lämplig säkerhetsnivå.
- (8) För att säkerställa den nödvändiga säkerhetsnivån bör särskilda skadestabilitetskrav även gälla existerande ro-ro-passagerarfartyg som aldrig har certifierats i enlighet med direktiv 2003/25/EG och som tas i reguljär trafik i unionen.
- (9) Hamnstater bör i största möjliga utsträckning samarbeta för att upprätta den förteckning över fartområden som avses i detta direktiv, med beaktande av staternas suveränitet över fartområden inom deras jurisdiktion och havsrättens allmänna principer.

- (10) Europeiska sjösäkerhetsbyrån (*Emsa*) har bistått kommissionen i ett effektivt genomförande av direktiv 2003/25/EG och bör sträva efter att fortsätta med detta stöd i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002¹.
- (11) För att kommissionen ska kunna utvärdera och rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv bör medlemsstaterna tillhandahålla data om alla nya ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade för att medföra högst 1 350 personer ombord för reguljär trafik i enlighet med stabilitetskraven i detta direktiv. Dessa data bör tillhandahållas i enlighet med den struktur som anges i bilaga II. Dessa data bör vara tillgängliga för alla nya ro-ro-passagerarfartyg, eftersom de måste uppfylla de probabilistiska stabilitetskrav som anges i Solas 2020.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EGT L 208, 5.8.2002, s. 1).

- (12) Eftersom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG¹ ändrades och rådets direktiv 1999/35/EG² upphävdes genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110³, är begreppet värddstat inte längre relevant och bör därför ersättas med begreppet hamnstat.
- (13) För att inte lägga en oproportionell administrativ börda på inlandsmedlemsstater som inte har några kusthamnar, och som inte har några ro-ro-passagerarfartyg som för deras flagg och som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2003/25/EG, bör sådana medlemsstater ges rätt att avvika från bestämmelserna i direktiv 2003/25/EG. Detta innebär att så länge dessa villkor är uppfyllda är de inte skyldiga att införliva det direktivet.
- (14) Direktiv 2003/25/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

² Rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (EGT L 138, 1.6.1999, s. 1).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG (EUT L 315, 30.11.2017, s. 61).

Artikel 1
Ändringar av direktiv 2003/25/EG

Direktiv 2003/25/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Leden b och c ska ersättas med följande:

- ”b) *existerande ro-ro-passagerarfartyg*: ro-ro-passagerarfartyg som kölsträcks eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium före den ... [18 månader efter det att detta ändringsdirektiv har trätt i kraft]. Ett motsvarande byggnadsstadium avser det stadium på vilket
- i) skeppsbyggnad som kan hänföras till ett visst fartyg har påbörjats, och
- ii) sammanfogning av fartyget har påbörjats och omfattar minst 50 ton eller 1 % av den beräknade mängden byggnadsmaterial, varvid den lägsta angivelsen skall gälla.
- c) *nytt ro-ro-passagerarfartyg*: ett ro-ro-passagerarfartyg som inte är ett existerande ro-ro-passagerarfartyg.”

b) Led e ska ersättas med följande:

”e) *Solas-konventionen*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och ändringar därav som är i kraft.”

c) Följande led ska införas:

”ea) *Solas 90*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, senast ändrad genom resolution MSC.117(74).

eb) *Solas 2009*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, senast ändrad genom resolution MSC.216(82).

ec) *Solas 2020*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, senast ändrad genom resolution MSC.421(98).”

d) Led f ska ersättas med följande:

”f) *reguljär trafik*: en rad överfarter med ro-ro-passagerarfartyg som går i trafik mellan samma två eller flera hamnar eller en rad resor från och till samma hamn utan anlöpande av mellanliggande hamnar, antingen

i) enligt en offentliggjord tidtabell, eller

- ii) med så regelbundna eller ofta förekommande överfarter att de utgör en igenkännlig systematisk rad överfarter.”
- e) Led i ska ersättas med följande:
 - ”i) *hamnstat*: en medlemsstat till eller från vars hamnar ett ro-ro-passagerarfartyg går i reguljär trafik.”
- f) Led k ska ersättas med följande:
 - ”k) *särskilda stabilitetskrav*: när de används som en kollektiv term, de stabilitetskrav som avses i artikel 6.”
- g) Följande led ska läggas till:
 - ”n) *företag*: ro-ro-passagerarfartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom redaren eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för passagerarfartygets drift.”

2. I artikel 3 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. Varje medlemsstat ska i egenskap av hamnstat säkerställa att ro-ro-passagerarfartyg som för ett tredjelands flagg till fullo uppfyller kraven i detta direktiv innan de får användas på resor i reguljär trafik till eller från hamnar i den medlemsstaten i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110*.

* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG (EUT L 315, 30.11.2017, s. 61).”

3. I artikel 3 ska följande punkt läggas till:

”3. Medlemsstater som inte har några kusthamnar och som inte har några ro-ro-passagerarfartyg som för deras flagg och som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde får avvika från bestämmelserna i detta direktiv, med undantag för den skyldighet som anges i andra stycket.

De medlemsstater som avser att utnyttja ett sådant undantag ska underrätta kommissionen senast den ... [18 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] om villkoren är uppfyllda, och de ska underrätta kommissionen om varje senare ändring. Sådana medlemsstater får inte tillåta att ro-ro-passagerarfartyg som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde för deras flagg förrän de har införlivat och genomfört detta direktiv.”

4. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Signifikanta våghöjder

Värdena på de signifikanta våghöjderna (hS) ska användas för att bestämma vattennivån på bildäcket vid tillämpningen av de särskilda stabilitetskraven i avsnitt A i bilaga I. Värdena på de signifikanta våghöjderna ska vara de som inte överskrids med en sannolikhet på mer än 10 procent på en årlig basis.”

5. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Hamnstaterna ska upprätta och föra en uppdaterad förteckning över de fartområden som korsas av ro-ro-passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från deras hamnar samt motsvarande värden för de signifikanta våghöjderna i dessa områden.”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Förteckningen ska offentliggöras i en offentlig databas som ska finnas tillgänglig på den behöriga sjöfartsmyndighetens webbplats. Kommissionen ska underrättas om var denna information finns att tillgå och om eventuella uppdateringar av förteckningen och skälen därtill.”

6. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Särskilda stabilitetskrav

1. Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG* ska nya ro-ro-passagerarfartyg certifierade för att medföra fler än 1 350 personer ombord uppfylla de särskilda stabilitetskraven i, kapitel II-1 del B i Solas 2020.
2. Utifrån företagets val ska nya ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade för att medföra högst 1 350 personer ombord uppfylla
 - a) de särskilda stabilitetskraven i bilaga I avsnitt A till detta direktiv, eller
 - b) de särskilda stabilitetskraven i bilaga I avsnitt B till detta direktiv.

Flaggstatens myndigheter ska för varje sådant fartyg, inom två månader från och med dagen för utfärdandet av det certifikat som avses i artikel 8, meddela kommissionen vilket av de alternativ som avses i första stycket som valts och till meddelandet bifoga de uppgifter som avses i bilaga III.

3. Vid tillämpning av kraven i bilaga I del A ska medlemsstaterna använda sig av riktlinjerna i bilaga II, i den mån detta är praktiskt möjligt och förenligt med det berörda fartygets konstruktion.
4. Utifrån företagets val ska existerande ro-ro-passagerarfartyg som certifierats för att medföra fler än 1 350 personer ombord och som företaget inför i reguljär trafik till eller från en hamn i en medlemsstat efter den ... [18 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] och som aldrig certifierats i enlighet med detta direktiv uppfylla:
 - a) de särskilda stabilitetskraven i kapitel II-1 del B i Solas 2020, eller
 - b) de särskilda stabilitetskraven i bilaga I avsnitt A till detta direktiv, utöver kraven i kapitel II-1 del B i Solas 2009.

De tillämpade stabilitetskraven ska antecknas i det fartygscertifikat som krävs enligt artikel 8.

5. Utifrån företagets val ska existerande ro-ro-passagerarfartyg som certifierats för medförande av högst 1 350 personer ombord och som företaget inför i reguljär trafik till eller från en hamn i en medlemsstat efter den ... [18 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] och som aldrig certifierats i enlighet med detta direktiv uppfylla
- a) de särskilda stabilitetskraven i bilaga I avsnitt A till detta direktiv, eller
 - b) de särskilda stabilitetskraven i bilaga I avsnitt B till detta direktiv.

De tillämpade stabilitetskraven ska antecknas i det fartygscertifikat som avses i artikel 8.

6. Existerande ro-ro-passagerarfartyg som användes i reguljär trafik till eller från en hamn i en medlemsstat senast den ... [18 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] ska fortsätta att uppfylla de särskilda stabilitetskraven i bilaga I i den lydelse som var tillämplig före ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/ ...⁺***.

⁺ EUT: Vänligen för in nummer och i respektive fotnot, nummer, datum och EUT-hänvisning för det direktiv som finns i dokument PE CONS 76/22 (2022/0036(COD)).

-
- * Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).
- ** Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/... om ändring av direktiv 2003/25/EG vad gäller införandet av förbättrade stabilitetskrav och anpassningen av direktivet till de stabilitetskrav som fastställts av Internationella sjöfartsorganisationen (EUT ..., ..., s. ...).”

