



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.03.2002  
KOM(2002) 158 endelig

2002/0074 (COD)  
2002/0075 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

**om bedre sikkerhed for passagerskibe i Fællesskabet**

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe**

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM**

**ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -  
standarder for passagerskibe**

(forelagt af Kommissionen)

## MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

### om bedre sikkerhed for passagerskibe i Fællesskabet

#### 1. INDLEDNING

Kommissionen foreslår i denne meddelelse en række foranstaltninger med henblik på at forbedre den eksisterende fællesskabslovgivning om passagerskibes sikkerhed på linje med de politiske mål, der skitseres i Kommissionens hvidbog om transportpolitik<sup>1</sup>. De foranstaltninger, der foreslås i nærværende meddelelse, omfatter et forslag om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerfærger og en revision af direktiv 98/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. Den forelægger også Kommissionens linje, hvad angår erstatningsansvarsordningen for søtransport af passagerer og den igangværende revision af IMO's Athen-konvention vedrørende søtransport af passagerer og gods af 1974.

I sin meddelelse af 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs<sup>2</sup> understregede Kommissionen behovet for en række foranstaltninger med henblik på at forbedre og harmonisere den sikkerhedsordning, der gælder for passagerskibe. En række tragiske ulykker med passagerskibe i EU's farvande understreger yderligere behovet for at træffe foranstaltninger på dette område<sup>3</sup>. Kommissionen foretog i løbet af nogle få år en væsentlig styrkelse af sin lovgivning om passagerskibes sikkerhed. Bl.a. blev fire nye EF-instrumenter indført med henblik på at sikre ens sikkerhedskrav til alle passagerskibe i Fællesskabet<sup>4</sup>, navnlig standarder for ro-ro-færger<sup>5</sup>, bedre oplysninger om passagerer, der rejser på passagerskibe<sup>6</sup> og en bedre gennemførelse af ISM-koden på passagerskibe<sup>7</sup>.

Ved gennemførelse af disse foranstaltninger og evaluering af deres effektivitet viste det sig, at der forelå nogle mangler, og at målet, dvs. harmoniserede bestemmelser for alle passagerskibe, der anløber eller forlader en EU-havn, endnu ikke til fulde er opnået. En evaluering af sikkerhedsordningen for passagerer med henblik på foreslå forbedringer var allerede blevet påbegyndt, da den seneste europæiske tragedie, passagerfærgeulykken, *Express Samina*, i Grækenland, understregede, at det var nødvendigt, at medlemsstaterne og Kommissionen øgede deres indsats for at afværge sådanne ulykker i fremtiden.

---

<sup>1</sup> Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - de svære valg, KOM(2001)370 af 12.9.2001. De prioriteter, der skitseres i dette dokument, omfatter løbende forbedring af skibsfartssikkerhed, forbedring af borgernes transport og deres rettigheder som passagerer i de forskellige transportmåder.

<sup>2</sup> Kommissionens meddelelse om en fælles politik for sikkerhed til søs KOM(93)66 af 24.2.1993.

<sup>3</sup> Se f.eks. Rådets beslutning af 22.12.1994 vedrørende ro-ro-passagerfærgers sikkerhed, EFT C 379 af 31.12.1994.

<sup>4</sup> Rådets direktiv 98/18/EF af 17.3.1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1.

<sup>5</sup> Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. 4.1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerskibe, EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

<sup>6</sup> Rådets direktiv 98/41/EF af 18.6.1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater, EFT L 188 af 2.7.1998, s. 35.

<sup>7</sup> Rådets forordning nr. 3051/95/EF af 8.12.1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger, EFT L 320 af 30.12.1995, s. 14, ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 179/98 af 23.1.1998, EFT L 19 af 24.1.1998, s. 35.

Kommissionen følger endvidere udviklingerne, hvad angår bygning af passagerskibe, navnlig deres øgede størrelse (op til 150 000 bruttotons) og passagerkapacitet (op til 5 000 passagerer og besætning). Der er blevet rejst en række spørgsmål om, hvorvidt de gældende bygnings- og driftssikkerhedsstandarder for meget store passagerskibe er tilstrækkelige. IMO analyserer nu dette emne på det tekniske niveau og på baggrund af deres arbejde og efterfølgende analyse på fællesskabsniveau har Kommissionen til hensigt at foreslå yderligere initiativer, hvad angår passagerskibes sikkerhed i den anden halvdel af 2002.

## **2. Særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe, der sejler til eller fra EU's havne**

### **2.1. Baggrund**

Et passagerskibs stabilitet efter en kollision er af central vigtighed for ro-ro-passagerskibes sikkerhed. Jo længere et skib kan holde sig flydende efter alvorlig beskadigelse, jo mere effektiv er evakuering af passagerer og besætning samt eftersøgnings- og redningsoperationer. Dette bliver stadig vigtigere, da ro-ro-skibe, der besejler Fællesskabets havne bliver stadig større og transporterer et voksende antal passagerer og besætning. Det kan ikke betvivles, at en af de største farer for et ro-ro-skib med et lukket ro-ro-dæk er følgerne af en akkumulering af store mængder vand på dette dæk.

På internationalt niveau er det de såkaldte SOLAS 90-standarder, der er vigtigst, hvad angår regulering af ro-ro-passagerskibes stabilitet. Disse standarder behandler indirekte virkningerne af vand, der kommer ind på ro-ro-dækket under moderat søtilstand med en signifikant bølgehøjde på ca. 1,5 meter<sup>8</sup>. Disse standarder anvendes også for sejlads inden for EU's grænser ved direktiv 98/18/EF.

Efter *Estonia*-ulykken i Østersøen blev otte europæiske lande (Danmark, Finland, Tyskland, Irland, Nederlandene, Norge, Sverige og Det Forenede Kongerige) i februar 1996 gennem en særlig aftale, "Stockholm-aftalen"<sup>9</sup> enige om at indføre særlige stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe. Den centrale tanke i Stockholm-aftalen er, at et skib skal være tegnet således, at det ikke kæntrer, selv om en bestemt mængde vand er kommet ind på ro-ro-dækket. Aftalens tekniske krav går ud over kravene i henhold til SOLAS 90-standarderne, da de øger skibets overlevelsessevne under mere alvorlige søtilstande ved at forbedre SOLAS-kravene, så der også tages hensyn til følgerne af vand, som akkumulerer på ro-ro-dækket efter skader.

Stabilitetskravene gælder for alle ro-ro-passagerskibe, uafhængigt af flag, som sejler i fast international rutefart med passagerer mellem bestemte havne eller til eller fra bestemte havne i det område, der omfattes af aftalen. Endvidere har alle parterne til Stockholm-aftalen nu udvidet den til at omfatte tilsvarende indenrigssejlads.

### **2.2. Kommissionens holdning**

Ved afslutningen af den diplomatiske konference, hvorunder Stockholm-aftalen blev vedtaget, udstedte Kommissionen en erklæring, hvori den noterede sig den indgåede aftale, og der blev givet udtryk for, at samme sikkerhedsniveau burde sikres for alle ro-ro-

---

<sup>8</sup> Endvidere fastsætter direktiv 1999/35/EF om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerskibe i sin artikel 4, stk. 1, litra e), at ro-ro-færger skal overholde de særlige krav til stabilitet, der er vedtaget på regionalt niveau når de sejler i denne region, der er omfattet af sådanne regionale bestemmelser.

<sup>9</sup> Aftale vedrørende særlige stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe, der sejler i international rutefart mellem eller til eller fra bestemte havne i Nordvesteuropa og Østersøen, vedlagt som bilag til IMO-rundskrivelse nr. 1891 af 29. april 1996.

passagerskibe, der sejler under lignende forhold. Idet Kommissionen bemærkede, at aftalen ikke gælder andetsteds i Fællesskabet, meddelte den, at den havde til hensigt at undersøge de lokale forhold for alle ro-ro-passagerfærger i europæiske vande og undersøge følgerne af Stockholm-aftalens anvendelse i den region, den omfatter. Erklæringen konkluderede, at Kommissionen på baggrund af denne undersøgelse havde til hensigt at træffe en beslutning vedrørende behovet for yderligere initiativer på dette område.

Efter således at have engageret sig, har Kommissionen undersøgt omfanget og virkningen af anvendelsen af Stockholms-aftalen vedrørende særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe samt, hvorvidt det er passende at udvide aftalens anvendelsesområde til de europæiske farvande, der ikke er omfattet af aftalen. Denne analyse blev afsluttet i 2001 og de væsentlige resultater, som bygger på oplysninger fra forskellige kilder, herunder en særlig undersøgelse ifølge kontrakt med Kommissionen, kan resumeres således:

- Bølgehøjder i Middelhavet er sammenlignelige med bølgehøjder i Østersøen, men bølgehøjder i det østlige Atlanterhav (Frankrigs, Spaniens og Portugals Atlanterhavskyst) er sammenlignelige med bølgehøjder i Vesterhavet og området omkring Den Engelske Kanal. Faktorer forbundet med visibilitet og vandtemperatur er generelt mere gunstige i Middelhavet end i de områder, der er omfattet af Stockholm-aftalen, men bølger er normalt stejle i Middelhavet. Man kan konkludere, at bølgehøjder i sydeuropæiske farvande er sammenlignelige med bølgehøjder i nordeuropæiske farvande.
- Gennemførelse af Stockholm-aftalen har ikke forårsaget større problemer for branchen eller de regeringer, der er aftaleparter. En betydelig del af de berørte skibe har ikke haft behov for nogen forbedring. Af i alt 140 fartøjer er 60% blevet forbedret for under € 1 mio. De anslåede samlede omkostninger ved forbedring var ca. € 85 mio., men størstedelen af disse omkostninger vedrørte i højere grad fremskyndet overholdelse af SOLAS 90-standarder end overholdelse af Stockholm-aftalen som sådan.
- Omkostningerne forbundet med ændring af den sydeuropæiske flåde, så de overholder bestemmelserne i Stockholm-aftalen er omtrent de samme som forbundet med overholdelse af SOLAS 90-kravene. Da fuld overholdelse af SOLAS-kravene under alle omstændigheder på grundlag af IMO's tidsplan (international sejlads) og direktiv 98/18/EF (national EU-sejlads) skal finde sted i de kommende år, bør branchen allerede have planlagt investeringer med henblik på forbedring af de pågældende fartøjer.
- Indførelse af de yderligere krav indeholdt i Stockholm-aftalen for sydeuropæiske fartøjer medfører ensartede stabilitetskrav i hele EU og øger således sikkerhedsniveauet i Fællesskabet.

Kommissionen mener på baggrund af ovenstående, at det ikke er berettiget at have forskellige stabilitetskrav for beskadigede ro-ro-fartøjer i Nord- og Sydeuropa (Stockholm-aftalens standarder i Nordeuropa og SOLAS 90-standarder i Sydeuropa) hverken hvad angår sikkerhedsparametre eller teknisk-økonomiske aspekter. Kommissionen foreslår derfor et direktiv, der indfører de særlige stabilitetskrav i Stockholm-aftalen for alle ro-ro passagerskibe i international sejlads i EU. Dette initiativ har den fordel, at det skaber større sikkerhed for passagerskibe i Fællesskabet og gør lovgivningen for passagerskibe i international sejlads ensartet. Forslaget er vedlagt som bilag I til denne meddelelse.

I betragtning af, at driftsforholdene for ro-ro passagerskibe i indenrigssejlads ofte svarer til forholdene for international sejlads foreslår Kommissionen også at revidere Rådets direktiv 98/18/EF for at indføre samme eller tilsvarende stabilitetskrav for ro-ro skibe i indenrigsfart.

### **3. Revision af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe**

#### **3.1. Indledning**

Selv om Rådets direktiv 98/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe<sup>10</sup> er et relativt nyt direktiv, har der allerede vist sig at være en række problemer forbundet med gennemførelsen. Kommissionen mener derfor, det er passende at foreslå nogle ændringer til direktivet. Den foreslåede revision skal hovedsagelig koncentreres om at styrke centrale dele af direktivet og forenkle nogle af bestemmelserne. Forslaget er vedlagt som bilag 2 til denne meddelelse og omfatter følgende ændringer.

#### **3.2. Offentliggørelse af listerne over havområder (artikel 4, stk. 2)**

Artikel 4 i direktiv 98/18/EF fastsætter definition af havområder i forskellige kategorier for at begrænse trafikmængden for forskellige fartøjskategorier. Stk. 2 i artiklen fastlægger en procedure for medlemsstaternes meddelelse af sådanne havområder til Kommissionen. Når havområderne er blevet godkendt af Kommissionen, bistået af udvalget, offentliggøres de i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Erfaringerne med gennemførelsen af denne artikel viser, at der er en række problemer. Nogle af disse problemer har været af retlig art, idet medlemsstaterne har fortolket artiklens mening meget forskelligt. Endvidere er meddelelse om havområder blevet givet med alvorlige forsinkelser. På mere teknisk niveau, har det format, nogle medlemsstater har anvendt til listen over havområder, været uegnet til offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. Da klassificering af havområder er af afgørende betydning for effektiv gennemførelse af direktivet som helhed, må disse problemer løses.

Kommissionen foreslår derfor en ny internetbaseret procedure til meddelelse og offentliggørelse af havområder, som gør proceduren mere klar og mere enkel samtidig med at systemet bliver mere gennemsigtigt, da oplysningerne er lettere tilgængelige for alle involverede parter.

#### **3.3. Undtagelse for Grækenland**

Artikel 6, stk. 3, litra g) indeholder en undtagelse for eksisterende klasse A eller klasse B-fartøjer, der sejler i Grækenland. Undtagelsen giver disse fartøjer en mulighed for at sejle uden at overholde direktivets sikkerhedskrav indtil de er 35 år, mens alderen for overholdelse af dette direktiv fra 2007 er betydeligt lavere for andre fartøjer.

Med henblik på denne forlængelse skulle Grækenland meddele Kommissionen de nærmere enkeltheder for hvert af disse skibe, og disse enkeltheder skulle offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. Listen blev offentliggjort med en Kommissionens beslutning af 24.6.1999<sup>11</sup> og viste, at undtagelsen kun berørte et meget begrænset antal fartøjer. Den praktiske betydning af undtagelsen er derfor begrænset, og dens politiske betydning er også stærkt nedsat. Kommissionen foreslår af disse grunde at strege undtagelsesklausulen for passagerfartøjer, der sejler i græske vande fra 1.1.2005.

---

<sup>10</sup> EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1.

<sup>11</sup> EFT L 180 af 24.6.1999, s. 5.

### **3.4. Koden for højhastighedsfartøjer af 2000**

Direktiv 98/18/EF anvender på nuværende tidspunkt koden for højhastighedsfartøjer<sup>12</sup> fuldt ud for alle højhastighedsfartøjer, der besejler indenrigsruter. Siden direktivets vedtagelse er der dog blevet udarbejdet en højhastighedskode for nye skibe. Denne nye kode for højhastighedsfartøjer 2000 blev vedtaget den 5. december 2000 og gælder for alle nye fartøjer, hvis køl var lagt eller som befandt sig på et tilsvarende konstruktionsstadium på eller efter 1. juli 2002<sup>13</sup>. Koden for højhastighedsfartøjer af 2000 erstatter ikke den tidligere kode for ældre højhastighedsfartøjer, men gælder kun for nye fartøjer.

Kommissionen foreslår for at følge med disse nye udviklinger på internationalt plan at ændre direktiv 98/18/EF, så koden for højhastighedsfartøjer af 2000 kommer til at gælde ved hjælp af ændringer til direktivet gennem udvalgsproceduren. Dette kræver en ændring af artikel 8a i direktivet. Man opnår således samme fleksible metode til ændringer af direktivet, hvad angår udviklinger inden for international lovgivning for både passagerskibe og koden for højhastighedsfartøjer, hvilket ikke er tilfældet for øjeblikket.

### **3.5. Stabilitetskrav og udfasning af ro-ro-passagerfartøjer**

Det første forslag til retsakt i denne meddelelse om sikkerhed for passagerskibe indfører særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerfartøjer, der sejler på internationale ruter til og fra EU-havne senest pr. 1. oktober. For at sikre samme høje sikkerhedsniveau for international og indenlandsk sejlads, indeholder ændringerne til direktiv 98/18/EF også et forslag om at anvende disse eller tilsvarende stabilitetskrav på ro-ro-skibe i indenrigsfart.

For at tilskynde til overholdelse af stabilitetskravene for ro-ro-passagerskibe der sejler i forskellige typer havområder under de samme søforhold, foreslår Kommissionen, at de særlige stabilitetskrav skal gælde for alle nye ro-ro passagerskibe i klasse A, B og C pr. 1. oktober 2004. Det er ikke berettiget at forlange, at nye skibe i klasse D skal overholde de særlige stabilitetskrav på grund af de restriktive driftsforhold, der gælder for disse skibe. I betragtning af vanskelighederne med at forbedre eksisterende skibe i klasse A og B foreslår Kommissionen dog som et alternativ at indføre muligheden for at udfase disse skibe når de bliver 30 år, hvis de særlige stabilitetskrav ikke kan opfyldes. Samme mulighed for udfasning skal gælde for eksisterende ro-ro passagerskibe i klasse C og D, hvis de ikke fuldt ud opfylder stabilitetskravene i punkt II-1/3/8 i direktivets bilag I. Det vil sige, at disse skibe fuldt ud skal opfylde SOLAS 90 stabilitetskrav, hvilket de for øjeblikket er undtaget fra.

Kravene/mulighederne for ro-ro-fartøjer, der sejler i de fire typer indenrigske søområder (klasse A, B, C og D) vises kort i følgende oversigt:

---

<sup>12</sup> International kode for højhastighedsfartøjer, IMO-regel MCS 36(63) af 20. maj 1994.

<sup>13</sup> International kode for højhastighedsfartøjer af 2000(2000 HSC Code), IMO regel MSC 97(93) af 5. december 2000.

| <u>Skibsklasse</u>   | <u>Stabilitetskrav</u>  | <u>Overgangsforanstaltninger for eksisterende skibe</u>  |
|--|---|--|
| Nye klasse A, B og C ro-ro-skibe, der er bygget på eller efter 1. oktober 2003 | Samme bestemmelser gælder som for skibe, der sejler i internationale farvande. Indførelse af de særlige stabilitetskrav (Stockholm-aftalen)             |  |
| Nye klasse D ro-ro skibe   | SOLAS 90 stabilitetskrav (Bilag I/II-1/B/8)   |  |
| Eksisterende klasse A og B ro-ro skibe, der er bygget før 1. oktober 2004      | Samme bestemmelser gælder som for skibe, der sejler i internationale farvande. Særlige stabilitetskrav (Stockholm-aftalen) indføres pr. 1. oktober 2010 | Hvis kravene ikke er overholdt pr. 1.10.2010, udfases ro-ro skibe når de bliver 30 år. Den sidste frist for udfasning: 1. januar 2015. |
| Eksisterende klasse C og D ro-ro skibe, der er bygget før 1. oktober 2004      | SOLAS 90 stabilitetskrav (Bilag I/II-1/B/8) indført pr. 1. oktober 2010   | Hvis kravene ikke er overholdt pr. 1.10.2010, udfases ro-ro skibe når de bliver 30 år. Den sidste frist for udfasning: 1. januar 2015. |

### 3.6. Sikkerhedskrav for bevægelseshæmmede passagerer

Demografiske ændringer i Den Europæiske Unions befolkning bidrager til en aldrende befolkning. En større andel af samfundet og dermed en potentielt større transportbrugergruppe har i fremtiden en form for nedsat mobilitet (bevægelseshæmmed), som skyldes alder eller et handicap. Det er derfor stadig mere relevant at gøre passagerskibe, der sejler i indenrigsfart, sikre og tilgængelige for bevægelseshæmmede mennesker<sup>14</sup> da den andel af befolkningen, der direkte kan nyde godt af bedre tilgængelighed kan nå op på 30%. Når et passagerskib udformes således, at det er beregnet til alle passagerer, også mennesker med nedsat mobilitet, er skibet også mere sikkert og mere brugervenligt for alle passagerer.

I Europa-Kommissionens hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - de svære valg" står: "...den intermodale transports succes ... forudsætter let adgang til samtlige transportformer. I denne forbindelse er det vigtigt at tage hensyn til de problemer, bevægelseshæmmede personer har med at benytte kollektive transportmidler. For dem kan skiftet fra én transportform til en anden være en regulær forhindring"<sup>15</sup>. Artikel 13 i EF-

<sup>14</sup> Definitionen af en bevægelseshæmmed person i direktiv 2002/xx/EF vedrørende særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til persontransport, og som har over otte pladser ud over førerens plads om ændring af direktiv 70/156/EØF og 97/27/EF er: "Bevægelseshæmmede passagerer": Personer, som har vanskeligt ved at benytte offentlige transportmidler, f.eks. handicappede (herunder personer med nedsatte sensoriske og mentale evner samt kørestolsbrugere), personer med handicap på arme og/eller ben, små personer, personer med tung bagage, ældre mennesker, gravide, personer med indkøbstasker på hjul og personer med børn (herunder børn i promenadevogne).

