EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg (kodifiering)

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. Inom medborgarnas Europa fäster kommissionen stor vikt vid att unionsrätten förenklas och förtydligas så att den blir mer tillgänglig och begriplig för medborgarna och därmed ger dem nya möjligheter och tillfällen att utöva de särskilda rättigheter som unionsrätten ger dem.

   Detta mål kan inte uppnås så länge ett stort antal bestämmelser som har ändrats flera gånger och ofta på ett väsentligt sätt finns spridda i såväl den ursprungliga rättsakten som i senare ändringsrättsakter. För att kunna fastställa vilka bestämmelser som gäller fordras därför att ett stort antal rättsakter kontrolleras och jämförs.

   Unionsrättens klarhet och överskådlighet är därför beroende av att ofta ändrade bestämmelser kodifieras.

2. Genom beslut av den 1 april 1987[1] gav kommissionen sina avdelningar i uppdrag att kodifiera rättsakter senast efter det att de ändrats för tionde gången. Den underströk samtidigt att detta är en minimiregel och att avdelningarna bör sträva efter att kodifiera de texter som de har ansvar för med ännu kortare mellanrum för att göra bestämmelserna klara och begripliga.

3. Detta bekräftades i ordförandeskapets slutsatser från Europeiska rådet i Edinburgh (december 1992)[2], där det också betonas att kodifiering är viktig, eftersom den säkerställer förutsebarhet i fråga om vilken lag som är tillämplig i en viss fråga vid en viss tidpunkt.

   Kodifiering ska genomföras i enlighet med det normala förfarandet för antagande av unionens rättsakter.

   Eftersom rättsakterna inte får ändras i sak vid en kodifiering enades Europaparlamentet, rådet och kommissionen i ett interinstitutionellt avtal av den 20 december 1994 om en påskyndad arbetsmetod som kan användas i syfte att snabbt anta kodifierade rättsakter.

4. Detta förslag avser en kodifiering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG av den 14 april 2003 om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg[3]. Det nya direktivet ersätter de olika rättsakter som omfattas av kodifieringen[4]. Förslaget ändrar inte innehållet i de rättsakter som kodifieras och begränsar sig därmed till att föra dem samman med endast sådana formella anpassningar som krävs med hänsyn till kodifieringen som sådan.

5. Detta förslag till kodifiering har utarbetats på grundval av en föregående konsolidering på alla officiella språk av direktiv 2003/25/EG och dess ändringsrättsakter, som genomförts av Europeiska unionens publikationsbyrå med hjälp av ett databehandlingssystem. I de fall artiklarna har numrerats om framgår förhållandet mellan de gamla och nya artikelnumren av en tabell i bilaga V till det kodifierade direktivet.

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Se bilaga 3 till del A i slutsatserna.
3 Förslaget finns infört i lagstiftningsprogrammet för 2026.
4 Se del A i bilaga IV till detta förslag.

↓ 2003/25/EG (anpassad)

2026/0215 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg (kodifiering)

(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 yttrande[5],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[6],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

↓

(1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG[7] har ändrats väsentligt flera gånger[8]. För att skapa klarhet och överskådlighet bör det direktivet kodifieras.

↓ 2003/25/EG skäl 1 (anpassad)

(2) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken bör åtgärder vidtas för att ⌦ säkerställa den nödvändiga säkerhetsnivån ⌫ vid passagerartransporter till sjöss.

↓ 2003/25/EG skäl 2 (anpassad)

(3) ⌦ Unionen ⌫ vill med alla lämpliga medel undvika att det inträffar olyckor till sjöss i vilka ro-ro-passagerarfartyg är inblandade och som resulterar i förluster av människoliv.

5 EUT C […], […], s. […].

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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Se del A i bilaga IV.

