EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen (codificatie)

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. In de context van een Europa van de burgers hecht de Commissie groot belang aan het vereenvoudigen en verduidelijken van het recht van de Unie om het duidelijker en toegankelijker te maken voor de gewone burger, zodat deze nieuwe mogelijkheden krijgt en in staat wordt gesteld gebruik te maken van de specifieke rechten die hij aan het recht van de Unie kan ontlenen.

   Dit doel kan niet worden verwezenlijkt zolang talloze bepalingen die meermaals en vaak ingrijpend zijn gewijzigd, gedeeltelijk in het oorspronkelijke besluit en gedeeltelijk in de latere wijzigingsbesluiten te vinden zijn. Om dan na te gaan wat de geldende regels zijn, is veel zoekwerk vereist, waarbij een groot aantal besluiten moet worden vergeleken.

   Codificatie van meermaals gewijzigde regels is dan ook van essentieel belang om het recht duidelijk en doorzichtig te maken.

2. Bij haar besluit van 1 april 1987[1] heeft de Commissie haar diensten opgedragen alle besluiten na maximaal tien wijzigingen te codificeren, waarbij zij erop wijst dat dit een minimumregel is en dat haar diensten ter wille van de duidelijkheid en het juiste begrip van de bepalingen ernaar zouden moeten streven de teksten waarvoor zij verantwoordelijkheid dragen, met nog kortere tussenpozen te codificeren.

3. De conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van Edinburgh (december 1992) hebben dit bevestigd[2] en het belang van codificatie onderstreept, omdat daarmee rechtszekerheid wordt verschaft omtrent de vraag welke wet op een gegeven moment op een bepaald onderwerp van toepassing is.

   Bij codificatie moet de normale procedure voor de vaststelling van besluiten van de Unie volledig in acht worden genomen.

   Aangezien bij codificatie geen inhoudelijke wijzigingen in de betrokken wetteksten mogen worden aangebracht, zijn het Europees Parlement, de Raad en de Commissie bij Interinstitutioneel Akkoord van 20 december 1994 een versnelde werkmethode voor de codificatie van wetteksten overeengekomen.

4. Dit voorstel beoogt de codificatie van Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen[3]. De nieuwe richtlijn vervangt de verschillende besluiten die erin zijn verwerkt[4]; dit voorstel laat de inhoud van de besluiten die worden gecodificeerd onverlet en beperkt zich er derhalve toe deze samen te voegen en daarin slechts de formele aanpassingen aan te brengen die voor de codificatie zelf vereist zijn.

5. Dit voorstel voor een codificatie is opgesteld op basis van een voorafgaande consolidatie, in alle officiële talen, van Richtlijn 2003/25/EG en de besluiten tot wijziging daarvan, met behulp van een gegevensverwerkingssysteem van het Bureau voor publicaties van de Europese Unie. Voor zover de artikelen zijn vernummerd, is het verband tussen de oude en de nieuwe nummering weergegeven in een concordantietabel die is opgenomen in bijlage V bij de gecodificeerde richtlijn.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Zie bijlage 3 bij deel A van die conclusies.
3 Opgenomen in het wetgevingsprogramma voor 2026.
4 Zie deel A van bijlage IV bij dit voorstel.

↓ 2003/25/ EG (aangepast)

2026/0215 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen (codificatie)

(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[5],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[6],

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

↓

(1) Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad[7] is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd[8]. Ter wille van de duidelijkheid en een rationele ordening van de tekst dient tot codificatie van die richtlijn te worden overgegaan.

↓ 2003/25/EG overweging 1

(2) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid moeten verdere maatregelen worden genomen ter verbetering van de veiligheid van de passagiers in het zeevervoer.

5 PB C […] van […], blz. […].

6 PB C […] van […], blz. […].

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

8 Zie deel A van bijlage IV.

↓ 2003/25/EG overweging 2 (aangepast)

(3) De ⌦ Unie ⌫ wenst met alle geëigende middelen scheepsrampen met ro-ro-passagiersschepen en verlies van mensenlevens te voorkomen.

↓ 2003/25/EG overweging 4 (aangepast)

(4) Personen die gebruikmaken van ro-ro-passagiersschepen en de bemanning die aan boord van dergelijke vaartuigen werkt, mogen met recht in de gehele ⌦ Unie ⌫ hetzelfde hoge niveau van veiligheid eisen, ongeacht het vaargebied van de schepen.