<sup>15</sup> Hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - de svære valg", KOM (2001) 370 endelig af 12.9.2001.

traktaten opfordrer endvidere til at bekæmpe forskelsbehandling på grund af bl.a. handicap og alder og senere EF-lovgivning og Kommissionens forslag<sup>16</sup> omfatter som et driftskrav tilgængelighed for bevægelseshæmmede personer.

Eksempler på problemer på passagerskibe for bevægelseshæmmede mennesker er: fysisk adgang ved indskibning, adgang til og fra bildækket, adgang til faciliteter om bord, manglende adgang til sikkerhedsinformationer (nødudgange, beredskabsmeddelelser) og adgang til facilitetsområder.

Kommissionen foreslår, at direktivet tilføjes en ny artikel vedrørende sikkerhedskrav for bevægelseshæmmede passagerer og endnu et bilag med retningslinjer herfor. Disse sikkerhedskrav skal omfatte alle skibsklasser, både nye og eksisterende, selvom løsningerne er forskellige afhængig af skibets størrelse og type. Udarbejdelse af specifikke tekniske krav overlades til medlemsstaterne i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Det er af afgørende betydning at medlemsstaterne hører organisationer, der repræsenterer bevægelseshæmmede personer. Det er opfattelsen, at hvis der tages hensyn til disse retningslinjer for sikkerhed når skibet tegnes, er der ikke tale om væsentlige yderligere omkostninger, men det erkendes i den foreslåede nye artikel, at tilpasning af eksisterende skibe kan blive kostbar, og direktivet indeholder derfor en sikkerhedsklausul mod tilpasninger, der medfører en urimelig økonomisk byrde for rederne. Kommissionen foreslår også i denne forbindelse, at det med udvalgets bistand skal være muligt at ændre bilag II og III.

#### **4. SKIBSSELSKABERS ERSTATNINGSANSVAR OVER FOR SØFARTSPASSAGERER**

##### **4.1. Indledning**

Erstatningsansvar for skade, som påføres passager under søtransport er ikke omfattet af fuldstændigt harmoniserede bestemmelser, hverken på internationalt eller europæisk plan. Der foreligger ingen fællesskabslovgivning på dette område, og passagerbeskyttelse varierer medlemsstaterne imellem afhængigt af de internationale konventioner og ændringer til disse konventioner, som er blevet ratificeret af den stat, hvor erstatningskravet afgøres. Maksimumserstatning for dødsfald eller personskade varierer derfor i høj grad i EU's medlemsstater. Endvidere fastsætter ingen af de gældende konventioner eller protokoller, at skibet har erstatningsansvar eller er forpligtet til at være forsikret med henblik på at opfylde passagerers erstatningskrav.

Kommissionen mener, at den nuværende situation er uholdbar i betragtning af, hvor vigtigt det er, at passagerer, der rejser ad søvejen, har tilstrækkelig og ensartet beskyttelse. Behovet for en erstatningsansvarsordning for søfartspassagerer understreges af, at færgernes og krydstogtskibenes størrelse og passagerkapacitet er voksende, og at der er stadig flere operatører på dette marked, som til stadighed vokser i takt med, at mennesker har mere tid og flere penge til rejser og ferier. En ensartet og tilstrækkelig erstatningsansvarsordning for passagerer bør derfor indgå i Fællesskabets retsramme for passagerskibe, så meget mere som Fællesskabet ved forordning 2027/97/EF om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af

---

<sup>16</sup> Se f.eks. direktiv 2001/XX/EF, som er citeret i fodnote 12 og forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening og indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje (KOM(2000)7 endelig af 26.7.2000)



ulykker allerede har fastsat en EU-omfattende erstatningsansvarsordning for luftfartsselskaber.

Her fremsættes Kommissionens synspunkter vedrørende de centrale elementer af en erstatningsansvarsordning for søfartspassagerer, der kan fungere. Efter Kommissionens opfattelse bør en sådan ordning indføres i EU i den nære fremtid. Indførelse af en ordning på EU-plan falder sammen med revisionen af de internationale bestemmelser om passagerskibes erstatningsansvar på internationalt plan. Man mener at det, hvis den internationale ordning tilfredsstillende, eller i det mindste ikke hindrer, anvendelsen af alle nedennævnte centrale elementer, er at foretrække at gennemføre EU-ordningen i sammenhæng med de internationale bestemmelser. Hvis den internationale ordning ikke opfylder disse forventninger eller er betydeligt forsinket, mener Kommissionen dog, at spørgsmålet er så vigtigt, at specifikke fællesskabsomfattende initiativer er påkrævede, og den vil derfor stille forslag før årets udgang.

## **4.2. Baggrund**

### *4.2.1. Skibsfart*

Den vigtigste internationale konvention omfattende passagerskibes erstatningsansvar er Athen-konventionen om søtransport af passager og gods af 1974 (herefter benævnt Athen-konventionen), som fastsætter en erstatningsansvarsordning for skade påført passagerer på søgående skibe. Athen-konventionen fastsætter en erstatningsansvarsordning, som bygger på skyld, hvilket indebærer, at selskabet kan begrænse sit erstatningsansvar, medmindre der er blevet handlet således, at skaden blev forårsaget forsætligt eller der blev handlet uforsvarligt vel vidende, at skaden sandsynligvis ville forekomme. Erstatningsgrænsen er sat til 46 666 særlige trækningsrettigheder (SDR) (ca. € 67 000) pr. passager i tilfælde af dødsfald eller personskade. Hvad angår tab eller beskadigelse af bagage er grænsen for selskabets erstatningsansvar varierende, afhængig af arten af bagage og af, hvor bagagen befinder sig. Athen-konventionen trådte i kraft i 1987 og er nu ratificeret eller tiltrådt af 26 stater, inklusive seks EU-medlemsstater<sup>17</sup>, hvilket repræsenterer en tredjedel af verdens søgående tonnage. Den væsentlige grund til, at et relativt lille antal lande i EU har ratificeret konventionen er, at grænserne betragtes som værende for lave. Der blev gjort en indsats for at hæve grænserne i slutningen af 1980'erne, men resultatet heraf, protokollen af 1990, er ikke ratificeret i stor udstrækning og er ikke trådt i kraft.

I betragtning af den generelt utilfredsstillende situation, hvad angår kompensation af passagerer på søgående skibe, besluttede den internationale søfartsorganisations juridiske komité at foretage en gennemgang af Athen-konventionen. En af grundene til denne revision var at sikre mindst et lignende beskyttelsesniveau for passagerer som i den reviderede erstatningsansvarsordning for luftfartspassagerer under hensyntagen til de specifikke driftsmæssige forhold og forsikringsforhold for søfartsindustrien. Kommissionen deltager i IMO's arbejde på dette område, og resultatet beskrives mere indgående i afsnit 4.4.

Der er på nuværende tidspunkt ikke nogen fællesskabslovgivning om skibes erstatningsansvar overfor passagerer. Den tilsvarende lovgivning inden for luftfart er derfor et nyttigt udgangspunkt for udarbejdelse af en sådan ordning.

---

<sup>17</sup> De EU-medlemsstater, der har ratificeret Athen-konventionen er: Belgien, Grækenland, Irland, Luxembourg, Spanien og Det Forenede Kongerige. Endvidere anvender de nordiske stater substansen af konventionen, men inden for grænserne af protokollen af 1990.

#### 4.2.2. *Luftfart*

Forordning 2027/97/EF fastsætter en erstatningsansvarsordning for luftfartsselskaber i tilfælde af ulykker på fællesskabsniveau. Den gælder kun for luftfartsselskaber, der er etableret i Fællesskabet og fastsætter, at luftfartsselskabet har ubegrænset erstatningsansvar over for passagerer i tilfælde af dødsfald eller personskade, som er opdelt i to tredjedele. For erstatningskrav på i alt 100 000 særlige trækningsrettigheder (ca. € 143 000) pr. passager kan luftfartsselskabet ikke som forsvar i retten anføre, at alle mulige foranstaltninger blev truffet for at undgå ulykken. Forordning 2027/97 specificerer endvidere, at luftfartsselskabet skal være forsikret op til mindst grænserne for objektivi ansvar, og derudover "op til et rimeligt niveau". Forordningen omfatter ikke beskadigelse af bagage.

Ved vedtagelse af Montreal-konventionen af 1999 om visse ensartede regler om international luftbefordring (Montreal-konventionen) er man blevet enige om et ensartet regelsæt på internationalt niveau. Denne konvention, som endnu ikke er trådt i kraft, minder om den eksisterende fællesskabsordning, hvad angår erstatningskrav for dødsfald og personskade, men har et bredere anvendelsesområde, bl.a. med bestemmelser om erstatningsansvar for beskadigelse af bagage og last. Montreal-konventionen omfatter også en forpligtelse for aftalestater om at kræve, at luftfartsselskaberne har tilstrækkelig forsikring til at dække deres erstatningsansvar i henhold til konventionen.

Man er for øjeblikket ved at gøre en indsats for at tilpasse fællesskabsordningen til Montreal-konventionen ved at inkludere erstatningskrav for tab eller beskadigelse af bagage og for forsinkelser og at bane vejen for, at Fællesskabet og medlemsstaterne i fællesskab kan blive aftaleparter til Montreal-konventionen. I henhold til Rådets konklusioner skal Fællesskabets og medlemsstaternes samtidige ratificering af konventionen finde sted før udgangen af 2002.

### **4.3. Kommissionens holdning**

#### 4.3.1. *Indledning*

Kommissionen har den faste overbevisning, at den erstatningsansvarsordning, som gælder for søfartspassagerer må ajourføres og styrkes til fordel for passagererne. Tiden er løbet fra mange træk i Athen-konventionen, således som den står, og opfylder ikke længere forventningerne for de passagerer, der rejser på passagerskibe, der sejler både i og udenfor Fællesskabets farvande. Tilstrækkelig beskyttelse af passagererne er særlig vigtigt, når det drejer sig om kompensation for skade forbundet med dødsfald eller personskade, hvilket også står i centrum i forordning 2027/97/EF om luftfartsselskabers erstatningsansvar.

Det må dog erkendes, at der er en række relevante forskelle mellem de to transportmåder, hvilket indebærer forskellige løsninger for de respektive erstatningsansvarsordninger. Disse forskelle inkluderer passagerernes aktiviteter under transporten, den måde, hvorpå selskaberne er organiseret og arrangerer deres forsikring, og den måde, hvorpå de to brancher selv opfatter erstatningsspørgsmål. På grund af disse og andre forskelle er det ikke nødvendigvis gennemførligt eller ønskeligt at gennemføre et identisk erstatningsansvarssystem for de to transportmåder. F.eks. kræver det store og voksende antal passagerskibsselskaber, som ikke alle er velkendte, meget specifikke forsikringsdækningskrav i søfartssektoren. Det er af afgørende betydning, at alle skibsselskaber, uafhængigt af fartøjets flag, er omfattet af forsikring, hvis en erstatningsansvarsordning over for søfartspassagerer skal være effektiv.

For at sikre tilstrækkelig beskyttelse af passagerer, må bestemte centrale principper indarbejdes i Fællesskabets erstatningsansvarsordning for søfartspassagerer. Følgende seks områder bør efter Kommissionens mening indgå i en EU-omfattende erstatningsansvarsordning for søfartspassagerer.

#### 4.3.2. *Objektivt ansvar*

Objektivt ansvar har til formål at forbedre skadelidtes situation, da erstatningsansvar ikke er afhængig af skibsselskabets skyld eller forsømmelighed. I modsætning til den erstatningsansvarsordning, der gælder for luftfartssektoren, er der ingen af de gældende konventioner om erstatningsansvar overfor søfartspassagerer, der har bestemmelser om skibsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af dødsfald eller personskade, og som er helt uafhængig af skyld fra selskabets side<sup>18</sup>. Forskellen mellem transportmåderne er ofte blevet berettiget ved henvisning til, hvor forskelligt det er at være passager på et passagerskib eller et krydstogtskib og på et fly. På et fly forventes passagerer normalt at forblive siddende på størstedelen af rejsen, mens en passager om bord på et skib, navnlig krydstogtskibe, er langt mere mobil og aktiv og har langt mere tid og flere muligheder for at gøre ting, der kan bidrage til forsømmelighed. En passager på et krydstogtskib kan ofte snarere sammenlignes med en gæst på en restaurant, diskotek, hos en frisør eller på et kursted. Da ingen af disse tjenesteydelsesleverandører normalt har objektivt ansvar, mener man, at det er uretfærdigt at pålægge passagerskibsselskaber en sådan byrde. Det fremgår, hvilket støtter dette synspunkt, at ca. 90% af passagerers erstatningskrav i søfartssektoren kommer fra en eller flere passagerer, mens erstatningskrav i luftfartssektoren, når de forekommer, har en tendens til at involvere alle eller de fleste af passagererne om bord på de pågældende fly.

Denne form for logik tager dog ikke hensyn til ulykker om bord på passagerskibe, som skyldes årsager, som ligger uden for passagerernes kontrol. Sådanne hændelser, herunder havari, grundstødning, kollision, ild osv. kan fuldt ud sammenlignes med typiske ulykker i luftfartssektoren og skal reguleres under hensyntagen hertil. Kommissionen mener derfor, i lighed med det nuværende udkast til en ny protokol til Athen-konventionen, at der bør skelnes mellem to kategorier erstatningskrav. Skade som skyldes skibets drift, og hvor der er mulighed for, at passagererne har kontrol over hændelserne, er typisk meget begrænsede ("skibsfartshændelser"), og disse bør falde ind under en ordning omfattende objektivt ansvar, mens et system, der bygger på forsømmelighed, kan være tilstrækkeligt for andre typer personskaade, der forekommer om bord.

#### 4.3.3. *Tilstrækkelige erstatningsgrænser*

Kommissionen accepterer, at der skal være maksimumsgrænser for skibsselskabets objektive erstatningsansvar, navnlig da ordningen for at være effektiv skal være forbundet med strenge krav om forsikringsdækning. Grænserne må dog sættes på et niveau, som anses for tilstrækkeligt højt, navnlig hvad angår dødsfald og personskaade.

Fastsættelse af en passende grænse kompliceres af, at der generelt ikke er megen statistisk oplysning til rådighed om omkostninger ved ulykker forbundet med passagerskibe. Stort set er der få kendte tilfælde, af de allerede afgjorte tilfælde, som viser virkelige mangler i erstatningsordningen for søfartspassagerer trods en række tragiske færgeulykker i europæiske vande. Dette skal dog måske snarere ses som en illustration af fleksibel forsikringspraksis end

---

<sup>18</sup> Artikel 3, s tk.3, i Athen-konventionen fastsætter dog en formodning om skyld fra skibsfartsselskabets side hvis skaden skyldes havari, kollision, stranding, eksplosion eller ild, eller fejl ved skibet.

som bevis for, at de eksisterende maksimumsgrænser er tilstrækkelige. Efter Kommissionens mening bør retfærdig kompensation af passagerer føre til en minimal afhængighed af en sådan fleksibilitet, selv når det drejer sig om store erstatningskrav, og erstatning bør derfor bygge på grænser, som svarer til eller overstiger grænserne i sammenlignelige erstatningsansvarsordninger.

Et luftfartsselskabs objektive ansvar er begrænset til € 143 000 på EU-plan. Det er sandsynligt, at dette beløb i den nære fremtid bliver gældende på internationalt plan ved ikrafttrædelse af Montreal-konventionen. På søfartsområdet øgede protokollen af 1990 til Athen-konventionen grænsen betydeligt til 175 000 særlige trækningssenheder (€ 250 000), hvilket svarer til den generelle grænse, der er fastsat for passagerskibe i 1996-protokollen til konventionen om begrænsning af søretlige krav på skadeserstatning (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims - LLMC). Selv om nogle medlemsstater har indført dette i deres lovgivning, er ingen af disse protokoller trådt i kraft på internationalt plan.

Efter Kommissionens mening udgør grænsen i 1990-protokollen til Athen-erstatningskonventionen med den værdi, den har i dag<sup>19</sup> det minimalt acceptable beløb for en objektiv ansvarsordning for dødsfald og personskade. Det internationale samfund har allerede tilsluttet sig dette beløb i forbindelse med forhandlinger om instrumenter tidligere. Et sådant beløb forudsætter dog, at den generelle ansvarsforsikring pr. passager, inklusive ansvar i tilfælde af skibsselskabets skyld eller forsømmelighed, er betydeligt højere.

#### *4.3.4. Udvidet erstatningsansvar i tilfælde af fejl eller forsømmelighed*

Det accepteres generelt, at skibsselskabers ret til at begrænse deres erstatningsansvar ophæves i tilfælde af grov forsømmelighed. Retten til begrænsning mistes for øjeblikket kun - både i henhold til Athen-konventionen og LLMC-ordningen - hvis skibsselskabet med forsæt har forårsaget skaden eller hvis det har handlet forsømmeligt og vel vidende, at en sådan skade formentlig ville være følgen. Det er klart, at der kun er ganske få tilfælde forbundet med passagerskibe, der opfylder disse kriterier, og begrænsningen kan for praktiske formål derfor betragtes som ubrydelig på nuværende tidspunkt. Kommissionen mener, at dette er en væsentlig fejl ved den eksisterende ordning da ubrydelig begrænsningsret svarer til, at skibsselskaberne og deres forsikringsselskaber kan nægte passagererne erstatning over en vis grænse, uafhængigt af, hvorvidt kravene er berettigede, og uafhængig af ulykkesårsagen. Ubrydelige begrænsninger giver også generelt skibsselskaberne liden tilskyndelse til at træffe passende foranstaltninger til at forebygge ulykker.

Kommissionen mener, at erstatningsansvar over for passagerer ved dødsfald og personskade, enten det skyldes en søfartsulykke eller ikke, skal have betydelig højere grænser end for den del, der omfattes af objektivt erstatningsansvar, som beskrevet i foregående afsnit. Hvis der skal være erstatningsgrænser for dødsfald og personskade overhovedet, bør de være høje nok til fuldt ud at dække overskuelige tab. Dette svarer bedre til de normale principper inden for erstatningsret og svarer mere til den ordning, der gælder i luftfartssektoren foruden at være i overensstemmelse med Kommissionens synspunkter, hvad angår erstatningsansvarsordningen

---

<sup>19</sup> I 1990 svarede 175 000 særlige trækningssenheder til gennemsnitligt ECU 186 752,7 (Eurostat/New Cronos). Dette tal bliver med anvendelse af forbrugerprisindekset - som efter Kommissionens skøn er 142,27 for de 15 EU-medlemsstater - mellem 1990 og 2003 (skønnet tidspunkt for vedtagelse af den foreslåede grænse) til € 265 000. Dvs., at der ikke er nogen nævneværdig forskel mellem særlige trækningssenheder og ECU/EUR i forhold til den i 1990 vedtagne grænse.

for skader forårsaget af olieforurening<sup>20</sup>. For yderligere at sikre overensstemmelse mellem den gældende ordning i luftfartssektoren, bør der som grundlag for erstatningsansvar skelnes mellem søfartsulykker og andre ulykker. Hvad angår søfartsulykker er det rimeligt at formode skyld eller forsømmelighed fra skibsselskabets side. Dvs., at skibsselskabet, som i Montreal-konventionen, har erstatningsansvar over for passagerers tab i forbindelse med dødsfald eller personskade, medmindre skibsselskabet kan bevise, at hændelsen forekom uden nogen skyld eller forsømmelighed fra selskabets side.

#### 4.3.5. *Obligatorisk forsikring*

Nogle af de gældende internationale konventioner om erstatningsansvar overfor passagerer omfatter krav om, at skibsselskaberne har tilstrækkeligt forsikringsdækning. Det er helt urimeligt ikke at kræve forsikringsdækning for passagerskibe i betragtning af risici forbundet med transport af hundreder eller tusinder af passagerer på skibe. Det er ganske rigtigt, at de fleste passagerskibe er beskyttet finansielt, normalt ved "Mutual Protection & Indemnity (P&I) Clubs" (B&I-klub) men man kan ikke berettige manglen på formelle krav om forsikringsdækning. Obligatoriske krav om forsikringsdækning skal derfor indgå i enhver erstatningsansvarsordning. For at sikre lige forhold mellem skibsselskaber, skal disse krav gælde for alle skibsselskaber, uafhængigt af skibets flag, som sejler til eller fra en EF-havn. Hvad angår beløbet, skal forsikringen dække den maksimale objektive ansvarsgrænse pr. passager og et rimeligt beløb derudover, multipliceret med det maksimale antal personer om bord.

