



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 21. februar 2022
(OR. en)

6405/22

**Interinstitutionel sag:
2022/0036(COD)**

**MAR 28
OMI 18
CODEC 191**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	18. februar 2022
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2022) 53 final
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 2003/25/EF for så vidt angår medtagelsen af forbedrede stabilitetskrav og tilpasning til stabilitetskrav defineret af Den Internationale Søfartsorganisation

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2022) 53 final.

Bilag: COM(2022) 53 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2003/25/EF for så vidt angår medtagelsen af forbedrede stabilitetskrav og tilpasning til stabilitetskrav defineret af Den Internationale Søfartsorganisation

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2022) 29 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Dette forslag vedrører en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF af 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe¹.

Inden for rammerne af Kommissionens program for målrettet og effektiv regulering (REFIT) og dagsorden for bedre regulering og som umiddelbar opfølgning på kvalitetskontrollen af EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe² fremlagde Kommissionen i 2017 tre forslag om ændring af nævnte lovgivning. Den 15. november 2017 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2017/2108³, 2017/2109⁴ og 2017/2110⁵.

Direktiv 2003/25/EF om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe indgik også i denne kvalitetskontrol. Kommissionen fremlagde dog ikke noget forslag om ændring af direktivet, da der på daværende tidspunkt fandt drøftelser sted inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om stabilitetsstandarder for skibe ved havari. Efter vedtagelsen af de reviderede internationale regler⁶ er Kommissionen nu klar til at foreslå en ændring af EU-kravene til lækstabilitet.

Det overordnede mål med gennemgangen af EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe er at forenkle og strømline de eksisterende lovgivningsmæssige rammer med henblik på at i) fastholde EU-reglerne, hvor det er hensigtsmæssige og står i et rimeligt forhold til formålet med dem, ii) sikre, at reglerne gennemføres korrekt, og iii) at eventuelle overlappende forpligtelser samt uoverensstemmelser med beslægtet lovgivning undgås. Det overordnede mål er at skabe en tydelig, enkel og ajourført retlig ramme, der er lettere at gennemføre, overvåge og håndhæve, hvorved det samlede sikkerhedsniveau øges.

For skibe i international fart, hvilket omfatter sejlads mellem to medlemsstater, finder internationale konventioner (under IMO's kompetenceområde) og EU-regler anvendelse. Den mest relevante konvention, hvad angår sikkerhed, er den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS) af 1974 og protokollen hertil af 1988. Generelle stabilitetskrav i SOLAS 90 (som defineret i direktivets tekst med alle gældende ændringer) blev fastsat på et deterministisk grundlag og blev indarbejdet i regel II-1/B/8 i SOLAS-

¹ EUT L 123 af 17.5.2003, s. 22.

² Resultaterne heraf blev meddelt Europa-Parlamentet og Rådet den 16. oktober 2015 (COM(2015) 508).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2108 af 15. november 2017 om ændring af direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 315 af 30.11.2017).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2109 af 15. november 2017 om ændring af Rådets direktiv 98/41/EF om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 52).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017 om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart og om ændring af direktiv 2009/16/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 61).

⁶ Regler fastsat i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen — SOLAS '74, som ændret (ændringer i 2020 benævnes SOLAS 2020).

konvention. Disse krav gælder i hele Unionen, eftersom SOLAS-konventionen gælder umiddelbart for international fart, og eftersom Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (omarbejdning)⁷ gælder for indenrigsfart.

Ud over de internationale krav finder særlige EU-regler anvendelse på passagerskibe, ro-ro-passagerskibe og højhastighedsfartøjer. Ved direktiv 2003/25/EF fastsættes stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe ved havari gældende for alle ro-ro-passagerskibe, der sejler i fast international rutefart til og fra en havn i en medlemsstat, uanset hvilket flag de fører. Direktivet har til formål at sikre deres stabilitet efter beskadigelse, hvilket forbedrer overlevelsessevnen for denne type fartøjer i tilfælde af havari. Efter ulykken med *MS Estonia* den 28. september 1994 iværksatte otte europæiske lande (heriblandt syv medlemsstater) et initiativ (Stockholmaftalen af 28. februar 1996) til at stille større krav til ro-ro-passagerskibes lækstabilitet for at tage højde for virkningerne af akkumulering af vand på ro-ro-dækket og sætte skibet i stand til at overleve under hårdere vejrforhold end forudsat i Solas 90-standard, nemlig ved en signifikant bølgehøjde på op til 4 m. Initiativet førte til Kommissionens forelæggelse af et forslag til direktiv og til Europa-Parlamentets og Rådets efterfølgende vedtagelse af direktiv 2003/25/EF.

