



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

9236/22

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

**MAR 114
OMI 67
CODEC 726**

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	8916/22
Komm. dok. nr:	6405/22 + ADD 1
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 – Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Den 18 februari 2022 översände kommissionen det ovannämnda förslaget till Europaparlamentet och rådet.
2. Förslaget avser en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG av den 14 april 2003 om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg¹.
3. 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.

¹ EUT L 123, 17.5.2003, s. 22.

4. De särskilda målen med översynen är följande:

- Så långt praktiskt möjligt säkerställa överensstämmelse med de nyligen uppdaterade internationella normer för skadestabilitet som överenskommits inom Internationella sjöfartsorganisationen (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.
- I möjligaste mån undanröja oklarheter i definitioner och krav mot bakgrund av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg², i dess ändrade lydelse.
- Avskaffa föråldrade bestämmelser om internationella instrument som inte längre är tillämplbara eller i kraft.

5. Förslaget antogs inom ramen för kommissionens program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (nedan kallat *Refit-programmet*) och agendan för bättre lagstiftning och ingår som en omedelbar uppföljning av kontrollen av ändamålsenligheten i EU:s säkerhetslagstiftning för passagerarfartyg³. Det åtföljs inte av någon omfattande konsekvensbedömning.

² EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

³ 13230/15.

II. BEHANDLING AV ÖVRIGA INSTITUTIONER

6. Den 1 april 2022 utnämnde Europaparlamentets utskott för transport och turism Roberts Zīle (ECR, Lettland) till föredragande.
7. Den 18 maj 2022 antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén sitt yttrande om förslaget⁴.

III. LÄGESRAPPORT FRÅN RÅDET

8. Arbetsgruppen för sjöfart behandlade förslaget vid en rad möten som inleddes i mars 2022. Alla delegationer gav sitt allmänna stöd för målen i kommissionens förslag, i syfte att höja säkerhetsnivån för ro-ro-passagerarfartyg.
9. Vid mötet den 17 maj enades arbetsgruppen om texten i bilagan.
10. Vid mötet den 20 maj bekräftade Coreper arbetsgruppens överenskommelse och rekommenderade rådet att nå en allmän riktlinje vid mötet i transportrådet den 2 juni 2022.
11. De föreslagna ändringarna av kommissionens förslag är begränsade. I sak bör fyra ändringsförslag noteras.
12. För det första skulle artikel 6.5 c utgå. Bestämmelsen är överflödig med tanke på de alternativ som anges i leden a och b i samma punkt.
13. För det andra skulle den tidsfrist för införlivande som kommissionen föreslagit (ett år efter ändringsdirektivets ikraftträdande) förlängas till 24 månader.

⁴ Dok. 9327/22 + COR 1.

14. För att inte lägga en oproportionerlig administrativ börda på kustlösa medlemsstater kan medlemsstater som inte har kusthamnar och antingen har stängt sitt nationella fartygsregister eller inte har några passagerarfartyg som för deras flagg och omfattas av direktivets tillämpningsområde avvika från bestämmelserna i direktivet (artikel 2a och skäl 9a). Detta innebär att dessa medlemsstater inte skulle vara skyldiga att införliva detta direktiv så länge dessa villkor är uppfyllda.
15. Slutligen skulle ett nytt skäl 7a läggas till för att understryka att hamnmedlemsstater i största möjliga utsträckning bör samarbeta för att upprätta den förteckning över fartområden som avses i artikel 5.1, med beaktande av staternas suveränitet över havsområden inom deras jurisdiktion och havsrättens allmänna principer.
16. I detta skede av förfarandet vidhåller kommissionen en förfarandemässig reservation mot alla ändringar av förslaget.

IV. SLUTSATS

17. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas rådet att enas om en allmän riktlinje om förslaget 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, på grundval av den kompromiss som återges i bilagan till denna rapport.

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)

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 yttrande⁵,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁶,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG⁷ fastställs en enhetlig nivå för särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg som, i kombination med kraven i den internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (*Solas-konventionen*) 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.

⁵ Yttrande av den 18 maj 2022 (*ännu ej offentliggjort i EUT*).

⁶ EUT C , , s. .

⁷ 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).

- (2) Den 15 juni 2017 antog Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) resolution MSC.421(98) med reviderade särskilda bestämmelser om stabilitetskrav för passagerarfartyg i skadat skick, 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 Solas-konventionen för ro-ro-passagerarfartyg som används för 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.
- (3a) De deterministiska stabilitetskraven för ro-ro-passagerarfartyg i bilaga I till direktiv 2003/25/EG skiljer sig från de nya internationella probabilistiska kraven, 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-konventionen. De nya kraven bör införlivas i direktiv 2003/25/EG.
- (4) Kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG⁸ 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 dessa stabilitetskrav skulle leda till en betydligt minskad risk för ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade för att medföra fler än 1 350 personer ombord, jämfört med den säkerhetsnivå som säkerställs genom kraven i direktiv 2003/25/EG i kombination med Solas-konventionen, i dess ändrade lydelse enligt 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.
- (7a) Hamnstater bör i största möjliga utsträckning samarbeta för att upprätta den förteckning över fartområden som avses i detta direktiv, med beaktande av staternas suveränitet över havsområden inom deras jurisdiktion och havsrättens allmänna principer.

⁸ 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).

- (8) För att kommissionen ska kunna utvärdera och rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv senast den [*Publikationsbyrån: 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 [*Publikationsbyrån: Ange datum: 24 månader efter ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv*] för att medföra 1 350 eller färre personer ombord för reguljär trafik i enlighet med stabilitetskraven i detta direktiv. Dessa uppgifter bör tillhandahållas i enlighet med den struktur som anges i bilagan. Uppgifterna bör vara tillgängliga för alla nya passagerarfartyg, eftersom de måste uppfylla de probabilistiska stabilitetskrav som anges i Solas 2020.
9. Eftersom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG⁹ ändrades och rådets direktiv 1999/35/EG¹⁰ upphävdes genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110¹¹, är begreppet ”värdstat” inte längre relevant och bör därför ersättas med begreppet ”hamnstat”.
- (9a) För att inte lägga en oproportionell administrativ börda på kustlösa medlemsstater, vilka inte har några kusthamnar och vilka inte har några fartyg som för deras flagg som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, bör dessa medlemsstater tillåtas att avvika från bestämmelserna i detta direktiv. Detta innebär att så länge dessa villkor är uppfyllda är de inte skyldiga att införliva detta direktiv.
- (10) Direktiv 2003/25/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹⁰ 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).

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG (EUT L 315, 30.11.2017, s. 61).

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2003/25/EG

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

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Leden b och c ska ersättas med följande:

”b) *existerande ro-ro-passagerarfartyg*: ro-ro-passagerarfartyg som kölsträcks eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium före den [Publikationsbyrå, ange datum: 24 månader efter det att detta ändringsdirektiv har trätt i kraft]. Ett motsvarande byggnadsstadium avser det stadium på vilket

- i) skeppsbyggnad som kan hänföras till ett visst fartyg har påbörjats, och
- ii) sammanfogning av fartyget har påbörjats, 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) Led e ska ersättas med följande:

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

c) Följande led ska införas 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/EG¹².”.

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 ska 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:

- 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.”.

¹² 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).

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 administration 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 [*Publikationsbyrån: Ange datum: 24 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande*] och som aldrig certifierats i enlighet med detta direktiv, uppfylla
 - a) de särskilda stabilitetskraven i Solas 2020, kapitel 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.

De tillämpade stabilitetskraven 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 24 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande]* och som aldrig certifierats i enlighet med detta direktiv, uppfylla
- a) de särskilda stabilitetskraven i bilaga I avsnitt A till detta direktiv, eller
 - b) de särskilda stabilitetskraven i bilaga I avsnitt B till detta direktiv.
 - c) [...]

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

6. Existerande ro-ro-passagerarfartyg som användes i reguljär trafik till eller från en hamn i en medlemsstat senast den *[Publikationsbyrå: ange datum 24 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande]* ska uppfylla de särskilda stabilitetskraven i bilaga I i dess lydelse före ikraftträdandet av *[Publikationsbyrå: för in detta ändringsdirektivs fullständiga titel]*.”.

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 administration 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/EG¹³ 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 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 tredjeländer 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 3, 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.”

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

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: 24 månader 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.

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 2a

Undantag

En medlemsstat som inte har några kusthamnar på sitt territorium och som antingen har stängt sitt nationella fartygsregister eller inte är flaggstat för fartyg som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde får avvika från bestämmelserna i detta direktiv så länge ovannämnda krav är uppfyllda. Varje medlemsstat som har för avsikt att utnyttja detta undantag ska meddela kommissionen detta senast den [ska fastställas]. Kommissionen ska även underrättas om alla eventuella senare ändringar.

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

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

(a) Efter titeln ska följande införas:

- ”Avsnitt A”

(b) Följande inledande mening ska införas:

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

(c) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

(d) Punkt 3.1 ska ersättas med följande:

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

(e) Följande avsnitt ska införas som avsnitt B:

”Avsnitt B

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

Personer ombord (N)	Indelningsindex (R)
$N < 1000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0,0369 * \ln (N + 89,048) + 0,579$

där

- N = totalt antal passagerare ombord.”.

2. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

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

”I enlighet med artikel 6.3 i detta direktiv ska medlemsstaternas nationella myndigheter, vid tillämpning av de särskilda stabilitetskraven i bilaga I avsnitt A, använda sig av dessa riktlinjer i den mån detta är praktiskt möjligt och förenligt med det berörda fartygets konstruktion. Punkternas numrering nedan motsvarar den i bilaga I avsnitt A.”.

BILAGA II

”BILAGA III - ANMÄLANS INNEHÅLL

Data som ska anmälas i enlighet med artikel 6.2:

I. Allmänna data

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

II. Särskilda data – för ro-ro-passagerarfartyg som omfattas av Solas probabilistiska krav

- (9) dl, dp, ds.
- (10) R – erforderligt index.
- (11) Planritning som visar vattentät integritet (*watertight integrity plan*) för avdelningarna under däck (*sub-compartment*) med samtliga inre och yttre öppningar inklusive anslutande underavdelningar utmärkta, samt hjälpmedel som använts vid uppmätningen av utrymmena, exempelvis översiktsritning och tankritning. Indelningsgränserna måste tas med (i längskeppsled, i tvärskeppsled och vertikalt)¹⁴.
- (12) Uppnått indelningsindex A med en sammanfattande tabell över samtliga bidrag från samtliga skadade zoner¹⁵, med en separat kolumn med det indelningsindex som kan uppnås ($w \cdot p \cdot v$).
- (13) För skadefall i zonerna 1 och 2, procentandelen av skadefall som inte undersöktes (dvs. fall som inte ingår i faktorn ($w \cdot p \cdot v$)), för $s=0$, $s=1$ och $0 < s < 1$.

¹⁴ Denna dokumentation ska överlämnas till förvaltningarna i enlighet med punkt 2.2 i bilagan till IMO resolution MSC.429(98).

¹⁵ Denna dokumentation ska överlämnas till förvaltningarna i enlighet med punkt 2.3.1 i bilagan till IMO resolution MSC.429(98).

- (14) För skadefall i zonerna 1 och 2, procentandelen av skadefall innefattande ro-ro-utrymmen som inte undersöktes (dvs. fall som inte ingår i faktorn ($w \cdot p \cdot v$)), för $s=0$, $s=1$ och $0 < s < 1$.
- (15) För varje skada som bidrar till det uppnådda indelningsindexet A, identifiering av flödade ytor, bidrag och faktor ”s”¹⁶.
- (16) Uppgifter om icke-bidragande skador ($s=0$ och $p>0$) för ro-ro-passagerarfartyg utrustade med långsträckta lågt liggande lastrum, inklusive fullständiga uppgifter om de beräknade faktorerna¹⁷.

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

– Metod för överensstämmelsekontroll:

- Modellförsök
- Beräkningar

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

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

¹⁶ Denna dokumentation ska överlämnas till förvaltningarna i enlighet med punkt 2.3.1 i bilagan till IMO resolution MSC.429(98).

¹⁷ Denna dokumentation ska överlämnas till förvaltningarna i enlighet med punkt 2.3.1 i bilagan till IMO resolution MSC.429(98).