#### 4.3.6. *Direkte krav*

Muligheden for, at skadelidte kan søge erstatning direkte hos assurandøren er af central betydning inden for skibsfart, da det kan være vanskeligt at finde frem til skibsselskabet og/eller dette kan være ude af stand til at opfylde sine økonomiske forpligtelser. Det er derfor afgørende for enhver søfarterstatningsansvarsordning, at der foreligger ret til at søge erstatning direkte hos assurandøren, hvis en sådan ordning skal opfylde sit formål. Det er derfor klart, at et sådant krav til skibsselskaber skal indgå i en fremtidig erstatningsansvarsordning for passagerer. Hvad angår den økonomiske størrelsesorden af denne ret, bør den svare til det fulde beløb pr. person under den obligatoriske forsikring.

#### 4.3.7. *Indenrigstransport*

Erstatningsansvarsordningen bør omfatte al transport i Fællesskabet, inklusive transport inden for en medlemsstats grænser. Athen-konventionen gælder kun for internationale rejser. En række medlemsstater har dog besluttet at udvide anvendelsen heraf til også at omfatte indenrigssejls. På linje med Fællesskabets tankegang bag den eksisterende lovgivning for passagerskibe, dvs. at beskyttelsesniveauet for passagerer ikke er afhængig af, om det drejer sig om sejls mellem to medlemsstater eller inden for en medlemsstats grænser, bør erstatningsansvarsordningen derfor omfatte alle typer transport.

### 4.4. **Vejnen fremad**

En EF-erstatningsansvarsordning over for søfartspassagerer, der opfylder alle ovennævnte kriterier, tilfredsstiller de aktuelle behov for passagerer om bord på færger og krydstogtskibe og skaber en ensartet erstatningsansvarsordning i medlemsstaterne. En sådan ordning omfatter

---

<sup>20</sup> Kommissionens synspunkter, hvad angår international erstatningsansvar og erstatningsansvarsordning for olieforurening er fastlagt i KOM(2000)802 endelig af 6. december 2000.

mange af de centrale træk i den erstatningsansvarsordning, som gælder i luftfartssektoren, men indeholder yderligere træk til fordel for passagererne, idet grænserne for objektivt ansvar er højere og forsikringskravene betydeligt mere detaljerede. Det er vigtigt, at forsikringskravene dækker alle skibsselskaber, uafhængigt af hvilket flag eller registrering det fartøj, der anløber eller forlader Fællesskabets havne, har. Kommissionen mener, at en sådan erstatningsansvarsordning for passagertransport ad søvejen bør iværksættes i Fællesskabet hurtigst muligt.

Udarbejdelse af et forslag om en EU-omfattende erstatningsansvarsordning for søfartspassagerer falder sammen med udarbejdelsen af en ny protokol til Athen-konventionen, som er planlagt vedtaget sidst i 2002. Et udkast til protokol blev godkendt af IMO's juridiske komite på dens 83. møde den 8-12 oktober 2001 og sendes til vedtagelse på en diplomatisk konference, der er planlagt i oktober-november 2002. Protokoludkastet indfører bl.a. obligatoriske forsikringskrav for passagerskibe og en ordning vedrørende objektiv erstatningsansvar forbundet med ret til direkte krav. Det er også hensigten, at erstatningsgrænserne for dødsfald eller personskade på passagerer på grund af skibsulykker skal hæves betydeligt. Der indføres også mulighed for, at aftalestaterne kan anvende højere erstatningsgrænser for krav vedrørende dødsfald eller personskade for passagerer i tilfælde af skibsselskabets forsømmelighed (hvor der i tilfælde af skibsulykker er tale om omvendt bevisbyrde til fordel for skadelidte). Hvad angår anvendelse af protokollens bestemmelser på indenrigstransport, som ikke direkte behandles i teksten, ser det ud til, at den internationale ordning ikke hindrer aftaleparterne i at træffe sådanne supplerende foranstaltninger.

Det vil sige, at det forekommer sandsynligt, at den nye protokol stort set tilfredsstillende ovennævnte spørgsmål, under forudsætning af, at erstatningsgrænserne er tilstrækkeligt høje. Det er vigtigt, at selv om den generelle erstatningsgrænse for erstatningskrav vedrørende dødsfald eller personskade ikke er tilstrækkeligt høje, muliggør det nuværende protokoludkast stadig, at aftaleparterne kan anvende højere grænser eller slet ingen grænser. Kommissionen mener derfor, for at fremme udstrakt anvendelse af en erstatningsansvarsordning for passagerer, at medlemsstaterne og Fællesskabet som helhed bør gøre en indsats for at få den nye protokol til Athen-konventionen vedtaget og bragt i kraft så snart som muligt<sup>21</sup>.

Det ser ud til, at den nye protokol til Athen-konventionen gør det muligt for Fællesskabet som sådan at blive aftalepart til protokollen. Fællesskabet er nødt til at være aftalepart til protokollen på samme måde som dets medlemsstater på grund af den eksklusive fællesskabskompetence vedrørende bestemte spørgsmål, der reguleres af protokollen<sup>22</sup>, som er en følge af vedtagelse af forordning 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område<sup>23</sup>.

Det er endnu ikke sikkert hvilken form, der vælges til Kommissionens forslag om en erstatningsansvarsordning for søfartspassagerer i henhold til ovennævnte elementer. Dette er afhængigt af resultatet af den diplomatiske konference om Athen-protokollen. Ideelt kan Kommissionens ordning anvendes inden for den globale ordning og således indgå i den

---

<sup>21</sup> I krafttrædelse af den nye Athen-protokol er afhængig af, at et bestemt antal stater giver udtryk for, at de har til hensigt at være bundet af den. Det påkrævede antal stater til at bringe protokollen i kraft er endnu ikke fastsat, men antallet for Athen-konventionen var 10.

<sup>22</sup> Artikel 10 og 11 i udkast til protokol, som erstatter eller ændrer artikel 17 og 17a i Athen-konventionen, vedrører jurisdiktion, anerkendelse og håndhævelse af afgørelser i henhold til protokollen. Disse bestemmelser påvirker bestemmelserne i forordning 44/2001.

<sup>23</sup> EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1.

brede, internationalt harmoniserede regelramme. En international løsning har en række fordele, ikke mindst fra et praktisk og proceduremæssigt perspektiv, da erstatningskrav fra passagerer sandsynligvis kommer til at omfatte tvister, der involverer mange forskellige parter og mange forskellige staters retssystemer. Samtidig mener Kommissionen dog, at en tilfredsstillende regional løsning i dette tilfælde er at foretrække frem for en utilfredsstillende international løsning. Hvis resultatet af den diplomatiske konference om vedtagelse af Athen-protokollen udviser grundlæggende mangler, hvad angår de centrale elementer i dette afsnit eller andre hindringer for gennemførelse heraf, agter Kommissionen derfor at foreslå en EU-omfattende ordning, der indeholder de nødvendige elementer. I betragtning af spørgsmålets vigtighed, dvs. tilstrækkelig erstatning for dødsfald og personskade for passagerer, mener Kommissionen, at en EU-omfattende ordning på dette område er en velbegrundet og nødvendig foranstaltning, hvis den internationale aftale ikke kan yde de nødvendige garantier.

2002/0074 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe**



## BEGRUNDELSE

### GENEREL INDLEDNING

#### 1. Baggrund

Som følge af ro-ro-passagerskibes særlige konstruktion er deres stabilitet efter havari ved kollision afgørende for deres overlevelsessevne. Det er indlysende, at evakuerings-, eftersøgnings- og redningsarbejdet bliver mere effektivt jo længere et skib holder sig flydende efter et alvorligt havari. Derfor har kravene til disse skibes stabilitet direkte indflydelse på passageres og besætningens sikkerhed. Sådanne overvejelser får stigende betydning, eftersom de ro-ro-skibe, der besejler EU's havne, bliver større og større og har flere og flere passagerer og besætningsmedlemmer om bord.

Det er både i praksis og ved forskning konstateret, at det farligste for et ro-ro-skib med lukket ro-ro-dæk er akkumulering af en større vandmængde på dette dæk. Dog er det med passende tekniske krav muligt, at et havareret skib kan holde sig flydende, selv efter at der er trængt vand ind på ro-ro-dækket (vogndækket). Forskning har tydeligt vist, at skibets restfribord og bølgehøjden i det pågældende havområde har betydning for, hvor stor en mængde vand der kan akkumuleres efter havari ved kollision.

Ro-ro-passagerskibes stabilitet er behandlet på internationalt plan af den internationale søfartsorganisation (IMO), og der er indført særlige krav dertil, især på basis af SOLAS-konventionen af 1990<sup>24</sup> og resolution A.265. Disse krav tager implicit hensyn til virkningerne af vand på ro-ro-dækket, når havet er i en tilstand med en signifikant bølgehøjde på 1,5 m, og indkøringsperioden for eksisterende skibe går fra 1. oktober 1998 til 1. oktober 2010.

Efter Estonia-ulykken besluttede 8 europæiske lande (Danmark, Finland, Tyskland, Irland, Nederlandene, Norge, Sverige og Det Forenede Kongerige) i 1996 at stille strengere krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet ved havari, end der stilles i SOLAS 90. Disse nye krav blev indført ved Stockholm-aftalen (SA), som de 8 lande er parter i. SA-stabilitetskravene er komplementære til SOLAS 90 og har til formål at øge ro-ro-skibes overlevelsessevne ved en signifikant bølgehøjde mellem 1,5 m og 4 m. De yderligere krav tager specifikt højde for sandsynligheden for akkumulering af op til 0,5 m vand på vogndækket. SA har en indkøringsperiode fra 1. april 1997 til 1. oktober 2002.

Ved vedtagelsen af SA, der kun gælder regionalt, erklærede Kommissionen, at den agtede at undersøge, hvilke lokale forhold der er fremherskende i de europæiske farvande, der besejles af ro-ro-passagerskibe, og at undersøgelsen skulle belyse, hvilke virkninger aftalen har i den region, den gælder i. Kommissionen erklærede videre, at den på baggrund af undersøgelsen ville træffe beslutning om, om der var behov for yderligere initiativer.

Rådet fremsatte en lignende erklæring i mødeprotokollen for den 2074. samling den 17. Marts 1998, hvor Rådets direktiv 98/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe<sup>25</sup> blev vedtaget. I erklæringen blev behovet for at sikre samme sikkerhedsniveau for alle passagerfærger, der sejler under samme forhold, yderligere præciseret, idet der henvistes til såvel international fart som indenrigsfart. Med direktiv 98/18/EF blev anvendelse af

---

<sup>24</sup> Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen som revideret i 1990.

<sup>25</sup> EFT L 144 af 15.5.1998, s.1

sikkerhedskravene i SOLAS 90 obligatorisk for al indenrigssejls i EU med nye skibe i klasse A, B, C og D og eksisterende skibe i klasse A og B<sup>26</sup>.

Efter den seneste alvorlige ulykke med et ro-ro-passagerskib, Express Samina, som skete i Grækenland i september 2000, opfordrede Europa-Parlamentet Kommissionen til at undersøge, om Stockholm-aftalen og andre foranstaltninger til forbedring af passagerskibes stabilitet og sikkerhed er effektive<sup>27</sup>.

På denne baggrund tog Kommissionen efter en grundig gennemgang af Stockholm-aftalen dette punkt med i sit arbejdsprogram for 2001.

## **2. SOLAS-stabilitetskravene og Stockholm-aftalen**

2.1. Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har flere gange behandlet spørgsmålet om passagerskibes stabilitet i forbindelse med den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), og de første krav til stabilitet ved havari blev indført i 1948 og forbedret i 1960 og 1974. Det var imidlertid først i 1990, at der skete et større fremskridt med stabilitetskravene til ro-ro-skibe, idet der indsattes et nyt afsnit<sup>28</sup> i SOLAS-konventionen. Disse krav (der betegnes SOLAS 90 stabilitetskrav) er internationale og gælder for alle passagerskibe, der er i international fart fra og til havne i EU eller, via direktiv 98/18/EF, i indenrigsfart i medlemsstaterne. SOLAS 90-stabilitetskravene omfatter implicit virkningerne af indtrængning af vand på ro-ro-dækket under forhold på søen med en signifikant bølgehøjde på 1,5 m.

For SOLAS 90-kravene gælder en indkøringsperiode for alle eksisterende ro-ro-passagerskibe, nemlig mellem 1. oktober 1998 og 1. oktober 2010, afhængigt af en række forskellige faktorer<sup>29</sup>.

2.2. Efter Estonia-ulykken besluttede 8 europæiske lande (Danmark, Finland, Tyskland, Irland, Nederlandene, Norge, Sverige og Det Forenede Kongerige) i februar 1996 at stille strengere krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet ved havari, end der få år tidligere var fastsat i IMO's SOLAS 90. Hovedtanken bag initiativet var, at et skib bør være konstrueret sådan, at det kan modstå kæntring, selv om der er trængt vand ind på vogndækket (ro-ro-dækket).

Stockholm-aftalen (SA) blev indgået inden for rammerne af IMO-resolution 14 fra SOLAS-konferencen i 1995, som giver de kontraherende lande mulighed for at indgå en sådan aftale, hvis de fremherskende forhold på søen og andre lokale forhold efter deres opfattelse kræver særlige stabilitetskrav inden for et bestemt område. Der blev givet underretning om aftalen til IMO den 1. april 1996 i overensstemmelse med punkt 3 i resolution 14, og aftalen trådte i overensstemmelse med artikel 10 deri i kraft den 1. april 1997<sup>30</sup>. Lidt forenklet er SA-kravene komplementære til SOLAS

---

<sup>26</sup> Disse klasser er defineret efter, hvilket havområde skibet sejler i, i overensstemmelse med artikel 4 i rådsdirektiv 98/18/EF.

<sup>27</sup> Europa-Parlamentets beslutning B5-0783, 0787 og 0791/2000 af 5. oktober 2000.

<sup>28</sup> SOLAS, kapitel II-1, del B, regel 8 (stabilitet ved havari).

<sup>29</sup> Faktorerne er skibets A/Amax-værdi, antallet passagerer om bord og dets alder. (Proceduren for beregning af A/Amax-værdien er en forenklet udgave af en probabilistisk beregning af stabiliteten ved havari, som IMO har indført som et forsøg på at sammenligne skibes overlevelsessevne med henblik på opstilling af en rækkefølge for indførelse af nye krav. Det er ikke en standard for overlevelsessevne.)

<sup>30</sup> IMO-cirkulæreskrivelse nr. 1891 af 29. april 1996.

90-kravene, idet de indeholder yderligere tekniske krav, der udtrykkelig skal tage højde for en situation med vand på vogndækket. Om disse krav er opfyldt måles enten på grundlag af beregninger efter anvisningerne i aftalen eller ved modelforsøg udført efter metoden i SOLAS 95, resolution 14.

Udgangspunktet for aftalen er, at skibets restfribord og den signifikante bølgehøjde (hs) i det område, skibet sejler i, vil bestemme, hvilken vandhøjde på vogndækket der vil opstå som følge af havari. Derfor bør et skib konstrueres til at modstå den signifikante bølgehøjde, der forekommer på den rute eller i det område, skibet besejler. Ud fra ovenstående parametre skulle et skib, der opfylder SA-stabilitetskravene ikke kunne kæntré, selv om der er 0,5 m vand på ro-ro-dækket. Kortene i Stockholm-aftalen med bølgehøjder i forskellige områder er udarbejdet af de kontraherende stater og bygger på helårsstatistikker.

De særlige stabilitetskrav i SA gælder for alle ro-ro-passagerskibe, der, uanset flag, sejler i fast international passager rute fart til eller fra bestemte havne i det område, der er omfattet af aftalen. Aftalen rummer en overgangsperiode for anvendelse af kravene, idet ro-ro-passagerskibe med den laveste  $A/A_{\max}$ -værdi er omfattet fra den 1. april 1997, mens skibe, der allerede opfylder SOLAS 90-stabilitetskravene, er omfattet fra den 1. oktober 2002.

### **3. EU's holdning til Stockholm-aftalen**

- 3.1. Ved afslutningen af den konference, hvor aftalen blev vedtaget, fremsatte Kommissionen en erklæring, hvori den tog indgåelse af aftalen til efterretning og udtrykte ønske om, at der burde gælde samme sikkerhedsniveau for alle ro-ro-passagerskibe, der er i drift under samme forhold. Kommissionen konstaterede, at aftalen ikke gælder for andre dele af Fællesskabet, og erklærede, at den agtede at undersøge, hvilke lokale forhold der er fremherskende i de europæiske farvande, der besejles af ro-ro-passagerskibe, og at undersøgelsen skulle belyse, hvilke virkninger aftalen har i den region, den gælder i. Kommissionen erklærede videre, at den på baggrund af undersøgelsen ville træffe beslutning om, om der var behov for yderligere initiativer.

Kommissionens erklæring blev støttet på Rådets 1907. samling den 11. marts 1996, hvor transportministrene drøftede resultaterne af Stockholm-aftalen.

Rådet enedes om at fremsatte en lignende erklæring i mødeprotokollen for den 2074. samling den 17. marts 1998, hvor Rådets direktiv 98/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe blev vedtaget. I erklæringen blev behovet for at sikre samme sikkerhedsniveau for alle passagerfærger, der sejler under samme forhold, yderligere præciseret, idet der henvistes til såvel international fart som indenrigsfart. Med direktiv 98/18/EF blev anvendelse af sikkerhedskravene i SOLAS 90 obligatorisk for al indenrigssejlad i EU med nye skibe i klasse A, B, C og D og eksisterende skibe i klasse A og B.

- 3.2. Endvidere kræves det i artikel 4, stk. 1, litra e, i direktiv 1999/35/EF om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, at ro-ro-færger overholder de særlige krav til stabilitet, der er vedtaget på regionalt niveau, når de er i drift i en region, hvor der gælder sådanne regionale regler. Ifølge direktivet skal værtsstaterne kontrollere, at ro-ro-færger "overholder de særlige krav til stabilitet, der er vedtaget på regionalt

*niveau og omsat i national lovgivning i overensstemmelse med meddelelsesproceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester, når driften i den pågældende region er omfattet af den nationale lovgivning, forudsat at disse krav ikke går videre end kravene i bilaget til resolution 14 fra SOLAS-konferencen 1995 (Stability Requirements Pertaining to the Agreement) og er meddelt generalsekretæren for IMO efter procedurerne i punkt 3 i nævnte resolution".*

- 3.3. Kommissionen fulgte op på sit tidligere tilsagn og rekvirerede en undersøgelse af, hvilke virkninger gennemførelse af Stockholm-aftalen om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe har haft, og om det er hensigtsmæssigt at udvide den til også at omfatte de øvrige europæiske farvande. De økonomiske virkninger af gennemførelsen af Stockholm-aftalen er også analyseret og fundet acceptable, hvilket fremgår af følgende kapitel.
- 3.4. Europa-Parlamentet understregede i sin beslutning B5-0783, 0787 og 0791/2000 af 5. oktober 2000, der blev vedtaget efter Samina Express's forlis, at man "*afventer Kommissionens vurdering af effektiviteten af Stockholm-aftalen og andre foranstaltninger til forbedring af passagerskibes stabilitet og sikkerhed*".
- 3.5. Efter Kommissionens vurdering anses det - på grundlag af høring af de berørte parter og input fra forskellige kilder, herunder resultaterne af ovennævnte undersøgelse - for velbegrunderet at tage et lovgivningsinitiativ på det område, Stockholm-aftalen omfatter.

## BEGRUNDELSE FOR DET FORESLÅEDE EU-INITIATIV

Forskning efter ulykkerne med Herald of Free Enterprise og Estonia har vist, at den største stabilitetsfare for et ro-ro-skib med lukket ro-ro-dæk er, at der akkumuleres en betydelig vandmængde på dette dæk.

De nugældende IMO-krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet ved havari (SOLAS 90), som i kraft af direktiv 98/18/EF også er gældende for indenrigsfart i EU, omfatter implicit virkningerne af indtrængning af vand på ro-ro-dækket under forhold på søen med en signifikant bølgehøjde på 1,5 m. Stabilitetskravene i Stockholm-aftalen øger imidlertid skibenes overlevelsessevne under mere ugunstige forhold på søen, da de udbygger SOLAS-kravene for at tage højde for virkningerne af, at der kan akkumuleres vand på ro-ro-dækket efter havari.

Kommissionen har erklæret, at den kunne tænkes at foreslå, at disse særlige stabilitetskrav blev indført i hele EU, når de lokale forhold i sydeuropæiske farvande var undersøgt. Kommissionens ekspertundersøgelse har vist, at nogle forhold af betydning for sikkerheden (f.eks. sigt og vandtemperatur) generelt er mere gunstige i sydeuropæiske farvande, men at den signifikante bølgehøjde er af samme størrelsesorden eller endog højere dér end i Østersøen, og sydeuropæiske farvande vides at have stejle bølger.