7. Artikel 7 ska utgå.

8. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Certifikat

1. Alla nya och existerande ro-ro-passagerarfartyg som för en medlemsstats flagg ska innehålla ett certifikat som visar att de särskilda stabilitetskrav som anges i artikel 6 är uppfyllda.

Certifikaten ska utfärdas av flaggstatens myndigheter och får kombineras med andra tillhörande certifikat. För ro-ro-passagerarfartyg som uppfyller de särskilda stabilitetskrav som anges i bilaga I avsnitt A ska certifikatet ange den signifikanta våghöjd upp till vilken fartyget kan uppfylla de särskilda stabilitetskraven.

Certifikatet ska vara giltigt så länge som ro-ro-passagerarfartyget går i trafik i ett område med samma eller lägre signifikant våghöjd.

2. Varje medlemsstat ska i egenskap av hamnstat erkänna certifikat som utfärdats av en annan medlemsstat i överensstämmelse med detta direktiv.
3. Varje medlemsstat ska i egenskap av hamnstat godta certifikat som utfärdats av tredje land och som visar att ro-ro-passagerarfartyget uppfyller de särskilda stabilitetskrav som fastställts i detta direktiv.”

9. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Trafik under vissa delar av året och trafik under andra kortare tidsperioder

1. Om ett företag som bedriver reguljär trafik året runt önskar införa ytterligare ro-ro-passagerarfartyg som ska nyttjas i samma trafik under en kortare tidsperiod, ska det anmäla detta till hamnstatens eller hamnstaternas behöriga myndighet senast en månad innan dessa fartyg börjar nyttjas i denna trafik.
2. Om ett ro-ro-passagerarfartyg, på grund av oförutsedda omständigheter, snabbt måste sättas in som ersättning för att säkerställa kontinuitet i trafiken, ska dock artikel 4.4 i direktiv (EU) 2017/2110 och punkt 1.3 i bilaga XVII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG* tillämpas i stället för anmälningsskyldigheten i punkt 1.

3. Om ett företag önskar bedriva reguljär säsongstrafik under en kortare tidsperiod som inte överstiger sex månader per år, ska det underrätta hamnstatens eller hamnstaternas behöriga myndighet om detta senast tre månader innan denna trafik börjar bedrivas.
4. För ro-ro-passagerarfartyg som uppfyller de särskilda kraven i bilaga I avsnitt A, när trafik som avses i punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel bedrivs under förhållanden med lägre signifikant våghöjd än de som fastställts för samma fartområde vid trafik året runt, får den behöriga myndigheten, vid tillämpning av de särskilda stabilitetskraven i bilaga I avsnitt A, använda den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod för att avgöra vattennivån på däck. Den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod ska överenskommas mellan de medlemsstater eller, när så är tillämpligt och möjligt, de medlemsstater och tredje länder där trafikens ändpunkter är belägna.
5. När hamnstatens eller hamnstaternas behöriga myndighet har gett sitt samtycke till sådan trafik som avses i punkterna 1, 2 och 3, ska det ro-ro-passagerarfartyg som används i sådan trafik inneha ett certifikat enligt artikel 8.1, vilket visar att det uppfyller kraven i detta direktiv.

* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).”

10. Följande artikel ska införas:

”Artikel 13a

Översyn

Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv och lägga fram resultaten av utvärderingen för Europaparlamentet och rådet senast den ... [10 år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande]. Information som härrör från de anmälningar som avses i artikel 6.2 ska göras tillgänglig i anonymiserad form.”

11. Bilagorna I och II till direktiv 2003/25/EG ska ändras i enlighet med bilaga I till det här direktivet.
12. Texten i bilaga II till detta direktiv ska läggas till som bilaga III till direktiv 2003/25/EG.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ... [18 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande]. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ... den ...

På Europaparlamentets vägnar

...

Ordförande

På rådets vägnar

...

Ordförande

BILAGA I

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Efter titeln ska följande rubrik införas:

”Avsnitt A”.

b) Efter den nya rubriken ska följande inledande mening införas:

”Vid tillämpningen av avsnitt A ska hänvisningar till Solas-konventionens regler tolkas som hänvisningar till de reglerna på det sätt som de tillämpades enligt Solas 90.”

c) I punkt 1 ska stycket före punkterna 1.1–1.6 ersättas med följande:

”1. Utöver kraven i regel II-1/B/8 i Solas-konventionen beträffande vattentäta indelningar och stabilitet i skadat skick ska kraven i detta avsnitt vara uppfyllda.”

d) Punkt 3.1 ska ersättas med följande:

”3.1 För fartyg som ska nyttjas i trafik endast under en kortare tidsperiod i den mening som avses i artikel 9 ska de hamnstater som omfattas av rutten komma överens om den tillämpliga signifikanta våghöjden.”

- e) Följande avsnitt ska läggas till som avsnitt B:

”Avsnitt B

Kraven i kapitel II-1 del B i Solas 2020 ska uppfyllas. Genom undantag från regel II-1/B/6.2.3 i Solas 2020, ska det erforderliga indelningsindexet R dock bestämmas på följande sätt:

Personer ombord (N)	Indelningsindex (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

där

N = totalt antal passagerare ombord.”

2. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

Det inledande stycket i ”Tillämpning” ska ersättas med följande:

”I enlighet med artikel 6.3 i detta direktiv ska medlemsstaternas nationella myndigheter, vid tillämpning av de specifika stabilitetskrav som anges i bilaga I avsnitt A, använda dessa riktlinjer i den mån detta är praktiskt möjligt och lämpligt med hänsyn till det berörda fartygets konstruktion. Punkternas numrering nedan motsvarar den i bilaga I avsnitt A.”

BILAGA II

”BILAGA III - ANMÄLANS INNEHÅLL

Data som ska anmälas i enlighet med artikel 6.2:

I. Allmänna data

1. Tillämpliga stabilitetskrav: Bilaga I avsnitt A eller avsnitt B.
2. Fartygets identifieringsbeteckning (IMO-nummer, anropssignal).
3. Viktigaste egenskaper.
4. Översiktsritning.
5. Antal passagerare ombord.
6. Bruttodräktighet.
7. Två bogar: Ja/Nej.
8. Fartyg med långsträckta lågt liggande lastrum: Ja/Nej.

- II. Särskilda data – för ro-ro-passagerarfartyg som omfattas av de probabilistiska kraven i Solas-konventionen
1. d_l, d_p, d_s .
 2. R – erforderligt index.
 3. Planritning som visar vattentät integritet (watertight integrity plan) för avdelningarna under däck (sub-compartment) med samtliga inre och yttre öppningar inklusive anslutande underavdelningar utmärkta, samt hjälpmedel som använts vid uppmätningen av utrymmena, exempelvis översiktsritning och tankritning. Indelningsgränserna måste tas med (i längskeppsled, i tvärskeppsled och vertikalt)¹.
 4. Uppnått indelningsindex A med en sammanfattande tabell över samtliga bidrag från samtliga skadade zoner², med en separat kolumn med det indelningsindex som kan uppnås ($w \cdot p \cdot v$).
 5. För skadefall i zonerna 1 och 2, procentandelen av skadefall som inte undersöktes (dvs. fall som inte ingår i faktorn ($w \cdot p \cdot v$)), för $s=0$, $s=1$ och $0 < s < 1$.
 6. För skadefall i zonerna 1 och 2, procentandelen av skadefall innefattande ro-ro-utrymmen som inte undersöktes (dvs. fall som inte ingår i faktorn ($w \cdot p \cdot v$)), för $s=0$, $s=1$ och $0 < s < 1$.

7. För varje skada som bidrar till det uppnådda indelningsindexet A, identifiering av flödade ytor, bidrag och faktor ”s”³.
8. Uppgifter om icke-bidragande skador ($s=0$ och $p>0$) för ro-ro-passagerarfartyg utrustade med långsträckta lågt liggande lastrum, inklusive fullständiga uppgifter om de beräknade faktorerna⁴.

III. Särskilda data – för ro-ro-passagerarfartyg på vilka bilaga I avsnitt A tillämpas

1. Metod för överensstämmelsekontroll:

- Modellförsök
- Beräkningar

Ange huruvida beräkningarna av vattennivån på däck inte har genomförts exempelvis på grund av att restfribordet är högre än 2,0 m i alla skadefall: Ja/Nej.

2. Signifikant våghöjd enligt direktiv 2003/25/EG.

-
- ¹ Denna dokumentation ska överlämnas till myndigheterna i enlighet med punkt 2.2 i bilagan till IMO-resolution MSC.429(98).
- ² Denna dokumentation ska överlämnas till myndigheterna i enlighet med punkt 2.3.1 i bilagan till IMO-resolution MSC.429(98).
- ³ Denna dokumentation ska överlämnas till myndigheterna i enlighet med punkt 2.3.1 i bilagan till IMO-resolution MSC.429(98).
- ⁴ Denna dokumentation ska överlämnas till myndigheterna i enlighet med punkt 2.3.1 i bilagan till IMO-resolution MSC.429(98).”
-