↓ 2003/25/EG skäl 4 (anpassad)

(4) Passagerarna och besättningen ombord på ro-ro-passagerarfartyg i hela ⌦ unionen ⌫ bör ha rätt att begära att fartyget håller samma höga säkerhetsnivå, oavsett i vilket område det går i trafik.

↓ 2003/25/EG skäl 5 (anpassad)

(5) Med tanke på den betydelse som passagerartransporter till sjöss har för den inre marknaden, är åtgärder på ⌦ unionsnivå ⌫ det effektivaste sättet att ⌦ upprätthålla ⌫ en gemensam lägsta säkerhetsnivå för fartyg i hela ⌦ unionen ⌫.

↓ 2003/25/EG skäl 6 (anpassad)

(6) Åtgärder på ⌦ unionsnivå ⌫ är det bästa sättet att säkerställa ett harmoniserat genomförande av de principer som överenskommits inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), samtidigt som därigenom en snedvridning av konkurrensen mellan olika operatörer av ro-ro-passagerarfartyg som går i trafik i ⌦ unionen ⌫ kan undvikas.

↓ 2003/25/EG skäl 3

(7) Ro-ro-passagerarfartygens överlevnadsförmåga efter en kollisionsskada, som beror på den standard de håller när det gäller läckstabilitet, är en viktig faktor för passagerarnas och besättningens säkerhet och är särskilt betydelsefull vid räddningsinsatser. Det allvarligaste problemet för ett ro-ro-passagerarfartyg med slutet ro-ro-däck efter en kollisionsskada är effekten av den stora mängd vatten som samlas på det däcket.

↓ 2003/25/EG skäl 7 (anpassad)

(8) Allmänna stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg i skadat skick fastställdes på internationell nivå genom 1990 års konferens ⌦ mellan de fördragsslutande regeringarna till 1974 års internationella konvention ⌫ om säkerheten för människoliv till sjöss (⌦ Solas-konventionen ⌫) och infördes i regel II-1/B/8 i Solas-konventionen (Solas 90-kriterierna). Dessa krav gäller i hela ⌦ Unionen ⌫, genom att Solas-konventionen är direkt tillämplig på internationella resor och genom att Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG är tillämpligt på inrikes resor[9].

↓ 2003/25/EG skäl 8 (anpassad)

(9) ⌦ Skadestabilitetskraven ⌫ i Solas 90-kriterierna omfattar underförstått effekten av vatten som tränger in på ro-ro-däcket under sjöförhållanden med ungefär 1,5 meters signifikant våghöjd.

[9] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2023/946/EG skäl 3 (anpassad)

(10) Resolution 14 ⌦ om ”Regionala överenskommelser om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg”, antagen av konferensen mellan de fördragsslutande regeringarna till Solas-konventionen den 29 november 1995, ger ⌫ 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.

↓ 2003/25/EG skäl 10 (anpassad)

(11) I Stockholm den 28 februari 1996 kom åtta nordeuropeiska länder, däribland sju medlemsstater, överens om att införa strängare stabilitetskriterier för ro-ro-passagerarfartyg i skadat skick för att hänsyn skall tas till effekten av vatten som samlas på ro-ro-däcket och för att fartygen skall kunna överleva under svårare sjöförhållanden än enligt ⌦ Solas 90-kriterierna ⌫ och klara signifikanta våghöjder på upp till 4 meter.

↓ 2003/25/EG skäl 11

(12) Enligt denna överenskommelse, den s.k. Stockholmsöverenskommelsen, beror de särskilda stabilitetskriterierna på det fartområde där fartyget går i trafik och närmare bestämt på den signifikanta våghöjd som registrerats i detta område. Den signifikanta våghöjden i det område där fartyget går i trafik bestämmer vattennivån på bildäcket efter en olycka där fartyget skadas.

↓ 2023/946/EG skäl 1 (anpassad)

(13) I direktiv 2003/25/EG ⌦ fastställdes ⌫ en enhetlig nivå för särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg som, tillsammans med kraven i Solas-konventionen som var i kraft den dag då det direktivet antogs, förbättrar utsikterna till överlevnad för denna fartygstyp vid kollisionsskador och ger en hög säkerhetsnivå för passagerare och besättning.