Analysen viser, at kravene i Stockholm-aftalen er indført i Nordeuropa uden større vanskeligheder for erhvervsliv og myndigheder. Af 140 skibe, der skulle opfylde aftalens krav, blev der udtaget en stikprøve på 82 skibe, hvoraf 36% ikke behøvede nogen opgradering. Endvidere blev 69% af samtlige 140 skibe opgraderet for mindre end 1 mio. EUR. De samlede opgraderingsomkostninger blev anslået til 85 mio. EUR. Det er samtidig vigtigt at bemærke, at størsteparten af disse omkostninger skyldes hurtig opfyldelse af SOLAS 90-kravene (en nødvendig forudsætning for opfyldelse af Stockholm-aftalen) og ikke overholdelse af selve aftalen.

Den økonomiske analyse i undersøgelsen når til den konklusion, at da den almindelige signifikante bølgehøjde i det sydlige EU er ca. 2,5 m, bliver omkostningerne ved at ændre den sydeuropæiske flåde, således at den kan opfylde Stockholm-aftalens krav, omtrent de samme som omkostningerne til opfyldelse af torumskravene i SOLAS 90<sup>31</sup>. Ifølge IMO's tidsplan (international fart) og direktiv 98/18/EF (indenrigsfart i EU) skal kravene i SOLAS opfyldes i fuldt omfang inden 2010, således at erhvervslivet allerede må have planlagt investeringer i opgradering af de pågældende skibe i løbet af de nærmeste år. Undersøgelsen er nået frem til, at 264 skibe i international fart og indenrigsfart bliver berørt af SOLAS-opgraderingen, og at omkostningerne dertil bliver mellem 106 og 250 mio. EUR (der er i disse tal ikke taget højde for, at nogle af de ældre ro-ro-skibe muligvis tages ud af drift). Som tidligere nævnt vil det, at disse skibe skal opfylde de særlige stabilitetskrav i Stockholm-aftalen, ikke medføre nogen urimelig forøgelse af omkostningerne i forhold til opfyldelse af SOLAS-kravene.

Det følger heraf, at indførelse af Stockholm-aftalens stabilitetskrav for sydeuropæiske ro-ro-passagerskibe vil tilvejebringe ensartede stabilitetskrav og et højere overlevelsessevne for ro-ro-passagerskibe i hele EU, uden at der kræves en væsentligt større økonomisk indsats fra de berørte erhverv, idet de i forvejen skal opfylde SOLAS 90-kravene.

---

<sup>31</sup> Torumskravene i SOLAS 90 indebærer, at skibet kan overleve uden at kæntré, selv om to hovedrum er vandfyldt efter havari.

På baggrund af ovenstående har Kommissionen den opfattelse, at opdelingen mellem nord og syd i henseende til stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe ved havari (Stockholm-aftalens krav i nord og SOLAS 90-kravene i syd) ikke er berettiget, hverken ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning eller en teknisk/økonomisk betragtning.

Den rette vej fremad er et direktiv fra Europa-Parlamentet og Rådet, hvorved de særlige stabilitetskrav i Stockholm-aftalen bliver gældende for alle ro-ro-passagerskibe, der sejler på internationale ruter til og fra havne i EU. Det bør bemærkes, at nybyggede færger, både til sejlads i Nord- og Sydeuropa, generelt opfylder førnævnte høje stabilitetskrav. Opgradering af eksisterende ro-ro-passagerskibe, der er i fart i Sydeuropa, kræver en overgangsperiode, ligesom det var tilfældet, da Stockholm-aftalens krav blev indført for skibe i Nordeuropa.

Da sejlads med ro-ro-passagerskibe i indenrigsfart i medlemsstaterne ofte finder sted under samme forhold som ved international fart, indeholder Kommissionens forslag om ændring af rådsdirektiv 98/18/EF særlige bestemmelser i denne henseende. Det foreslås nemlig, at der stilles samme eller tilsvarende stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe i indenrigsfart som til ro-ro-passagerskibe i international fart.

## **DIREKTIVFORSLAGETS INDHOLD**

Direktivet indfører de særlige stabilitetskrav i Stockholm-aftalen over hele EU, således at alle ro-ro-passagerskibe, der sejler på internationale ruter til/fra EU-havne, er omfattet.

De særlige stabilitetskrav er en udbygning i forhold til de nugældende internationale IMO-krav (SOLAS 90) og gælder allerede i 7 nordlige EU-medlemsstater, som deltager i Stockholm-aftalen, der er indgået på baggrund af IMO-resolution 14, vedtaget på SOLAS-konferencen i 1995. Direktivet stiller ensartede stabilitetskrav til alle ro-ro-passagerskibe, der sejler under samme forhold, og indfører en regional aftale, der er indgået i IMO-regi, i EU-retten.

Hovedfordelen ved de foreslåede stabilitetskrav er, at de bidrager til at øge denne skibstypes overlevelsessevne ved kollision med havari, og at der er en direkte forbindelse mellem de gældende krav og den bestemte sejlads, skibet foretager. Kravene er baseret på den signifikante bølgehøjde i de havområder, skibet sejler i. Som funktion af skibets driftsbetingelser garanterer de særlige stabilitetskrav, at skibet er stabilt ved havari med op til 0,5 m vand på ro-ro-dækket.

Da det kan blive nødvendigt at foretage konstruktionsmæssige ændringer af eksisterende skibe, for at de kan opfylde de nye stabilitetskrav, indeholder direktivet en overgangsperiode, hvori der er taget hensyn til tidsfristerne for opfyldelse af SOLAS 90.

## **SÆRLIGE OVERVEJELSER**

### 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 overlevelsessevne i tilfælde af havari og øge sikkerheden for passagerer og besætning. Eftersom 7 nordlige EU-medlemsstater allerede anvender disse særlige stabilitetskrav i medfør af en regional aftale, indebærer direktivet, at denne regionale aftale indføres i EU-retten og også kommer til at omfatte farvande i Sydeuropa og langs Atlanterhavskysten.

### Artikel 2

Denne artikel indeholder definitioner af de centrale udtryk i direktivet og bygger på definitioner i IMO's SOLAS-konvention (den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen) og i gældende EU-lovgivning, herunder direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe.

### Artikel 3

Artiklen fastsætter direktivets anvendelsesområde. Direktivet kommer til at gælde for alle ro-ro-passagerskibe, der sejler i fast international rutefart på en havn i en medlemsstat, uanset hvilket flag de fører.

### Artikel 4

I denne artikel fastsættes det, hvilken signifikant bølgehøjde der skal benyttes ved beregning af højden af vand på vogndækket, når de særlige stabilitetskrav anvendes.

## Artikel 5

I denne artikel kræves det, at hver enkelt medlemsstat på baggrund af artikel 4 skal fastlægge, i hvilke havområder den har kompetence, og i hvilke havområder mellem medlemsstaten og tredjelande der er ro-ro-passagerskibe i fart på EU-havne.

Der skal gives meddelelse til Kommissionen om disse områder og den dertil hørende signifikante bølgehøjde, og disse oplysninger skal offentliggøres af medlemsstatens søfartsmyndighed.

## Artikel 6

Denne artikel henviser til de særlige stabilitetskrav bilag I. Disse krav kommer til at gælde ud over kravene i SOLAS regel II-1/8 om stabilitet ved havari.

De særlige stabilitetskrav er således komplementære til SOLAS 90-stabilitetskravene og tager specifikt højde for virkningerne af, at der kan akkumuleres vand på ro-ro-dækket efter havari, således at skibet kan overleve, selv om havet er i en tilstand med en signifikant bølgehøjde på mere end 1,5 m.

De specifikke stabilitetskrav i dette direktiv bygger på en matematisk formel til beregning af vandhøjden på ro-ro-dækket efter en kollisionsskade afhængigt af to grundparametre, nemlig skibets restfribord og den signifikante bølgehøjde i skibets fartsområde.

Denne artikel omhandler også retningslinjer for medlemsstaternes anvendelse af de særlige stabilitetskrav i bilag I; de er indeholdt i direktivets bilag II. Disse retningslinjer forelagdes af den danske, den finske, den svenske og den britiske regering den 5. juli 1996 ved det 40. møde i IMO's underudvalg for stabilitet, lastelinjer og fiskeskibes sikkerhed.

## Artikel 7

I artikel 7 bestemmes det, at nye skibe skal opfylde de særlige stabilitetskrav allerede fra den 1. oktober 2004, mens der fastsættes en overgangsperiode for eksisterende skibe. En sådan periode er anset for påkrævet på grund af de konstruktionsmæssige ændringer, der skal foretages på eksisterende skibe, ud over de ændringer, der er nødvendige for opfyldelse af kravene i SOLAS 90. Sidste frist for opfyldelse af alle krav er 1. oktober 2010. Denne tidsplan tager højde for, at langt størsteparten af ro-ro-passagerskibene skal opfylde SOLAS-stabilitetskravene fra 1. oktober 2005, og at sidste dato for opfyldelse af SOLAS også er 1. oktober 2010.

## Artikel 8

Ifølge artikel 8 skal flagstatens administration udstede et overensstemmelsesdokument for alle skibe, der er omfattet af direktivet. Alle medlemsstaterne accepterer overensstemmelsesdokumenter, der er udstedt af en medlemsstat. Hver enkelt medlemsstat accepterer i sin egenskab af værtsstat et driftsdokument, som er udstedt af en ikke-medlemsstat, og som erklærer, at skibet opfylder de særlige stabilitetskrav i dette direktiv.

## Artikel 9

Bestemmelserne i denne artikel tillader, at ro-ro-passagerskibe, der kun foretager årstidsbestemt sejlads i et område, hvor den signifikante bølgehøjde på den pågældende årstid er lavere end værdien for helårssejlads, får særbehandling. I sådanne tilfælde baseres de



særlige stabilitetskrav i medfør af dette direktiv på de årstidsbestemte værdier for den signifikante bølgehøjde, som medlemsstaterne fastsætter. Sådan årstidsbestemt sejlads kan give operatører mulighed for at indsætte yderligere skibe i højsæsonen og dermed give de rejsende flere valgmuligheder, uden at sikkerheden forringes.

#### Artikel 10 og 11

Artikel 10 omhandler, at direktivets bilag kan ændres på baggrund af den tekniske udvikling, indhøstede erfaringer og udviklingen i det internationale regelsæt (IMO). Det bestemmes i artikel 11, at Kommissionen i sådanne tilfælde bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i direktiv 93/75/EØF<sup>32</sup>.

#### Artikel 12

Ifølge denne artikel skal medlemsstaterne træffe forebyggende foranstaltninger, herunder indføre sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til direktivet. Da de indførte krav er af meget kompleks teknisk art, anmodes medlemsstaterne om at udvise stor omhu ved gennemførelsen.

#### Artikel 13

Artiklen fastsætter den 1. januar 2004 som sidste frist for medlemsstaternes gennemførelse af direktivet i den nationale lovgivning.

#### Artikel 14

Ingen bemærkninger.

#### Artikel 15

Ingen bemærkninger.

---

<sup>32</sup> Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods.

Forslag til

## **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

### **om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>33</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>34</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>35</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Som led i den fælles transportpolitik må der vedtages yderligere foranstaltninger for at forbedre sikkerheden ved passagerbefordring til søs.
- (2) Fællesskabet ønsker at gøre alt, hvad der er muligt, for at undgå, at der sker ulykker med ro-ro-passagerskibe og derfor går menneskeliv tabt.
- (3) Ro-ro-skibes overlevelsessevne 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-skib med lukket ro-ro-dæk havarerer ved kollision, består den største fare for dets stabilitet i virkningerne af, at der akkumuleres en betydelig mængde vand på et sådant dæk.
- (4) Personer, der rejser med ro-ro-passagerskibe, og besætningen om bord på sådanne skibe kan med god ret kræve samme høje sikkerhedsniveau, uanset hvor i Fællesskabet skibet er i fart.
- (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 Fællesskabet ved hjælp af foranstaltninger på fællesskabsplan.

---

<sup>33</sup> EFT C , , s. .

<sup>34</sup> EFT C , , s. .

<sup>35</sup> EFT C , , s. .

- (6) Foranstaltninger på fællesskabsplan 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 Fællesskabet.
- (7) Der blev på SOLAS-konferencen i 1990 fastsat generelle internationale krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet ved havari, og de er indarbejdet i kapitel II-1, afsnit B, punkt 8, i SOLAS-konventionen (SOLAS 90-kravene). Disse krav gælder i hele Fællesskabet, eftersom SOLAS-konventionen gælder umiddelbart for international fart, og eftersom Rådets direktiv 1998/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe<sup>36</sup> gælder for indenrigsfart.
- (8) SOLAS 90-kravene 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.
- (9) IMO-resolution 14 fra SOLAS-konferencen i 1995 gav IMO's medlemmer mulighed for at indgå regionale aftaler, hvis de fremherskende forhold på søen og andre lokale forhold kræver særlige stabilitetskrav inden for et bestemt område.
- (10) Otte nordeuropæiske lande, heriblandt syv af Fællesskabets 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 mindre gunstige vejrforhold end forudsat i SOLAS 90-kravene, nemlig ved en signifikant bølgehøjde på op til 4 m.
- (11) 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.
- (12) Ved afslutningen af den konference, hvor Stockholm-aftalen blev vedtaget, konstaterede Kommissionen, at aftalen ikke gælder for andre dele af Fællesskabet, og erklærede, at den agtede at undersøge, hvilke lokale forhold der er fremherskende i de europæiske farvande, der besejles af ro-ro-passagerskibe, og tage de nødvendige initiativer.
- (13) Rådet indføjede en erklæring i mødeprotokollen fra Rådets 2074. samling den 17. marts 1998 og fremhævede behovet for at sikre samme sikkerhedsniveau for alle passagerfærger, der sejler under samme forhold, hvad enten det er i international fart eller indenrigsfart.
- (14) Som en følge af Express Saminas forlis vedtog Europa-Parlamentet den 5. Oktober 2000 beslutning B5-0783, 0787 og 0791/2000, hvori det udtrykkelig erklærede at afvente Kommissionens vurdering af effektiviteten af Stockholm-aftalen og andre foranstaltninger til forbedring af passagerskibes stabilitet og sikkerhed.

---

<sup>36</sup> EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1.

- (15) En ekspertundersøgelse, som Kommissionen har foranstaltet, har vist, at bølgehøjden i sydeuropæiske farvande er den samme som i de nordeuropæiske; vejrforholdene er muligvis generelt mere gunstige i Sydeuropa, men stabilitetskravene i Stockholm-aftalen bygger udelukkende på den signifikante bølgehøjde og på, hvordan den indvirker på akkumulering af vand på ro-ro-dækket.
- (16) Anvendelse af fællesskabssikkerhedskrav til ro-ro-passagerskibes stabilitet er af afgørende betydning for sådanne fartøjers sikkerhed og bør indgå i de fælles rammer for sikkerhed til søs.
- (17) 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.
- (18) 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.
- (19) Medlemsstaterne bør også impliceres i deres egenskab af værtsstater; de forpligtelser, de varetager i denne egenskab, er baseret på havnestatsspecifikke forpligtelser, der er i fuld overensstemmelse med De Forenede Nationers havretskonvention af 1982 (UNCLOS).
- (20) De særlige stabilitetskrav i dette direktiv bør bygge på en metode til beregning af vandhøjden på ro-ro-dækket efter en kollisionsskade ud fra to grundparametre, nemlig skibets restfribord og den signifikante bølgehøjde i skibets fartsområde.
- (21) Medlemsstaterne bør fastlægge og offentliggøre den signifikante bølgehøjde i de havområder, hvor de er kompetente; for internationale ruter bør staterne i begge ender af ruten nå til enighed om den signifikante bølgehøjde. For de samme havområder kan der ligeledes fastlægges en signifikant bølgehøjde for årstidsbestemt sejlads.
- (22) Alle ro-ro-passagerskibe i sejlads inden for dette direktivs anvendelsesområde bør opfylde de stabilitetskrav, der følger af den signifikante bølgehøjde i det pågældende fartsområde; de bør være forsynet med et overensstemmelsesdokument, som udstedes af flagstaten, og som alle de øvrige medlemsstater bør acceptere.
- (23) SOLAS 90-stabilitetskravene giver samme sikkerhedsniveau som dette direktivs særlige stabilitetskrav for skibe i fart i områder med en signifikant bølgehøjde på op til 1,5 m.
- (24) Da det kan blive nødvendigt at foretage konstruktionsmæssige ændringer af eksisterende skibe, førend de kan opfylde de særlige stabilitetskrav, bør kravene indføres over en årrække, således at de berørte dele af branchen får tilstrækkelig tid til at opfylde kravene; dertil behøves der en tidsplan for overgangsperioden for eksisterende skibe.

- (25) Da de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv er generelle foranstaltninger i betydningen i artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. Juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>37</sup>, vedtages de ved anvendelse af forskriftsproceduren i afgørelsens artikel 5.
- (26) Målene for den foreslåede foranstaltning, nemlig beskyttelse af menneskeliv til søs gennem forbedring af ro-ro-passagerskibes overlevelsessevne i tilfælde af havari, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5, på grund af sit omfang og sine virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, begrænser nærværende direktiv sig til det minimum, der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

*Artikel 1*  
*Formål*

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

*Artikel 2*  
*Definitioner*

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

- a) "ro-ro-passagerskib": et søgående passagerskib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer
- b) "nyt skib": et skib, hvis køl er lagt, eller som befinder sig på et tilsvarende konstruktionsstadium den 1. oktober 2004 eller senere; et tilsvarende konstruktionsstadium betyder det stadium, hvor:
- i) konstruktion, der kan identificeres med et bestemt skib/fartøj, er påbegyndt, og
  - ii) samling af dette skib/fartøj er påbegyndt og udgør ikke under 50 tons eller, hvis det er mindre, mindst 1% af den anslåede samlede skrogvægt
- c) "eksisterende skib": et skib, der ikke er et nyt skib
- d) "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

---

<sup>37</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- e) "internationale konventioner": den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974, i det følgende benævnt Solas-konventionen af 1974, og den internationale konvention om lastelinjer af 1966, med de på datoen for vedtagelsen af dette direktiv gældende protokoller og ændringer
- f) "fast rutefart": en række sejladsere med ro-ro-passagerskibe, der gennemføres mellem de samme to eller flere havne:
  - i) enten i henhold til en offentliggjort fartplan
  - ii) eller med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række sejladsere
- g) "Stockholm-aftalen": den aftale, der er indgået den 27.-28. februar 1996 i Stockholm i henhold til resolution 14 "Regional Agreements on Specific Stability Requirements for ro-ro Passenger Ships", vedtaget den 29. november 1995 på SOLAS-konferencen
- h) "flagstatens administration": de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag ro-ro-passagerskibet har ret til at føre
- i) "værtsstat": en medlemsstat, fra eller til hvis havne et ro-ro-passagerskib er i fast rutefart
- j) "international fart": en rejse over hav fra en havn i en medlemsstat til en havn uden for den pågældende medlemsstat eller omvendt
- k) "særlige stabilitetskrav": stabilitetskravene i bilag I
- l) "signifikant bølgehøjde" (hs): den gennemsnitlige højde af den største tredjedel af de observerede bølger i et givet tidsrum
- m) "restfribord": 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.

*Artikel 3*  
*Anvendelsesområde*

1. Dette direktiv finder anvendelse på alle ro-ro-passagerskibe, der sejler i fast international rutefart på en havn i en medlemsstat, uanset hvilket flag de fører.
2. Hver enkelt medlemsstat skal i sin egenskab af værtsstat sikre, at ro-ro-passagerskibe, der fører en ikke-medlemsstats flag, i fuldt omfang opfylder direktivets krav, førend de kan gå i fart på havne i denne medlemsstat, jf. bestemmelserne i artikel 4 i direktiv 1999/35/EF.

*Artikel 4*  
*Signifikante bølgehøjder*

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

*Artikel 5*  
*Havområder*

1. Senest 6 måneder inden datoen i artikel 13 udarbejder medlemsstaterne en liste over signifikante bølgehøjder i de havområder, hvor de er kompetente.
2. Havområderne og de gældende værdier for signifikant bølgehøjde fastlægges i fællesskab af staterne i begge ender af ruten, det være sig medlemsstater eller tredjelande. Hvis skibets rute går gennem mere end ét havområde, skal skibet opfylde de særlige stabilitetskrav for det største signifikante bølgehøjde, der forekommer i disse områder.
3. Listen indsendes til Kommissionen og offentliggøres i et offentlig database, som der er adgang til via den kompetente søfartsmyndigheds netsted. Kommissionen underrettes ligeledes om, hvor sådanne oplysninger ligger, og om eventuelle ajourføringer med en begrundelse herfor.

*Artikel 6*  
*Særlige stabilitetskrav*

1. Alle ro-ro-passagerskibe, der er omfattet af artikel 3, stk. 1, skal opfylde de særlige stabilitetskrav i bilag I, uden at kravene i regel II-1/8 i SOLAS-konventionen vedrørende vandtæt inddeling og stabilitet ved havari tilsidesættes.
2. For ro-ro-passagerskibe, der udfører sejlads i havområder, hvor den signifikante bølgehøjde er højst 1,5 m, anses opfyldelse af kravene i regel II-1/8 i SOLAS-konventionen for ækvivalent med opfyldelse af de særlige stabilitetskrav i bilag I.
3. Når medlemsstaterne anvender kravene i bilag I, følger de retningslinjerne i bilag II, for så vidt som det er praktisk muligt og foreneligt med, hvordan det pågældende skib er konstrueret.

*Artikel 7*  
*Indførelse af de særlige stabilitetskrav*

1. Nye ro-ro-passagerskibe skal opfylde de særlige stabilitetskrav i bilag I.
2. Eksisterende ro-ro-passagerskibe skal opfylde de særlige stabilitetskrav i bilag I senest den 1. oktober 2010.

## *Artikel 8* *Dokumenter*

1. Såvel nye som eksisterende ro-ro-passagerskibe, der fører en medlemsstats flag, skal være forsynet med et dokument, som erklærer, at skibet opfylder de i artikel 6 og bilag I fastsatte særlige stabilitetskrav.

Dokumentet udstedes af flagstatens administration, og det skal være angivet, for hvilken signifikant bølgehøjde skibet opfylder de særlige stabilitetskrav, og for hvilket havområde dokumentet oprindeligt er udstedt.

Dokumentet er gyldigt, så længe skibet sejler inden for samme havområde eller inden for andre områder, hvor der er registreret samme signifikante bølgehøjde.

2. Hver enkelt medlemsstat accepterer i sin egenskab af værtsstat dokumenter, som er udstedt af en anden medlemsstat i medfør af dette direktiv.
3. Hver enkelt medlemsstat accepterer i sin egenskab af værtsstat dokumenter, som er udstedt af ikke-medlemsstater, og hvori de erklærer, at skibet opfylder de særlige stabilitetskrav.

## *Artikel 9* *Årstidsbestemt sejlads*

1. Hvis et selskab, som på årsbasis opererer med fast rutefart, ønsker at indsætte yderligere ro-ro-passagerskibe til at sejle i en del af året på denne faste rute, skal det senest 3 måneder, inden de yderligere skibe indsættes på den pågældende rute, underrette de kompetente myndigheder i værtsstaten eller -staterne herom.

Hvis sådan årstidsbestemt sejlads finder sted under forhold, hvor den signifikante bølgehøjde er lavere end værdien for helårssejlads i samme havområde, kan den kompetente myndighed benytte den årstidsbestemte signifikante bølgehøjde til at beregne vandhøjden, når den anvender de særlige stabilitetskrav i bilag I. Staterne i begge ender af ruten, medlemsstater såvel som tredjelande, skal være enige om, hvilken værdi for signifikant bølgehøjde der skal gælde for den pågældende periode af året.

2. Når de kompetente myndigheder i værtsstaten eller -staterne har givet tilladelse til årstidsbestemt sejlads som omhandlet i stk. 1, skal ro-ro-passagerskibe, der foretager sådan sejlads, være forsynet med et dokument, der erklærer, at skibet opfylder direktivets bestemmelser, jf. artikel 8, stk. 1.

## *Artikel 10* *Tilpasning*

Bilagene kan ændres efter proceduren i artikel 11, stk. 2, hvis det er påkrævet af hensyn til den internationale udvikling, især inden for IMO (Den Internationale Søfartsorganisation), eller hvis direktivet kan blive mere effektivt på baggrund af erfaringer og den tekniske udvikling.



*Artikel 11*  
*Udvalg*

1. Kommissionen bistås af det udvalg, som er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i direktiv 93/75/EØF<sup>38</sup>, består af repræsentanter for medlemsstaterne og har Kommissionens repræsentant som formand.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, stk. 3, og artikel 8.
3. Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til 8 uger.

*Artikel 12*  
*Sanktioner*

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

*Artikel 13*  
*Gennemførelse*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 2004. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

*Artikel 14*  
*Ikrafttræden*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

---

<sup>38</sup> EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19.

*Artikel 15*  
*Adressater*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

**BILAG I**  
**SÆRLIGE STABILITETSKRAV TIL RO-RO-PASSAGERSKIBE**

som omhandlet i artikel 6

1. Alle ro-ro-passagerskibe, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, skal opfylde kravene i dette bilag tillige med kravene i regel II-1/8 i SOLAS-konventionen vedrørende vandtæt inddeling og stabilitet ved havari.
- 1.1 Bestemmelserne i regel II-1/8.2.3 skal opfyldes, idet der tages højde for effekten af en hypotetisk mængde havvand, som antages at være akkumuleret på det første dæk over konstruktionsvandlinjen for ro-ro-lastrum eller speciallastrum, som defineret i regel II-2/3, og som antages at være skadet (herefter refereret til som "det skadede ro-ro-dæk"). Det er ikke nødvendigt at opfylde de andre krav i regel II-1/8 ved anvendelsen af stabilitetsstandarden indeholdt i dette bilag. Den mængde havvand, som antages at blive akkumuleret, skal beregnes på basis af et vandspejl med en fast højde over:
  - (a) det laveste punkt af dækkets kant i det skadede rum på ro-ro-dækket, eller
  - (b) når dækkets kant i det skadede rum er nedsænket, da skal beregningerne baseres på en fast højde over den stille havoverflade ved alle krængnings- og trimvinkler,

som følger:

0,5 m hvis restfribordet ( $f_r$ ) er 0,3 m eller mindre

0,0 m hvis restfribordet ( $f_r$ ) er 2,0 m eller mere, og

mellemliggende værdier skal beregnes ved lineær interpolation, hvis restfribordet ( $f_r$ ) er 0,3 m eller mere, men mindre end 2,0,

hvor restfribordet ( $f_r$ ) i det aktuelle skadestilfælde er minimumsafstanden mellem det beskadigede 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.

- 1.2. Hvor et højeffektivt læsesystem er installeret, kan flagstatens administration tillade en reduktion af den anvendte højde af vandoverfladen.
- 1.3. For skibe med geografisk begrænsede fartsområder, kan flagstatens administration acceptere en reduktion af den anvendte højde af vandoverfladen, som bestemt i overensstemmelse med punkt 1.1, ved at erstatte denne højde med følgende:
  - 1.3.1 0,0 m, hvis den signifikante bølgehøjde ( $h_s$ ), som er fastlagt for det pågældende område, er 1,5 m eller mindre
  - 1.3.2 værdien, der er bestemt i overensstemmelse med punkt 1.1, hvis den signifikante bølgehøjde ( $h_s$ ), som er fastlagt for det pågældende område, er 4,0 m eller derover

- 1.3.3 mellemliggende værdier skal beregnes ved lineær interpolation, hvis den signifikante bølgehøjde (hs), som er fastlagt for det pågældende område, er 1,5 m eller mere, men mindre end 4,0 m
- under forudsætning af, at følgende betingelser er opfyldt:
- 1.3.4 Flagstatens administration finder det godtgjort, at den pågældende signifikante bølgehøjde (hs), ikke overskrides med en sandsynlighed på mere end 10%.
- 1.3.5 Fartsområdet og, hvis aktuelt, den del af året, for hvilken en bestemt værdi af bølgehøjden (hs) er fastlagt, er indført i certifikaterne.
- 1.4 Som et alternativ til kravene i punkt 1.1 eller 1.3 kan flagstatens administration undtage for opfyldelse af disse krav og acceptere dokumentation fra modelforsøg, der er foretaget for det enkelte skib efter metoden i tillæg 1 og viser, at skibet ikke vil kæntre med en antaget skadesudstrækning som angivet i SOLAS regel II-1/8.4 på den værste placering i henhold til punkt 1.1 i en uregelmæssig søtilstand, og
- 1.5 Der skal i skibets certifikater indføres en reference til godkendelsen af resultaterne fra modelforsøget som en ækvivalens til opfyldelse af kravene i punkt 1.1 eller 1.3 samt værdien af den signifikante bølgehøjde (hs), der er anvendt ved modelforsøgene.
- 1.6 Den information, som skal gives til skibets fører i overensstemmelse med SOLAS regel II-1/8.7.1 og II-1/8.7.2, og som er udarbejdet for at opfylde regel II-1/8.2.3 til II-1/8.2.3.4, skal opfyldes uændret for ro-ro-passagerskibe, som godkendes i overensstemmelse med nærværende krav.
2. For at kunne bedømme effekten af det volumen af antaget akkumuleret søvand på det skadede ro-ro-dæk, som angivet i punkt 1, skal de følgende bestemmelser gælde:
- 2.1 Et tværskibs- eller langskibsskod skal betragtes som intakt, hvis alle dele af det ligger inden for de lodrette flader på begge sider af skibet, beliggende med en afstand fra yderklædningen lig med 1/5 af skibets bredde, som defineret i regel II-1/2 og målt vinkelret på centerlinjen ved den dybeste inddelingslastelinje.
- 2.2 I de tilfælde, hvor skibets skrog konstruktionsmæssigt er gjort bredere på en vis del for at kunne opfylde bestemmelserne i dette bilag, skal den resulterende forøgelse af værdien af 1/5 af bredden anvendes, dog ikke ved bestemmelse af placeringen af de eksisterende skodgennemføringer, rørsystemer etc., som var accepterede inden forøgelsen af bredden.
- 2.3 Vandtætheden af tværskibs- og langskibsskodder, som tages i betragtning som effektive til at begrænse det antagne akkumulerede søvand i det pågældende rum på det skadede ro-ro-dæk, skal vurderes sammen med det anvendte lænsesystem og skal kunne modstå det hydrostatiske tryk i overensstemmelse med resultaterne af skadesberegningerne. Sådanne skodder skal være mindst 2,2 m høje. Hvor det drejer sig om et skib med hængedæk for biler, skal minimumshøjden på skoddet dog ikke være mindre end højden til undersiden af hængedækket, når det er i nedsænket position.

- 2.4 Når det drejer sig om specielle arrangementer som f.eks. hængedæk i fuld bredde og brede sidecasinger, kan andre skodhøjder accepteres på basis af detaljerede modelforsøg.
- 2.5 Effekten af det antagne akkumulerede volumen af søvand behøver ikke at blive taget i betragtning for noget rum på det skadede ro-ro-dæk, under forudsætning af, at et sådant rum er forsynet med jævnt fordelte læseporte langs siderne af rummet, på hver side af dækket. Disse skal opfylde følgende:
- 2.5.1  $A \geq 0,3 l$
- hvor  $A$  er det totale areal af læseporte på hver side af dækket i  $m^2$  og  $l$  er længden af rummet i meter.
- 2.5.2 Skibet skal have et restfribord på mindst 1,0 m i værste skadeskondition, uden at effekten af det antagne akkumulerede volumen af vand på det skadede ro-ro-dæk tages i betragtning.
- 2.5.3 Sådanne læseporte skal være anbragt inden for en højde af 0,6 m over det skadede ro-ro-dæk, og den nedre kant af læseportene må ikke være mere end 2 cm over det skadede ro-ro-dæk.
- 2.5.4 Sådanne læseporte skal have lukkeanordninger eller klapper til forhindring af vandindtrængning på ro-ro-dækket, samtidig med at de skal tillade, at vand, som kan samle sig på ro-ro-dækket, drænes væk.
- 2.6 Når et skod over ro-ro-dækket antages at være skadet, skal begge rummene, som grænser op til skoddet, anses for at være vandfyldt op til samme vandniveauenhøjde som beregnet i punkt 1.1 eller 1.3.
3. Som signifikante bølgehøjder benyttes bølgehøjderne på de kort eller lister over havområder, som medlemsstaterne har udarbejdet i medfør af direktivets artikel 5.
- 3.1 For skibe, der kun skal sejle i en del af året, fastsætter værtsstatens administration, hvilken signifikant bølgehøjde der skal benyttes, i forening med de øvrige lande, hvis havne skibet anløber på sin rute.
4. Modelforsøg afvikles i overensstemmelse med tillæg 1.

## Tillæg

### Metode for afvikling af modelforsøg

#### 1. Målsætninger

Ved modelforsøgene, der er foreskrevet i punkt 1.4 i stabilitetskravene i bilag I, skal skibet kunne modstå en søtilstand, som defineret i punkt 3, samtidig med at de værst tænkelige skadesforhold tages i betragtning.

#### 2. Skibsmodel

2.1 Modellen skal være en kopi af det aktuelle skib, både med hensyn til den ydre form og det indvendige arrangement - dette gælder især alle beskadigede områder, som har indflydelse på vandfyldningen og vandets bevægelser. Skaden skal repræsentere det værst tænkelige definerede skadestilfælde for opfyldelse af regel II-1/8.2.3.2 i SOLAS-konventionen. Et yderligere forsøg kræves på ret køl ved en midtskibsskade, hvis det værste skadesområde i henhold til SOLAS 90 er uden for afstanden  $\pm 10\%$  Lpp fra midtskibs. Dette ekstra forsøg kræves kun, hvis ro-ro-rummene antages at være skadet.

2.2 Modellen skal være i overensstemmelse med følgende:

2.2.1 Længden mellem perpendikulærene (Lpp) skal være mindst 3 meter.

2.2.2 Skroget skal være tilstrækkeligt tyndt på områder, hvor dette forhold har indflydelse på resultatet.

2.2.3 Det aktuelle skibs karakteristika for bevægelse skal modelleres korrekt. Der skal tages særligt hensyn til korrekt skalering af gyrationsradius for rulning og duvning. Dybgang, trim, krængning og tyngdepunkt skal repræsentere det værst tænkelige skadestilfælde.

2.2.4 Væsentlige konstruktionsdetaljer, såsom vandtætte skodder, luftkanaler etc. over og under skoddækket, som kan forårsage usymmetrisk vandfyldning, skal så vidt det er praktisk muligt, udføres korrekt i modellen for at kunne repræsentere den virkelige situation.

2.2.5 Formen på skadesåbningen skal være som følger:

2.2.5.1 Rektangulært sideprofil med åbningsbredde i henhold til regel II-1/8.4.1 i SOLAS-konventionen og ubegrænset lodret udstrækning.

2.2.5.2 Ligebenet trekantsprofil i det vandrette plan med en dybde lig med B/5 i henhold til regel II-1/8.4.2 i SOLAS-konventionen.

#### 3. Fremgangsmåde ved modelforsøget

3.1 Modellen skal underkastes en langkammet, uregelmæssig søtilstand defineret ved et JONSWAP-bølgespektrum med en signifikant bølgehøjde  $h_s$  som angivet i punkt 1.3 i stabilitetskravene, samt en peakperiode  $T_p$  og en forstærkningsfaktor  $\gamma$  som følger:

$$3.1.1 \quad T_p = 4\sqrt{h_s} \quad \text{med } \gamma = 3,3, \text{ og}$$

3.1.2 Typ lig med rulningens resonansperiode for det skadede skib uden vand på dæk ved den angivne lastekondition, men ikke større end  $6\sqrt{h_g}$  med  $\gamma = 1$ .

3.2 Modellen skal kunne drive frit og være anbragt i en tværsø (90° i forhold til sejlretningen) med hullet, der udgør skaden, vendt mod bølgerne. Modellen må ikke fastholdes på en sådan måde, at den ikke kan kæntrere. Hvis skibet holder sig på ret køl i vandfyldt tilstand, skal det krænges 1° mod skaden.

3.3 Der skal udføres mindst 5 forsøg for hver peakperiode. Hvert forsøg skal have en varighed, således at stationær tilstand opnås, men varigheden må ikke være under 30 minutter regnet i fuldskala. Forskellige realiseringer af bølgetog skal anvendes ved hvert forsøg.

3.4 Hvis ingen af forsøgene resulterer i en slutkrængning mod skadestedet, skal forsøgene gentages med 5 forsøg med hver af de 2 angivne bølgeforhold, eller som et alternativ skal modellen tilføres 1° krængning mod skadestedet, og forsøget skal gentages med 2 forsøg med hver af de 2 angivne bølgeforhold. Formålet med disse yderligere forsøg er på den bedst mulige måde at vise muligheden for at overleve kæntring i begge retninger.

3.5 Forsøgene skal udføres for følgende skadestilfælde:

3.5.1 Den værst tænkelige skade med hensyn til arealet under GZ-kurven i henhold til SOLAS-konventionen.

3.5.2 Den værste skade midtskibs med hensyn til restfribord i midtskibsområdet, hvis dette er krævet i henhold til punkt 2.1.

#### **4. Overlevelseskriterium**

Skibet skal betragtes som ikke forlist, hvis en stationær tilstand er opnået ved de skiftende forsøg, som er krævet i henhold til punkt 3.3; dog betragtes rulningsvinkler på mere end 30° fra den lodrette akse, som forekommer hyppigere end i 20% af rulningsperioderne, eller en fast krængning større end 20°, som kæntring, selv om en stationær tilstand er opnået.

#### **5. Godkendelse af forsøg**

5.1 Forslag til modelforsøgsprogrammer skal forelægges for værtsstatens administration til forhåndsgodkendelse. Man skal også være opmærksom på, om mindre skader kan forårsage den værst tænkelige situation.

5.2 Forsøget skal dokumenteres ved hjælp af en rapport og en video eller anden visuel dokumentation, som indeholder alle relevante oplysninger om skibet og forsøgsresultaterne.





## **BILAG II**

### **RETNINGSLINJER FOR MEDLEMSSTATERNES ADMINISTRATIONER**

(som omhandlet i artikel 6, stk. 3)

#### **DEL I**

##### **Anvendelse**

Som anført i artikel 6, stk. 3, skal medlemsstaternes administrationer benytte disse retningslinjer, når de anvender de særlige stabilitetskrav i bilag I, for så vidt som det er praktisk muligt og foreneligt med, hvordan det pågældende skib er konstrueret. Numrene i det følgende henviser til punkterne i bilag I.

#### **Punkt 1**

I første række skal alle ro-ro-passagerskibe, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, opfylde SOLAS 90-kravene om reststabilitet, sådan som de anvendes for alle passagerskibe, der er bygget den 29. april 1990 eller senere. Ved anvendelsen af dette krav defineres det restfribord,  $f_r$ , som er nødvendigt for beregningerne i punkt 1.1.

#### **Punkt 1.1**

1. Dette punkt omhandler akkumulering af en hypotetisk vandmængde på skoddækket (ro-ro-dækket). Vandet antages at være kommet ind på dækket gennem en skadesåbning. I dette punkt kræves det, at skibet skal opfylde alle krav i SOLAS 90 og derudover den del af SOLAS 90-kravene, der er indeholdt i punkt 2.3 til 2.3.4 i regel 8 i kapitel II-1, del B, med den fastsatte mængde vand på dækket. Ved beregningen behøver man ikke tage hensyn til nogen af de øvrige krav i regel 8 i kapitel II-1. Eksempelvis er det ved beregningen ikke nødvendigt, at skibet opfylder kravene til ligevægtsvinkel eller kravet om, at nedsænkningsslinjen ikke må være under vand.
2. Det akkumulerede vand tilføjes som en flydende last med samme overflade i alle de rum på vogndækket, der antages at være vandfyldt. Højden af vand på dækket ( $h_w$ ) afhænger af restfribordet ( $f_r$ ) efter skade og måles ved skadestedet (**se figur 1**). Restfribordet er den mindste afstand mellem det skadede ro-ro-dæk og den endelige vandlinje (efter en eventuel udligning) ved skadestedet efter gennemgang af alle tænkelige skadesscenarier vedrørende opfyldelse af SOLAS 90 som krævet i punkt 1 i bilag I. Der skal ikke ved beregningen af  $f_r$  tages hensyn til effekten af den mængde vand, der antages akkumuleret på det skadede ro-ro-dæk.
3. Hvis  $f_r$  er 2,0 m eller derover, antages der ikke at akkumuleres noget vand på ro-ro-dækket. Hvis  $f_r$  er 0,3 m eller derunder, ansættes  $h_w$  til 0,5 m. Mellemliggende værdier for vandhøjden fremkommer ved lineær interpolation (**se figur 2**).

#### **Punkt 1.2**

Midler til lænsning af vand kan kun anses for effektive, hvis de har tilstrækkelig kapacitet til at forhindre akkumulering af store mængder vand på dækket, dvs. mange tusind ton pr. time, hvilket er langt mere end den installerede kapacitet på det tidspunkt, hvor reglerne blev

vedtaget. Sådanne højeffektive lænsesystemer kan tænkes at blive udviklet og godkendt i fremtiden (på grundlag af ny retningslinjer fra IMO).

