



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 21 februari 2022
(OR. en)

6405/22

**Interinstitutionellt ärende:
2022/0036 (COD)**

**MAR 28
OMI 18
CODEC 191**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	18 februari 2022
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2022) 53 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 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

För delegationerna bifogas dokument – COM(2022) 53 final.

Bilaga: COM(2022) 53 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**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**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2022) 29 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Detta förslag avser en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG av den 14 april 2003 om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg¹.

Inom ramen för kommissionens program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (nedan kallat *Refit-programmet*) och agendan för bättre lagstiftning och som en omedelbar uppföljning av kontrollen av ändamålsenligheten i EU:s säkerhetslagstiftning för passagerarfartyg² lade kommissionen 2017 fram tre förslag om ändring av sådan lagstiftning. Den 15 november 2017 antog Europaparlamentet och rådet direktiv 2017/2108³, direktiv 2017/2109⁴ och direktiv 2017/2110⁵.

Direktiv 2003/25/EG om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg ingick också i den kontrollen av ändamålsenligheten. Eftersom det just då fördes diskussioner inom Internationella sjöfartsorganisationen (nedan kallad *IMO*) om stabilitetsnormer för fartyg i skadat skick, valde kommissionen dock att inte lägga fram något förslag till ändring av det. Efter antagandet av de reviderade internationella reglerna⁶ är kommissionen nu redo att föreslå en ändring av EU:s krav på skadestabilitet.

Det allmänna målet med översynen av EU:s säkerhetslagstiftning för passagerarfartyg är att förenkla och rationalisera det befintliga regelverket för att i) behålla EU-reglerna när så är nödvändigt och proportionellt, ii) säkerställa att de genomförs korrekt, och iii) undanröja eventuell överlappning av skyldigheter och inkonsekvens mellan rättsakter som har kopplingar till varandra. Det övergripande målet är att skapa en tydlig, enkel och uppdaterad rättslig ram som är lättare att genomföra, övervaka och tillämpa för att därmed höja den generella säkerhetsnivån.

För fartyg som används på internationella resor, vilka omfattar resor mellan två medlemsstater, gäller internationella konventioner (inom ramen för IMO) och vissa EU-regler. Den viktigaste säkerhetskongventionen är 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) och dess protokoll från 1988. De allmänna stabilitetskraven i SOLAS 90 (enligt definitionen i direktivet med alla tillämpliga ändringar) fastställdes deterministiskt och infördes i regel II-1/B/8 i SOLAS-kongventionen. Dessa krav är tillämpliga i hela unionen eftersom SOLAS-kongventionen är direkt tillämplig på

¹ EUT L 123, 17.5.2003, s. 22.

² Resultaten rapporterades till Europaparlamentet och rådet den 16 oktober 2015 (COM(2015) 508).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2017/2108/EU av den 15 november 2017 om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 315, 30.11.2017, s. 40).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsförfaranden för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna (EUT L 315, 30.11.2017, s. 52).

⁵ 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).

⁶ Regler i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss – SOLAS 74, i dess ändrade lydelse (2020 års ändringar kallas SOLAS 2020).

internationella resor och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (omarbetning)⁷ tillämpas på inrikes resor.

Utöver de internationella kraven är särskilda EU-regler tillämpliga på passagerarfartyg, ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetsfartyg. I direktiv 2003/25/EG fastställs stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg i skadat skick för alla ro-ro-passagerarfartyg, oberoende av flagg, i reguljär trafik till eller från en medlemsstats hamn, när de används på internationella resor. Syftet är att säkerställa deras stabilitet efter skador, vilket förbättrar utsikterna till överlevnad för denna typ av fartyg i fall av kollisionsskador. Efter Estoniaolyckan den 28 september 1994 lanserade åtta europeiska länder (däribland sju medlemsstater) initiativet (Stockholmsöverenskommelsen av den 28 februari 1996) att införa strängare olycksförebyggande stabilitetskriterier för ro-ro-passagerarfartyg i skadat skick för att ta hänsyn till effekten av vatten som samlas på ro-ro-däcket samt för att möjliggöra fartygens överlevnad under svårare sjöförhållanden än enligt kriterierna i SOLAS 90 och klara signifikanta våghöjder på upp till fyra meter. Detta initiativ fick kommissionen att lägga fram ett förslag till direktiv och att Europaparlamentets och rådet senare antog direktiv 2003/25/EG.

Utöver SOLAS-skadestabilitetskraven tillkommer EU:s särskilda stabilitetskrav för att beakta vatten på ro-ro-däcket när fartyget är skadat, hur mycket av det som beror på det skadade fribordet och den signifikanta våghöjden i det område där fartyget är i drift. Kraven i direktiv 2003/25/EG är också tillämpliga på ro-ro-passagerarfartyg som bedriver inrikes trafik inom Europeiska unionen i enlighet med direktiv 2009/45/EG. I detta direktiv delas fartyg och fartområden upp i fyra kategorier (A, B C och D) på grundval av avståndet från kusten och den kritiska våghöjden. För ro-ro-passagerarfartyg i klass A, B eller C ska kraven i direktiv 2003/25/EG tillämpas.

Refit-arbetet med lagstiftningen om säkerheten på passagerarfartyg resulterade i en rekommendation om att bedöma möjligheten att anpassa EU:s regelverk om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg till internationell lagstiftning, dock under förutsättning att åtminstone den säkerhetsnivå som för närvarande bestäms av direktiv 2003/25/EG bibehålls.

Mot bakgrund av skillnaderna mellan den reviderade SOLAS-konventionen (version tillämplig från och med 2020) och EU:s särskilda skadestabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg bedömdes behovet av direktiv 2003/25/EG och mervärdet av detta med avseende på hur samma säkerhetsnivå säkerställs av kraven i SOLAS-konventionen.

Enligt kommissionens Refit-slutsatser och på grund av den internationella utvecklingen fick kommissionen i uppdrag att, på grundval av internationella standarder, bedöma möjligheten att föreslå ändringar eller upphävande av EU:s särskilda skadestabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg, om dessa (från och med 2020) uppgraderades på ett för unionen tillfredsställande sätt. I detta syfte genomfördes en expertundersökning för att analysera de tekniska och politiska alternativen, nämligen de olika alternativen avseende det erforderliga indelningsindexet R, våghöjdsbegränsningar enligt direktiv 2009/45/EG i ett probabilistiskt koncept och alternativ till ytterligare deterministiska krav. I undersökningen bedömdes också huruvida kraven i direktiv 2003/25/EG skulle fortsätta att gälla så länge som motsvarande internationellt bestämda säkerhetsnivå inte har bevisats vara likvärdig eller högre.

⁷ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

Förutom de tekniska lösningarna för skadestabilitetsberäkningar för olika typer av fartyg ledde resultaten av expertundersökningen också till rekommendationen att inte räkna in våghöjdsbegränsningar i sannolikhetsbegreppet. Urvalet med fartygsberäkningar visade inte att de begränsningar av våghöjden till följd av antingen den normaliserade S-faktorn eller den förväntade kritiska våghöjden har någon betydande inverkan på de totala utsikterna till överlevnad såsom de uttrycks i A-indexet. Det finns därför ingen anledning att i ett sannolikhetsbegrepp införa separata krav med avseende på de operativa våghöjdsbegränsningarna för skadestabilitet.

Med hänsyn till resultaten av undersökningen och med tanke på det allmänna målet att förenkla och rationalisera EU:s regelverk för säkerheten på passagerarfartyg har ett förslag om ändring av direktiv 2003/25/EG utarbetats. De särskilda målen med översynen är följande:

- Så långt praktiskt möjligt säkerställa överensstämmelse med de nyligen uppdaterade internationella normer för skadestabilitet som överenskommits inom IMO för passagerarfartyg.
- Minska komplexiteten samt den tekniska och administrativa bördan, vilken främst beror på förekomsten av två olika metoder för utvärdering av utsikterna till överlevnad för ett ro-ro-passagerarfartyg i skadat skick.
- Så långt möjligt minska tvetydigheten i definitioner och krav mot bakgrund av det ändrade direktiv 2009/45/EG.
- Avskaffa föråldrade bestämmelser om internationella instrument som inte längre är tillämpliga eller i kraft.

För tydlighetens och konsekvensens skull uppdateras genom detta förslag också ett flertal definitioner och hänvisningar till relevant EU-lagstiftning och SOLAS-regler.