↓ 2003/25/EG skäl 20 (anpassad)

(14) ⌦ Vissa ⌫ särskilda stabilitetskrav ⌦ i ⌫ detta direktiv bör baseras på en metod som fastställs i bilagorna till Stockholmsöverenskommelsen, enligt vilken vattennivån på ro-ro-däcket efter en ⌦ skada ⌫ beräknas utifrån två grundläggande parametrar: fartygets restfribord och den signifikanta våghöjden i det fartområde där fartyget går i trafik.

↓ 2023/946/EG skäl 2

(15) Den 15 juni 2017 antog IMO resolution MSC.421(98) om ändring av Solas-konventionen och fastställande av reviderade stabilitetskrav för passagerarfartyg i skadat skick. Dessa krav gäller även ro-ro-passagerarfartyg.

↓ 2023/946/EG skäl 5 (anpassad)

(16) Kraven i direktiv 2009/45/EG ⌦ är ⌫ tillämpliga på ro-ro-passagerarfartyg. ⌦ Tillämpningen av stabilitetskraven ⌫ i Solas-konventionen, ändrad genom resolution MSC.421(98) (Solas 2020), ⌦ bör ⌫ leda till en betydligt minskad risk för ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade för att medföra fler än 1 350 personer ombord.

↓ 2023/946/EG skäl 7

(17) För ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade att medföra högst 1 350 personer ombord bör den frivilliga tillämpningen av Solas 2020-kraven villkoras med en högre R-indexnivå än den som definieras i Solas 2020, i syfte att uppnå en lämplig säkerhetsnivå.

↓ 2023/946/EG skäl 6 (anpassad)

(18) En högre R-indexnivå i detta direktiv för ro-ro-passagerarfartyg certifierade för att medföra högst 1 350 personer ombord skulle vara svårt att genomföra för vissa fartygsmodeller. Företag som äger eller driver dessa fartyg i reguljär trafik i unionen bör därför ha möjlighet att tillämpa de stabilitetskrav som gällde innan ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv EU/2023/946[10].

(19) ⌦ Kommissionen bör, 10 år efter ikraftträdandet av direktiv (EU) 2023/946, bedöma användningen av valmöjligheten för fartyg certifierade för att medföra högst 1 350 personer ombord i syfte att avgöra huruvida en översyn av detta direktiv är nödvändig. ⌫ Medlemsstaterna bör anmäla användningen av ⌦ denna valmöjlighet ⌫ till kommissionen tillsammans med data om de berörda fartygen.

↓ 2023/946/EG skäl 8

(20) 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.

↓ 2003/25/EG skäl 17 (anpassad)

(21) För att förbättra säkerheten och undvika en snedvridning av konkurrensen bör de gemensamma säkerhetskriterierna i fråga om stabilitet tillämpas på alla ro-ro-passagerarfartyg som är i reguljär trafik till eller från en hamn i en medlemsstat, ⌦ med avseende på internationella resor ⌫, oavsett vilken flagg de för.

[10] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/946 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/25/EG vad gäller införandet av förbättrade stabilitetskrav och anpassningen av det direktivet till de stabilitetskrav som fastställts av Internationella sjöfartsorganisationen (EUT L 128, 25.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/EG skäl 18

(22) Fartygssäkerheten är huvudsakligen flaggstaternas ansvar, och varje medlemsstat bör därför se till att de ro-ro-passagerarfartyg som för dess flagg uppfyller de tillämpliga säkerhetskraven.

↓ 2003/25/EG skäl 19 (anpassad)

(23) Medlemsstaterna bör också omfattas i egenskap av ⌦ hamnstater ⌫. De befogenheter som de utövar i denna egenskap bygger på särskilda hamnstatsbefogenheter som fullt ut överensstämmer med Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982.