### Punkt 1.3

1. Den mængde vand, der antages akkumuleret på dækket, kan - ud over reduktionen ifølge punkt 1.1 - reduceres for sejlads i geografisk begrænsede områder. Sådanne områder udpeges på grundlag af den signifikante bølgehøjde ( $h_s$ ), som afgrænser området, jf. bestemmelserne i artikel 5.
2. Hvis den signifikante bølgehøjde  $h_s$  i det pågældende område er højst 1,5 m, antages det, at der ikke akkumuleres yderligere vand på det skadede ro-ro-dæk. Hvis den signifikante bølgehøjde i området er 4,0 m eller derover, beregnes den mængde vand, der antages at blive akkumuleret, som anført i punkt 1.1. Mellemliggende værdier beregnes ved lineær interpolation (**se figur 3**).
3. Da højden  $h_w$  holdes konstant, er mængden af tilføjet vand variabel, dvs. afhængig af krængningsvinklen og af, om dækskanten kommer under vand ved den bestemte krængningsvinkel (**se figur 4**). Det bør bemærkes, at rummene på vogndækket forudsættes at have en fyldbarhed på 90% (jf. MSC/Circ.649), mens andre vandfyldte rum forudsættes at have en fyldbarhed som foreskrevet i SOLAS.
4. Hvis beregningerne til godtgørelse af, at direktivets krav er overholdt, bygger på en signifikant bølgehøjde på mindre end 4,0 m, skal den aktuelle bølgehøjde angives på skibets sikkerhedscertifikat.

### Punkt 1.4 / 1.5

I stedet for opfyldelse af de nye stabilitetskrav i punkt 1.1 eller 1.3 kan administrationen acceptere opfyldelse af kravene via modelforsøg. Modelforsøgene er beskrevet i tillægget til bilag I. Retningslinjerne for modelforsøgene findes i del II i dette bilag.

### Punkt 1.6

(KG eller GM) grænsekurver, konventionelt beregnet ifølge SOLAS 90, vil ikke nødvendigvis være gældende i de tilfælde, hvor der i direktivet antages at være vand på dækket, og det kan blive nødvendigt at revidere beregningerne af grænsekurverne under hensyntagen til virkningerne af dette vand. Hertil skal der foretages tilstrækkeligt mange beregninger ved forskellige dybgange og trim.

**Anm.:** Reviderede KG/GM grænsekurver kan udledes ved iteration, idet den mindste overskydende GM fra lækstabilitetsberegninger med vand på dækket lægges til den KG (eller trækkes fra den GM), der er benyttet til at beregne det fribord i skadet tilstand ( $f_r$ ), som mængden af vand på dækket er baseret på; denne proces gentages, indtil den overskydende GM bliver forsvindende lille.

Det må forventes, at operatørerne vil begynde en sådan iteration med den største KG / mindste GM, som man med rimelighed kan nøjes med under sejlads, og dernæst ændre på placeringen af skodderne på dækket, således at den overskydende GM fra lækstabilitetsberegninger med vand på dækket bliver mindst mulig.

## Punkt 2.1

Lige som i de konventionelle SOLAS-skadeskrav anses skodder, der ligger inden for B/5-linjen, for at være intakte i tilfælde af kollision fra siden.

## Punkt 2.2

Hvis der med henblik på opfyldelse af denne regel er påbygget sponson-tanke, hvorved skibets bredde (B) og dermed afstanden B/5 fra skibssiden er forøget, skal denne ændring ikke medføre flytning af eksisterende konstruktionsdele eller eksisterende gennemføringer i vandtætte tværskibs skodder under skoddækket (se figur 5).

## Punkt 2.3

1. Tværskibs- eller langskibsskodder/barrierer, som anbringes for at begrænse bevægelsen af akkumuleret vand på det skadede ro-ro-dæk, behøver ikke at være absolut vandtætte. Der kan tillades mindre lækager, forudsat at lænsarrangementerne kan forhindre, at der akkumuleres vand på "den anden side" af skoddet/barrieren. Hvis spygatter ikke fungerer, fordi der ikke er nogen positiv forskel i vandhøjden, skal der forefindes andre midler til passiv lænsning.
2. Højden <sup>39</sup>af tværskibs- og langskibsskodderne/barriererne må ikke være mindre end ( $8 \times h_w$ ) meter, hvor  $h_w$  er højden af akkumuleret vand, beregnet ud fra restfribordet og den signifikante bølgehøjde (punkt 1.1 og 1.3). Disse skodder/barrierer skal i alle tilfælde have en højde på mindst
  - a) 2,2 meter, dog mindst
  - b) højden mellem skoddækket og det laveste punkt på undersiden af mellem- eller hængedæk for biler, når disse er i nedsænket position, hvis denne højde er større. Det bemærkes, at eventuelle mellemrum mellem overkanten af skoddet og undersiden af klædningen skal lukkes i tværskibs eller langskibs retning, alt efter hvad der er mest hensigtsmæssigt (se figur 6).

Der kan accepteres skodder/barrierer med en lavere højde end krævet ovenfor, hvis det ved modelforsøg, der er udført i overensstemmelse med del II, er bekræftet, at den anden konstruktion sikrer en forsvarlig overlevelsessevne. Ved fastsættelse af højden af skodder/barrierer skal der tages nøje højde for, at den skal være tilstrækkelig til at forhindre fortsat fyldning inden for den relevante stabilitetsudstrækning. Denne udstrækning kan ikke indskrænkes ved modelforsøg.

**Anm.:** Udstrækningen kan reduceres til 10 grader, forudsat at det tilhørende areal under kurven forøges (jf. MSC 64/22).

---

<sup>39</sup> Punkt 2.3 i direktivet er ændret i forhold til Stockholmaftalens punkt 2.3, så  $B_h$  og  $h_w$  ikke længere bliver anvendt. Det giver derfor ikke længere mening at beskrive dem i de forklarende noter.

### Punkt 2.5.1

Til arealet "A" medregnes kun permanente åbninger. Det skal bemærkes, at læseporte ikke er en hensigtsmæssig valgmulighed for skibe, der helt eller delvis afhænger af overbygningens opdrift for at opfylde kriterierne. Kravet er, at læseporte skal være forsynet med lukkeklapper, der forhindrer vand i at trænge ind, men lader vand løbe ud.

Sådanne klapper må ikke afhænge af aktiv påvirkning. De skal virke automatisk, og det skal påvises, at de ikke hæmmer udstrømningen væsentligt. Der skal kompenseres for enhver væsentlig effektivitetsformindskelse ved anbringelse af yderligere åbninger, således at arealkravet opfyldes.

### Punkt 2.5.2

Læseporte anses kun for effektive, hvis afstanden fra læseportens nedre kant til vandlinjen i beskadiget tilstand er mindst 1,0 m. Ved beregningen af den mindste afstand skal der ikke tages hensyn til virkningerne af eventuelt ekstra vand på dækket (**se figur 7**).

### Punkt 2.5.3

Læseportene skal anbringes så lavt som muligt i skanseklædning eller yderklædning. Læseportenes nedre kant må ikke befinde sig mere end 2 cm over skoddækket og deres øvre kant ikke mere end 0,6 m over skoddækket (**se figur 8**).

**Anm.:** Rum, som er omfattet af punkt 2.5, dvs. rum, der er forsynet med læseporte eller tilsvarende åbninger, medregnes ikke som intakte rum ved beregning af kurverne for intakt stabilitet og lækstabilitet.

## Punkt 2.6

1. Den krævede skades omfang gælder langs hele skibets længde. Afhængigt af inddelingsstandarden kan skaden berøre et skod over skoddækket, et skod under skoddækket, en kombination heraf eller slet ingen skodder.
2. Alle tværskibs- og langskibsskodder/barrierer, som begrænser den antagne akkumulerede vandmængde, skal være på plads og sikret under hele sejladsen.
3. I tilfælde, hvor tværskibsskodder/barrierer er skadet, antages højden af den akkumulerede vandmængde på dækket at være den samme på begge sider af det skadede skod/barriere,  $h_w$  (**se figur 9**).

## DEL II

### MODELFORSØG

Formålet med disse retningslinjer er at sikre, at der anvendes ensartede metoder ved konstruktion og verifikation af modellen, og at forsøgene udføres og analyseres ensartet; det erkendes samtidig, at ensartetheden påvirkes af, hvilke faciliteter og ressourcer der er til rådighed.

Punkt 1 i tillægget til bilag I kræver ingen nærmere forklaring.

#### **Punkt 2 - Skibsmodel**

2.1 Hvilket materiale modellen er fremstillet af har ikke i sig selv nogen betydning, forudsat at modellen er så stiv, både i ubeskadiget og beskadiget stand, at den har samme hydrostatiske egenskaber som det faktiske skib, og at skrogets bøjning i bølger er forsvindende.

Det er ligeledes vigtigt at sikre, at modellen af de skadede rum er så nøjagtig som praktisk muligt, således at den indstrømmede vandmængde bliver korrekt.

Da indtrængen af selv små mængder vand i den intakte del af modellen indvirker på dens opførsel, må der træffes forholdsregler mod sådan indtrængen.

#### 2.2. Detaljer ved modellen

.1 I erkendelse af, at skalaeffekter har stor betydning for modellens opførsel under forsøgene, er det vigtigt at sikre, at sådanne effekter bliver så små som praktisk muligt. Modellen skal være så stor som muligt, da detaljer i skadede rum lettere kan konstrueres og skalaeffekterne er mindre i store modeller. Det anbefales derfor, at modellen mindst har en længde, der svarer til målestoksforholdet 1:40. Dog skal modellen være mindst 3 meter lang ved inddelingslastelinjen.

.2(a) Modellen skal ved skadestedet være så tynd som praktisk muligt, således at mængden af indstrømmet vand og dets tyngdepunkt bliver repræsenteret korrekt. Det erkendes, at det kan være umuligt at konstruere modellens skrog og primære og sekundære inddelingslementer tilstrækkelig detaljeret ved skadestedet, og at det som følge af denne begrænsning kan være umuligt at foretage en nøjagtig beregning af rummets antagne fyldningsgrad.

.2(b) Det er ved forsøg fundet, at modellens lodrette udstrækning kan indvirke på resultaterne af de dynamiske forsøg. Det kræves derfor, at skibsmodellen opbygges til mindst 3 gange normalhøjden af overbygninger over skoddækket (fribordsdækket), således at de store bølger ikke bryder over modellen.

.2(c) Det er vigtigt, at ikke blot dybgangen i ubeskadiget stand kontrolleres, men også at den skadede models dybgang måles nøjagtigt, så den kan sammenholdes med den dybgang, der er fundet ved beregning af lækstabiliteten. Når dybgangen efter havari er målt, kan det vise sig nødvendigt at justere fyldningsgraden i de skadede rum, enten ved at indsætte ikke-vandfyldte rum eller ved at tilføje vægte. Det er vigtigt samtidig at sikre, at det

indstrømmede vands tyngdepunkt er repræsenteret korrekt. I sådanne tilfælde skal eventuelle justeringer altid ske i retning af større sikkerhed.

- .2(d) Hvis modellen kræves forsynet med barrierer på dækket og barriererne er lavere end krævet ifølge punkt 2.3 i bilag I, skal der i modellen installeres tv-kameraer til overvågning af, om vandet skyller over, eller om der akkumuleres vand på den ikke-skadede del af dækket. I så fald indgår en videooptagelse af forsøget som en del af resultatmaterialet.
- .3 For at sikre, at modellens bevægelseskarakteristika svarer til det faktiske skibs, er det vigtigt, at modellen udsættes for både krængning og rulning i ubeskadiget stand, således at den intakte GM-værdi og massefordeling kontrolleres.

Det faktiske skibs gyrationsradius tværskibs antages ikke at være større end 0,4 B, og dets gyrationsradius langskibs ikke over 0,25 L.

Perioden for modellens rulning tværskibs fås ved

$$\frac{2\pi \times 0.4B}{\sqrt{gGM\lambda}}$$

hvor:

GM: metacentrets højde på de faktiske skib (i ubeskadiget stand)

g: tyngdeaccelerationen

$\lambda$ : modellens skala

B: det faktiske skibs bredde

#### **Anm.**

Krængning og rulning af modellen i beskadiget stand kan accepteres som kontrol af kurven for reststabilitet, men sådanne forsøg kan ikke accepteres som erstatning for forsøg i ubeskadiget stand.

Ikke desto mindre skal modellen i beskadiget stand udsættes for rulning, således at man kan bestemme den rulningsperiode, der er nødvendig for udførelse af forsøgene i punkt 3.1.2.

- .4 Dette punkt kræver ingen nærmere forklaring. Det forudsættes, at ventilatorerne i det skadede rum i det faktiske skib hverken hindrer vandfyldningen eller det indstrømmede vands bevægelser. Når ventilationsarrangementerne på det faktiske skib forsøges nedskaleret, kan der imidlertid optræde uønskede skalaeffekter. For at sikre, at det ikke bliver tilfældet, anbefales det, at ventilationssystemerne udføres i en anden skala end modellen, således at man er sikker på, at dette ikke påvirker vandets bevægelser på vogndækket.
- .5.2 Den prismeformede skadesåbnings ligebenede trekantsprofil ligger ud for lastevandlinjen.

Er skibet forsynet med sidecasinger med en bredde på mindre end  $B/5$ , skal skadens længde ved sådanne sidecasinger være mindst 2 meter. Således undgår man desuden skalaeffekter.

### Punkt 3 - Fremgangsmåde ved modellforsøget

#### 3.1 – Bølgespektre

JONSWAP-spektret skal benyttes, da det beskriver en søtilstand, der er begrænset af det frie stræk og varigheden, hvilket svarer til forholdene over det meste af kloden. Det er i denne forbindelse vigtigt, at ikke blot bølgetogets peakperiode kontrolleres, men også at nulopkrydsningsperioden er korrekt.

- 1 Ved en peakperiode på  $4\sqrt{hs}$  må nulopkrydsningsperioden - når forstærkningsfaktoren  $\gamma$  er 3,3 - ikke være større end

$$\{T_p/(1,20 \text{ til } 1,28)\} \pm 5\%$$

- 2 Nulopkrydsningsperioden svarende til en peakperiode lig med rulningsperioden for den beskadigede model må, idet faktoren  $\gamma$  er 1, ikke være større end

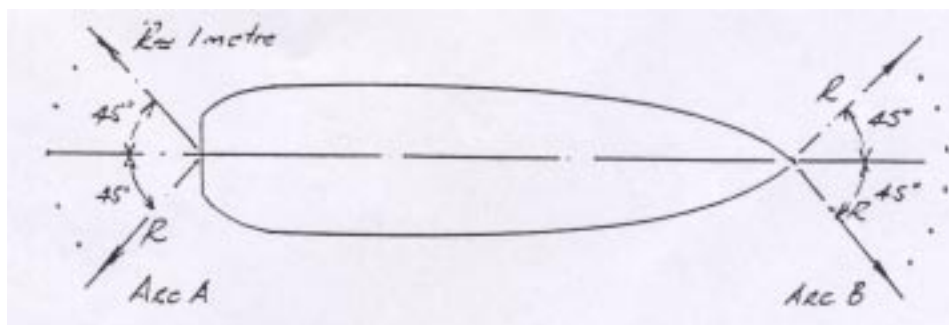
$$\{T_p/(1,3 \text{ til } 1,4)\} \pm 5\% ;$$

dog må peakperioden højst være  $6\sqrt{hs}$ , hvis rulningsperioden for den beskadigede model er større end  $6\sqrt{hs}$ .

#### Anm.

Det er fundet, at det ikke er praktisk at fastsætte grænser for nulopkrydsningsperioden i modellens bølgespektre efter de nominelle værdier i de matematiske formler. Derfor tillades der en fejlmargen på 5%.

Det kræves, at bølgespektret registreres og dokumenteres for hvert forsøg. De registrerede målinger skal foretages både i umiddelbar nærhed af modellen (dog ikke på læsiden) - se figuren nedenfor - og i nærheden af bølgemaskinen. Det kræves tillige, at modellen udstyres med sådanne instrumenter, at både dens bevægelser (rulning, sætning og duvning) og dens orientering (krængning, nedtrykning og trim) overvåges og registreres under hele forsøget.



Målesonden i nærheden af modellen anbringes enten på bue A eller B (figur a).

3.2., 3.3., 3.4

Disse punkter kræver ingen nærmere forklaring.

### 3.5 – Simulerede skader

Omfattende forskning med henblik på udarbejdelse af egnede kriterier for nye skibe har tydeligt vist, at GM og fribord er parametre af stor betydning for passagerskibes overlevelsessevne, men at også arealet under kurven for reststabilitet op til vinklen for maksimal GZ er en vigtig faktor. Derfor skal man som den værste SOLAS-skade med henblik på opfyldelse af kravene i punkt 3.5.1 vælge den skade, der giver det mindste areal under kurven for reststabilitet op til vinklen for maksimal GZ.

#### **Punkt 4 - Overlevelseskriterium**

Dette punkt kræver ingen nærmere forklaring.

#### **Punkt 5 - Godkendelse af forsøg**

Rapporten til administrationen skal indeholde følgende dokumentation:

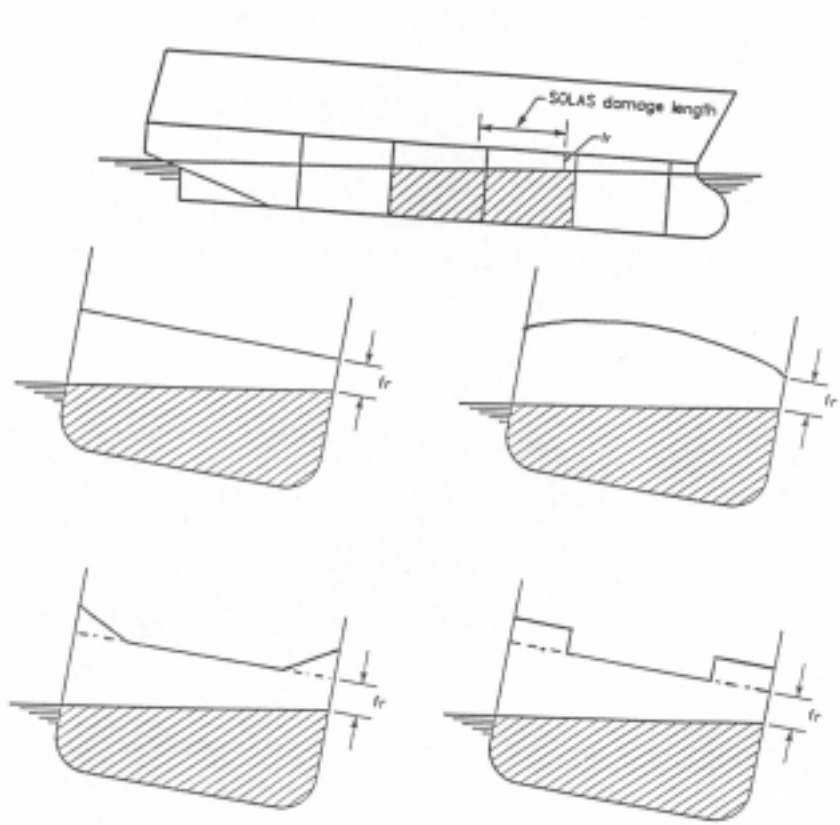
- (a) beregninger af lækstabilitet i værste SOLAS-tilfælde og værste skade midtskibs (hvis de er forskellige)
- (b) modellens generalarrangement med konstruktionsdetaljer og nærmere oplysninger om instrumentering
- (c) rapporter over krævnings- og rulningsforsøg
- (d) beregninger af det faktiske skibs og modellens rulningsperioder
- (e) nominelle og målte bølgespektre (nær bølgegeneratoren og nær modellen)
- (f) repræsentative data for modellens bevægelser, orientering og drift
- (g) relevante videooptagelser

#### **Anm.**

Alle forsøg skal bevidnes af administrationen.



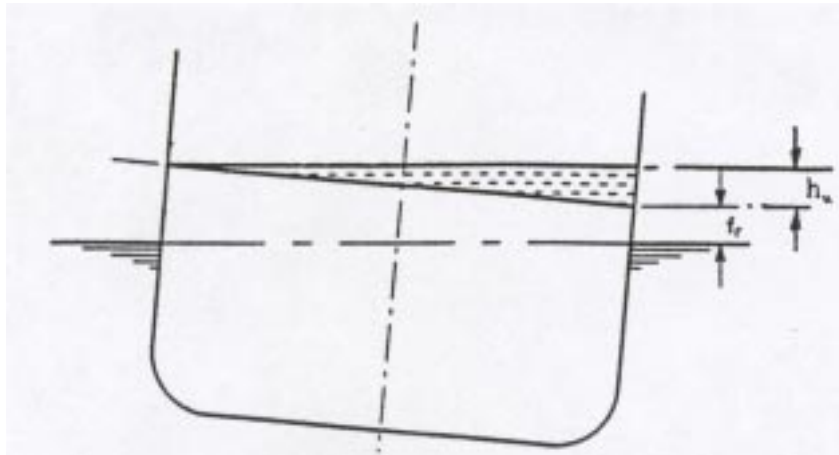
Figurer, der henvises til i bilag II (Retningslinjer for medlemsstaternes administrationer)



Figur 1

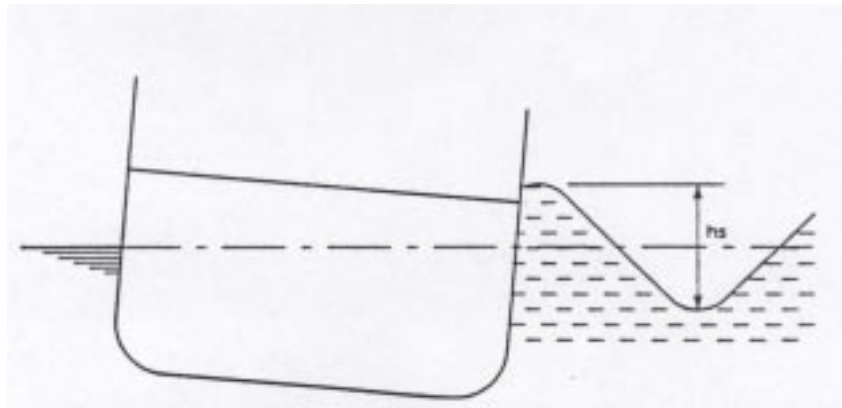
EN: SOLAS damage length

DA: SOLAS-skadelængde



1. Hvis  $f_r \geq 2,0$  m, er højden af vand på dækket ( $h_w$ ) = 0,0 m
2. Hvis  $f_r \leq 0,3$  m, er højden af vand på dækket ( $h_w$ ) = 0,5 m

Figur 2

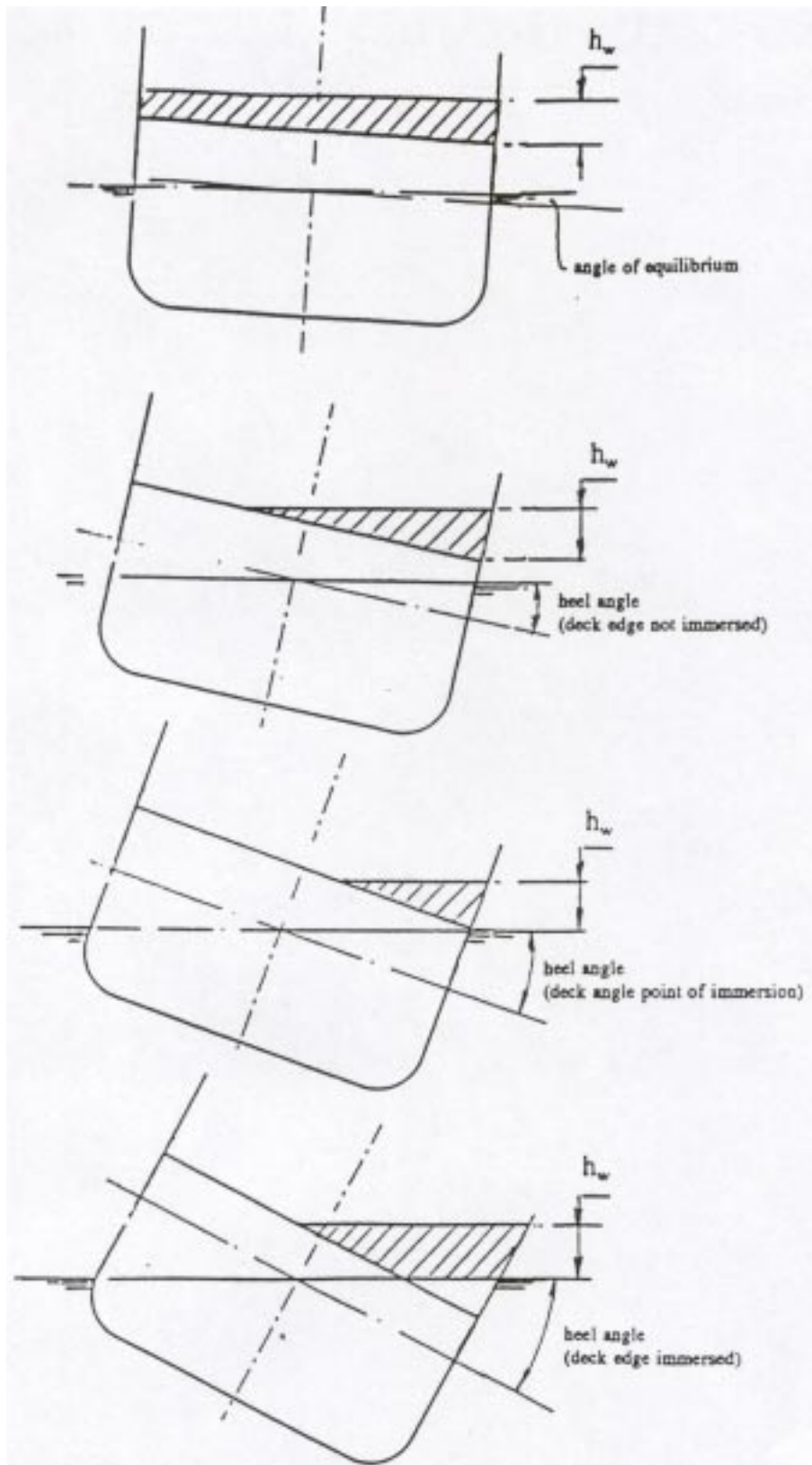


1. Hvis  $h_s \geq 4,0$  m, er højden af vand på dækket som beregnet ifølge figur 3.
2. Hvis  $h_s \leq 1,5$  m, er højden af vand på dækket ( $h_w$ ) = 0,0 m.

For eksempel:

Hvis  $f_r = 1,15$  m og  $h_s = 2,75$  m, er højden  $h_w = 0,125$  m

Figur 3



**Figur 4**

EN: angle of equilibrium

EN: heel angle (deck edge not immersed)

EN: heel angle (deck angle (edge?) point of immersion)

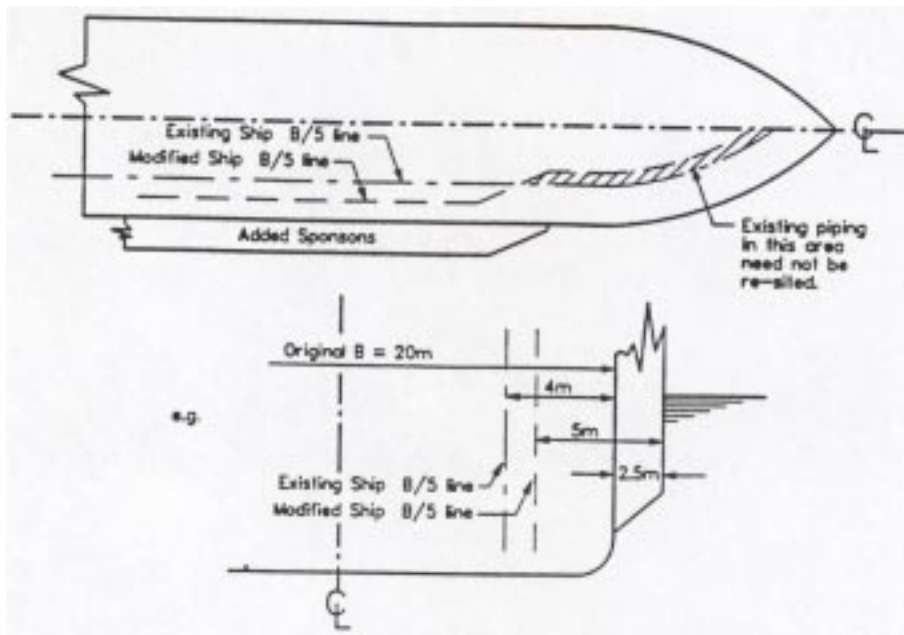
EN: heel angle (deck edge immersed)

DA: ligevægtsvinkel

DA: krængningsvinkel (dækkant ikke under vand)

DA: krængningsvinkel (dækkant i vandlinjen)

DA: krængningsvinkel (dækkant under vand)



**Figur 5**

EN: Existing Ship B/5 line

EN: Modified Ship B/5 line

EN: Added Sponsons

EN: Existing piping in this area need not be resited

EN: Original B = 20 m

EN: e.g.

DA: B/5-linje for eksisterende skib

DA: B/5-linje for ændret skib

DA: Påbyggede sponson-tanke

DA: Eksisterende rør i dette område behøver ikke at flyttes

DA: Oprindelig B = 20 m

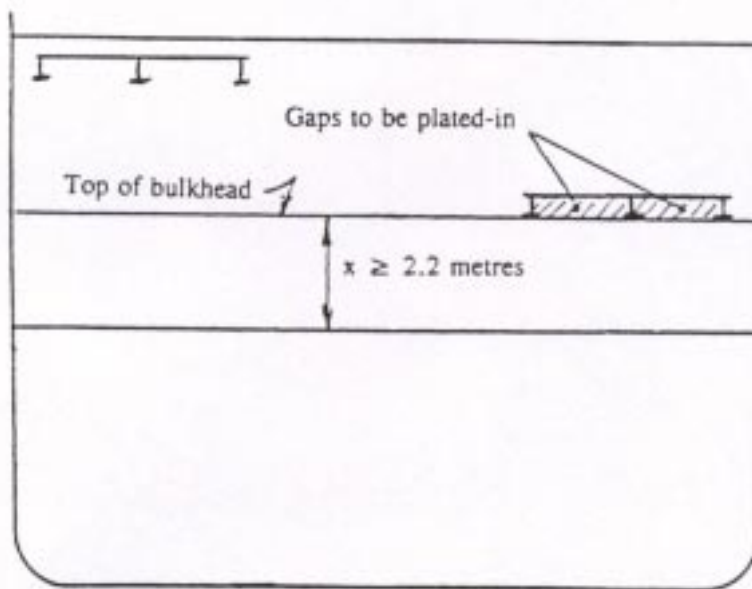
DA: f.eks.

## Skib uden hængedæk

### Eksempel 1

Højden af vand på dækket = 0,25 m

Mindste krævede barrierenhøjde = 2,2 m



Skib med hængedæk (ved barrieren)

### Eksempel 2

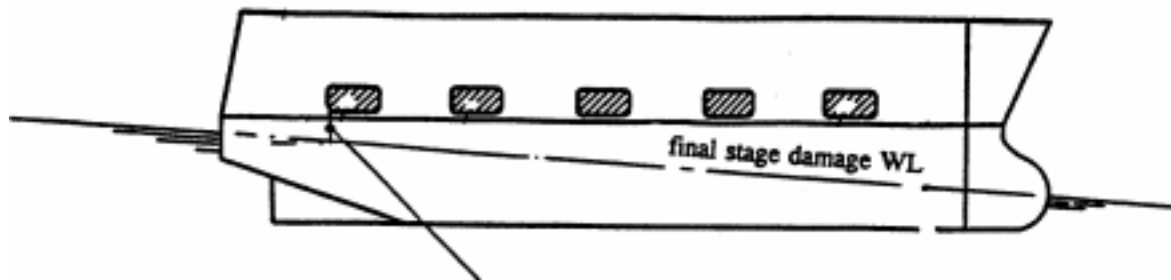
Højden af vand på dækket ( $h_w$ ) = 0,25 m

Mindste krævede barrierenhøjde =  $x$

### Figur 6

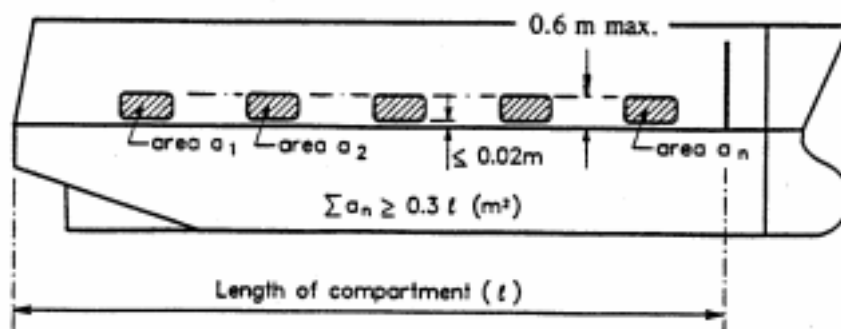
EN: Gaps to be plated-in  
EN: Top of bulkhead  
EN: 2.2 metres

DA: Mellemrum, der skal lukkes  
DA: Skodoverkant  
DA: 2,2 m



mindste krævede fribord til læseport = 1,0 m

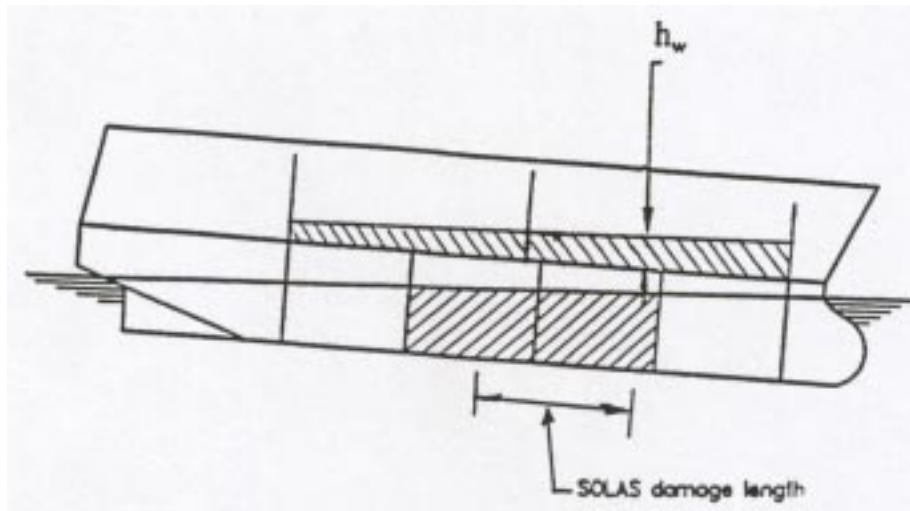
Figur 7



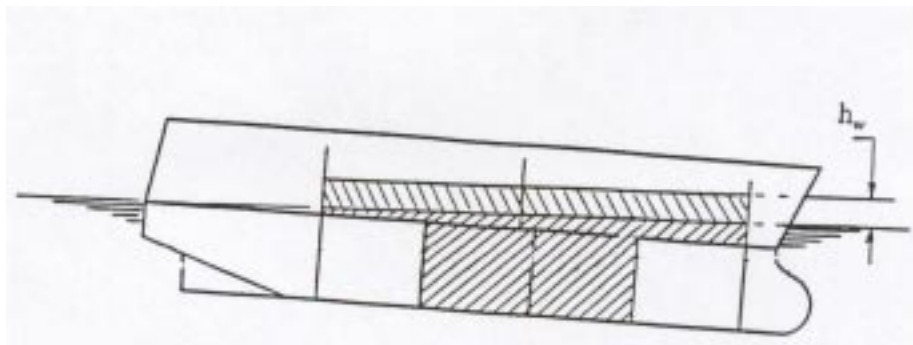
Figur 8

EN: final stage damage WL  
 EN: area a  
 EN: Length of compartment

DA: Endelig vandlinje i skadet tilstand  
 DA: areal a  
 DA: Rumlængde



**Dækkant ikke under vand**



**Dækkant under vand**

**Figur 9**

EN: SOLAS damage length

DA: SOLAS-skadelængde

**KONSEKVENSPANALYSE**  
**FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE,**  
**HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER**  
**(SMV'ER)**

**I. FORSLAGETS TITEL**

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM SÆRLIGE STABILITETSKRAV TIL RO-RO-PASSAGERSKIBE

**DOKUMENTETS REFERENCENUMMER**

KOM (2002) 158 - COD (2002) 0074

**FORSLAGET**

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

Fællesskabets forpligtelse i denne forbindelse er at forbedre sikkerheden inden for søtransport, jf. artikel 80, stk. 2. Målet med de foreslåede tiltag er at fastsætte harmoniserede sikkerhedskrav til stabiliteten af ro-ro-passagerskibe, der sejler i international fart til og fra EU-havne.

Ifølge subsidiaritetsprincippet har Fællesskabet ansvaret for at sikre et regelsæt, der indebærer et harmoniseret sikkerhedsniveau for alle passagerskibe i hele EU, der sejler under samme forhold. Medlemsstaterne har ansvaret for at vedtage national lovgivning, der effektivt gennemfører direktivets bestemmelser.

**VIRKNINGER FOR VIRKSOMHEDERNE**

2. Hvem berøres af forslaget?
  - hvilke erhvervssektorer berøres?
  - berøres SMV i højere grad end store virksomheder?
  - er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?

Den erhvervssektor, der berøres af forslaget, er virksomheder, der har ro-ro-passagerskibe i drift til og fra EU-havne. Langt størstedelen af de passagerskibe, der sejler i EU's farvande, drives af mellemstore og store virksomheder. Da de særlige stabilitetskrav, der indføres med dette direktiv, allerede er gældende i syv nordlige EU-medlemsstater, som er med i Stockholm-aftalen, vil forslaget i praksis kun få konsekvenser for selskaber, der har sådanne skibe i drift i Middelhavet. Da 70% af de ro-ro-passagerskibe, der er i drift i dette område, sejler under græsk eller italiensk flag, ventes forslaget hovedsagelig at få økonomiske virkninger for selskaber, der har skibe i drift under disse flag. Da størsteparten af ro-ro-passagerskibene i



sydeuropæiske farvande imidlertid sejler i indenrigsfart, er de ikke omfattet af dette direktiv. Ved den foreslåede revision af rådsdirektiv 98/18/EF tages der højde for disse tilfælde. Det er konstateret, at ro-ro-passagerskibe efter indgåelsen af Stockholm-aftalen generelt bygges på en sådan måde, at de opfylder de særlige stabilitetskrav, selv når de bygges med henblik på trafik i de sydlige EU-farvande.

3. Hvad skal erhvervslivet gøre for at efterleve de foreslåede regler?

Medlemsstaterne skal sætte sådanne love og administrative procedurer i kraft, at operatørerne af ro-ro-passagerskibe opfylder de særlige stabilitetskrav. Indførelse af disse krav vil tvinge operatørerne af eksisterende skibe (i trafik i de områder, der er omfattet af direktivet) til at foretage konstruktionsmæssige ændringer af disse skibe for at bringe dem op til det niveau, der fastsættes i direktivet. Det første skridt for virksomhederne bliver at underkaste deres skibe et modelforsøg for at konstatere, om de opfylder kravene eller behøver opgradering.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

- for beskæftigelsen?
- for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?
- for virksomhedernes konkurrenceevne?

Indførelse af kravene i direktivet forventes ikke at få nogen følger for beskæftigelsen. Direktivet indeholder en tidsplan for en overgangsperiode, således at virksomhederne får tilstrækkelig tid til at opgradere deres skibe. Når den løbende SOLAS-opgraderingstidsplan tages i betragtning, giver direktivet en passende periode til, at de yderligere stabilitetskrav kan opfyldes.

Kommissionens analyse har vist, at kravene i Stockholm-aftalen er indført i Nordeuropa uden større vanskeligheder for erhvervsliv og myndigheder. Af 140 skibe, der skulle opfylde aftalens krav, blev der udtaget en stikprøve på 82 skibe, hvoraf 36% ikke behøvede nogen opgradering. Endvidere kunne 69% af samtlige 140 skibe opgraderes for mindre end 1 mio. EUR. De samlede opgraderingsomkostninger blev anslået til 85 mio. EUR. Det er samtidig vigtigt at bemærke, at størsteparten af disse omkostninger skyldtes hurtig opfyldelse af SOLAS 90-kravene (en nødvendig forudsætning for opfyldelse af Stockholm-aftalen) og ikke overholdelse af selve aftalen.