↓ 2003/25/EG overweging 5 (aangepast)

(5) Gezien de interne markt dimensie van het passagiersvervoer over zee, is een optreden op het niveau van de ⌦ Unie ⌫ de meest doeltreffende manier om een gemeenschappelijk minimumniveau van veiligheid voor schepen in de gehele ⌦ Unie ⌫ vast te stellen.

↓ 2003/25/EG overweging 6 (aangepast)

(6) Een optreden op ⌦ Unie ⌫ niveau is de beste manier om de geharmoniseerde toepassing te waarborgen van beginselen die binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zijn vastgesteld en zodoende concurrentievervalsing te voorkomen tussen exploitanten van ro-ro-passagiersschepen die in de ⌦ Unie ⌫ varen.

↓ 2003/25/EG overweging 3

(7) Het overlevingsvermogen van ro-ro-passagiersschepen na beschadiging door aanvaring, zoals bepaald door de lekstabiliteitsnorm, is een essentiële factor voor de veiligheid van passagiers en bemanning en is van bijzonder belang voor opsporings- en reddingsoperaties; het gevaarlijkste probleem voor de stabiliteit van een ro-ro-passagiersschip met een ingesloten ro-ro-dek, na beschadiging door aanvaring, is het effect van de verzameling van een aanzienlijke hoeveelheid water op dat dek.

↓ 2003/25/EG overweging 7 (aangepast)

(8) Algemene stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen in beschadigde toestand werden op internationaal niveau vastgesteld door de Conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-conferentie) van 1990 en opgenomen in voorschrift

II-1/B/8 van het SOLAS-verdrag (SOLAS 90-norm). Deze vereisten zijn in de gehele ⌦ Unie ⌫ van toepassing ingevolge de directe toepassing van het SOLAS-verdrag op internationale reizen en de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad[9] op binnenlandse reizen.

↓ 2003/25/EG overweging 8

(9) De lekstabiliteitsnorm van het SOLAS 90-verdrag houdt impliciet rekening met het effect van water dat in het ro-ro-dek binnendringt bij een toestand van de zee met een significantegolfhoogte van circa 1,5 m.

↓ 2023/946 overweging 3 (aangepast)

(10) Resolutie 14 inzake ⌦ Regionale overeenkomsten inzake specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen aangenomen op 29 november 1995 door de Conferentie van Verdragsluitende Regeringen bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 ⌫ staat leden van de IMO toe regionale overeenkomsten aan te gaan, indien zij van oordeel zijn dat de heersende toestand van de zee en andere plaatselijke omstandigheden specifieke stabiliteitsvereisten in een aangewezen gebied ⌦ vereisen ⌫.

↓ 2003/25/EG overweging 10

(11) Acht Noord-Europese landen, waaronder zeven lidstaten, besloten op 28 februari 1996 in Stockholm een hogere stabiliteitsnorm voor ro-ro-passagiersschepen in beschadigde toestand in te voeren, teneinde rekening te houden met het effect van de verzameling van water op het ro-ro-dek en het schip in staat te stellen te overleven bij een zwaardere toestand van de zee dan volgens de norm van het SOLAS 90-verdrag, tot significante golfhoogten van 4 m.

↓ 2003/25/EG overweging 11

(12) Volgens deze overeenkomst, die het Verdrag van Stockholm wordt genoemd, staat de specifieke stabiliteitsnorm in direct verband met het vaargebied van het schip en met name met de significante golfhoogte die in het vaargebied wordt geregistreerd; de significante golfhoogte van het vaargebied van het schip bepaalt de hoogte tot waar het water op het autodek kan rijzen na beschadiging door een aanvaring.

---

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

↓ 2023/946 overweging 1

(13) Bij Richtlijn 2003/25/EG is een uniform niveau van specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen vastgesteld om, in samenhang met de eisen van het Solas-verdrag die van kracht waren op de datum van vaststelling van die richtlijn, de overlevingskansen van dit type schepen bij aanvaringen te verhogen en een hoog veiligheidsniveau te waarborgen voor de passagiers en de bemanning.

↓ 2003/25/EG overweging 20

(14) De bij deze richtlijn ingevoerde specifieke stabiliteitsvereisten moeten worden gebaseerd op een in de bijlagen bij het Verdrag van Stockholm vervatte methode die de hoogte van het water op het ro-ro-dek na beschadiging door aanvaring berekent aan de hand van twee basisparameters: het restvrijboord en de significante golfhoogte in het vaargebied van het schip.