EU's særlige stabilitetskrav supplerer SOLAS-kravene til lækstabilitet for at tage højde for mængden af vand på ro-ro-dækket, når skibet er beskadiget, hvilket afhænger af fribordet ved havari og den signifikante bølgehøjde i fartsområdet. De krav, der er fastsat i direktiv 2003/25/EF, finder også anvendelse på ro-ro-passagerskibe, der sejler inden for Den Europæiske Union, i kraft af direktiv 2009/45/EF. I nævnte direktiv inddeles skibe og havområder i fire kategorier (A, B, C og D) efter afstanden fra kysten og den kritiske bølgehøjde. For ro-ro-passagerskibe i klasse A, B og C finder kravene i direktiv 2003/25/EF anvendelse.

For så vidt angår lovgivningen om sikkerhed for passagerskibe, blev det inden for rammerne af REFIT-programmet anbefalet af vurdere muligheden for at tilpasse EU's lovgivningsmæssige tilgang vedrørende særlige krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet til international lovgivning under forudsætning af, at det nuværende sikkerhedsniveau fastsat ved direktiv 2003/25/EF som minimum fastholdes.

I betragtning af forskellene mellem den reviderede SOLAS-konvention (den udgave, der gælder fra og med 2020) og EU's særlige krav til ro-ro-passagerskibes lækstabilitet blev behovet for direktiv 2003/25/EF og dets merværdi vurderet på grundlag af, om kravene i SOLAS-konventionen sikrer samme sikkerhedsniveau.

I overensstemmelse med de konklusioner, der blev draget inden for rammerne af Kommissionens REFIT-program, og i betragtning af udviklingen på internationalt plan, blev Kommissionen pålagt at vurdere muligheden for at foreslå at ændre eller ophæve EU's særlige krav til ro-ro-passagerskibes lækstabilitet på grundlag af internationale standarder, hvis disse var blevet ajourført (fra og med 2020) på en for Unionen tilfredsstillende måde. Med henblik herpå blev der udført en ekspertundersøgelse med analyse af de tekniske og politiske valgmuligheder, nemlig de forskellige muligheder vedrørende det påkrævede inddelingsindeks R, begrænsninger af bølgehøjden som krævet ved direktiv 2009/45/EF i et sandsynlighedsbaseret koncept og alternativer, for så vidt angår yderligere deterministiske krav. I ekspertundersøgelsen blev det desuden vurderet, om kravene i direktiv 2003/25/EF

⁷ EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

fortsat ville være relevante, så længe det tilsvarende sikkerhedsniveau, som er fastsat på internationalt plan, ikke har vist sig at være lige så højt eller bedre.

Bortset fra de tekniske løsninger for lækstabilitetsberegninger for forskellige typer skibe har resultaterne af ekspertundersøgelse også ført til anbefalinger om ikke at tage hensyn til begrænsninger af bølgehøjden i det sandsynlighedsbaserede koncept. Af stikprøveberegninger for skibe fremgik det ikke, at begrænsninger af bølgehøjden, som blev taget i betragtning enten ved hjælp af den normaliserede s-faktor eller den forventede kritiske bølgehøjde, har en væsentlig indvirkning på den samlede overlevelsessevne udtrykt ved hjælp af A-indekset. Derfor er der, når det drejer sig om de driftsmæssige begrænsninger af bølgehøjden, ingen grund til at indføre særskilte krav til lækstabilitet i et sandsynlighedsbaseret koncept.

I betragtning af resultaterne af undersøgelsen og under hensyntagen til de overordnede mål om at forenkle og strømline EU's lovgivningsmæssige rammer for sikkerhed for passagerskibe, er der blevet udarbejdet et forslag om ændring af direktiv 2003/25/EF. De specifikke mål med revisionen er at:

- sikre sammenhæng, så vidt det er praktisk muligt, med de nyligt ajourførte internationale standarder for lækstabilitet gældende for passagerskibe som vedtaget inden for rammerne af IMO
- mindske kompleksiteten og den tekniske og administrative byrde, som primært skyldes to forskellige systemer til evaluering af ro-ro-passagerskibes overlevelsessevne ved havari
- mindske tvetydigheden af definitioner og krav, hvor det er muligt, på baggrund af det ændrede direktiv 2009/45/EF og
- fjerne forældede bestemmelser vedrørende internationale instrumenter, som ikke længere er relevante eller i kraft.

Med dette forslag ajourføres desuden, af hensyn til klarheden og sammenhængen, adskillige definitioner og henvisninger til relevant EU-lovgivning og relevante SOLAS-regler.

• **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette forslag er i fuld overensstemmelse med de tre ændringsdirektiver om sikkerhed for passagerskibe, som blev vedtaget i december 2017, nemlig direktiv (EU) 2017/2108, (EU) 2017/2109 og (EU) 2017/2110. Det sikrer desuden sammenhæng med direktiv 2009/16/EF⁸ om havnestatskontrol. Forslaget er i fuld overensstemmelse med henstillingerne i kvalitetskontrollen og hvidbogen fra 2011 om transportsektorens fremtid⁹, hvori det anerkendes, at der er behov for at modernisere EU's retlige ramme for passagerskibssikkerhed.

• **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget er en del af Kommissionens REFIT-program og lever op til dagsordenen for bedre regulering ved at sikre, at den gældende lovgivning er enkel og tydelig, ikke medfører en

⁸ Som ovenfor.

⁹ Hvidbog — En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (KOM(2011) 0144).

unødvendig byrde og holder trit med den politiske, samfundsmæssige og teknologiske udvikling. Det lever også op til målsætningerne i EU's søtransportstrategi fra 2018 ved at sikre gode færgeforbindelser for passagerer inden for EU.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for ændringsdirektivet er artikel 100, stk. 2, i TEUF, om fastsættelse af foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden og om særlige foranstaltninger for søfart.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Efter anmodning fra Rådet¹⁰ er EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe primært udarbejdet på grundlag af og udformet efter de internationale krav og som reaktion på en række større ulykker (f.eks. ulykkerne med *Herald of Free Enterprise* og *MS Estonia*). Sammenlignet med de internationale standarder i IMO-konventionerne, er kravene, for så vidt angår visse aspekter, strengere på EU-plan, sådan som det er tilfældet for lækstabilitetskravene for ro-ro-passagerskibe, der er fastsat i direktiv 2003/25/EF.

De fleste medlemsstater er i deres egenskab af havnestat berørt af lovgivning om sikkerhed for passagerskibe, med undtagelse af fire lande, der ikke har adgang til havet.

• Proportionalitetsprincippet

Forslaget er udarbejdet på baggrund af den seneste udvikling på internationalt plan og resultaterne af Kommissionens tekniske undersøgelser, hvori de lovgivningsmæssige rammer som fastsat ved direktiv 2003/25/EF sammenlignes med dem, der er fastsat ved SOLAS 2020, med kortlægning af og fremlæggelse af dokumentation for potentielle huller i sikkerheden mellem de to sæt regler. Kommissionen kortlagde, vurderede og overvejede også alternative foranstaltninger, som kunne lukke sådanne huller i sikkerheden (med henblik på at øge sikkerheden) ved at tage skibets overordnede overlevelsesevne i betragtning.

Forslaget om at ændre kravene til lækstabilitet for nybyggede og nyligt certificerede ro-ro-passagerskibe, fjerne overlapninger og forældede definitioner og henvisninger anses for at være den eneste rimelige og sammenhængende løsning. Det sikrer, at det nuværende høje sikkerhedsniveau ikke bringes i fare.

I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet er et direktiv fortsat det mest passende middel til at nå målene. Det fastsætter fælles principper og et fælles sikkerhedsniveau, sikrer håndhævelsen af heraf, men overlader det til hver medlemsstat at vælge de praktiske og tekniske procedurer, der skal anvendes til gennemførelsen. Derved har hver medlemsstat ansvaret for at fastlægge, hvordan bestemmelserne bedst gennemføres i dens interne system. Et direktiv sikrer desuden, at målet om forenkling i dette forslag nås i videst muligt omfang,

¹⁰ Rådets resolution af 22. december 1994 om sikkerhed ved sejlads med RO/RO-passagerfærger (94/C 379/05) (EFT C 379 af 31.12.94, s.8.).

selv om det i sidste ende er medlemsstaterne, der bestemmer dette under gennemførelsen af direktivet.

- **Valg af retsakt**

Med henblik på at sikre en tydelig og sammenhængende juridisk formulering blev et ændringsdirektiv anset for at være den mest hensigtsmæssige juridiske løsning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Kvalitetskontrollen viste, at de væsentligste mål for EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe vedrørende passagersikkerhed overordnet set nås og fortsat er yderst relevante. EU's retlige ramme for sikkerhed for passagerskibe har resulteret i et fælles sikkerhedsniveau for passagerskibe inden for Unionen og i lige vilkår for rederierne samt en øget overflytning af skibe mellem medlemsstaterne. Kvalitetskontrollen viste desuden, at der er basis for yderligere at forbedre sikkerhedsniveauet såvel som visse af de lovgivningsmæssige krav effektivitet og proportionalitet. Der blev fremsat henstillinger om at forenkle, præcisere og ophæve en række tvetydige, forældede eller overlappende krav: For så vidt angår kravene til lækstabilitet blev det inden for rammerne af kvalitetskontrollen anbefalet at vurdere muligheden for at foreslå at ændre eller ophæve EU's særlige krav til ro-ro-passagerskibes lækstabilitet på grundlag af internationale standarder.