• **Förenlighet med befintliga bestämmelser på området**

Förslaget är helt förenligt med de tre ändringsdirektiven om säkerheten på passagerarfartyg som antogs i december 2017 – direktiven 2017/2108, 2017/2109 och 2017/2110. Det säkerställer också överensstämmelse med direktiv 2009/16/EG⁸ om hamnstatskontroll. Förslaget ligger helt i linje med rekommendationerna efter kontrollen av ändamålsenligheten och 2011 års vitbok om den framtida transportpolitiken⁹, som bekräftade behovet av att EU:s nuvarande rättsliga ram för säkerheten på passagerarfartyg moderniseras.

• **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget ingår som en del i kommissionens Refit-program och bidrar till agendan för bättre lagstiftning genom att det säkerställer att den befintliga lagstiftningen är enkel och tydlig, inte leder till onödig börda och håller jämna steg med den politiska, sociala och tekniska utvecklingen. Förslaget motsvarar också målen för 2018 års strategi för sjöfarten genom att färjeförbindelser av hög kvalitet för reguljär passagerartrafik inom EU säkerställs.

⁸ Se ovan.

⁹ Vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, (KOM(2011) 0144).

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för ändringsdirektivet är artikel 100.2 i EUF-fördraget, vari åtgärder för att förbättra transportsäkerheten och särskilda bestämmelser för sjötransport föreskrivs.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

På rådets¹⁰ begäran har EU:s säkerhetslagstiftning för passagerarfartyg huvudsakligen utformats och anpassats enligt de internationella kraven och som reaktion på ett antal allvarliga olyckor (t.ex. *Herald of Free Enterprise* och *Estonia*). Jämfört med internationella normer i IMO-konventionerna har vissa aspekter skärpts på unionsnivå, vilket är fallet med de skadestabilitetskrav för ro-ro-fartyg som anges i direktiv 2003/25/EG.

I egenskap av flaggstater och hamnstater berörs de flesta medlemsstater av säkerhetslagstiftningen för passagerarfartyg, med undantag för fyra inlandsstater.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget har utarbetats mot bakgrund av den senaste utvecklingen på internationell nivå och resultaten av kommissionens tekniska undersökning, i vilken regelverket i direktiv 2003/25/EG jämfördes med regelverket i SOLAS 2020 och tänkbara säkerhetsbrister mellan de två regelverken identifierades och dokumenterades. Kommissionen identifierade, bedömde och övervägde också alternativa åtgärder (för öka säkerhet) som skulle kunna täppa till sådana säkerhetsbrister genom att hänsyn tas till fartygets övergripande utsikter till överlevnad.

Förslaget om att ändra skadestabilitetskraven för nybyggda och nyligen certifierade ro-ro-passagerarfartyg, undanröja överlappningar samt föråldrade definitioner och hänvisningar anses vara det enda proportionerliga och sammanhängande alternativet. Därigenom säkerställs att den nuvarande höga säkerhetsnivån inte äventyras.

I enlighet med proportionalitetsprincipen är ett direktiv det lämpligaste instrumentet för att uppnå målen. I ett direktiv fastställs gemensamma principer och säkerhetsnivåer, säkerställs tillämpningen av dem samtidigt som valet av lämpliga praktiska och tekniska förfaranden för genomförandet av dem överlämnas till respektive medlemsstat. Därigenom ges varje medlemsstat ansvaret att besluta om de genomförandemetoder som är bäst lämpade för dess egen rättsordning. Genom ett direktiv säkerställs också att förenklingsmålet i detta förslag så långt möjligt uppnås, även om det ytterst kommer att bestämmas av varje medlemsstat under genomförandet.

- **Val av instrument**

För att lagstiftningen ska få en så tydlig och konsekvent utformning som möjligt ses ett ändringsdirektiv som det lämpligaste alternativet.

¹⁰ Rådets resolution av den 22 december 1994 om säkerhet på ro-ro-passagerarfartyg, (94/C 379/05), (EUT C 379, 31.12.94, s. 8).

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Kontrollen av ändamålsenligheten visade att nyckelmålen med EU:s säkerhetslagstiftning för passagerarfartyg avseende passagerarsäkerhet på det hela taget uppfylls och fortfarande är högst relevanta. EU:s rättsliga ram för säkerheten på passagerarfartyg har inneburit en gemensam säkerhetsnivå för passagerarfartyg inom unionen, lika villkor för aktörerna och ökad förflyttning av fartyg mellan medlemsstater. Kontrollen visade också att det finns utrymme för att ytterligare öka såväl säkerheten som effektiviteten och proportionaliteten i fråga om vissa av kraven. Det lämnades rekommendationer om att förenkla, förtydliga och upphäva ett antal tvetydiga, föråldrade eller överlappande krav. Vad gäller skadestabilitetskraven, åtföljdes kontrollen av ändamålsenligheten av en rekommendation om att, på grundval av de uppgraderade internationella standarderna, bedöma möjligheten att föreslå ändringar eller upphävande av EU:s särskilda skadestabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg.

- **Samråd med berörda parter**

Med tanke på det planerade förslaget tekniska karaktär anses ett riktat samråd vara det lämpligaste verktyget. Inom ramen för expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg hölls samråd med nationella experter. Inom ramen för den tekniska undersökning som beställts externt anordnades två arbetsseminarier, till vilka medlemsstaterna samt bransch- och passagerarorganisationer inbjöds att delta.

Resultaten av den externa tekniska undersökning som kommissionen beställt som förberedelse för denna översyn återfinns i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget. Den föreslagna strukturen för kraven på skadestabilitet i förhållande till fartygens kapacitet stöddes av en bred majoritet av nationella experter. På grundval av noggrant granskade synpunkter från nationella experter och berörda parter infördes tillfälliga alternativ i förslaget för nybyggda fartyg certifierade för att medföra högst 1 350 personer. Användningen av dessa två alternativ skulle utvärderas tio år efter genomförandet av ändringen.

Alla synpunkter och förslag som nationella experter och berörda parter inom branschen förde fram i diskussionerna vid expertgruppsmötena utvärderades mot bakgrund av det övergripande målet att säkerställa att åtminstone den befintliga säkerhetsnivån upprätthålls.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Denna översyn bygger främst på de uppgifter som samlats in under förfarandet för kontroll av ändamålsenligheten, och som rapporteras i kommissionens arbetsdokument ”Justera kursen: kontroll av ändamålsenligheten hos EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg”, som antogs den 16 oktober 2015¹¹.

För utarbetandet av detta förslag om förenkling krävdes, utöver data och samråd inom ramen för kontrollen av ändamålsenligheten, synpunkter från tekniska och rättsliga experter angående den konkreta utformningen av de tekniska definitionerna och en tydlig utformning av lagstiftningen. Denna expertis samlades inom kommissionen, Europeiska

¹¹ SWD(2015) 197 final.

sjösäkerhetsbyrån (Emsa) och expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg. En rapport om detta finns i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget.

- **Konsekvensbedömning**

Förslaget är en direkt uppföljning av kontrollen av ändamålsenligheten, där aspekterna för anpassning och förenkling identifierades i detalj och förenklingspotentialen utvärderades. Som tydligt framgår av arbetsdokumentet från kommissionen är detta förslag av mycket teknisk karaktär. Förslaget bygger på resultaten av en teknisk undersökning som genomförts i samarbete med specialister med särskilda kunskaper på området. Dessutom innebär detta initiativ en anpassning till de internationella regler som fastställts av IMO. I enlighet med kommissionens riktlinjer för bättre lagstiftning har en fullständig konsekvensbedömning inte gjorts.

Detta förslag åtföljs ändå av ett arbetsdokument från kommissionen som erinrar om rekommendationerna från kontrollen av ändamålsenligheten och förklarar motiven bakom de föreslagna lösningarna ur såväl ett tekniskt som ett rättsligt perspektiv. Det innehåller en sammanfattning av resultat från den tekniska undersökning som kommissionen genomfört till stöd för detta initiativ.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Huvudsyftet med detta förslag är att minska komplexiteten samt den tekniska och administrativa bördan när det gäller kraven på skadestabilitet, främst till följd av två olika metoder för bedömning av utsikterna till överlevnad hos ro-ro-passagerarfartyg i skadat skick. Det syftar också till att så långt praktiskt möjligt säkerställa överensstämmelse med de nyligen uppdaterade internationella normer för skadestabilitet som överenskommits inom IMO för passagerarfartyg. Genom den planerade anpassningen till internationella regler och förenklingen kommer varvens och rederiernas beräkningsarbete att förenklas.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget får inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Enligt vägledningen om bättre lagstiftning¹² krävs inga genomförandeplaner för direktiv med mycket teknisk räckvidd.

Lämpliga övervaknings- och rapporteringsarrangemang har fastställts för medlemsstaterna, med hänsyn till att alternativa tekniska lösningar har föreslagits för vissa fartygskategorier i utkastet till ändringsdirektiv. De viktigaste uppgifterna om nybyggda fartyg och skadestabilitetsberäkningarna kommer att samlas in och utvärderas med hjälp av Europeiska

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

sjösäkerhetsbyrån. Efter tio år av genomförandet av de reviderade kraven kommer en utvärdering att göras och direktivet att ses över.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Det krävs inte några förklarande dokument, eftersom de ändrade kraven i direktivet visserligen är av teknisk natur, men inte komplexa för mottagarna.

- **Ingående redogörelse för de särskilda bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1 i utkastet till ändringsdirektiv utgör dess huvuddel och innehåller ändringar av ett stort antal bestämmelser i direktiv 2003/25/EG.

Syfte, tillämpningsområde och definitioner

I punkt 1 ändras ett antal befintliga definitioner, såsom ”existerande fartyg”, ”nytt fartyg”, ”reguljär trafik”, ”hamnstat” och ”särskilda stabilitetskrav”.

Signifikanta våghöjder

I punkt 2 definieras begreppet ”signifikant våghöjd” på ett bättre sätt och tillämpningen av begreppet begränsas till fartyg som uppfyller de särskilda kraven på skadestabilitet i bilaga I avsnitt A till direktiv 2003/25/EG.

Fartområden

Punkt 3 innebär en förenkling av medlemsstaternas skyldighet att offentliggöra sina förteckningar över havsområden tillsammans med de signifikanta våghöjdsvärdena.

Särskilda stabilitetskrav

Punkt 4 innehåller de reviderade särskilda stabilitetskraven. Dessa regler är indelade a) efter dagen för fartygens kölsträckning eller när fartygen befann sig på ett liknande konstruktionsstadium, och b) beroende på fartygets kapacitet att medföra passagerare ombord. De nuvarande kraven kommer fortsatt att tillämpas på redan certifierade fartyg, medan nybyggda och nyligen certifierade fartyg i reguljär trafik i EU måste följa de uppdaterade internationella reglerna (SOLAS 2020 för fartyg som har kapacitet att medföra fler än 1 350 personer ombord) i kombination med det särskilda EU-kravet på R-index (SOLAS 2020 + SDC3-nivå för R-indexvärde – för fartyg med kapacitet att medföra 1 350 eller färre personer ombord).

Under en tioårig övergångsperiod har två alternativ till stabilitetskraven funnits för fartyg med kapacitet att medföra 1 350 eller färre personer ombord – de nuvarande reglerna i bilaga I avsnitt A eller de uppdaterade reglerna i bilaga I avsnitt B. Efter tioårsperioden skulle användningen av dessa två alternativ utvärderas och direktivet revideras i enlighet med detta.

I punkt 5 stryks de överflödiga bestämmelserna om ”införande av särskilda stabilitetskrav” – en process som följde på antagandet av direktiv 2003/25/EG.

Punkt 6 innehåller nödvändiga ändringar av bestämmelserna om ”certifikat”. Dessa ändringar härrör från införandet av ett nytt avsnitt B i bilaga I till direktiv 2003/25/EG och de ändringar som infördes genom direktiv (EU) 2017/2110, genom vilket begreppet ”värdstat” övergavs och ersattes med begreppet ”hamnstat”.

Genom punkt 7 ändras bestämmelserna om ”Säsongs- och korttidsverksamhet”, vilket återspeglar ändringen av ”värdstaten” till ”hamnstat” samt den begränsade tillämpningen av begreppet ”signifikant våghöjd” på fartyg som uppfyller stabilitetskraven i bilaga I avsnitt A.

I punkt 8 aviseras en översyn av genomförandet av det reviderade stabilitetskravet tio år efter antagandet.

Punkt 9 omfattar flera formella ändringar av det nuvarande stabilitetskrav som ska ingå i bilaga I avsnitt A.

Genom punkt 10 införs nya särskilda stabilitetskrav i bilaga I avsnitt B.

Genom punkt 11 införs en ny bilaga III. Där fastställs vilka tekniska data som medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen för alla nybyggda och nyligen certifierade ro-ro-passagerarfartyg som tas i reguljär trafik i unionen. Dessa data kommer att kunna användas för att utvärdera genomförandet av det ändrade direktivet 2003/25/EG.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

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

(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 yttrande¹³,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁴,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG¹⁵ fastställs en enhetlig nivå för särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg som, i kombination med kraven i den SOLAS-konvention som var i kraft den dag då direktivet antogs (SOLAS 90), förbättrar utsikterna till överlevnad för denna fartygstyp vid kollisionsskador och ger en hög säkerhetsnivå för passagerare och besättning.
- (2) Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) antog den 15 juni 2017 reviderade särskilda bestämmelser om stabilitetsnormer för passagerarfartyg i skadat skick genom resolution MSC.421(98) som även gäller ro-ro-passagerarfartyg. Det är nödvändigt att ta hänsyn till denna utveckling på internationell nivå och att anpassa unionens regler och krav till kraven i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (*SOLAS-konventionen*) för ro-ro-passagerarfartyg som används på internationella resor.
- (3) Genom IMO-resolution 14 från 1995 gav 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. De deterministiska stabilitetskraven för ro-ro-passagerarfartyg i bilaga I till direktiv 2003/25/EG skiljer sig från de nya internationella probabilistiska kraven,

¹³ EUT C , , s. .

¹⁴ EUT C , , s. .

¹⁵ 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).

enligt vilka säkerheten för ro-ro-passagerarfartyg ska mätas på grundval av sannolikheten för överlevnad efter en kollision. Den internationella probabilistiska metoden beskrivs i kapitel II-1 i SOLAS. De nya kraven bör införlivas i direktiv 2003/25/EG.

- (4) Kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG¹⁶ förblir tillämpliga på ro-ro-passagerarfartyg. Bedömningen med avseende på olika storlekar på ro-ro-passagerarfartyg för den säkerhetsnivå som säkerställs genom SOLAS 2020-kraven ledde till slutsatsen att tillämpningen av stabilitetskraven enligt SOLAS 2020 innebär en betydligt minskad risk för ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade för att medföra fler än 1 350 personer ombord, jämfört med kraven i direktiv 2003/25/EG i kombination med SOLAS-konventionen, ändrad genom relevanta IMO-instrument som var tillämpliga vid tidpunkten för dess antagande (*SOLAS 90*).
- (5) Stabilitetskraven i detta direktiv för ro-ro-passagerarfartyg certifierade för att medföra 1 350 eller färre personer ombord skulle vara svåra att genomföra för vissa modeller av dessa fartyg. Ekonomiska aktörer som äger eller använder dessa fartyg i reguljär trafik i unionen bör därför ha möjlighet att tillämpa de stabilitetskrav som gällde innan detta direktiv trädde i kraft. Medlemsstaterna bör anmäla användningen av ett sådant alternativ till kommissionen tillsammans med ett antal data om de berörda fartygen. Tio år efter detta direktivs ikraftträdande bör kommissionen bedöma användningen av alternativet för att besluta om ytterligare översyn av direktivet.
- (6) För ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade att medföra 1 350 eller färre personer ombord bör den frivilliga tillämpningen av SOLAS 2020-kraven villkoras med en högre R-indexnivå än den som definieras i SOLAS 2020 för att uppnå en lämplig säkerhetsnivå.
- (7) 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.
- (8) För att kommissionen ska kunna utvärdera och rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv senast den [*Publikationsbyrå: Ange datum: tio år efter det att detta ändringsdirektiv har trätt i kraft*] bör medlemsstaterna tillhandahålla uppgifter om varje nytt ro-ro-passagerarfartyg som certifierats efter den [*Publikationsbyrå: Ange datum: ett år efter ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv*] för reguljär trafik i enlighet med stabilitetskraven i detta direktiv, i enlighet med den struktur som anges i bilagan.
- (9) Eftersom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG¹⁷ ändrades och rådets direktiv 1999/35/EG¹⁸ upphävdes genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110¹⁹, är begreppet ”världstat” inte längre relevant och bör därför ersättas med begreppet ”hamnstat”.
- (10) Direktiv 2003/25/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

¹⁶ 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).

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹⁸ 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).

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 (EUT L 315, 30.11.2017, s. 61).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

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 [Publikationsbyrån, ange datum: ett år 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, omfattande minst 50 ton eller 1 % av den beräknade mängden byggnadsmaterial, varvid den lägsta angivelsen ska gälla.

c) *nytt ro-ro-passagerarfartyg*: ett ro-ro-passagerarfartyg som inte är ett existerande fartyg.”

(b) Punkt 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 som leden ea, eb och ec:

ea) *SOLAS 90*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, ändrad genom följande IMO-instrument:

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

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

(d) Led f ska ersättas med följande:

”f) *reguljär trafik*: en rad överfarter utförd av ett ro-ro-passagerarfartyg som trafik mellan två eller fler 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*: de stabilitetskrav som avses i artikel 6.”

(g) Följande led ska läggas till som led n:

”n) *operatör*: den juridiska eller fysiska person som har tagit på sig ansvaret för fartygets 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 lands flagg, även om detta land inte är en medlemsstat, 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 2017/2110/EG²⁰.”

(3) Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Signifikanta våghöjder

Värdena på de signifikanta våghöjderna (h_s) 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 skall vara de som inte överskrids med en sannolikhet på mer än 10 procent på en årlig basis.”

(4) Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

²⁰

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).

- (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.
- (5) Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Särskilda stabilitetskrav

1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/45/EG ska nya ro-ro-passagerarfartyg certifierade för att medföra fler än 1 350 personer ombord uppfylla de särskilda stabilitetskraven i SOLAS 2020, kapitel II-1, del B.
2. Utifrån operatörens val ska nya ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade för att medföra 1 350 eller färre personer ombord uppfylla följande krav:
 - (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 förvaltning 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 punkterna a eller b 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 operatörens val ska existerande ro-ro-passagerarfartyg certifierade för att medföra fler än 1 350 personer ombord, som införs i reguljär trafik till eller från en hamn i en medlemsstat efter den *[Publikationsbyrå: Ange datum: ett år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande]* och som aldrig certifierats i enlighet med detta direktiv, uppfylla
 - (a) de särskilda stabilitetskraven i SOLAS 2020kapitel II-1, del B. eller
 - (b) de särskilda kraven i bilaga I avsnitt A till detta direktiv, utöver kraven i SOLAS 2009, kapitel II-1, del B.Den tillämpade standarden ska antecknas i det fartygscertifikat som krävs enligt artikel 8.
5. Utifrån operatörens val ska existerande ro-ro-passagerarfartyg certifierade för medförande av högst 1 350 personer ombord, som införs i reguljär trafik till eller från en hamn i en medlemsstat efter den *[Publikationsbyrå: ange datum ett år 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,

- (b) de särskilda stabilitetskraven i bilaga I avsnitt B till detta direktiv, eller
- (c) de särskilda stabilitetskraven i bilaga I avsnitt A till detta direktiv, utöver kraven i SOLAS 2009, kapitel II-1, del B.

Den tillämpade standarden 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 *[Publikationsbyrå: ange datum ett år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande]* ska uppfylla de särskilda stabilitetskraven i bilaga I i dess lydelse före ikraftträdandet av *[Publikationsbyrå: för in titeln på detta ändringsdirektiv]*. ”

(6) Artikel 7 ska utgå.

(7) Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Certifikat

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

Certifikaten ska utfärdas av flaggstatens förvaltning 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 som länge 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. ”.

(8) Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Trafik under vissa delar av året och trafik under kortare tidsperioder

1. Om ett rederi 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 myndigheter om detta 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, i stället för anmälningsskyldigheten i punkt 1, artikel 4.4 i direktiv

(EU) 2017/2110 och punkt 1.3 i bilaga XVII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG²¹ tillämpas.

3. Om ett rederi önskar bedriva reguljär säsongstrafik under kortare tidsperioder 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, vid bedrivande av trafik, på det sätt som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel, under förhållanden med lägre signifikant våghöjd än den 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 bestämma 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 och 2, ska ro-ro-passagerarfartyg som används i sådan trafik inneha ett certifikat enligt artikel 8.1, vilket visar att det uppfyller kraven i detta direktiv.”

- (9) Följande artikel ska införas som artikel 13a:

”Artikel 13a

Översyn

Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv och lägga fram resultaten av utvärderingen för Europaparlamentet och rådet senast den [Publikationsbyrån: Ange datum: tio år efter det att detta ändringsdirektiv har trätt i kraft]. Information som härrör från de anmälningar som avses i artikel 6.2 ska göras tillgänglig i anonymiserad form.”.

- (10) Bilagorna I och II till direktiv 2003/25/EG ska ändras i enlighet med bilaga I till detta direktiv.
- (11) Texten i bilaga II till detta direktiv ska läggas till som bilaga III till direktiv 2003/25/EG.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [Publikationsbyrån: Ange datum: ett år efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande] anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

²¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

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 Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande