



Bruxelles, den 30. maj 2022  
(OR. en, fr)

9236/22

---

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

---

**MAR 114  
OMI 67  
CODEC 726**

## **RAPPORT**

---

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	8916/22
Komm. dok. nr.:	6405/22 + ADD 1
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 – Generel indstilling

---

### **I. INDLEDNING**

1. Kommissionen forelagde den 18. februar 2022 Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag.
2. Forslaget vedrører en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF af 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe<sup>1</sup>.
3. 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 overlevelsesevnen for denne type fartøjer i tilfælde af havari.

---

<sup>1</sup> EUT L 123 af 17.5.2003, s. 22.

4. De specifikke mål med revisionen af direktivet 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 Den Internationale Søfartsorganisation (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 Europa-Parlamentets og Rådets ændrede direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe<sup>2</sup> og
  - fjerne forældede bestemmelser vedrørende internationale instrumenter, som ikke længere er relevante eller i kraft.
5. Forslaget blev vedtaget som led i Kommissionens program for målrettet og effektiv regulering (REFIT) og dagsorden for bedre regulering og er en umiddelbar opfølgning på kvalitetskontrollen af EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe<sup>3</sup>. Det ledsages ikke af en fuldstændig konsekvensanalyse.

---

<sup>2</sup> EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

<sup>3</sup> 13230/15.

## **II. BEHANDLINGEN I DE ØVRIGE INSTITUTIONER**

6. Den 1. april 2022 udpegede Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) Roberts Zīle (ECR, Letland) til ordfører.
7. Den 18. maj 2022 vedtog Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg sin udtalelse om forslaget<sup>4</sup>.

## **III. STATUS OVER RÅDETS ARBEJDE**

8. Søtransportgruppen gennemgik forslaget på flere møder med start i marts 2022. Alle delegationerne gav udtryk for deres generelle støtte til målene i Kommissionens forslag med henblik på at øge sikkerhedsniveauet for ro-ro-passagerskibe.
9. På mødet den 17. maj nåede gruppen til enighed om teksten i bilaget.
10. På mødet den 20. maj bekræftede De Faste Repræsentanters Komité gruppens enighed og henstillede til Rådet at nå frem til en generel indstilling på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 2. juni 2022.
11. De foreslåede ændringer af Kommissionens forslag er begrænsede. Med hensyn til substansen er der fire ændringer.
12. For det første udgår artikel 6, stk. 4, litra c). Bestemmelsen er overflødig i lyset af alternativerne i litra a) og b) i samme stykke.
13. For det andet vil den gennemførelsesfrist, som Kommissionen har foreslået (et år efter ændringsdirektivets ikrafttræden), blive forlænget til 24 måneder.

---

<sup>4</sup> 9327/22 + COR 1.

14. For ikke at pålægge indlandsmedlemsstater en uforholdsmæssig stor administrativ byrde kan medlemsstater, der ikke har søhavne, og som enten har lukket deres nationale fartøjsregister eller ikke har passagerskibe, der fører deres flag, og som er omfattet af direktivets anvendelsesområde, desuden fravige direktivets bestemmelser (artikel 2a og betragtning 9a). Dette vil betyde, at så længe disse betingelser er opfyldt, vil disse medlemsstater ikke være forpligtet til at gennemføre direktivet.
15. Endelig tilføjes der en ny betragtning 7a for at understrege, at havnestaterne i videst muligt omfang bør samarbejde om at udarbejde listen over havområder, der er omhandlet i artikel 5, stk. 1, under hensyntagen til staternes suverænitet over havområder under deres jurisdiktion og generelle havretsprincipper.
16. På dette trin i proceduren opretholder Kommissionen et proceduremæssigt forbehold med hensyn til alle ændringer af forslaget.

#### **IV. KONKLUSION**

17. I lyset af ovenstående opfordres Rådet til at nå frem til en generel indstilling til forslaget 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 på grundlag af kompromiset i bilaget til denne rapport.

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 af direktivet til de stabilitetskrav, som er 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 Udvalg<sup>5</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>6</sup>,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og  
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF<sup>7</sup> 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 den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen ("Solas-konventionen"), som var i kraft på datoen for direktivets vedtagelse ("Solas 90").

---

<sup>5</sup> Udtalelse af 18. maj 2022 (*endnu ikke offentliggjort i EUT*).

<sup>6</sup> EUT C af , s. .

<sup>7</sup> 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).

- (2) Den 15. juni 2017 vedtog Den Internationale Søfartsorganisation ("IMO") resolution MSC.421(98), hvori der fastsættes reviderede særlige bestemmelser vedrørende stabilitetskrav for passagerskibe ved haveri, 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 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.
- (3a) 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/EF<sup>8</sup> 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 disse stabilitetskrav ville medføre en væsentlig reduktion af risikoen for ro-ro-passagerskibe, der er certificeret til at befordre over 1 350 personer om bord, i forhold til det sikkerhedsniveau, der sikres ved kravene i direktiv 2003/25/EF kombineret med Solas-konventionen som ændret ved 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.
- (7a) Havnestater bør i videst muligt omfang samarbejde med henblik på at udarbejde den liste over havområder, der er henvist til i dette direktiv, under hensyntagen til staternes suverænitet over havområder under deres jurisdiktion og generelle havretsprincipper.

---

<sup>8</sup> 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).

- (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 en dato: 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: 24 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*] til at befordre højst 1350 personer om bord i rutefart i overensstemmelse med stabilitetskravene i dette direktiv. Disse data bør forelægges efter den struktur, der er angivet i bilaget. Disse data skal være tilgængelige for alle nye passagerskibe, eftersom de er en forudsætning for at opfylde de sandsynlighedsbaserede stabilitetskrav, som er fastsat i Solas 2020.
- (9) Da Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF<sup>9</sup> blev ændret, og Rådets direktiv 1999/35/EF<sup>10</sup> blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110<sup>11</sup>, er begrebet "værtsstat" ikke længere relevant og bør derfor erstattes af "havnestat".
- (9a) For ikke at pålægge indlandsmedlemsstater, som ikke har søhavne, og som ikke har skibe, der fører deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, en uforholdsmæssig stor administrativ byrde bør disse medlemsstater kunne fravige bestemmelserne i dette direktiv. Det betyder, at de ikke er forpligtet til at gennemføre dette direktiv, så længe disse betingelser er opfyldt.
- (10) Direktiv 2003/25/EF bør derfor ændres –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

---

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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).

## 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: 24 måneder 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:

"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 sejlads

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) 2017/2110<sup>12</sup>."

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

---

<sup>12</sup> 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).

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: 24 måneder 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.

De anvendte stabilitetskrav 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 24 måneder 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 eller
  - b) de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit B, til dette direktiv.
  - c) [...]

De anvendte stabilitetskrav 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: 24 måneder 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 den fulde titel 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/EF<sup>13</sup> 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 3, 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."

---

<sup>13</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

- 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.

*Artikel 2*

*Gennemførelse*

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [Publikationskontoret: *Indsæt venligst datoen: 24 måneder 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 2a*

*Undtagelse*

En medlemsstat, der ikke har nogen søhavne på sit område og enten har lukket sit nationale skibsregister eller ikke har nogen skibe, der fører dens flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, kan fravige bestemmelserne i dette direktiv, så længe ovenstående krav er opfyldt. Alle medlemsstater, der har til hensigt at benytte sig af denne undtagelse, underretter Kommissionen herom senest den [skal fastsættes]. Alle senere ændringer meddeles ligeledes Kommissionen.

*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 [...], den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

---

1. I bilag I foretages følgende ændringer:

- (a) Efter titlen indsættes følgende tekst:
  - "Afsnit A"
- (b) Følgende indledning indsættes:
  - "Med henblik på dette afsnit A skal henvisninger til regler i Solas-konventionen betragtes som henvisninger til disse regler som anvendt i henhold til Solas 90."
- (c) Punkt 1 affattes således:
  - "1. Foruden kravene i Solas-konventionens regel II-1/B/8 vedrørende vandtæt inddeling og stabilitet i beskadiget tilstand, skal kravene i dette afsnit være opfyldt."
- (d) Punkt 3.1 affattes således:
  - "3.1. For skibe, der kun skal sejle i en del af året, som omhandlet i artikel 9, aftaler havnestaterne langs ruten den signifikante bølgehøjde, der finder anvendelse."
- (e) Følgende indsættes som afsnit B:

"Afsnit B

Kravene i Solas 2020, kapitel II-1, del B, skal være opfyldt. Uanset Solas 2020, regel II-1/B/6.2.3, bestemmes det påkrævede inddelingsindeks (R) som følger:

<b>Personer om bord (N)</b>	<b>Inddelingsindeks (R)</b>
$N < 1000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

hvor:

- $N =$  samlet antal personer om bord."

2. I bilag II foretages følgende ændringer:

Det indledende afsnit i "Anvendelse" affattes således:

"Som anført i direktivets artikel 6, stk. 3, skal medlemsstaternes administrationer benytte disse retningslinjer, når de anvender de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit A, for så vidt som det er praktisk muligt og foreneligt med, hvordan det pågældende skib er konstrueret. Numrene i det følgende henviser til punkterne i bilag I, afsnit A."

## BILAG II

## "BILAG III – OPLYSNINGER, DER SKAL INDGÅ I MEDDELELSEN

Oplysninger, der skal indberettes i henhold til artikel 6, stk. 2:

**I. Generelle oplysninger**

- (1) Gældende stabilitetskrav: Afsnit A eller afsnit B i bilag I
- (2) Skibets identifikationsnummer (IMO-nummer og kaldesignal)
- (3) Hoveddata
- (4) Overordnet apteringstegning
- (5) Antal personer om bord
- (6) BT
- (7) Har skibet port for og agter: Ja/Nej
- (8) Har skibet lange lavtliggende lastrum: Ja/Nej

**II. Specifikke oplysninger – for ro-ro-passagerskibe, som er underlagt Solas' sandsynlighedsbaserede krav**

- (9) dl, dp, ds
- (10) R – påkrævet indeks
- (11) oversigtsplan (plan over vandtæthed) over delrum med alle indvendige og udvendige åbninger, herunder dermed forbundne delrum, og de oplysninger, der er benyttet til opmåling af rummene, f.eks. den overordnede apteringstegning og tankplan. Inddelingernes grænser i længderetning, tværretning og lodret retning skal medtages<sup>14</sup>
- (12) opnået inddelingsindeks A med en oversigtstabel over alle bidrag for alle beskadigede zoner<sup>15</sup> med en særskilt kolonne med det opnåelige inddelingsindeks ( $w \cdot p \cdot v$ )
- (13) for tilfælde af skade i zone 1 og 2 procentdelen af tilfælde af skader, som ikke blev undersøgt (dvs. tilfælde, som ikke indgår i faktoren ( $w \cdot p \cdot v$ )), hvor  $s=0$ ,  $s=1$  og  $0 < s < 1$

---

<sup>14</sup> Denne dokumentation forelægges administrationerne i henhold til punkt 2.2 i tillæg til IMO-resolution MSC.429(98).

<sup>15</sup> Denne dokumentation forelægges administrationerne i henhold til punkt 2.3.1 i tillæg til IMO-resolution MSC.429(98).

- (14) for tilfælde af skade i zone 1 og 2 procentdelen af tilfælde af skader, der omfatter ro-ro-lastrum, og som ikke blev undersøgt (dvs. tilfælde, som ikke indgår i faktoren ( $w \cdot p \cdot v$ )), hvor  $s=0$ ,  $s=1$  og  $0 < s < 1$
- (15) for hver skade, der bidrager til det opnåede inddelingsindeks A, kortlægning af oversvømmede rum, bidragende værdi og faktor " $s$ "<sup>16</sup>
- (16) detaljerede oplysninger om ikkebidragende skader ( $s = 0$  og  $p > 0$ ) for ro-ro-passagerskibe udstyret med lange lavtliggende lastrum, herunder alle oplysninger om de beregnede faktorer<sup>17</sup>.

### III. Specifikke oplysninger – for ro-ro-passagerskibe, for hvilke bilag I, afsnit A, finder anvendelse

- Metode til overholdelse af bestemmelserne:
  - Modelprøvninger
  - Beregninger

Angiv, om beregningerne af vand på dækket er undgået, f.eks. fordi restfribordet overstiger 2,0 m i alle tilfælde af beskadigelse: Ja/Nej

Signifikant bølgehøjde i henhold til direktiv 2003/25/EF."

---

<sup>16</sup> Denne dokumentation forelægges administrationerne i henhold til punkt 2.3.1 i tillæg til IMO-resolution MSC.429(98).

<sup>17</sup> Denne dokumentation forelægges administrationerne i henhold til punkt 2.3.1 i tillæg til IMO-resolution MSC.429(98).