- **Høringer af interesserede parter**

På grund af det påtænkte forslags tekniske natur blev målrettet høring valgt som det mest hensigtsmæssige høringsredskab. Nationale eksperter er blevet hørt inden for rammerne af ekspertgruppen for passagerskibssikkerhed. Inden for rammerne af den udliciterede tekniske undersøgelse blev der organiseret to workshopper, som alle medlemsstater, industrien og passagersammenslutninger blev opfordret til at deltage i.

Resultaterne af den tekniske undersøgelse, som Kommissionen havde udliciteret med henblik på det forberedende arbejde til denne revision, findes i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager forslaget. Den struktur, der foreslås for kravene til lækstabilitet, og som følger skibenes kapacitet, blev støttet af et stort flertal blandt de nationale eksperter. På grundlag af omhyggeligt gennemgåede kommentarer fra de nationale eksperter og interessenterne blev der i forslaget indarbejdet midlertidige alternativer for nybyggede skibe, der er certificeret til at befordre op til 1 350 personer. Brugen af disse to valgmuligheder vil blive evalueret ti år efter gennemførelsen af ændringen.

Alle kommentarer og forslag, som blev fremsat af de nationale eksperter og interessenter fra industrien under drøftelserne på møderne i ekspertgruppen, blev evalueret med det overordnede mål for øje at sikre, at det eksisterende sikkerhedsniveau som minimum bevarer.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Denne evaluering tager primært udgangspunkt i de data, der er indhentet under kvalitetskontrollen, og som der er rapporteret om i arbejdsdokumentet fra Kommissionens

tjenestegrene "Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check", som blev vedtaget den 16. oktober 2015¹¹.

Udover dataene og den høring, der blev gennemført inden for rammerne af kvalitetskontrollen, var der i forbindelse med udarbejdelsen af dette forenklingsforslag behov for input fra tekniske og juridiske eksperter vedrørende den konkrete formulering af de tekniske definitioner og en tydelig juridisk affattelse. Denne ekspertise blev samlet internt i Kommissionen, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) og ekspertgruppen for passagerskibssikkerhed. Der er rapporteret herom i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager forslaget.

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget er en umiddelbar opfølgning på kvalitetskontrollen, ved hvilken områder, hvor tilpasning og forenkling er ønskelig, blev afdækket på detaljeret vis, og hvor forenklingspotentialet på disse områder blev vurderet. Som fremhævet i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene har dette forslag en meget teknisk karakter. Forslaget er baseret på resultaterne af en teknisk undersøgelse foretaget i samarbejde med højt specialiserede eksperter med særlig viden på dette område. Desuden indeholder initiativet bestemmelser om tilpasning til de internationale regler, der er fastsat af IMO. I overensstemmelse med Kommissionens retningslinjer for bedre regulering er der ikke foretaget en fuldstændig konsekvensanalyse.

Ikke desto mindre ledsages dette forslag af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, hvori der mindes om henstillinger i kvalitetskontrollen, ligesom baggrunden for de foreslåede løsninger forklares fra såvel et teknisk som et juridisk synspunkt. Arbejdsdokumentet indeholder et sammendrag af resultaterne af Kommissionens tekniske undersøgelse, der blev gennemført til støtte for dette initiativ

- **Målrettet regulering og forenkling**

Hovedformålet med dette forslag er at mindske kompleksiteten og den tekniske og administrative byrde med hensyn til kravene til lækstabilitet, som primært skyldes to forskellige systemer til evaluering af ro-ro-passagerskibes overlevelsessevne ved havari. Forslaget har også til formål at skabe sammenhæng, så vidt det er praktisk muligt, med de nyligt ajourførte internationale standarder for lækstabilitet gældende for passagerskibe som vedtaget inden for rammerne af IMO. Med den påtænkte tilpasning til de internationale regler og forenklingen vil den byrde, der påhviler skibsværfter og rederier i forbindelse beregninger, blive rationaliseret.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

¹¹ SWD(2015)197.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Ifølge retningslinjerne for bedre lovgivning¹² kræves planer for gennemførelsen ikke for direktiver med et meget teknisk anvendelsesområde.

Der er fastlagt hensigtsmæssige overvågnings- og rapporteringsordninger for medlemsstaterne i betragtning af, at der i udkastet til ændringsdirektiv er blevet foreslået alternative tekniske løsninger for visse kategorier af skibe. De vigtigste data for nybyggede skibe og lækstabilitetsberegningerne vil blive indsamlet og evalueret med bistand fra EMSA. Ti år efter gennemførelsen af de reviderede krav vil der blive foretaget en evaluering, og direktivet vil blive revideret.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Forklarende dokumenter er ikke påkrævet: Mens de ændrede krav i direktivet er af teknisk art, har de ikke en kompleks karakter for deres modtagermålgruppe.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 i udkastet til ændringsdirektivet udgør dets primære del og indeholder ændringer af adskillige bestemmelser i direktiv 2003/25/EF.

Formål, anvendelsesområde og definitioner

I stk. 1 ændres et antal eksisterende definitioner, f.eks. "eksisterende skib", "nyt skib", "fast rutefart", "havnestat" og "særlige stabilitetskrav".

Signifikante bølgehøjder

I stk. 2 defineres begrebet "signifikante bølgehøjder", og dets anvendelse begrænses til skibe, som opfylder de særlige krav til lækstabilitet i bilag I, afsnit A, til direktiv 2003/25/EF.

Havområder

Ved stk. 3 forenkles medlemsstaternes forpligtelse til at offentliggøre deres lister over havområder sammen med værdierne for signifikante bølgehøjder.

Særlige stabilitetskrav

Stk. 4 indeholder de reviderede særlige stabilitetskrav. Disse regler er opdelt a) efter datoen, hvor skibenes køl blev lagt, eller hvor de befandt sig på et tilsvarende konstruktionsstadium, og b) efter skibenes kapacitet til at befordre passagerer om bord. De nuværende krav vil fortsat finde anvendelse på eksisterende og allerede certificerede skibe, mens nybyggede og nyligt certificerede skibe, som indsættes i fast rutefart i EU vil skulle leve op til de ajourførte internationale regler (SOLAS 2020 for skibe med kapacitet til at befordre mere end 1 350 personer om bord) kombineret med de særlige EU-krav til R-indekset (SOLAS 2020 + SDC3-

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>.

niveau for værdien af R-indekset for skibe med kapacitet til at befordre højst 1 350 personer om bord).

I en overgangsperiode på ti år findes der to alternativer til stabilitetskravene for skibe med en kapacitet til at befordre højst 1 350 om bord, nemlig de nuværende regler i bilag I, afsnit A, eller de ajourførte regler i bilag I, afsnit B. Efter perioden på ti år vil anvendelsen af disse to valgmuligheder blive evalueret og direktivet revideret i overensstemmelse hermed.

Ved stk. 5 slettes de forældede bestemmelser om "indførelse af de særlige stabilitetskrav", en proces, der fulgte af vedtagelsen af direktiv 2003/25/EF.

Stk. 6 indeholder nødvendige ændringer af bestemmelserne vedrørende "dokumenter". Disse ændringer skyldes indførelsen af et nyt afsnit B i bilag I til direktiv 2003/25/EF og de ændringer, der blev indført ved direktiv (EU) 2017/2110, hvormed begrebet "værtsstat" blev opgivet og erstattet af udtrykket "havnestat".

Ved stk. 7 ændres bestemmelserne vedrørende "årstidsbestemt og tidsbegrænset sejlads", så de afspejler ændringen fra "værtsstat" til "havnestat" og den begrænsede anvendelse af begrebet signifikant bølgehøjde på skibe, som opfylder stabilitetskravene i bilag I, afsnit A.

Ved stk. 8 fastsættes evalueringen af gennemførelsen af de reviderede stabilitetskrav ti år efter deres vedtagelse.

Stk. 9 indeholder flere formelle revisioner af de nuværende stabilitetskrav, som skal indgå i bilag I, afsnit A.

Ved stk. 10 indføres nye særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit B.

Ved stk. 11 indføres et nyt bilag III, hvori det sæt tekniske data defineres, som medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om for alle nybyggede og nyligt certificerede ro-ro-passagerskibe, som indsættes i fast rutefart i Unionen. Disse data vil blive anvendt til at evaluere gennemførelsen af det ændrede direktiv 2003/25/EF.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2003/25/EF for så vidt angår medtagelsen af forbedrede stabilitetskrav og tilpasning til stabilitetskrav defineret af Den Internationale Søfartsorganisation

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹³,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁴,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF¹⁵ fastsættes et ensartet niveau for særlige krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet, som forbedrer denne skibstypes overlevelsessevne i tilfælde af havari og garanterer et højt sikkerhedsniveau for passagerer og besætning, kombineret med de krav i SOLAS-konventionen, som var i kraft på datoen for direktivets vedtagelse (SOLAS 90).
- (2) Den Internationale Søfartsorganisation ("IMO") vedtog den 15. juni 2017 reviderede særlige bestemmelser om standarder for passagerskibes stabilitet ved havari ved resolution MSC.421(98), som også finder anvendelse på ro-ro-passagerskibe. Det er nødvendigt at tage denne udvikling på internationalt plan i betragtning og tilpasse Unionens regler og krav til dem, der er fastsat i den internationale konvention om

¹³ EUT C af, s. .

¹⁴ EUT C af, s. .

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF af 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe (EUT L 123 af 17.5.2003, s. 22).

sikkerhed for menneskeliv på søen ("SOLAS-konventionen") for ro-ro-passagerskibe i international fart.

- (3) IMO-resolution 14 fra Solas 1995-konferencen gav IMO's medlemmer mulighed for at indgå regionale aftaler, hvis de fremherskende forhold på søen og andre lokale forhold efter deres opfattelse kræver særlige stabilitetskrav inden for et bestemt område. De deterministiske krav til ro-ro-passagerskibes lækstabilitet, som er fastsat i bilag I til direktiv 2003/25/EF, afviger fra de nye internationale sandsynlighedsbaserede krav, hvori et ro-ro-passagerskibs sikkerhed måles på grundlag af sandsynligheden for overlevelse efter en kollision. Det internationale sandsynlighedsbaserede system er fastsat i kapitel II-1 i SOLAS-konventionen. De nye krav bør indarbejdes i direktiv 2003/25/EF.
- (4) Kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF¹⁶ finder fortsat anvendelse på ro-ro-passagerskibe. Vurderingen for de forskellige størrelser af ro-ro-passagerskibe af det sikkerhedsniveau, der sikres ved SOLAS 2020-kravene, førte til den konklusion, at anvendelse af stabilitetskrav i henhold til SOLAS 2020 udgør en væsentlig reduktion af risikoen for ro-ro-passagerskibe, der er certificeret til at befordre over 1 350 personer om bord, i forhold til kravene i direktiv 2003/25/EF kombineret med SOLAS-konventionen som ændret ved de relevante IMO-instrumenter, der fandt anvendelse på tidspunktet for direktivets vedtagelse ("SOLAS 90").
- (5) Stabilitetskravene i dette direktiv for ro-ro-passagerskibe, der er certificeret til at befordre højst 1 350 personer om bord, vil være vanskelige at gennemføre for visse konstruktioner af sådanne skibe. Derfor bør økonomiske aktører, som ejer eller benytter disse skibe i fast rutefart i Unionen, have mulighed for at anvende de stabilitetskrav, der fandt anvendelse inden dette direktivs ikrafttræden. Medlemsstaterne bør underrette Kommissionen om brugen af denne mulighed sammen et sæt data om de pågældende skibe. Ti år efter dette direktivs ikrafttræden skal Kommissionen vurdere brugen af valgmuligheden med henblik på at træffe afgørelse om en yderligere revision af direktivet.
- (6) For ro-ro-passagerskibe, der er certificeret til at befordre højst 1350 personer om bord, bør den valgfrie anvendelse af SOLAS 2020-kravene være betinget af et højere niveau af R-indekset end det, der er defineret i SOLAS 2020, for at opnå det hensigtsmæssige sikkerhedsniveau.
- (7) Med henblik på at sikre det nødvendige sikkerhedsniveau bør særlige krav til lækstabilitet også finde anvendelse på eksisterende ro-ro-passagerskibe, som aldrig har været certificeret i henhold til direktiv 2003/25/EF, og som indsættes i fast rutefart i Unionen.
- (8) For at give Kommissionen mulighed for at evaluere gennemførelsen af dette direktiv og rapportere herom til Europa-Parlamentet og Rådet senest den *[Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: ti år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden]* bør medlemsstaterne forelægge data for hvert nyt ro-ro-passagerskib, der er certificeret efter den *[Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: et år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden]* til rutefart og

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1).

opfylder stabilitetskravene i dette direktiv i overensstemmelse med den struktur, der er fastsat i bilaget.

- (9) Da Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF¹⁷ blev ændret, og Rådets direktiv 1999/35/EF¹⁸ blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110¹⁹, er begrebet "værtsstat" ikke længere relevant og bør derfor erstattes af "havnestat".
- (10) Direktiv 2003/25/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 2003/25/EF

I direktiv 2003/25/EF foretages følgende ændringer:

- (1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:
- (a) Litra b) og c) affattes således:
- "b) "eksisterende ro-ro-passagerskib": et ro-ro-passagerskib, hvis køl er lagt, eller som befinder sig på et tilsvarende konstruktionsstadium før [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: et år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*]; et tilsvarende konstruktionsstadium betyder det stadium, hvor:
- i) konstruktion, der kan identificeres med et bestemt skib/fartøj, er påbegyndt, og
- ii) samling af dette skib/fartøj er påbegyndt og udgør ikke under 50 ton eller, hvis det er mindre, mindst 1 % af den anslåede samlede skrogvægt
- c) "nyt ro-ro-passagerskib": et ro-ro-passagerskib, som ikke er et eksisterende ro-ro-passagerskib"
- (b) Litra e) affattes således:
- "e) "Solas-konventionen": den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974, med de gældende ændringer"
- (c) Som litra ea), eb) og ec) indsættes:

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

¹⁸ Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1).

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017 (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 61).

"ea) "Solas 90": den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974, som ændret ved følgende IMO-instrumenter:

- Res.MSC.1(45)
- Res.MSC.6(48)
- Res.MSC.11(55)
- Res.MSC.13(57)
- Res.MSC.19(58)
- Res.MSC.26(60)
- Res.MSC.24(60)
- Res.MSC.27(61)
- Res.MSC.31(63)
- SOLAS/CONF.2/21
- Res.MSC.42(64)
- Res.MSC.46(65)
- Res.MSC.57(67)
- Res.MSC.65(68)
- SOLAS/CONF.4/25
- Res.MSC.69(69)
- Res.MSC.99(73)
- Res.MSC.117(74)

eb) "Solas 2009": den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974, som ændret ved resolution MSC.216(82)

ec) "Solas 2020": den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974, som ændret ved resolution MSC.421(98)"

(d) Litra f) affattes således:

"f) "fast rutefart": en række overfarter med ro-ro-passagerskibe mellem de samme to eller flere havne eller en række sejlads fra og til samme havn uden mellemliggende anløb enten:

- i) i henhold til en offentliggjort fartplan eller

ii) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række sejladser"

(e) Litra i) affattes således:

"i) "havnestat": en medlemsstat, til eller fra hvis havne et ro-ro-passagerskib er i fast rutefart"

(f) Litra k) affattes således:

"k) "særlige stabilitetskrav": stabilitetskravene i artikel 6"

(g) Følgende tilføjes som litra n):

"n) "operatør": den retlige enhed eller fysiske person, som har overtaget ansvaret for skibets drift"

(2) Artikel 3, stk. 2, affattes således:

"2. Hver enkelt medlemsstat skal i sin egenskab af havnestat sikre, at ro-ro-passagerskibe, der fører en ikke-medlemsstats flag, i fuldt omfang opfylder direktivets krav, førend de kan gå i fast rutefart fra eller til havne i den pågældende medlemsstat, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110²⁰."

(3) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Signifikante bølgehøjder

Der benyttes signifikante bølgehøjder (h_s) til at beregne den højde af vand på vogndækket, der anvendes i de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit A. Tallene for signifikant bølgehøjde må ikke overskrides med en sandsynlighed på over 10 % om året."

(4) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 affattes således:

"1. Havnestaterne udarbejder en liste over havområder, hvor ro-ro-passagerskibe sejler i fast rutefart til eller fra deres havne, og de tilsvarende signifikante bølgehøjder i disse områder og holder listen ajour."

(b) Stk. 3 affattes således:

"3. Listen offentliggøres i en offentlig database, som der er adgang til via den kompetente søfartsmyndigheds netsted. Kommissionen underrettes om, hvor

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017 om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart og om ændring af direktiv 2009/16/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 61).

sådanne oplysninger ligger, og om eventuelle ajourføringer med en begrundelse herfor."

(5) Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

Særlige stabilitetskrav

1. Uden at dette berører anvendelsen af direktiv 2009/45/EF, skal nye ro-ro-passagerskibe, der er certificeret til at befordre over 1 350 personer om bord, opfylde de særlige stabilitetskrav, der er fastsat i Solas 2020, kapitel II-1, del B.
2. Efter operatørens valg skal nye ro-ro-passagerskibe, der er certificeret til at befordre højst 1 350 personer om bord, opfylde:
 - (a) de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit A, til dette direktiv eller
 - (b) de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit B, til dette direktiv.

For hvert sådant skib skal flagstatens administration inden for en periode på to måneder fra datoen for udstedelsen af certifikatet i artikel 8 meddele Kommissionen, hvilken af valgmulighederne i første afsnit, litra a) og b), der er valgt, og vedlægge meddelelsen de oplysninger, der er omhandlet i bilag III.

3. Når medlemsstaterne anvender kravene i bilag I, afsnit A, følger de retningslinjerne i bilag II, for så vidt som det er praktisk muligt og foreneligt med, hvordan det pågældende skib er konstrueret.
4. Efter operatørens valg skal eksisterende ro-ro-passagerskibe, som er certificeret til at befordre over 1 350 personer om bord, som indsættes i fast rutefart til eller fra en havn i en medlemsstat efter den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: et år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*], og som aldrig har været certificeret i henhold til dette direktiv, opfylde:
 - (a) de særlige stabilitetskrav, der er fastsat i Solas 2020, kapitel II-1, del B, eller
 - (b) de særlige krav, der er fastsat i bilag I, afsnit A, til dette direktiv, udover dem, der er fastsat i Solas 2009, kapitel II-1, del B.

Den anvendte standard skal noteres i skibets certifikat som krævet i henhold til artikel 8.

5. Efter operatørens valg skal eksisterende ro-ro-passagerskibe, som er certificeret til at befordre højst 1 350 personer om bord, som indsættes i fast rutefart til eller fra en havn i en medlemsstat efter den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: et år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*], og som aldrig har været certificeret i henhold til dette direktiv, opfylde:
 - (a) de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit A, til dette direktiv

- (b) de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit B, til dette direktiv, eller
- (c) de særlige stabilitetskrav, der er fastsat i bilag I, afsnit A, til dette direktiv, udover dem, der er fastsat i Solas 2009, kapitel II-1, del B.

Den anvendte standard skal noteres i skibets certifikat, jf. artikel 8.

- 6. Eksisterende ro-ro-passagerskibe, som sejlede i fast rutefart til eller fra en havn i en medlemsstat senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: et år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*], skal opfylde de særlige stabilitetskrav, der er fastsat i bilag I, med den ordlyd, bilag I havde inden ikrafttrædelsen af [*Publikationskontoret: Indsæt venligst titlen på dette ændringsdirektiv*]."

(6) Artikel 7 udgår.

(7) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Dokumenter

1. Såvel nye som eksisterende ro-ro-passagerskibe, der fører en medlemsstats flag, skal være forsynet med et certifikat, som bekræfter, at skibet opfylder de særlige stabilitetskrav i artikel 6.

Certifikaterne skal være udstedt af flagstatens administration og kan kombineres med andre relevante certifikater. For ro-ro-passagerskibe, som opfylder de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit A, skal den signifikante bølgehøjde, op til hvilken skibet kan opfylde de særlige stabilitetskrav, angives i certifikatet.

Certifikatet er gyldigt, så længe ro-ro-passagerskibet sejler i et havområde med den samme eller en lavere signifikant bølgehøjde.

2. Hver enkelt medlemsstat accepterer i sin egenskab af havnestat certifikater, som er udstedt af en anden medlemsstat i overensstemmelse med dette direktiv.

3. Hver enkelt medlemsstat accepterer i sin egenskab af havnestat certifikater, som er udstedt af et tredjeland, og hvori det erklæres, at ro-ro-passagerskibet opfylder de særlige stabilitetskrav, der er fastsat i dette direktiv. "

(8) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Årstidsbestemt og tidsbegrænset sejlads

1. Hvis et selskab, som på årsbasis sejler i fast rutefart, ønsker at indsætte yderligere ro-ro-passagerskibe til at sejle i en kortere periode på denne faste rute, skal det senest en måned, inden skibene indsættes på den pågældende rute, underrette de kompetente myndigheder i havnestaten eller -staterne herom.

2. I tilfælde, hvor der som følge af uforudsete omstændigheder er behov for hurtig indsættelse af et andet ro-ro-passagerskib for at sikre opretholdelse af driften, anvendes artikel 4, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110 og bilag XVII, punkt 1.3, til direktiv 2009/16/EF²¹ dog i stedet for kravet om underretning i stk. 1.

3. Hvis et selskab ønsker at operere med årstidsbestemt fast rutefart i en kortere periode, der ikke overstiger seks måneder om året, skal det senest tre måneder forinden underrette de kompetente myndigheder i havnestaten eller -staterne herom.

4. For ro-ro-passagerskibe, som opfylder de særlige krav i bilag I, afsnit A, og hvor sejladsen som omhandlet i denne artikels stk. 1 og 2 finder sted under forhold med lavere signifikant bølgehøjde end dem, der er fastsat for samme havområde for helårssejlads, kan den kompetente myndighed anvende værdien for signifikant bølgehøjde gældende for denne kortere periode til at fastslå vandstanden på dækket, når den anvender de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit A. Værdien af den signifikante bølgehøjde gældende for denne kortere periode aftales mellem medlemsstaterne eller, når det er relevant og muligt, mellem medlemsstater og tredjelande i begge ender af ruten.

5. Når de kompetente myndigheder i havnestaten eller -staterne har givet tilladelse til sejlads som omhandlet i stk. 1 og 2, skal ro-ro-passagerskibe, der foretager sådan sejlads, være forsynet med et certifikat, der bekræfter, at skibet opfylder direktivets bestemmelser, jf. artikel 8, stk. 1."

- (9) Som artikel 13a indsættes:

"Artikel 13a

Evaluering

Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv og forelægger resultaterne af denne evaluering for Europa-Parlamentet og Rådet senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: ti år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*]. Oplysninger baseret på de i artikel 6, stk. 2, omhandlede meddelelser gøres tilgængelige i anonymiseret form. "

- (10) Bilag I og II til direktiv 2003/25/EF ændres som angivet i bilag I til nærværende direktiv.
- (11) Teksten i bilag II til nærværende direktiv indsættes som bilag III til direktiv 2003/25/EF.

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: et år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand