



Brussel, 30 mei 2022  
(OR. en, fr)

9236/22

---

**Interinstitutioneel dossier:  
2022/0036(COD)**

---

**MAR 114  
OMI 67  
CODEC 726**

## **VERSLAG**

---

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	8916/22
nr. Comdoc.:	6405/22 + ADD 1
Betreft:	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/25/EG met betrekking tot de toevoeging van verbeterde stabiliteitsvereisten en de afstemming daarvan op de door de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde stabiliteitsvereisten – Algemene oriëntatie

---

### **I. INLEIDING**

1. De Commissie heeft bovengenoemd voorstel op 18 februari 2022 bij het Europees Parlement en de Raad ingediend.
2. Het voorstel behelst een wijziging van Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen<sup>1</sup>.
3. Richtlijn 2003/25/EG bevat stabiliteitseisen voor ro-ro-passagiersschepen in beschadigde toestand. Die gelden voor alle ro-ro-passagiersschepen waarmee internationale geregelde diensten worden onderhouden van of naar een haven in een lidstaat, ongeacht de vlag waaronder zij varen. Die eisen moeten de stabiliteit van die schepen waarborgen in geval van schade, hetgeen de overlevingskansen van dit type vaartuigen in geval van aanvaringsschade verhoogt.

---

<sup>1</sup> PB L 123 van 17.5.2003, blz. 22.

4. De specifieke doelstellingen van de herziening zijn:
- voor zover praktisch uitvoerbaar, zorgen voor consistentie met de recentelijk geactualiseerde internationale normen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO-normen) inzake lekstabiliteit voor passagiersschepen;
  - het verminderen van de complexiteit en de technische en administratieve lasten, die voornamelijk voortvloeien uit de twee verschillende regelingen voor de beoordeling van de overlevingskansen van ro-ro-passagiersschepen in beschadigde toestand;
  - de dubbelzinnigheid van definities en vereisten waar mogelijk verminderen in het licht van de gewijzigde Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen<sup>2</sup>; en
  - het schrappen van achterhaalde bepalingen betreffende internationale instrumenten die niet meer relevant of van kracht zijn.
5. Het voorstel is aangenomen in het kader van het programma van de Commissie voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT) en de agenda voor betere regelgeving van de Commissie en wordt opgesteld als onmiddellijke follow-up van de geschiktheidscontrole van de EU-wetgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen<sup>3</sup>. Het bevat geen uitgebreide effectbeoordeling.

---

<sup>2</sup> PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

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

## **II. ONDERZOEK BIJ DE ANDERE INSTELLINGEN**

6. De Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement heeft op 1 april 2022 de heer Roberts Zile (ECR, Letland) als rapporteur aangewezen.
7. Op 18 mei 2022 heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité zijn advies betreffende het voorstel goedgekeurd<sup>4</sup>.

## **III. STAND VAN WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD**

8. De Groep zeescheepvaart heeft het voorstel tijdens verschillende vergaderingen vanaf maart 2022 besproken. Alle delegaties spraken hun algemene steun uit voor de doelstellingen van het Commissievoorstel, teneinde het veiligheidsniveau van ro-ro-passagiersschepen te verbeteren.
9. Op 17 mei heeft de groep overeenstemming bereikt over de tekst in de bijlage.
10. Op 20 mei heeft het Comité van permanente vertegenwoordigers de overeenstemming op het niveau van de groep bevestigd en de Raad aanbevolen tijdens de zitting van de Raad TTE (Vervoer) op 2 juni 2022 tot een algemene oriëntatie te komen.
11. De voorgestelde wijzigingen van het Commissievoorstel zijn beperkt. Inhoudelijk zij geweest op vier wijzigingen.
12. Ten eerste zou artikel 6, lid 4, punt c), worden geschrapt. De bepaling is immers overbodig gezien de genoemde alternatieven in de punten a) en b) van hetzelfde lid.
13. Ten tweede zou de door de Commissie voorgestelde omzettingstermijn (één jaar na de datum van inwerkingtreding van de wijzigingsrichtlijn) worden verlengd tot 24 maanden.

---

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

14. Om geen onevenredige administratieve lasten te creëren voor lidstaten zonder zee grens, zouden lidstaten zonder zeehavens en lidstaten die hun register van zeevissersschepen hebben gesloten of die geen enkel schip onder hun vlag hebben die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, kunnen afwijken van de bepalingen van deze richtlijn (artikel 2 bis en overweging 9 bis). Dit betekent dat deze lidstaten, zolang aan die voorwaarden is voldaan, niet gehouden zouden zijn de richtlijn om te zetten.
15. Ten slotte zou een overweging 7 bis worden toegevoegd om te onderstrepen dat havenstaten zo eendrachtig mogelijk zouden moeten samenwerken om de in artikel 5, lid 1, bedoelde lijst van zeegebieden vast te stellen, met oog voor de soevereiniteit van de staten over de onder hun jurisdictie vallende zeegebieden en voor de algemene beginselen van het zeerecht.
16. De Commissie handhaaft in dit stadium van de procedure een procedureel voorbehoud bij elke wijziging van haar voorstel.

#### **IV. CONCLUSIE**

17. In het licht van het bovenstaande wordt de Raad verzocht een algemene oriëntatie vast te stellen over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/25/EG met betrekking tot de toevoeging van verbeterde stabiliteitsvereisten en de afstemming daarvan op de door de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde stabiliteitsvereisten, op basis van het compromis in de bijlage bij dit verslag.

2022/0036 (COD)

Voorstel voor een

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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>5</sup>,Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>6</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>7</sup> is een uniform niveau van specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen vastgesteld om, in combinatie met de eisen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenslevens op zee (het SOLAS-Verdrag) die van kracht waren op de datum van vaststelling van de richtlijn (SOLAS 90), de overlevingskansen van dit type schepen bij aanvaringen te verhogen en een hoog veiligheidsniveau te waarborgen voor de passagiers en de bemanning.

---

<sup>5</sup> Advies van 18 mei 2022 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

<sup>6</sup> PB C van , blz. .

<sup>7</sup> Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen (PB L 123 van 17.5.2003, blz. 22).

- (2) De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft op 15 juni 2017 Resolutie MSC.421 (98) aangenomen met daarin herziene specifieke bepalingen inzake stabiliteitsvereisten voor passagiersschepen in beschadigde toestand die ook van toepassing zijn op ro-ro-passagiersschepen. Er moet rekening worden gehouden met deze ontwikkelingen op internationaal niveau en de regels en voorschriften van de Unie moeten worden afgestemd op die van het SOLAS-Verdrag voor ro-ro-passagiersschepen die internationale reizen maken.
- (3) IMO-resolutie 14 van de SOLAS-conferentie van 1995 stond leden van de IMO toe regionale overeenkomsten aan te gaan, indien zij van oordeel waren dat de heersende toestand van de zee en andere plaatselijke omstandigheden specifieke stabiliteitsvereisten in een aangewezen gebied noodzakelijk maken.
- (3 bis) De in bijlage I bij Richtlijn 2003/25/EG opgenomen deterministische eisen inzake lekstabiliteit van ro-ro-passagiersschepen verschillen van de nieuwe internationale probabilistische eisen, waarbij de veiligheid van een ro-ro-passagiersschip wordt bepaald op basis van de overlevingskans na een aanvaring. De internationale probabilistische regeling is opgenomen in hoofdstuk II-1 van het SOLAS-Verdrag. De nieuwe voorschriften moeten worden opgenomen in Richtlijn 2003/25/EG.
- (4) De vereisten van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>8</sup> blijven van toepassing op ro-ro-passagiersschepen. Op basis van de beoordeling van het door het SOLAS 2020 voor verschillende formaten van ro-ro-passagiersschepen gewaarborgde veiligheidsniveau werd geconcludeerd dat voor ro-ro-passagiersschepen die meer dan 1350 opvarenden mogen vervoeren, de toepassing van de stabiliteitsvereisten van SOLAS 2020 de risico's aanzienlijk vermindert ten opzichte van door de eisen van Richtlijn 2003/25/EG gewaarborgde veiligheidsniveau in combinatie met het SOLAS-Verdrag zoals gewijzigd bij SOLAS 90.
- (5) De in deze richtlijn vastgestelde stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen die maximaal 1350 opvarenden mogen vervoeren zijn moeilijk toepasbaar op bepaalde ontwerpen van schepen. Marktdelnemers die met dergelijke schepen in de Unie geregelde diensten onderhouden of er eigenaar van zijn, moeten daarom de mogelijkheid hebben om de stabiliteitsvereisten toe te passen die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn van toepassing waren. Het gebruik van die mogelijkheid moet door de lidstaten aan de Commissie worden gemeld, samen met een aantal gegevens over de betrokken schepen. Tien jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn moet de Commissie het gebruik van die optie beoordelen om een besluit te nemen over een eventuele nieuwe herziening van deze richtlijn.
- (6) Voor ro-ro-passagiersschepen die maximaal 1350 opvarenden mogen vervoeren, moet de facultatieve toepassing van de vereisten van SOLAS 2020 afhankelijk worden gesteld van een hogere R-index dan de in SOLAS 2020 vastgestelde index voor het bereiken van een passend veiligheidsniveau.
- (7) Om het noodzakelijke veiligheidsniveau te waarborgen, moeten specifieke eisen inzake lekstabiliteit ook van toepassing zijn op bestaande ro-ro-passagiersschepen die nooit overeenkomstig Richtlijn 2003/25/EG zijn gecertificeerd en waarmee in de Unie geregelde diensten worden onderhouden.
- (7 bis) Havenstaten dienen zo eendrachtig mogelijk de in onderhavige richtlijn bedoelde lijst van zeegebieden vast te stellen, met oog voor de soevereiniteit van de staten over de onder hun jurisdictie vallende zeegebieden en voor de algemene beginselen van het zeerecht.

---

<sup>8</sup> Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

- (8) Om de Commissie in staat te stellen de toepassing van deze richtlijn te evalueren en daarover uiterlijk op *[PB: datum toevoegen: tien jaar na de inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* verslag uit te brengen aan het Europees Parlement en de Raad, moeten de lidstaten gegevens verstrekken over elk nieuw ro-ro-passagiersschip dat is gecertificeerd na *[PB: datum toevoegen: vierentwintig maanden na de inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* voor het vervoer van maximaal 1350 opvarenden middels geregelde diensten overeenkomstig de in deze richtlijn vastgestelde stabiliteitsvereisten. Deze gegevens dienen te worden aangeleverd in de structuur als weergegeven in de bijlage. Deze gegevens moeten worden verstrekt voor alle nieuwe passagiersschepen, daar die moeten voldoen aan de probabilistische stabiliteitsvereisten van SOLAS 2020.
- (9) Aangezien Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>9</sup> is gewijzigd en Richtlijn 1999/35/EG van de Raad<sup>10</sup> is ingetrokken bij Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad<sup>11</sup>, is het begrip "staat van ontvangst" niet langer relevant en moet het worden vervangen door het begrip "havenstaat".
- (9 bis) Om geen onevenredige administratieve lasten te creëren voor lidstaten zonder zee grens, zonder zeehavens en zonder schepen onder hun vlag die onder deze richtlijn vallen, moeten die lidstaten van de bepalingen van deze richtlijn kunnen afwijken. Dit betekent dat zij, zolang aan die voorwaarden is voldaan, niet gehouden zijn deze richtlijn om te zetten.
- (10) Richtlijn 2003/25/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

---

<sup>9</sup> Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

<sup>10</sup> Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1).

<sup>11</sup> Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).

## Artikel 1

### Wijzigingen van Richtlijn 2003/25/EG

Richtlijn 2003/25/EG wordt als volgt gewijzigd:

(1) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

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

"b) "bestaand ro-ro-passagiersschip": een ro-ro-passagiersschip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór *[PB, datum toevoegen: vierentwintig maanden na de inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]*; een soortgelijk stadium van de bouw is het stadium waarin:

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

c) "nieuw ro-ro-passagiersschip": een ro-ro-passagiersschip dat geen bestaand schip is;"

b) punt e) wordt vervangen door:

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

c) de volgende punten e bis), e ter) en e quater) worden ingevoegd:

"e bis) "SOLAS 90": het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, zoals gewijzigd bij de volgende IMO-instrumenten:

- 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);

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

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

d) punt f) wordt vervangen door:

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

- i) volgens een gepubliceerde dienstregeling; of
- ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;"

e) punt i) wordt vervangen door:

"i) "havenstaat": een lidstaat waarvan de havens het vertrek- of aankomstpunt zijn of worden aangedaan door een geregelde dienst met ro-ro-passagiersschepen";

f) punt k) wordt vervangen door:

"k) "specifieke stabiliteitsvereisten": de stabiliteitsvereisten als bedoeld in artikel 6;"

g) het volgende punt n) wordt toegevoegd:

"n) "exploitant": de rechtspersoon of natuurlijke persoon die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip draagt";

- (2) in artikel 3 wordt lid 2 vervangen door:

"2. Elke lidstaat ziet er, in zijn hoedanigheid van havenstaat, op toe dat ro-ro-passagiersschepen die de vlag voeren van een staat die geen lidstaat is, volledig aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen voordat zij worden ingezet op zeereizen in het kader van geregelde diensten van en naar havens in die lidstaat overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad<sup>12</sup>.";

- (3) artikel 4 wordt vervangen door:

*"Artikel 4*

**Significante golfhoogten**

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

- (4) artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 1 wordt vervangen door:

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

- b) lid 3 wordt vervangen door:

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

---

<sup>12</sup> Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).

(5) artikel 6 wordt vervangen door:

*"Artikel 6*

**Specifieke stabiliteitsvereisten**

1. Onverminderd de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG moeten nieuwe ro-ro-passagiersschepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van meer dan 1350 opvarenden voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten van SOLAS 2020, hoofdstuk II-1, deel B.
2. Naar keuze van de exploitant moeten nieuwe ro-ro-passagiersschepen die maximaal 1350 opvarenden mogen vervoeren, voldoen aan:
  - a) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel A, bij deze richtlijn, of;
  - b) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel B, bij deze richtlijn.

Voor elk van deze schepen stelt de administratie van de vlaggenstaat de Commissie binnen twee maanden na de datum van afgifte van het in artikel 8 bedoelde certificaat in kennis van de keuze voor optie a) of b) als vermeld in de eerste alinea en deelt zij daarbij de in bijlage III bedoelde gegevens mee.

3. Bij toepassing van de vereisten in deel A van bijlage I passen de lidstaten de richtsnoeren in bijlage II bij deze richtlijn toe, voor zover dit praktisch uitvoerbaar en verenigbaar is met het ontwerp van het betreffende schip.
4. Naar keuze van de exploitant moeten bestaande ro-ro-passagiersschepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van meer dan 1350 opvarenden, die sinds *[PB: datum toevoegen: vierentwintig maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* geregelde diensten onderhouden van of naar een haven van een lidstaat en die nooit gecertificeerd zijn overeenkomstig deze richtlijn, voldoen aan:
  - a) de specifieke stabiliteitsvereisten van SOLAS 2020, hoofdstuk II-1, deel B; of
  - b) aan de specifieke vereisten van bijlage I, deel A, bij deze richtlijn, bovenop de in SOLAS 2009, hoofdstuk II-1, deel B, vastgestelde eisen.

De toegepaste stabiliteitsvereisten worden vermeld in het krachtens artikel 8 vereiste scheepscertificaat.

5. Naar keuze van de exploitant moeten bestaande ro-ro-passagiersschepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van maximaal 1350 opvarenden, die sinds *[PB: datum toevoegen: vierentwintig maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* geregelde diensten onderhouden van of naar een haven van een lidstaat en die nooit gecertificeerd zijn overeenkomstig deze richtlijn, voldoen aan:

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

De toegepaste stabiliteitsvereisten worden vermeld in het scheepscertificaat als bedoeld in artikel 8.

6. Bestaande ro-ro-passagiersschepen die op *[PB: datum toevoegen: vierentwintig maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* een geregelde dienst onderhouden van of naar een haven in een lidstaat, moeten voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I in de versie die van kracht was vóór *[PB: volledige titel van deze wijzigingsrichtlijn toevoegen]* in werking is getreden.";

(6) artikel 7 wordt geschrapt.

(7) artikel 8 wordt vervangen door:

#### *"Artikel 8*

#### Certificaten

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

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

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

2. Iedere lidstaat die in zijn hoedanigheid van havenstaat optreedt, erkent certificaten die overeenkomstig deze richtlijn door een andere lidstaat zijn afgegeven.

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

(8) artikel 9 wordt vervangen door:

*"Artikel 9*

Seizoens- en korteperiodediensten

1. Indien een rederij die het gehele jaar door een geregelde dienst onderhoudt, voor een kortere periode extra ro-ro-passagiersschepen voor die dienst wenst in te zetten, stelt zij ten minste een maand voordat de genoemde schepen voor die dienst worden ingezet, de bevoegde instantie van de havenstaat of -staten hiervan in kennis.

2. Als door onvoorziene omstandigheden snel een vervangend ro-ro-passagiersschip moet worden ingezet om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen, zijn artikel 4, lid 4, eerste alinea, van Richtlijn (EU) 2017/2110 en punt 1.3 van bijlage XVII bij Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>13</sup> van toepassing in plaats van de kennisgevingsverplichting van lid 1.

3. Indien een rederij op seizoensbasis een geregelde dienst wenst te onderhouden voor een kortere periode van maximaal zes maanden per jaar, stelt zij de bevoegde instantie van de havenstaat of -staten daar ten minste drie maanden voor de aanvang van die dienst van in kennis.

4. Voor ro-ro-passagiersschepen die voldoen aan de specifieke eisen van bijlage I, deel A, en als diensten als bedoeld in de leden 1 en 2 van dit artikel worden onderhouden onder omstandigheden waarin de waarde van de significante golfhoogte lager is dan die welke voor hetzelfde zeegebied voor het hele jaar is vastgesteld, mag de bevoegde instantie de voor deze kortere periode geldende waarde van de significante golfhoogte gebruiken voor het bepalen van de hoogte van het water op het dek bij het toepassen van de specifieke stabiliteitsvereisten zoals vastgesteld in bijlage I, deel A. De voor die kortere periode geldende waarde van de significante golfhoogte wordt overeengekomen tussen de lidstaten of, waar toepasselijk en mogelijk, tussen lidstaten en derde landen aan de beide eindpunten van de route.

5. Na goedkeuring door de bevoegde instantie van de havenstaat of -staten voor diensten in de zin van de leden 1 en 3, moet het ro-ro-passagiersschip dat dergelijke diensten onderhoudt, een certificaat van naleving van het bepaalde in deze richtlijn, zoals bedoeld in artikel 8, lid 1, aan boord hebben.";

---

<sup>13</sup> Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

- (9) het volgende artikel 13 bis wordt ingevoegd:

*"Artikel 13 bis*

*Evaluatie*

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

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

*Artikel 2*

*Omzetting*

1. De lidstaten dienen uiterlijk op *[PB: gelieve de datum toe te voegen: vierentwintig maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

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

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

*Artikel 2 bis*

*Uitzonderingsbepaling*

Lidstaten zonder zeehavens op hun grondgebied die ofwel hun nationale scheepsregister hebben gesloten of geen onder hun vlag varende schepen hebben die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, kunnen afwijken van de bepalingen van deze richtlijn mits zij aan bovengenoemde eisen voldoen. Een lidstaat die voornemens is van die afwijking gebruik te maken, stelt de Commissie daarvan uiterlijk op *[nader te bepalen]* in kennis. Elke latere wijziging wordt eveneens aan de Commissie meegedeeld.

*Artikel 3*

*Inwerkingtreding*

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

*Artikel 4*

*Adressaten*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*

---

1. Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

- (a) na de titel wordt de volgende tekst ingevoegd:
  - "Deel A";
- (b) de volgende inleidende zin wordt toegevoegd:
  - "Voor de toepassing van dit deel A gelden verwijzingen naar de voorschriften van het SOLAS-Verdrag als verwijzingen naar die voorschriften zoals die van toepassing waren in het kader van SOLAS 90.";
- (c) punt 1 wordt vervangen door:
  - "1. Naast de vereisten van voorschrift II-1/B/8 van het SOLAS-Verdrag betreffende waterdichte indeling en lekstabiliteit, moet worden voldaan aan de vereisten van dit deel.";
- (d) punt 3.1 wordt vervangen door:
  - "3.1. Voor schepen die slechts worden ingezet tijdens een kortere periode als bedoeld in artikel 9, bepalen de havenstaten op de scheepsroute in onderling overleg de toepasselijke significante golfhoogte.";
- (e) het volgende deel B wordt ingevoegd:

"Deel B

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

<b>Aantal opvarenden (N)</b>	<b>Indelingsindex (R)</b>
$N < 1000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0.0369 * \ln (N + 89.048) + 0.579$

waarbij

- N = het totale aantal opvarenden.";



2. Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

De inleidende zin onder het kopje "Toepassing" wordt vervangen door:

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

## BIJLAGE II

## "BIJLAGE III - MEE TE DELEN GEGEVENS

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

**I. Algemene gegevens**

- (1) Toepasselijke stabiliteitsvereisten: Bijlage I, deel A of deel B;
- (2) Identificatienummer van het schip (IMO-nummer, roepnaam);
- (3) Belangrijkste gegevens;
- (4) Algemeen inrichtingsplan;
- (5) Aantal opvarenden;
- (6) GT;
- (7) Heeft het schip aan de twee uiteinden boegdeuren? Ja/Nee;
- (8) Beschikt het schip over een lange diepe laadruimte? Ja/Nee;

**II. Specifieke gegevens - voor ro-ro-passagiersschepen die onderworpen zijn aan probabilistische eisen krachtens SOLAS**

- (9) dl, dp, ds;
- (10) R – vereiste index;
- (11) overzichtplan (waterdichte-integriteitsplan) voor de subcompartimenten met alle in- en uitwendige openingen, met inbegrip van de bijbehorende subcompartimenten, en gegevens die worden gebruikt voor het meten van de ruimten, zoals het algemene indelingsplan en het tankplan. De indelingsgrenzen, in de lengte, dwars en verticaal, moeten worden aangeduid<sup>14</sup>;
- (12) bereikte indelingsindex A met een overzichtstabel van alle bijdragen voor alle beschadigde zones<sup>15</sup>, aangevuld met een afzonderlijke kolom met de haalbare indelingsindex ( $w \cdot p \cdot v$ );
- (13) voor schadegevallen in de zones 1 en 2, het percentage schadegevallen dat niet is onderzocht (d.w.z. gevallen die niet in de factor ( $w \cdot p \cdot v$ ) zijn opgenomen), waarbij  $s=0$ ,  $s = 1$  en  $0 < s < 1$ ;

---

<sup>14</sup> Deze documentatie moet bij de administraties worden ingediend overeenkomstig punt 2.2 van het aanhangsel bij IMO-resolutie MSC.429 (98).

<sup>15</sup> Deze documentatie moet bij de administraties worden ingediend overeenkomstig punt 2.3.1 van het aanhangsel bij IMO-resolutie MSC.429 (98).

- (14) voor schadegevallen in de zones 1 en 2: het percentage schadegevallen met betrekking tot ro-ro-ruimten die niet zijn onderzocht (d.w.z. gevallen die niet in de factor ( $w \cdot p \cdot v$ ) zijn opgenomen), waarbij  $s=0$ ,  $s = 1$  en  $0 < s < 1$ ;
- (15) voor elke schade die bijdraagt tot de bereikte indelingsindex A, identificatie van volgelopen ruimten, waarde van de bijdrage en factor " $s$ "<sup>16</sup>;
- (16) gegevens over niet-bijdragende schade ( $s = 0$  en  $p > 0$ ) voor ro-ro-passagiersschepen met een lange diepe laadruimte, met inbegrip van alle details van de berekende factoren<sup>17</sup>.

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

- Wijze van naleving:
  - modeltests
  - berekeningen

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

Significante golfhoogte overeenkomstig Richtlijn 2003/25/EG."

---

<sup>16</sup> Deze documentatie moet bij de administraties worden ingediend overeenkomstig punt 2.3.1 van het aanhangsel bij IMO-resolutie MSC.429 (98).

<sup>17</sup> Deze documentatie moet bij de administraties worden ingediend overeenkomstig punt 2.3.1 van het aanhangsel bij IMO-resolutie MSC.429 (98).