↓ 2023/946 overweging 2

(15) Op 15 juni 2017 heeft de IMO Resolutie MSC.421(98) vastgesteld, waarbij het Solas-verdrag werd gewijzigd en herziene stabiliteitsvereisten voor passagiersschepen in beschadigde toestand werden vastgesteld. Die vereisten zijn ook van toepassing op ro-ro-passagiersschepen.

↓ 2023/946 overweging 5 (aangepast)

(16) De vereisten van Richtlijn 2009/45/EG ⌦ zijn ⌫ van toepassing op ro-ro-passagiersschepen. ⌦ De toepassing van de stabilliteits ⌫ vereisten van het Solas-verdrag zoals laatst gewijzigd bij Resolutie MSC.421(98) (SOLAS 2020), ⌦ zou moeten resulteren in een aanzienlijke verminderen van de risico's ⌫ voor ro-ro-passagiersschepen die meer dan 1350 opvarenden mogen vervoeren.

↓ 2023/946 overweging 7

(17) 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, teneinde het passende veiligheidsniveau te bereiken.

↓ 2023/946 overweging 6 (aangepast)

(18) De in deze richtlijn vastgestelde ⌦ hogere R-index ⌫ voor ro-ro-passagiersschepen die maximaal 1350 opvarenden mogen vervoeren, zijn moeilijk toepasbaar met

betrekking tot bepaalde ontwerpen van schepen. Maatschappijen 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 ⌦ richtlijn (EU) 2023/946 van het Europees Parlement en de Raad[10] ⌫ van toepassing waren.

(19) ⌦ Tien jaar na de datum van inwerkingtreding van Richtlijn 2023/946/EU moet de Commissie het gebruik van die mogelijkheid beoordelen met betrekking tot schepen die maximaal 1350 opvarenden mogen vervoeren om te besluiten of een nieuwe herziening van deze richtlijn noodzakelijk is. ⌫ Het gebruik van die mogelijkheid moet door de lidstaten aan de Commissie worden gemeld, samen met de gegevens over de betrokken schepen.

↓ 2023/946 overweging 8

(20) Om het noodzakelijke veiligheidsniveau te waarborgen, moeten specifieke vereisten 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.

↓ 2003/25/EG overweging 17

(21) Ter verhoging van de veiligheid en ter voorkoming van concurrentievervalsing moeten de gemeenschappelijke veiligheidsnormen betreffende de stabiliteit van toepassing zijn op alle ro-ro-passagiersschepen, ongeacht de vlag die zij voeren, die geregelde diensten van of naar een haven in een lidstaat onderhouden voor internationale reizen.

↓ 2003/25/EG overweging 18

(22) De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van schepen berust in de eerste plaats bij de vlaggenstaten. Elke lidstaat moet derhalve zorg dragen voor de naleving van de veiligheidsvoorschriften die gelden voor de ro-ro-passagiersschepen welke zijn vlag voeren.

↓ 2003/25/EG overweging 19

(23) Deze richtlijn is tevens tot de lidstaten gericht in hun hoedanigheid van staat van ontvangst; de aan die hoedanigheid verbonden verantwoordelijkheden zijn gebaseerd op specifieke verantwoordelijkheden als havenstaat die geheel stroken met het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee.

---

[10] Richtlijn (EU) 2023/946 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 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 (PB L 128 van 15.5.2023, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/EG overweging 21

(24) De lidstaten moeten de significante golfhoogten in de zeegebieden die bevaren worden door ro-ro-passagiersschepen die een geregelde dienst naar of van hun havens onderhouden, bepalen en bekendmaken. Voor internationale routes moeten de significante golfhoogten, waar toepasselijk en mogelijk, in onderling overleg worden vastgesteld door de staten aan beide eindpunten van de route.

↓ 2023/946 overweging 9

(25) 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.

↓ 2023/946 overweging 10

(26) Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid zorgt voor bijstand aan de Commissie bij de doeltreffende toepassing van Richtlijn 2003/25/EG en moet ernaar streven deze bijstand voort te zetten overeenkomstig Verordening (EG) 20252434 van het Europees Parlement en de Raad[11].

↓ 2023/946 overweging 11

(27) Om de Commissie in staat te stellen de toepassing van deze richtlijn te evalueren en daarover verslag uit te brengen aan het Europees Parlement en de Raad, moeten de lidstaten gegevens verstrekken over elk nieuw ro-ro-passagiersschip dat gecertificeerd is voor het vervoer van maximaal 1350 opvarenden voor geregelde diensten overeenkomstig de in deze richtlijn vastgestelde stabiliteitsvereisten. Deze gegevens moeten worden verstrekt overeenkomstig de structuur in bijlage III. Deze gegevens moeten beschikbaar zijn voor alle nieuwe ro-ro-passagiersschepen, aangezien die moeten voldoen aan de probabilistische stabiliteitsvereisten van SOLAS 2020.

↓ 2003/25/EG overweging 22

(28) Alle voor zeereizen gebruikte ro-ro-passagiersschepen die in het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, moeten een certificaat van naleving aan boord hebben dat door de administratie van de vlaggenstaat is afgegeven en dat door alle andere lidstaten moet worden aanvaard.

[11] Verordening (EU) 2025/2434 van het Europees Parlement en de Raad van 26 november 2025 betreffende het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1406/2002 PB L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

↓ 2019/1243 artikel 1 en bijlage IX (4) (aangepast)

(29) Teneinde ⌦ deze ⌫ richtlijn aan te passen aan de technische vooruitgang, aan ontwikkelingen op internationaal niveau en aan de met de uitvoering van de richtlijn opgedane ervaring, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 ⌦ van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ⌫ handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen bij ⌦ deze ⌫ richtlijn. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen van het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven[12]. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

↓ 2003/25/EG overweging 28

(30) Aangezien de doelstellingen vandeze richtlijn, namelijk de beveiliging van mensenlevens op zee door verbetering van het overlevingsvermogen van ro-ro-passagiersschepen bij beschadiging, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang of de gevolgen van het optreden beter door de Uniekunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen treffen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

↓ 2023/946 overweging 13 (aangepast)

(31) Om onevenredige administratieve lasten te vermijden voor niet aan zee grenzende lidstaten die geen zeehavens hebben en onder de vlag waarvan geen ro-ro-passagiersschepen varen die onder deze richtlijn vallen, moeten dergelijke lidstaten van de bepalingen van deze richtlijn kunnen afwijken. Dit betekent dat zij, zolang aan die voorwaarden is voldaan, niet gehouden zijn Richtlijn ⌦ 2003/25/EG ⌫ om te zetten.

[12] PB L 123, van 12.5.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj

↓

(32) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage IV, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht en toepassing van de aldaar genoemde richtlijnen onverlet te laten,

↓ 2003/25/EG

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

Deze richtlijn heeft tot doel een uniform niveau van specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen vast te stellen, die in geval van beschadiging door aanvaring het overlevingsvermogen van dit type vaartuigen moeten verbeteren en in een hoog veiligheidsniveau voor de passagiers en de bemanning moeten voorzien.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

↓ 2023/946 artikel 1. 1 (b)

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

↓ 2023/946 artikel 1. 1 (c)

2) "SOLAS 90": het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, zoals laatstelijk gewijzigd bij Resolutie MSC.117(74);

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

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

↓ 2003/25/EG (aangepast)

5) "Verdrag van Stockholm": het verdrag dat op 28 februari 1996 in Stockholm is gesloten overeenkomstig Resolutie 14 inzake Regionale overeenkomsten inzake specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen, zoals aangenomen op 29 november 1995 ⊠ door de Conferentie van Verdragsluitende Regeringen bij het

Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Resolutie 14 van de SOLAS 95 conferentie) ⌫;

6) "ro-ro-passagiersschip": een schip dat meer dan twaalf passagiers vervoert en uitgerust is met ro-ro-laadruimten of speciale categorieën ruimten, als omschreven in voorschrift II-2/3 van het SOLAS-verdrag;

↓ 2023/946 artikel 1. 1 (a) (aangepast)

7) "bestaand ro-ro-passagiersschip": een ro-ro-passagiersschip waarvan de kiel ⌦ was ⌫ gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 5 december 2024; een soortgelijk stadium van de bouw is het stadium waarin:

a) de bouw van een bepaald schip begint, en

b) bij het assembleren van het schip reeds 50 ton of 1 % van de geschatte massa van alle bouwmateriaal is gebruikt, waarbij de kleinste van beide massa's in aanmerking wordt genomen;

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

↓ 2003/25/EG

9) "passagier": iedere persoon aan boord met uitzondering van de kapitein en de bemanningsleden of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip, en met uitzondering van kinderen beneden de leeftijd van 1 jaar;

↓ 2023/946 artikel 1. 1 (d)

10) "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:

a) volgens een gepubliceerde dienstregeling, of

b) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

↓ 2003/25/EG

11) "administratie van de vlaggenstaat": de bevoegde autoriteiten van de staat onder welks vlag het ro-ro-passagiersschip gerechtigd is te varen;

↓ 2023/946 artikel 1. 1 (e)

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

↓ 2003/25/EG

13) “internationale reis”: een reis over zee van een haven in een lidstaat naar een haven buiten die lidstaat of omgekeerd;

↓ 2023/946 artikel 1. 1 (f) (aangepast)

14) “specifieke stabiliteitsvereisten”: de stabiliteitsvereisten als bedoeld in artikel 6 ⌦ van deze richtlijn ⌫;

↓ 2003/25/EG

15) “significante golfhoogte” of H_S: de gemiddelde hoogte van de golven in het hoogste drieëndertig-percentiel van de in een bepaalde periode gemeten golfhoogteverdeling;

16) “restvrijboord” of f_r: de minimumafstand tussen het beschadigde ro-ro-dek en de uiteindelijke waterlijn op de plaats van de beschadiging, zonder rekening te houden met het extra effect van het zeewater dat zich op het beschadigde ro-ro-dek heeft verzameld;

↓ 2023/946 artikel 1. 1 (g)

17) “maatschappij”: de eigenaar van een ro-ro-passagiersschip of een andere organisatie of persoon, zoals de bedrijfsvoerder of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het passagiersschip van de eigenaar heeft overgenomen.

↓ 2003/25/EG

Artikel 3

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op alle ro-ro- passagiersschepen, ongeacht de vlag die zij voeren, die een geregelde dienst van of naar een haven in een lidstaat onderhouden voor internationale reizen.

↓ 2023/946 artikel 1. 2

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 voor reizen op geregelde diensten van en naar havens in die lidstaat overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad[13].

↓ 2023/946 artikel 1. 3 (aangepast)

3. Lidstaten die geen zeehavens hebben en die geen ro-ro-passagiersschepen ⌦ onder hun vlag hebben ⌫ varen die onder deze richtlijn vallen, mogen afwijken van de bepalingen van deze richtlijn, behalve van de verplichting in de tweede alinea.

De lidstaten die van een dergelijke afwijking gebruik wensen te maken, delen de Commissie uiterlijk op 5 december 2024 mee of aan de voorwaarden is voldaan en houden de Commissie op de hoogte van elke verdere wijziging. Deze lidstaten mogen onder deze richtlijn vallende ro-ro-passagiersschepen niet toestaan onder hun vlag te varen zolang zij richtlijn ⌦ 2003/25/EG ⌫ niet hebben omgezet en uitgevoerd.

↓ 2023/946 artikel 1. 4

Artikel 4

Significante golfhoogten

De significante golfhoogten 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.

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

↓ 2003/25/EG

Artikel 5

Zeegebieden

↓ 2023/946 artikel 1. 5 (a)

1. Door havenstaten wordt een lijst opgesteld en up-to-date gehouden 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.

↓ 2003/25/EG (aangepast)

2. De zeegebieden en de geldende waarden van significante golfhoogten in deze gebieden ⌦ , zoals bedoeld in lid 1, ⌫ worden vastgesteld in onderling overleg tussen de lidstaten of, waar toepasselijk en mogelijk, tussen lidstaten en derde landen aan beide eindpunten van de route. Indien de scheepsroute door meer dan één zeegebied loopt, dient het schip te voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten voor de hoogste waarde van significante golfhoogte die voor deze gebieden is bepaald.

↓ 2023/946 artikel 1. 5 (b) (aangepast)

3. De lijst ⌦ , waarnaar wordt verwezen in lid 1, ⌫ 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 updates van de lijst en de redenen voor die updates, worden aan de Commissie meegedeeld.

↓ 2023/946 artikel 1. 6

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 hoofdstuk II-1, deel B, van SOLAS 2020.

2. Naar keuze van de maatschappij voldoen nieuwe ro-ro-passagiersschepen die maximaal 1350 opvarenden mogen vervoeren, aan:

a) de specifieke stabiliteitsvereisten in deel A van bijlage I bij deze richtlijn, of

b) de specifieke stabiliteitsvereisten in deel B van bijlage I 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 7 bedoelde certificaat in kennis van de keuze tussen de opties als bedoeld in de eerste alinea en deelt zij daarbij de in bijlage III bedoelde bijzonderheden mee.

3. Bij toepassing van de vereisten in deel A van bijlage I passen de lidstaten de richtsnoeren in bijlage II toe, voor zover dit praktisch uitvoerbaar en verenigbaar is met het ontwerp van het betreffende schip.

4. Naar keuze van de maatschappij voldoen bestaande ro-ro-passagiersschepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van meer dan 1350 opvarenden, door de maatschappij na 5 december 2024 zijn ingezet om geregelde diensten te onderhouden van of naar een haven van een lidstaat, en nooit gecertificeerd zijn overeenkomstig deze richtlijn, aan:

a) de specifieke stabiliteitsvereisten van hoofdstuk II-1, deel B, van SOLAS 2020, of

b) de specifieke stabiliteitsvereisten in deel A van bijlage I bij deze richtlijn, boven op de in hoofdstuk II-1, deel B, van SOLAS 2009 uiteengezette vereisten.

De stabiliteitsvereisten die worden toegepast, worden vermeld in het krachtens artikel 8 vereiste scheepscertificaat.

5. Naar keuze van de maatschappij voldoen bestaande ro-ro-passagiersschepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van maximaal 1350 opvarenden, door de maatschappij na 5 december 2024 zijn ingezet om geregelde diensten te onderhouden van of naar een haven van een lidstaat, en nooit gecertificeerd zijn overeenkomstig deze richtlijn, aan:

a) de specifieke stabiliteitsvereisten in deel A van bijlage I bij deze richtlijn, of

b) de specifieke stabiliteitsvereisten in deel B van bijlage I bij deze richtlijn.

De stabiliteitsvereisten die worden toegepast, worden vermeld in het scheepscertificaat als bedoeld in artikel 7.

6. Bestaande ro-ro-passagiersschepen die op 5 december 2024 een geregelde dienst onderhielden van of naar een haven in een lidstaat, moeten blijven voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I in de versie die van kracht was vóór de inwerkingtreding van Richtlijn (EU) 2023/946.

↓ 2023/946 artikel 1. 8

Artikel 7

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 in deel A van bijlage I moet in het certificaat worden vermeld tot welke significante golfhoogte het schip aan de specifieke stabiliteitsvereisten kan voldoen.

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.

🡻 2023/946 artikel 1. 9 (aangepast)

Artikel 8

Seizoensdiensten en andere korteperiodediensten

1. Indien een maatschappij 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 echter 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, van Richtlijn (EU) 2017/2110 en punt 1.3 van bijlage XVII bij Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad[14] van toepassing in plaats van de kennisgevingsverplichting van lid 1.

3. Indien een maatschappij 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 ⌦ stabiliteits- ⌫vereisten in deel A van bijlage I mag de bevoegde instantie, als diensten in de zin van de leden 1, 2 en 3 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, 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 deel A van bijlage I. 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, 2 en 3 ⌦ van dit Artikel ⌫ moet het ro-ro-passagiersschip dat dergelijke diensten onderhoudt, een certificaat van naleving van het bepaalde in deze richtlijn, zoals bedoeld in artikel 7, lid 1, aan boord hebben

---

[14] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

↓ 2019/1243 artikel 1 en bijlage IX (4) (aangepast)

Artikel 9

Wijziging van de bijlagen

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 10 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen teneinde rekening te houden met ontwikkelingen op internationaal niveau, met name bij ⌦ de Internationale Maritieme Organisatie ⌫ (IMO), en teneinde de doeltreffendheid van deze richtlijn in het licht van de ervaring en de technische vooruitgang te verbeteren

Artikel 10

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 9 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 26 juli 2019. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 9 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 9 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

↓ 2003/25/EG

Artikel 11

Sancties

De lidstaten leggen de regels vast voor de sancties op overtredingen van de nationale bepalingen die overeenkomstig deze richtlijn zijn vastgesteld en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat zij worden uitgevoerd. De ingevoerde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

↓ 2023/946 artikel 1. 10

Artikel 12

Evaluatie

De Commissie evalueert de uitvoering van deze richtlijn en deelt de resultaten van die evaluatie uiterlijk op 5 juni 2033 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.

↓

Artikel 13

Intrekking

Richtlijn 2003/25/EG, zoals gewijzigd bij de in deel A van bijlage IV genoemde richtlijnen, wordt ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in deel B van bijlage IV genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht en de datums van toepassing van de aldaar genoemde richtlijnen.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage V.

↓ 2003/25/EG (aangepast)

Artikel 14

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de ⌦ twintigste ⌫ dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 15

Bestemming

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*