↓ 2003/25/EG skäl 21

(24) Medlemsstaterna bör bestämma och offentliggöra de signifikanta våghöjderna i de fartområden som korsas av ro-ro-passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från deras hamnar. För internationella rutter bör, i tillämpliga fall och då så är möjligt, de stater där trafikens ändpunkter är belägna komma överens om vilken signifikant våghöjd som skall gälla.

↓ 2023/946/EG skäl 9

(25) 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 fartområden inom deras jurisdiktion och havsrättens allmänna principer.

↓ 2023/946/EG skäl 10

(26) Europeiska sjösäkerhetsbyrån har bistått kommissionen i ett effektivt genomförande av direktiv 2003/25/EG och bör sträva efter att fortsätta med detta stöd i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2025/2434[11].

↓ 2023/946/EG skäl 11

(27) För att kommissionen ska kunna utvärdera och rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv bör medlemsstaterna tillhandahålla data om alla nya ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade för att medföra högst 1 350 personer ombord för reguljär trafik i enlighet med stabilitetskraven i detta direktiv. Dessa data bör tillhandahållas i enlighet med den struktur som anges i bilaga III. Dessa data bör vara tillgängliga för alla nya ro-ro-passagerarfartyg, eftersom de måste uppfylla de probabilistiska stabilitetskrav som anges i Solas 2020.

[11] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2025/2434 av den 26 november 2025 om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002 (EUT L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

↓ 2003/25/EG skäl 22 (anpassad)

(28) Alla ro-ro-passagerarfartyg som omfattas av detta direktiv bör inneha ett certifikat om överensstämmelse som utfärdats av flaggstatens ⌦ myndigheter ⌫, ⌦ vilket bör ⌫ godtas av alla andra medlemsstater.

↓ 2019/1243 Art. 1 och bilagan, punkt IX.4 (anpassad)

(29) I syfte att anpassa ⌦ detta ⌫ direktiv till den tekniska utvecklingen, till utvecklingen på internationell nivå och till erfarenheterna från direktivets genomförande, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilagorna till ⌦ detta direktiv ⌫. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning[12]. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

↓ 2003/25/EG skäl 28 (anpassad)

(30) Eftersom ⌦ målen ⌫ med ⌦ detta direktiv ⌫, nämligen att ⌦ skydda människors liv ⌫ till sjöss genom att öka ro-ro-passagerarfartygs överlevnadsförmåga efter en skada, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna ⌦ utan snarare ⌫, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar ⌦ kan uppnås bättre ⌫ på ⌦ unionsnivå ⌫, kan ⌦ unionen ⌫ vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget ⌦ om Europeiska Unionen ⌫. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå ⌦ dessa ⌫ mål.

↓ 2023/946/EG skäl 13 (anpassad)

(31) För att inte lägga en oproportionell administrativ börda på inlandsmedlemsstater som inte har några kusthamnar, och som inte har några ro-ro-passagerarfartyg som för deras flagg och som omfattas av tillämpningsområdet för ⌦ detta ⌫ direktiv, bör sådana medlemsstater ges rätt att avvika från bestämmelserna i ⌦ detta ⌫ direktiv. Detta innebär att så länge dessa villkor är uppfyllda är de inte skyldiga att införliva direktiv ⌦ 2003/25/EG ⌫.

↓

(32) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell rätt och datum för tillämpning av direktiven som anges i del B i bilaga IV.

