EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe (kodifikation)

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. I forbindelse med Borgernes Europa lægger Kommissionen stor vægt på at forenkle unionslovgivningen for at gøre den klarere og lettere tilgængelig for almindelige borgere, således at de får nye muligheder og kan udnytte de specifikke rettigheder, som unionslovgivningen giver dem.

   Dette mål kan ikke nås, så længe en lang række bestemmelser, som er blevet ændret gentagne gange, ofte ganske væsentligt, stadig ikke er samlet, men skal findes dels i den oprindelige retsakt og dels i senere ændringsretsakter. Det er således nødvendigt at foretage omfattende undersøgelser af mange forskellige dokumenter, der skal sammenholdes, før det kan fastslås, hvilke regler der gælder.

   Som følge heraf er det af afgørende betydning at bestemmelser, der ofte er blevet ændret, kodificeres, hvis unionslovgivningen skal være klar og gennemsigtig.

2. Den 1. april 1987 besluttede Kommissionen[1] at pålægge sine medarbejdere at kodificere alle retsakter senest efter den tiende ændring af dem, idet den understregede, at dette var et minimumskrav, og at tjenestegrenene skulle bestræbe sig på at kodificere de tekster, de var ansvarlige for, med endnu kortere mellemrum for at sikre, at unionsreglerne var klare og lette at forstå.

3. Dette blev bekræftet i formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råd i Edinburgh (december 1992)[2], hvori det understreges, at en kodifikation er vigtig, fordi den giver retlig sikkerhed med hensyn til, hvilke retsforskrifter der gælder vedrørende et bestemt spørgsmål på et bestemt tidspunkt.

   Kodifikationen skal foretages under fuldstændig overholdelse af den normale procedure for vedtagelse af Unionens retsakter.

   Eftersom der ved kodifikation ikke må foretages nogen ændringer af indholdet i de kodificerede retsakter, fastsatte Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen i en interinstitutionel aftale af 20. december 1994, at der kan anvendes en hasteprocedure til hurtig vedtagelse af de kodificerede retsakter.

4. Formålet med dette forslag er at foretage en kodifikation af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF af 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe[3]. Det nye direktiv træder i stedet for de forskellige retsakter, som er indarbejdet i det[4]; forslaget ændrer ikke indholdet af de retsakter, der kodificeres, men er blot en sammenskrivning af dem, og der foretages kun de formelle tilpasninger, der er nødvendige af hensyn til selve kodifikationen.

5. Forslaget til kodifikation er udarbejdet på grundlag af en foreløbig konsolidering på alle de officielle sprog af direktiv 2003/25/EF og retsakterne om ændring heraf, som er foretaget af Kontoret for Den Europæiske Unions Publikationer ved hjælp af et edb-system. Hvor artiklerne har fået nye numre, vises sammenhængen mellem de gamle og de nye numre i en tabel i bilag V til det kodificerede direktiv.

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Se bilag 3 til del A i konklusionerne.
3 Opført i lovgivningsprogrammet for 2026.
4 Jf. bilag IV, del A, til dette forslag.

↓ 2003/28/EF (tilpasset)

2026/0215 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe (kodifikation)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om ⌦ Den Europæiske Unions funktionsmåde ⌫, særlig artikel ⌦ 100 ⌫ , stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[5],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[6],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

↓

(1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF[7] er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder[8]. Direktivet bør af klarheds- og rationaliseringshensyn kodificeres.

↓ 2003/25/EF Betragtning 1 (tilpasset)

(2) Som led i den fælles transportpolitik bør der vedtages foranstaltninger for at ⌦sikre det nødvendige sikkerhedsniveau⌫ ved passagerbefordring til søs.

---

5 EUT C […] af […], s. […].

6 EUT C […] af […], s. […].

7 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF af 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe (EUT L 123 af 17.5.2003, s. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Jf. bilag IV, del A.

↓ 2003/25/EF Betragtning 2 (tilpasset)

(3) ⌦ Unionen ⌫ ønsker at gøre alt, hvad der er muligt, for at undgå, at der sker ulykker med ro-ro-passagerskibe og derfor går menneskeliv tabt.

↓ 2003/25/EF Betragtning 4 (tilpasset)

(4) Personer, der rejser med ro-ro-passagerskibe, og besætningen om bord på sådanne skibe bør kunne kræve samme høje sikkerhedsniveau, uanset hvor i ⌦ Unionen ⌫ skibene er i fart.

↓ 2003/25/EF Betragtning 5 (tilpasset)

(5) I betragtning af, at passagerbefordring til søs er et led i gennemførelsen af det indre marked, kan der mest effektivt etableres et fælles sikkerhedsniveau for alle skibe i ⌦ Unionen ⌫ ved hjælp af foranstaltninger på ⌦ unionsplan ⌫ .

↓ 2003/25/EF Betragtning 6 (tilpasset)

(6) Foranstaltninger på ⌦ unionsplan ⌫ er det bedste middel til at sikre en ensartet gennemførelse af en række principper, der er vedtaget inden for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og dermed undgå forvridning af konkurrencen mellem forskellige selskaber, der har ro-ro-passagerskibe i fart i ⌦ Unionen ⌫ .

↓ 2003/25/EF Betragtning 3

(7) Ro-ro-passagerskibes overlevelsesevne efter en kollision, udtrykt ved deres stabilitet ved havari, er af afgørende betydning for passagerernes og besætningens sikkerhed og særlig relevant for eftersøgnings- og redningsarbejdet. Hvis et ro-ro-passagerskib med lukket ro-ro-dæk beskadiges ved kollision, består den største fare for dets stabilitet i virkningerne af, at der akkumuleres en betydelig mængde vand på et sådant dæk.

↓ 2003/25/EF Betragtning 7 (tilpasset)

(8) Der blev fastsat generelle krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet ved havari ⌦på internationalt plan på 1990 konferencen af kontraherende stater til den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) ⌫, og de er indarbejdet i regel II-1/B/8, i SOLAS-konventionen (SOLAS 90-standard). Disse krav gælder i hele ⌦ Unionen ⌫, eftersom SOLAS-

konventionen gælder umiddelbart for international fart, og eftersom Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF[9] gælder for indenrigsfart.

↓ 2003/25/EF Betragtning 8 (tilpasset)

(9) De krav, som SOLAS 90-standarden stiller til stabilitet ved havari, omfatter implicit virkningerne af indtrængning af vand på ro-ro-dækket under forhold på søen med en signifikant bølgehøjde på 1,5 m.

↓ 2023/946 Betragtning 3 (tilpasset)

(10) Resolution 14 ⌦om »Regional Agreements on Specific Stability Requirements for ro-ro Passenger Ships« vedtaget den 29. november 1995 af konferencen af kontraherende stater til SOLAS-konventionen⌫ giver IMO's medlemmer mulighed for at indgå regionale aftaler, hvis de fremherskende forhold på søen og andre lokale forhold efter deres opfattelse kræver særlige stabilitetskrav inden for et bestemt område.

↓ 2003/25/EF Betragtning 10 (tilpasset)

(11) Otte nordeuropæiske lande, heriblandt syv medlemsstater, blev den 28. februar 1996 i Stockholm enige om at stille større krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet ved havari for at tage højde for virkningerne af akkumulering af vand på ro-ro-dækket og sætte skibet i stand til at overleve under hårdere vejrforhold end forudsat i SOLAS 90-standarden, nemlig ved en signifikant bølgehøjde på op til 4 m.

↓ 2003/28/EF Betragtning 11

(12) Ifølge aftalen, der betegnes Stockholm-aftalen, afhænger de særlige stabilitetskrav direkte af, hvilket havområde skibet opererer i, og helt præcist af den signifikante bølgehøjde, der er registreret i det pågældende fartsområde. Den signifikante bølgehøjde i det område, skibet opererer i, er bestemmende for, hvilken vandhøjde der tænkes at opstå på vogndækket, hvis der indtræffer en skade.

↓ 2023/946 Betragtning 1 (tilpasset)

(13) Direktiv 2003/25/EF ⌦ fastsatte⌫ et ensartet niveau for særlige krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet, som forbedrer denne skibstypes overlevelsesevne i tilfælde af

---

[9] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (Omarbejdning) (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1, ELI:http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

havari og garanterer et højt sikkerhedsniveau for passagerer og besætning, kombineret med de krav i SOLAS-konventionen, som var i kraft på datoen for direktivets vedtagelse.

↓ 2003/25/EF Betragtning 20 (tilpasset)

(14) ⌦Visse⌫ særlige stabilitetskrav i dette direktiv bør bygge på den metode, der er fastsat i bilagene til Stockholm-aftalen, til beregning af vandhøjden på ro-ro-dækket efter en kollisionsskade ud fra to grundparametre: skibets restfribord og den signifikante bølgehøjde i skibets fartsområde.

↓ 2023/946 Betragtning 2 (tilpasset)

(15) Den 15. juni 2017 vedtog IMO resolution MSC.421(98) om ændring af SOLAS-konventionen og om fastsættelse af reviderede stabilitetskrav til passagerskibe ved havari. Disse krav finder også anvendelse på ro-ro-passagerskibe.

↓ 2023/946 Betragtning 5 (tilpasset)

(16) Kravene i direktiv 2009/45/EF finder anvendelse på ro-ro-passagerskibe. ⌦Anvendelsen af stabilitets⌫ kravene i SOLAS-konventionen som senest ændret ved resolution MSC.421(98) (SOLAS 2020), ⌦bør⌫ medføre en væsentlig reduktion af risikoen for ro-ro-passagerskibe, der er certificeret til at befordre over 1 350 personer om bord.

↓ 2023/946 Betragtning 7

(17) For ro-ro-passagerskibe, der er certificeret til at befordre højst 1 350 personer om bord, bør den valgfrie anvendelse af SOLAS 2020-kravene være betinget af et højere niveau af R-indekset end det, der er defineret i SOLAS 2020, for at opnå det hensigtsmæssige sikkerhedsniveau.

↓ 2023/946 Betragtning 6 (tilpasset)

(18) ⌦Et højere niveau af R-indekset⌫ i dette direktiv for ro-ro-passagerskibe, der er certificeret til at befordre højst 1 350 personer om bord, vil være vanskelige at gennemføre for så vidt angår visse skibskonstruktioner. Derfor bør selskaber, som ejer eller driver disse skibe i fast rutefart i Unionen, have mulighed for at anvende de

stabilitetskrav, der fandt anvendelse inden ⌦ ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/946[10]⌫

(19) Ti år efter ⌦ ikrafttrædelsen af direktiv (EU) 2023/946⌫ skal Kommissionen vurdere brugen af valgmuligheden ⌦i forhold til skibe, der er certificeret til at befordre højst 1 350 personer om bord, ⌫ med henblik på at træffe afgørelse om, hvorvidt en yderligere revision af direktivet er nødvendig. Medlemsstaterne bør underrette Kommissionen om brugen af denne mulighed sammen med data om de pågældende skibe.

↓ 2023/946 Betragtning 8 (tilpasset)

(20) Med henblik på at sikre det nødvendige sikkerhedsniveau bør særlige krav til stabilitet ⌦ved havari⌫ også finde anvendelse på eksisterende ro-ro-passagerskibe, som aldrig har været certificeret i henhold til direktiv 2003/25/EF, og som indsættes i fast rutefart i Unionen.

↓ 2003/25/EF Betragtning 17

(21) Med det formål at forbedre sikkerheden og undgå konkurrenceforvridning bør de fælles sikkerhedskrav vedrørende stabilitet gælde for alle de ro-ro-passagerskibe, der sejler i fast international rutefart til eller fra en havn i en medlemsstat, uanset hvilket flag de fører.

↓ 2003/25/EF Betragtning 18

(22) Et skibs sikkerhed er i første række flagstatens ansvar, og derfor bør hver enkelt medlemsstat sørge for, at de ro-ro-passagerskibe, der sejler under dens flag, opfylder de sikkerhedskrav, der gælder for sådanne skibe.

↓ 2003/25/EF Betragtning 19 (tilpasset)

(23) Medlemsstaterne bør også impliceres i deres egenskab af ⌦havnestater⌫. De forpligtelser, de varetager i denne egenskab, er baseret på havnestatsspecifikke forpligtelser, der er i fuld overensstemmelse med De Forenede Nationers havretskonvention af 1982.

---

[10] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/946 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/25/EF for så vidt angår medtagelsen af forbedrede stabilitetskrav og tilpasning af direktivet til de stabilitetskrav, som er defineret af Den Internationale Søfartsorganisation (EUT L 128 af 15.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/EF Betragtning 21 (tilpasset)

(24) Medlemsstaterne bør fastlægge og offentliggøre den signifikante bølgehøjde i de havområder, hvor ro-ro-passagerskibe sejler i fast rutefart til eller fra deres havne. For internationale ruter bør staterne i begge ender af ruten nå til enighed om den signifikante bølgehøjde, når det er relevant og muligt.

↓ 2023/946 Betragtning 9

(25) Havnestater bør i videst muligt omfang samarbejde med henblik på at udarbejde den liste over havområder, der er henvist til i dette direktiv, under hensyntagen til staternes suverænitet over havområder under deres jurisdiktion og de generelle havretsprincipper.

↓ 2023/946 Betragtning 10 (tilpasset)

(26) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed har bistået Kommissionen med den effektive gennemførelse af direktiv 2003/25/EF og bør bestræbe sig på at fortsætte denne bistand i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2025/2434[11].

↓ 2023/946 Betragtning 11

(27) For at give Kommissionen mulighed for at evaluere gennemførelsen af dette direktiv og rapportere herom til Europa-Parlamentet og Rådet bør medlemsstaterne forelægge data for hvert nyt ro-ro-passagerskib, der er certificeret til at befordre højst 1 350 personer om bord i fast rutefart i overensstemmelse med stabilitetskravene i dette direktiv. Disse data bør forelægges efter den struktur, der er fastsat i bilag III. Disse data bør være tilgængelige for alle nye ro-ro-passagerskibe, eftersom de er en forudsætning for at opfylde de sandsynlighedsbaserede stabilitetskrav, som er fastsat i SOLAS 2020.

↓ 2003/25/EF Betragtning 22

(28) Alle ro-ro-passagerskibe i sejlads inden for dette direktivs anvendelsesområde bør være forsynet med et overensstemmelsesdokument, som udstedes af flagstatens administration, og som alle de øvrige medlemsstater bør acceptere.

[11] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2025/2434 af 26. november 2025 om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002 (EUT L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

↓ 2019/1243 Art. 1 og bilag, nr. IX (4) (tilpasset)

(29) For at tilpasse ⌦ dette ⌫ direktiv til den tekniske udvikling, den internationale udvikling og de erfaringer, der er gjort ved gennemførelsen deraf, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i ⌦ traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ⌫ med henblik på at ændre bilagene til ⌦ dette ⌫ direktiv. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[12]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

↓ 2003/25/EF Betragtning 28 (tilpasset)

(30) Idet målene for ⌦dette direktiv⌫, nemlig beskyttelse af menneskeliv til søs gennem forbedring af ro-ro-passagerskibes overlevelsesevne i tilfælde af havari, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, ⌦men⌫ på grund af ⌦handlingernes⌫ omfang og virkninger bedre ⌦ kan ⌫ gennemføres på ⌦ unionsplan ⌫ ⌦, kan Unionen derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. ⌫ I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ⌦videre, end⌫ hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

↓ 2023/946 Betragtning 13 (tilpasset)

(31) For ikke at pålægge indlandsmedlemsstater, som ikke har søhavne, og som ikke har ro-ro-passagerskibe, der fører deres flag og er omfattet af anvendelsesområdet for ⌦ dette ⌫ direktiv, en uforholdsmæssig stor administrativ byrde, bør sådanne medlemsstater kunne fravige bestemmelserne i ⌦ dette ⌫ direktiv. Det betyder, at de ikke er forpligtet til at gennemføre direktiv ⌦2003/25/EF⌫, så længe disse betingelser er opfyldt.

↓

(32) Nærværende direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag IV, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret og datoerne for anvendelse af de deri nævnte direktiver —

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

↓ 2003/25/EF

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Formålet med dette direktiv er at indføre et ensartet niveau for særlige krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet, for dermed at forbedre denne skibstypes overlevelsesevne i tilfælde af havari og garantere et højt sikkerhedsniveau for passagerer og besætning.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 1), litra b) (tilpasset)

1) »SOLAS-konventionen«: den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, med de gældende ændringer

---

↓ 2023/946, artikel 1, nr. 1, litra (c) (tilpasset)

2) »SOLAS 90«: den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, som ændret ved resolution MSC.117(74)

3) »SOLAS 2009«: den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, som ændret ved resolution MSC.216(82)

4) »SOLAS 2020«: den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, som ændret ved resolution MSC.421(98)

↓ 2003/25/EF (tilpasset)

5) »Stockholm-aftalen«: den aftale, der er indgået den 28. februar 1996 i Stockholm i henhold til resolution 14 ⌦om⌫ »Regional Agreements on Specific Stability Requirements for ro-ro Passenger Ships«, vedtaget den 29. november 1995 ⌦af konferencen af kontraherende stater til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974 (resolution 14 fra SOLAS 1995-konferencen) ⌫

6) »ro-ro-passagerskib«: et skib, som befordrer flere end 12 passagerer med ro-ro-lastrum eller speciallastrum som defineret i regel II-2/3 i SOLAS-konventionen

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 1), litra a)

7) »eksisterende ro-ro-passagerskib«: et ro-ro-passagerskib, hvis køl er lagt, eller som befinder sig på et tilsvarende konstruktionsstadium inden den 5. december 2024; et tilsvarende konstruktionsstadium betyder det stadium, hvor:

   a) konstruktion, der kan identificeres med et bestemt skib/fartøj, er påbegyndt, og

   b) samling af dette skib/fartøj er påbegyndt og udgør ikke under 50 ton eller, hvis det er mindre, mindst 1 % af den anslåede samlede skrogvægt

8) »nyt ro-ro-passagerskib«: et ro-ro-passagerskib, som ikke er et eksisterende ro-ro-passagerskib«

↓ 2003/25/EF

9) »passager«: enhver person, bortset fra skibsføreren og besætningsmedlemmerne eller andre personer, der er forhyret eller beskæftiget i en hvilken som helst egenskab om bord på et skib og bortset fra børn under ét år

---

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 1), litra d)

10) »fast rutefart«: en række overfarter med ro-ro-passagerskibe mellem de samme to eller flere havne eller en række sejladser fra og til samme havn uden mellemliggende anløb:

   a) i henhold til en offentliggjort fartplan eller

   b) med overfarter, der er så regelmæssige eller hyppige, at de fremtræder som en systematisk række sejladser«

↓ 2003/25/EF

11) »flagstatens administration«: de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag ro-ro-passagerskibet har ret til at føre

---

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 1), litra e)

12) »havnestat«: en medlemsstat, til eller fra hvis havne et ro-ro-passagerskib er i fast rutefart

---

↓ 2003/25/EF

13) »international fart«: en rejse over hav fra en havn i en medlemsstat til en havn uden for den pågældende medlemsstat eller omvendt

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 1), litra f) (tilpasset)

14) »særlige stabilitetskrav«: de stabilitetskrav, der er omhandlet i artikel 6 ⌦i dette direktiv⌫

↓ 2003/25/EF

15) »signifikant bølgehøjde« (H_s): den gennemsnitlige højde af den største tredjedel af de observerede bølger i et givet tidsrum

16) »restfribord« (f_r): minimumsafstanden mellem det skadede ro-ro-dæk og den endelige vandlinje ved skadestedet, idet der ikke skal tages hensyn til effekten af den mængde vand, der er akkumuleret på det skadede ro-ro-dæk

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 1), litra g)

17) »selskab«: ejeren af et ro-ro-passagerskib eller en hvilket som helst anden organisation eller person som f.eks. operatøren eller bareboatbefragteren, som har overtaget ansvaret for passagerskibets drift fra ejeren.

↓ 2003/25/EF

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på alle ro-ro-passagerskibe, der sejler i fast international rutefart til og fra en havn i en medlemsstat, uanset hvilket flag de fører.

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 2)

2. Hver enkelt medlemsstat skal i sin egenskab af havnestat sikre, at ro-ro-passagerskibe, der fører en ikkemedlemsstats flag, i fuldt omfang opfylder dette direktivs krav, førend de kan gå i fast rutefart fra eller til havne i den pågældende medlemsstat, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110[13].

[13] Directive (EU) 2017/2110 of the European Parliament and of the Council of 15 November 2017 on a system of inspections for the safe operation of ro-ro passenger ships and high-speed passenger craft in regular service and amending Directive 2009/16/EC and repealing Council Directive 1999/35/EC (OJ L 315, 30.11.2017, p. 61, ELI:http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 3) (tilpasset)

3. Medlemsstater, der ikke har søhavne, og som ikke har ro-ro-passagerskibe, der fører deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, kan fravige bestemmelserne i dette direktiv bortset fra forpligtelsen fastsat i andet afsnit.

De medlemsstater, der agter at benytte en sådan undtagelse, meddeler senest den 5. december 2024 Kommissionen, om betingelserne herfor er opfyldt, og underretter Kommissionen om enhver senere ændring. Sådanne medlemsstater må ikke tillade, at ro-ro-passagerskibe, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, fører deres flag, før de har gennemført direktiv ⌦ 2003/25/EF ⌫ .

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 4)

Artikel 4

Signifikante bølgehøjder

Der benyttes signifikante bølgehøjder til at beregne den højde af vand på vogndækket, der anvendes i de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit A. Tallene for signifikant bølgehøjde må ikke overskrides med en sandsynlighed på over 10 % om året.

↓ 2003/25/EF

Artikel 5

Havområder

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 5), litra a)

1. Havnestaterne udarbejder en liste over havområder, som ro-ro-passagerskibe passerer i fast rutefart til eller fra deres havne, og de tilsvarende signifikante bølgehøjder i disse områder og holder listen ajour.

↓ 2003/25/EF (tilpasset)

2. Havområderne og de deri gældende værdier for signifikant bølgehøjde ⌦som omhandlet i stk. 1, ⌫ fastlægges i fællesskab af staterne i begge ender af ruten, det være sig medlemsstater eller, når det er relevant og muligt, tredjelande. Hvis skibets rute går gennem mere end ét havområde, skal skibet opfylde de særlige stabilitetskrav for den største signifikante bølgehøjde, der forekommer i disse områder.

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 5), litra b) (tilpasset)

3. Listen⌦, der er omhandlet i stk. 1, ⌫ offentliggøres i en offentlig database, som der er adgang til via den kompetente søfartsmyndigheds internetsted. Kommissionen underrettes om, hvor sådanne oplysninger ligger, og om eventuelle ajourføringer med en begrundelse herfor.

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 6) (tilpasset)

Artikel 6

Særlige likviditetskrav

1. Uden at dette berører anvendelsen af direktiv 2009/45/EF, skal nye ro-ro-passagerskibe, der er certificeret til at befordre over 1 350 personer om bord, opfylde de særlige stabilitetskrav, der er fastsat i SOLAS 2020, kapitel II-1, del B.

2. Efter selskabets valg skal nye ro-ro-passagerskibe, der er certificeret til at befordre højst 1 350 personer om bord, opfylde:

a) de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit A, til dette direktiv, eller

b) de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit B, til dette direktiv.

For hvert sådant skib skal flagstatens administration inden for en periode på to måneder fra datoen for udstedelsen af certifikatet i artikel 7 meddele Kommissionen, hvilken af valgmulighederne i første afsnit der er valgt, og vedlægge meddelelsen de oplysninger, der er omhandlet i bilag III.

3. Når medlemsstaterne anvender kravene i bilag I, afsnit A, følger de retningslinjerne i bilag II, for så vidt som det er praktisk muligt og foreneligt med, hvordan det pågældende skib er konstrueret.

4. Efter selskabets valg skal eksisterende ro-ro-passagerskibe, som er certificeret til at befordre over 1 350 personer om bord, som selskabet indsætter i fast rutefart til eller fra en havn i en medlemsstat efter den 5. december 2024, og som aldrig har været certificeret i henhold til dette direktiv, opfylde:

a) de særlige stabilitetskrav, der er fastsat i SOLAS 2020, kapitel II-1, del B, eller

b) de særlige stabilitetskrav, der er fastsat i bilag I, afsnit A, til dette direktiv, udover dem, der er fastsat i SOLAS 2009, kapitel II-1, del B.

De stabilitetskrav, der anvendes, skal noteres i skibets certifikat som ⌦ omhandlet i⌫ artikel 7.

5. Efter selskabets valg skal eksisterende ro-ro-passagerskibe, som er certificeret til at befordre højst 1 350 personer om bord, som selskabet indsætter i fast rutefart til eller fra en havn i en medlemsstat efter den 5. december 2024, og som aldrig har været certificeret i henhold til dette direktiv, opfylde:

a) de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit A, til dette direktiv, eller

b) de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit B, til dette direktiv.

De stabilitetskrav, der anvendes, skal noteres i skibets certifikat som omhandlet i artikel 7.

6. Eksisterende ro-ro-passagerskibe, som sejlede i fast rutefart til eller fra en havn i en medlemsstat senest den 5. december 2024, skal fortsat opfylde de særlige stabilitetskrav, der er fastsat i bilag I, i den udgave, der fandt anvendelse inden ikrafttrædelsen af direktiv (EU) 2023/946.

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 8)

Artikel 7

Certifikater

1. Såvel nye som eksisterende ro-ro-passagerskibe, der fører en medlemsstats flag, skal være forsynet med et certifikat, som bekræfter, at skibet opfylder de særlige stabilitetskrav i artikel 6.

Certifikaterne skal være udstedt af flagstatens administration og kan kombineres med andre relevante certifikater. For ro-ro-passagerskibe, som opfylder de særlige stabilitetskrav fastsat i bilag I, afsnit A, skal den signifikante bølgehøjde, op til hvilken skibet kan opfylde de særlige stabilitetskrav, angives i certifikatet.

Certifikatet er gyldigt, så længe ro-ro-passagerskibet sejler i et havområde med den samme eller en lavere signifikant bølgehøjde.

2. Hver enkelt medlemsstat accepterer i sin egenskab af havnestat certifikater, som er udstedt af en anden medlemsstat i overensstemmelse med dette direktiv.

3. Hver enkelt medlemsstat accepterer i sin egenskab af havnestat certifikater, som er udstedt af et tredjeland, og hvori det erklæres, at ro-ro-passagerskibet opfylder de særlige stabilitetskrav, der er fastsat i dette direktiv.

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 9) (tilpasset)

Artikel 8

Årstidsbestemt og anden tidsbegrænset sejlads

1. Hvis et selskab, som på årsbasis sejler i fast rutefart, ønsker at indsætte yderligere ro-ro-passagerskibe til at sejle i en kortere periode på denne faste rute, skal det senest en måned, inden skibene indsættes på den pågældende rute, underrette de kompetente myndigheder i havnestaten eller -staterne herom.

2. I tilfælde, hvor der som følge af uforudsete omstændigheder er behov for hurtig indsættelse af et andet ro-ro-passagerskib for at sikre opretholdelse af driften, anvendes artikel 4, stk. 4, i direktiv (EU) 2017/2110 og punkt 1.3 i bilag XVII til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF[14] dog i stedet for kravet om underretning ⌦ fastsat ⌫ i stk. 1.

---

[14] Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control (OJ L 131, 28.5.2009, p. 57, ELI:http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

3. Hvis et selskab ønsker at operere med årstidsbestemt fast rutefart i en kortere periode, der ikke overstiger seks måneder om året, skal det senest tre måneder forinden underrette de kompetente myndigheder i havnestaten eller -staterne herom.

4. For ro-ro-passagerskibe, som opfylder de særlige ⌦stabilitets⌫krav i bilag I, afsnit A, og hvor sejladsen som omhandlet i denne artikels stk. 1, 2 og 3 finder sted under forhold med lavere signifikant bølgehøjde end dem, der er fastsat for samme havområde for helårssejlads, kan den kompetente myndighed anvende værdien for signifikant bølgehøjde gældende for denne kortere periode til at fastslå vandstanden på dækket, når den anvender de særlige stabilitetskrav i bilag I, afsnit A. Værdien af den signifikante bølgehøjde gældende for denne kortere periode aftales mellem medlemsstaterne eller, når det er relevant og muligt, mellem medlemsstater og tredjelande i begge ender af ruten.

5. Når den kompetente myndighed i havnestaten eller -staterne har givet tilladelse til sejlads som omhandlet i stk. 1, 2 og 3 ⌦ i denne artikel ⌫ , skal ro-ro-passagerskibe, der foretager sådan sejlads, være forsynet med et certifikat, der bekræfter, at skibet opfylder direktivets bestemmelser, jf. artikel 7, stk. 1.

🡻 2019/1243 Art. 1 og bilag, nr. IX (4) (tilpasset)

Artikel 9

Ændring af bilagene

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10 vedrørende ændring af bilagene for at tage hensyn til den internationale udvikling, navnlig i ⌦Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ⌫, og for at gøre direktivet mere effektivt ud fra de indhøstede erfaringer og den tekniske udvikling.

Artikel 10

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i nærværende artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 26. juli 2019. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 9 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 9 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

↓ 2003/25/EF (tilpasset)

Artikel 11

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter selv sanktionerne for overtrædelse af nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til dette direktiv, og træffer ⌦alle⌫ fornødne foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

↓ 2023/946 Art. 1, nr. 10)

Artikel 12

Evaluering

Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv og forelægger resultatet af denne evaluering for Europa-Parlamentet og Rådet senest den 5. juni 2033. Oplysninger baseret på de i artikel 6, stk. 2, omhandlede meddelelser gøres tilgængelige i anonymiseret form.

↓

Artikel 13

Ophævelse

Direktiv 2003/25/EF som ændret ved de retsakter, der er nævnt i bilag IV, del A, ophæves, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse i national ret af de i bilag IV, del B nævnte direktiver.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag V.

↓ 2003/25/EF (tilpasset)

Artikel 14

Ikrafttrædelse

Dette direktiv træder i kraft på ⌦ tyvendedagen ⌫ efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

↓ 2003/25/EF

Artikel 15

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*