[12] EUT L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

↓ 2003/25/EG (anpassad)

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att fastställa en enhetlig nivå för de särskilda stabilitetskraven för ro-ro-passagerarfartyg, vilket kommer att förbättra överlevnadsförmågan för denna fartygstyp efter en kollisionsskada och säkerställa en hög säkerhetsnivå för passagerare och besättning.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv ⌦ gäller följande definitioner ⌫:

↓ 2023/946/EG Art. 1.1 b

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

↓ 2023/946/EG Art. 1.1 c)

2. *Solas 90*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, ändrad genom resolution MSC.117(74),
3. *Solas 2009*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, ändrad genom resolution MSC.216(82),
4. *Solas 2020*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, ändrad genom resolution MSC.421(98),

↓ 2003/25/EG (anpassad)

5. Stockholmsöverenskommelsen: den överenskommelse som ingicks i Stockholm den 28 februari 1996 i enlighet med resolution 14 ⌦ om ⌫ ”Regionala överenskommelser om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg”, antagen ⌦ av konferensen mellan de fördragsslutande regeringarna till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss ⌫ den 29 november 1995 (resolution 14 från Solas konferensen 1995),
6. *ro-ro-passagerarfartyg*: ett fartyg som medför fler än 12 passagerare och har ro-ro-lastutrymmen eller lastutrymmen av särskild kategori enligt definitionen i regel II-2/3 i Solas-konventionen,

↓ 2023/946/EG Art. 1.1 a (anpassad)

7. *existerande ro-ro-passagerarfartyg*: ro-ro-passagerarfartyg som ⌦ kölsträcktes eller befann ⌫ sig på motsvarande byggnadsstadium före den 5 december 2024. Ett motsvarande byggnadsstadium avser det stadium på vilket

   a) skeppsbyggnad som kan hänföras till ett visst fartyg har påbörjats, och

   b) sammanfogning av fartyget har påbörjats och omfattar minst 50 ton eller 1 % av den beräknade mängden byggnadsmaterial, varvid den lägsta angivelsen ska gälla,

8. *nytt ro-ro-passagerarfartyg*: ett ro-ro-passagerarfartyg som inte är ett existerande ro-ro-passagerarfartyg,

---

↓ 2003/25/EG

9. *passagerare*: alla personer med undantag av befälhavaren och medlemmarna av besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov med undantag av barn under ett år,

---

↓ 2023/946/EG Art. 1.1 d

10. *reguljär trafik*: en rad överfarter med ro-ro-passagerarfartyg som går i trafik mellan samma två eller flera hamnar eller en rad resor från och till samma hamn utan anlöpande av *mellanliggande* hamnar,

    a) enligt en offentliggjord tidtabell, eller

    b) med så regelbundna eller ofta förekommande överfarter att de utgör en igenkännlig systematisk rad överfarter,

---

↓ 2003/25/EG (anpassad)

11. *flaggstatens* ⌦ *myndigheter* ⌫: de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg ro-ro-passagerarfartyget har rätt att föra,

---

↓ 2023/946/EG Art.1.1 e

12. *hamnstat*: en medlemsstat till eller från vars hamnar ett ro-ro-passagerarfartyg går i reguljär trafik,

---

↓ 2003/25/EG

13. *internationell resa*: en resa till sjöss från en hamn i en medlemsstat till en hamn utanför den medlemsstaten, eller omvänt,

↓ 2023/946/EG Art. 1.1 f (anpassad)

14. *särskilda stabilitetskrav*: de stabilitetskrav som avses i artikel 6 ⌦ i detta direktiv ⌫,

↓ 2003/25/EG

15. signifikant *våghöjd* (H_s): den genomsnittliga höjden för den högsta tredjedel våghöjder som har iakttagits under en bestämd period,

16. *restfribord* f_r: det minsta avståndet mellan det skadade ro-ro-däcket och flytvattenlinjen efter skada, vid skadans placering på fartyget, utan att den ytterligare effekten av mängden vatten på det skadade ro-ro-däcket tas med i beräkningen,

↓ 2023/946/EG Art. 1.1 g

17. *företag*: ro-ro-passagerarfartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom redaren eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för passagerarfartygets drift.

↓ 2003/25/EG (anpassad)

Artikel 3

⌦ Tillämpningsområde ⌫

1. Detta direktiv ska tillämpas på alla ro-ro-passagerarfartyg, oberoende av flagg, i reguljär trafik till eller från en medlemsstats hamn när de används på internationella resor.

↓ 2023/946/EG Art. 1.2

2. Varje medlemsstat ska i egenskap av hamnstat säkerställa att ro-ro-passagerarfartyg som för ett tredjelands flagg 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 (EU) 2017/2110[13].

↓ 2023/946/EG Art. 1.3 (anpassad)

3. Medlemsstater som inte har några kusthamnar och som inte har några ro-ro-passagerarfartyg som för deras flagg och som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde får avvika från bestämmelserna i detta direktiv, med undantag för den skyldighet som anges i andra stycket.

[13] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

De medlemsstater som avser att utnyttja ett sådant undantag ska underrätta kommissionen senast den 5 december 2024 om villkoren är uppfyllda, och de ska underrätta kommissionen om varje senare ändring. Sådana medlemsstater får inte tillåta att ro-ro-passagerarfartyg som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde för deras flagg förrän de har införlivat och genomfört direktiv ⌦ 2003/25/EG ⌫.

↓ 2023/946/EG Art. 1.4

Artikel 4

Signifikanta våghöjder

Värdena på de signifikanta våghöjderna 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 % på en årlig basis.

↓ 2003/25/EG

Artikel 5

Fartområden

↓ 2023/946/EG Art. 1.5 a (anpassad)

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.

↓ 2003/25/EC (anpassad)

Fartområdena och de signifikanta våghöjder som ska tillämpas i dessa områden ⌦ , vilka avses i punkt 1, ⌫ ska fastställas i samråd mellan de medlemsstater eller, när det är tillämpligt och möjligt, mellan de medlemsstater och tredje länder, där trafikens ändpunkter är belägna. Om fartygets rutt korsar mer än ett fartområde, ska fartyget uppfylla de särskilda stabilitetskraven för den högsta signifikanta våghöjd som fastställts för dessa områden.

↓ 2023/946 Art. 1.5 b (anpassad)

3. ⌦ Den förteckning som avses i punkt 1 ⌫ 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.

↓ 2023/946/EG Art. 1.6 (anpassad)

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 kapitel II-1 del B i Solas 2020.

2. Utifrån företagets val ska nya ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade för att medföra högst 1 350 personer ombord uppfylla

a) de särskilda stabilitetskraven i avsnitt A i bilaga I till detta direktiv, eller

b) de särskilda stabilitetskraven i avsnitt B i bilaga I till detta direktiv.

Flaggstatens myndigheter ska för varje sådant fartyg, inom två månader från och med dagen för utfärdandet av det certifikat som avses i artikel 7, meddela kommissionen vilket av de alternativ som avses i första stycket som valts och till meddelandet bifoga de uppgifter som avses i bilaga III.

3. Vid tillämpning av kraven i ⌦ avsnitt ⌫ A i bilaga I 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 företagets val ska existerande ro-ro-passagerarfartyg som certifierats för att medföra fler än 1 350 personer ombord och som företaget inför i reguljär trafik till eller från en hamn i en medlemsstat efter den 5 december 2024 och som aldrig certifierats i enlighet med detta direktiv uppfylla:

a) de särskilda stabilitetskraven i kapitel II-1 del B i Solas 2020, eller

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

De tillämpade stabilitetskraven ska antecknas i det fartygscertifikat som ⌦ avses i ⌫ artikel 7.

5. Utifrån företagets val ska existerande ro-ro-passagerarfartyg som certifierats för medförande av högst 1 350 personer ombord och som företaget inför i reguljär trafik till eller från en hamn i en medlemsstat efter den 5 december 2024 och som aldrig certifierats i enlighet med detta direktiv uppfylla

a) de särskilda stabilitetskraven i avsnitt A i bilaga I till detta direktiv, eller

b) de särskilda stabilitetskraven i avsnitt B i bilaga I till detta direktiv.

De tillämpade stabilitetskraven ska antecknas i det fartygscertifikat som avses i artikel 7.

6. Existerande ro-ro-passagerarfartyg som användes i reguljär trafik till eller från en hamn i en medlemsstat senast den 5 december 2024 ska fortsätta att uppfylla de särskilda stabilitetskraven i bilaga I i den lydelse som var tillämplig före ikraftträdandet av direktiv (EU) 2023/946

↓ 2023/946/EG Art. 1.8

Artikel 7

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 myndigheter och får kombineras med andra tillhörande certifikat. För ro-ro-passagerarfartyg som uppfyller de särskilda stabilitetskrav som anges i avsnitt A i bilaga I ska certifikatet ange den signifikanta våghöjd upp till vilken fartyget kan uppfylla de särskilda stabilitetskraven.

Certifikatet ska vara giltigt så länge som 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.

↓ 2023/946/EG Art. 1.9 (anpassad)

Artikel 8

Trafik under vissa delar av året och trafik under andra kortare tidsperioder

1. Om ett företag 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 myndighet 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 artikel 4.4 i direktiv (EU) 2017/2110 och punkt 1.3 i bilaga XVII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG[14] tillämpas i stället för anmälningsskyldigheten i punkt 1.

3. Om ett företag önskar bedriva reguljär säsongstrafik under en kortare tidsperiod 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 ⌦ stabilitetskraven ⌫ i avsnitt A i bilaga I, när trafik som avses i punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel bedrivs under förhållanden med lägre signifikant våghöjd än de som fastställts för samma fartområde vid trafik året runt, får den behöriga myndigheten, vid tillämpning av de särskilda stabilitetskraven i avsnitt A i bilaga I, använda den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod för att avgöra vattennivån på däck. Den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna

[14] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

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, 2 och 3 ⌦ i denna artikel ⌫, ska det ro-ro-passagerarfartyg som används i sådan trafik inneha ett certifikat enligt artikel 7.1, vilket visar att det uppfyller kraven i detta direktiv.

↓ 2019/1243 Art. 1 och bilagan, punkt IX.4 (anpassad)

Artikel 9

Ändring av bilagorna

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10 med avseende på ändringar av bilagorna i syfte att ta hänsyn till den internationella utvecklingen, särskilt inom ⌦ Internationella sjöfartsorganisationen ⌫ (IMO), och för att direktivet ska bli mer effektivt mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts och den tekniska utvecklingen.

Artikel 10

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 9 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 26 juli 2019. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 9 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 9 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ

↓ 2003/25/EG (anpassad)

Artikel 11

⌦ Sanktioner ⌫

Medlemsstaterna ska fastställa regler om ⌦ sanktioner för ⌫ överträdelse av de nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv och vidta alla ⌦ nödvändiga åtgärder ⌫ för att ⌦ säkerställa att de tillämpas ⌫. ⌦ Sanktionerna ⌫ ska vara effektiva, ⌦ proportionerliga ⌫ och avskräckande.

↓ 2023/946/EG Art. 1.10

Artikel 12

Översyn

Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv och lägga fram resultaten av utvärderingen för Europaparlamentet och rådet senast den 5 juni 2033. Information som härrör från de anmälningar som avses i artikel 6.2 ska göras tillgänglig i anonymiserad form.

↓

Artikel 13

Upphävande

Direktiv 2003/25/EG, i dess lydelse enligt de direktiv som anges i del A i bilaga IV, upphör att gälla, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell rätt och datum för tillämpning av direktiven som anges i del B i bilaga IV.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga V.

↓ 2003/25/EG (anpassad)

Artikel 14

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft ⌦ den tjugonde dagen ⌫ ⌦ efter det att det har offentliggjorts ⌫ i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 15

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar *Ordförande*	*På rådets vägnar* *Ordförande*