Da den almindelige signifikante bølgehøjde i det sydlige EU er ca. 2,5 m, bliver omkostningerne ved at ændre den sydeuropæiske flåde, således at den kan opfylde Stockholm-aftalens krav, omtrent de samme som omkostningerne til opfyldelse af torumskravene i SOLAS 90<sup>40</sup>. Ifølge IMO's tidsplan (international fart) og direktiv 98/18/EF (indenrigsfart i EU) skal kravene i SOLAS opfyldes i fuldt omfang inden 2010, således at erhvervslivet allerede må have planlagt investeringer i opgradering af de pågældende skibe i løbet af de nærmeste år. Undersøgelsen er nået frem til, at 264 skibe i drift (international fart og indenrigsfart) i sydeuropæiske farvande bliver berørt af SOLAS-opgraderingen, og at omkostningerne dertil bliver mellem 106 og

---

<sup>40</sup> Torumskravene i SOLAS 90 indebærer, at skibet kan overleve uden at kæntré, selv om to hovedrum er vandfyldt efter havari.

250 mio. EUR (der er i disse tal ikke taget højde for, at nogle af de ældre ro-ro-skibe muligvis tages ud af drift). Som tidligere nævnt vil det, at disse skibe skal opfylde de særlige stabilitetskrav i Stockholm-aftalen, ikke medføre nogen urimelig forøgelse af omkostningerne til opfyldelse af SOLAS-kravene.

Det følger heraf, at indførelse af Stockholm-aftalens stabilitetskrav for sydeuropæiske ro-ro-passagerskibe vil bringe ensartede stabilitetskrav og et højere niveau i hele EU, uden at der kræves en væsentligt større økonomisk indsats fra de berørte erhverv, idet de i forvejen skal opfylde SOLAS 90-kravene.

Forslaget forventes at få en gunstig virkning for erhvervets konkurrenceevne, da det vil harmonisere stabilitetskravene til ro-ro-passagerskibe på ruter i EU og dermed skabe et samlet marked, således at disse skibe kan sejle på alle ruter i EU, hvor der er samme signifikante bølgehøjde. Ved at fastlægge harmoniserede sikkerhedsregler for alle ro-ro-passagerskibe, der besejler EU-havne, uanset flag, bliver der lige vilkår for alle operatører, hvilket mindsker risikoen for konkurrenceforvridning af operatører, der forsøger at opnå en konkurrencefordel ved at spare på sikkerheden.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Opfyldelse af forslagets krav skulle ikke udgøre en uovervindelig økonomisk byrde for de berørte selskaber. Erfaringerne fra indførelsen af disse krav i nordeuropæiske farvande har vist, at de økonomiske følger for branchen var rimelige.

#### **HØRING AF DE BERØRTE KREDSE**

6. Angiv de organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og disses synspunkter i hovedtræk.

Den 25. oktober har Kommissionen holdt et høringsmøde med parter, der berøres af forslaget, og heri deltog repræsentanter for skibsrederne (ECSA, ICS, BIMCO), de søfarende (ETF), klassifikationsselskaberne (IACS), skibsværfterne (CESA) og handicappede (European Disabilities Forum -EDF).

Det foreslåede tiltag blev mødt med skepsis af skibsredernes repræsentanter, især på grund af de omkostninger, det indebærer for eksisterende skibe. Disse repræsentanter fandt, at de generelle vejrforhold i Sydeuropa ikke berettiger til en generel indførelse af de regionale krav i Stockholm-aftalen i EU-retten. Repræsentanterne for de søfarende og for brugerorganisationerne gav imidlertid kraftig støtte til tiltaget på mødet med den begrundelse, at det vil øge sikkerheden for de rejsende og besætningen. Disse to organisationer fandt det vigtigt, at skibe, der sejler under samme forhold med hensyn til signifikant bølgehøjde, skal opfylde samme sikkerhedskrav.

2002/0075 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM**

**ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og  
-standarder for passagerskibe**

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND OG MÅLSÆTNING

For at sikre harmonisering af de sikkerhedsbestemmelser, der gælder for passagerfærger, der sejler i EU's farvande foreslog Europa-Kommissionen i 1996 et direktiv med henblik på en harmoniseret anvendelse på indenrigssejlad af bestemmelser, der svarer til de gældende bestemmelser på internationalt plan. Rådets direktiv 98/18/EF blev derfor vedtaget den 17. marts 1998 og trådte i kraft samme år. Bestemmelserne i bilag I til direktivet omsætter de relevante internationale instrumenter til sikkerhedskrav for skibe i indenrigsfart. Disse krav gælder for alle typer passagerfærger i indenrigsfart under hensyntagen til størrelse, alder og søforhold i det område, hvor de har tilladelse til at sejle.

Selv om dette er et relativt nyt direktiv, mener Europa-Kommissionen, at nogle bestemmelser i direktivet bør forenkles eller ajourføres for at give tilstrækkelig beskyttelse for passagerer på indenrigsrejser i EU's medlemsstater. Nærværende direktiv foreslår derfor at ændre Rådets direktiv 98/18/EF ved at:

- ajourføre direktivet under hensyntagen til udviklinger i internationale konventioner og koder om sikkerhed til søs, navnlig koden for højhastighedsfartøjer af 2000
- at forenkle og forbedre proceduren til definition og offentliggørelse af søområder, idet dette er en procedure, der er af afgørende betydning for at gennemføre dette direktiv, da de sikkerhedskrav, der gælder for et specifikt fartøj, er afhængig af det søområde, hvori det sejler
- at indføre særlige stabilitetskrav for bestemte kategorier ro-ro-passagerskibe, der sejler i indenrigsfart som svarer til kravene i direktivforslaget om særlige stabilitetskrav til ro-ro passagerskibe i international fart og udfasning af ro-ro-passagerskibe, som ikke forbedres, så de opfylder disse stabilitetskrav
- at sikre, at medlemsstaterne forsøger at gøre alle deres passagerskibe, uafhængig af størrelse, alder og det søområde, hvori de sejler, sikre og tilgængelige for bevægelseshæmmede passagerer. Dette er på linje med Kommissionens andre forslag med henblik på at gøre andre transportmåder tilgængelige og sikre for sådanne passagerer
- at fjerne undtagelsen for Grækenland, hvorved direktivet forenkles, da undtagelsen er af uvæsentlig betydning.

### 2. BERETTIGELSE AF DE FORESLÅEDE FORANSTALTNINGER

Formålet med den foreslåede foranstaltning er at ændre det eksisterende rådsdirektiv 98/18/EF. Der er mange grunde hertil. Selv om direktivet er relativt nyt, har man allerede konstateret problemer forbundet med dets gennemførelse. Direktivets væsentligste problem på fællesskabsniveau er, at det er vanskeligt at kontrollere dets gennemførelse, hvilket hovedsageligt skyldes, at den nuværende procedure for offentliggørelse af søområder ikke er praktisk gennemførlig. Dette har virkninger på

fællesskabsniveau for alle medlemsstaterne, da man ikke kan kontrollere gennemførelsen af direktiv 98/18/EF uden en korrekt og fungerende ordning for udpegelse og offentliggørelse af søområder.

Det er endvidere berettiget at sikre, at direktivet er tilstrækkeligt fleksibelt til at ajourføre bestemte artikler i takt med udviklingerne på internationalt niveau, navnlig i forbindelse med højhastighedsfartøjers sikkerhed.

Det er også berettiget at indføre mere specifikke stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe i indenrigsfart med henblik på at forbedre sikkerhed og sikre samme sikkerhedsniveau for international sejlads og indenrigssejlads.

Indførelse af sikkerhedsretningslinjer for bevægelseshæmmede passagerer er på linje med det princip, der blev indført af Amsterdam-traktaten om bekæmpelse af diskrimination på grund af bl.a. handicap og alder.

Endelig bør det bemærkes, at der er blevet indført nogle bestemmelser, der giver medlemsstaterne stor fleksibilitet på linje med nærhedsprincippet, navnlig hvad angår sikkerheds- og tilgængelighedskrav for bevægelseshæmmede passagerer.

### **3. FORSLAGETS INDHOLD**

Forslaget indeholder to artikler, der ændrer de eksisterende artikler i Rådets direktiv 98/18/EF og artikler, der sikrer, at disse ændringer gælder.

### **4. SÆRLIGE BEMÆRKNINGER**

#### **4.1. Definitioner (artikel 1, stk. 1)**

Der indføres en ny definition, stk. 2, w) vedrørende "bevægelseshæmmede personer" med henvisning til den foreslåede nye artikel 6a. Der anvendes samme definition som i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001<sup>41</sup> vedrørende særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end 8 siddepladser ud over førerens plads og som er en ændring af direktiv 70/156/EØF og 97/27/EF. Kommissionen mener, at denne definition, som for nylig har fundet tilslutning hos Rådet og Parlamentet, også er passende for dette direktiv, da det drejer sig om sikkerhed og tilgængelighedskrav for en særlig type offentlig transport for bevægelseshæmmede passagerer. se også punkt 4.6.

#### **4.2. Procedure for offentliggørelse af havområder (artikel 1, stk. 2)**

Kommissionen foreslår en ny, forenklet procedure til fastsættelse, meddelelse og offentliggørelse af en liste over havområder A, B, C og D, som afgør de særlige sikkerhedskrav, der gælder for skibe, der sejler i de enkelte områder. Ændringen skyldes problemer med gennemførelse af direktiv 98/18/EF. Det er af afgørende betydning at ændre denne procedure for at lette medlemsstaternes gennemførelse og for at overvåge gennemførelse på fællesskabsplan.

---

<sup>41</sup> EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1.

Kommissionen foreslår endvidere, at meddelelse til Kommissionen af havområder i henhold til proceduren i artikel 9 bør forenkles.

Den foreslåede offentliggørelsesprocedure indfører endvidere større fleksibilitet og gennemsigtighed for operatører på medlemsstats- og fællesskabsplan.

#### **4.3. Ophævelse af undtagelse for græske passagerskibe (artikel 2)**

Direktiv 98/18/EF indeholder en undtagelse for passagerskibe i indenrigsfart udelukkende i Grækenland. I betragtning af den begrænsede praktiske betydning af denne undtagelse foreslår Kommissionen at slette den pr. 1.1.2005 med henblik på at forenkle direktivet.

#### **4.4. Stabilitetskrav og udfasningsalder (artikel 1, stk. 3)**

Kommissionens forslag indfører særlige stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe i international fart til/fra EU-havne. Dette sikrer et øget sikkerhedsniveau for ro-ro-passagerskibe på ovennævnte ruter senest den 1. oktober 2010.

Da ro-ro-passagerskibe er ude for lignende søforhold i indenrigsfart og på internationale rejser og med henblik på at opnå samme sikkerhedsniveau for skibe i forskellige søområder under samme søforhold, foreslår Kommissionen, at ro-ro-passagerskibe i indenrigsfart også skal overholde de særlige stabilitetskrav. De særlige stabilitetskrav skal gælde for alle nye ro-ro-passagerskibe i klasse A, B og C fra 1. oktober 2004. Det er ikke berettiget at anvende de særlige stabilitetskrav på nye ro-ro-passagerskibe i klasse D på grund af de begrænsede operationelle forhold, der gælder for disse skibe. I betragtning af vanskelighederne ved at forbedre eksisterende fartøjer i klasse A og B foreslår Kommissionen dog som et alternativ at indføre mulighed for at udfase sådanne skibe, når de bliver 30 år, hvis det ikke er muligt at overholde de særlige stabilitetskrav. Den samme mulighed for udfasning gælder for eksisterende ro-ro-passagerskibe i klasse C og D, medmindre de fuldt ud opfylder stabilitetskravene i stk. II-1/B/8 i direktivets bilag I. Det vil sige at disse skibe fuldt ud skal overholde stabilitetskravene SOLAS 90, hvad de i øjeblikket er undtaget fra.

#### **4.5. Koden for højhastighedsfartøjer af 2000 (artikel 1, stk. 4)**

Direktiv 98/18/EF anvender på nuværende tidspunkt i fuldt omfang koden for højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i IMO's maritime sikkerhedskomité's resolution MSC 36(63) af 20. maj 1994 fuldt ud for alle højhastighedsfartøjer i indenrigsfart. Den 5. december 2000 blev koden for højhastighedsfartøjer af 2000 vedtaget, og denne kode gælder for alle nye fartøjer, hvis køl var lagt, eller som befandt sig på et tilsvarende konstruktionsstadium på eller efter 1. juli 2002. Koden for højhastighedsfartøjer af 2000 erstatter ikke den tidligere kode for fartøjer, der blev bygget før denne dato, men gælder kun for nye fartøjer.

Kommissionen foreslår derfor at ændre artikel 8, punkt a), så koden for højhastighedsfartøjer af 2000 bliver gældende ved direktiv 98/18/EF på samme måde som koden for højhastighedsfartøjer af 1994 ved udvalgsproceduren. Dette er i overensstemmelse med princippet i direktiv 98/18/EF vedrørende bilag I og definitionerne i artikel 2, hvad angår internationale konventioner.

#### 4.6. Sikkerheds- og tilgængelighedskrav for bevægelseshæmmede passagerer (artikel 1, stk. 1, 3, 4 og 5)

Kommissionen foreslår at indføre specifikke sikkerhedskrav for bevægelseshæmmede mennesker, som kan udgøre op til 30% af befolkningen, og derfor kan udgøre en stor andel af potentielle passagerer. De foreslåede foranstaltninger gælder både sikkerhed og tilgængelighed for denne gruppe passagerer til passagerskibe. Det er vigtigt, at alle passagerer, både bevægelseshæmmede og ikke-bevægelseshæmmede, garanteres samme sikkerhedsniveau.

Rådets direktiv 1999/35/EF<sup>42</sup> og 98/41<sup>43</sup> dækker et ret begrænset område vedrørende sikkerhed og tilgængelighed for bevægelseshæmmede mennesker, da de vedrører specifikke tjenesteydelser og bistand og ikke nødvendigvis generel oplysning om skibet og sikkerhedsordninger.

Det foreslås, at retningslinjerne i det nye bilag III gælder for alle skibe og fartøjer i indenrigsfart. Da nogle ændringer, der skal foretages af eksisterende skibe, kan være urimeligt kostbare, gælder retningslinjerne for eksisterende skibe og fartøjer i rimeligt og gennemførligt omfang. Medlemsstaterne skal endvidere udarbejde nationale handlingsplaner for, hvorledes den eksisterende flåde af passagerskibe skal forbedres for at opfylde retningslinjerne i bilag III. Disse retningslinjer er på linje med Den Internationale Søfartsorganisations maritime sikkerhedskomité's cirkulære 735 (MSC/Circ.735) af 24. juni 1996 vedrørende henstillinger om design og drift af passagerskibe, så de imødekommer ældre og handicappede personers behov.

Det er i denne forbindelse af afgørende vigtighed, at medlemsstaterne hører organisationer, der repræsenterer bevægelseshæmmede personer for at sikre, at de trufne foranstaltninger er rimelige og acceptable og udgør en reel løsning på de problemer, der for øjeblikket forekommer på passagerskibe.

Medlemsstaterne anmodes om at meddele deres nationale handlingsplaner for eksisterende skibe og aflægge beretning til Kommissionen om gennemførelse af artiklen for nye skibe, nye og eksisterende højhastighedsfartøjer samt de eksisterende skibe, der har ret til at transportere over 400 passagerer.

Det foreslås endvidere, at bilag II og III ændres ved udvalgsproceduren på grundlag af de erfaringer medlemsstaterne har med gennemførelsen af dette direktiv.

---

<sup>42</sup> Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

<sup>43</sup> Rådets direktiv 98/41/EF af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater, EFT L 188 af 2.7.1998, s. 35.

#### **4.7. Ændringer til udvalgets mandat, hvad angår tilpasninger (artikel 1, stk. 4)**

Kommissionen foreslår at ændre udvalgets mandat, som skitseret i artikel 8 i direktiv 98/18/EF med henblik på:

- Artikel 8, stk. a), iii) tilføjes for at gøre det muligt at revidere de artikler i direktivet, der vedrører koden for højhastighedsfartøjer som anført i punkt 4.5.
- Artikel 8, stk. c) tilføjes for at give udvalget mandat til at ændre bilag II og III, som anført i punkt 4.6.



Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM

### ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>44</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,<sup>45</sup>

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>46</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251,<sup>47</sup> og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe<sup>48</sup> indfører et ensartet sikkerhedsniveau for menneskeliv og ejendom og på nye og eksisterende passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, for begge skibs- og fartøjskategoriers vedkommende i forbindelse med indenrigsfart, og fastsætter procedurer for internationale forhandlinger med sigte på harmonisering af reglerne for passagerskibe i udenrigsfart.
- (2) Definitionen af havområder er af afgørende betydning med henblik på at fastlægge anvendelsen af direktiv 98/18/EF for de forskellige skibe. Direktivet indeholder en procedure til offentliggørelse af lister over havområder, der har vist sig vanskelig at gennemføre. Det er derfor nødvendigt at skabe en procedure, der er gennemsigtig, som fungerer, og som derfor gør det muligt at kontrollere gennemførelsen af direktivet effektivt.
- (3) Undtagelsen for Grækenland, hvad angår tidsplanen for gennemførelse af sikkerhedskravene, bør udgå for at harmonisere det sikkerhedsniveau, der gælder for passagerskibe i hele Fællesskabet.

---

<sup>44</sup> EFT C

<sup>45</sup> EFT C

<sup>46</sup> EFT C

<sup>47</sup> EFT C

<sup>48</sup> EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1

- (4) Direktiv [yyy/xx/EF] om særlige stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe indfører strengere stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe i udenrigsfart til og fra EU-havne, og denne forbedrede foranstaltning bør også gælde for fartøjer i indenrigsfart under samme søforhold. Manglende anvendelse af disse stabilitetskrav kan føre til udfasning af ro-ro-passagerskibe efter et bestemt antal driftsår.
- (5) Det er nødvendigt at tage hensyn til de ændringer, der er foretaget til relevante internationale instrumenter, f.eks. Den Internationale Søfartsorganisations konventioner, protokoller, koder og resolutioner, og dette skal kunne ske på fleksibel og hurtig vis.
- (6) Den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i IMO's maritime sikkerhedskomites resolution MSC.36(63) af 20. maj 1994 gælder ved direktiv 98/18/EF for alle højhastighedsfartøjer i indenrigsfart. IMO har vedtaget en ny kode for højhastighedsfartøjer, den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (højhastighedskoden af 2000), som er indeholdt i IMO's maritime sikkerhedskomites resolution MSC.97 (73) af 5. december 2000, og som gælder for alle højhastighedsfartøjer, der er bygget på eller efter 1. juli 2002. Det er vigtigt at sikre, at direktiv 98/18/EF kan ajourføres på fleksibel måde så sådanne udviklinger på internationalt plan også kan anvendes for højhastighedsfartøjer i indenrigsfart.
- (7) Det er vigtigt at drage omsorg for det sikkerhedsniveau og den tilgængelighed, der garanteres bevægelseshæmmede mennesker, når de rejser på passagerskibe og højhastighedsfartøjer i indenrigsfart i medlemsstaterne.
- (8) Direktiv 98/18/EF bør derfor ændres -

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

Direktiv 98/18/EF ændres således:

- 1) Artikel 2 tilføjes følgende stykke:
  - “(w) “bevægelseshæmmede personer”: alle personer, som har vanskeligt ved at benytte offentlige transportmidler, f.eks. handicappede (herunder personer med nedsatte sensoriske og mentale evner samt kørestolsbrugere), personer med handicap på arme og/eller ben, små personer, personer med tung bagage, ældre, gravide, personer med indkøbstasker på hjul, og personer med børn (herunder børn i promenadevogne).
- 2) Artikel 4, stk. 2 udskiftes med:
  - “2. Hver enkelt medlemsstat:
    - (a) opstiller og ajourfører løbende en liste over havområder inden for sin jurisdiktion med afgrænsning af zoner for helårssejlad og eventuel tidsbegrænset sejlad med de forskellige skibsklasser på grundlag af kriterierne i stk. 1
    - (b) offentliggør listen i en offentlig database, som er tilgængelig på den kompetente søfartsmyndigheds hjemmeside

(c) meddeler Kommissionen, hvor disse oplysninger befinder sig, og når listen ændres."

3) Artikel 6a og 6b indføjes, således:

*“Artikel 6a*

Stabilitetskrav og udfasning for ro-ro-passagerskibe

1. Alle ro-ro-passagerskibe i klasse A, B og C, på hvilke kølen var lagt, eller som er på et lignende konstruktionsstadium på eller efter 1. oktober 2004 skal overholde de særlige stabilitetskrav i direktiv [yyy/xx/EF].
2. Alle ro-ro-passagerskibe i klasse A og B, på hvilke kølen er lagt eller som var på et lignende konstruktionsstadium før 1. oktober 2004, skal overholde de særlige stabilitetskrav i direktiv [158/xx/EF] pr. 1. oktober 2010, eller udtages af drift på denne dato eller en senere dato, når de bliver 30 år, men under ingen omstændigheder senere end 1. januar 2015.
3. Alle ro-ro-skibe i klasse C og D, på hvilke kølen er lagt eller som er på et lignende konstruktionsstadium før 1. oktober 2004 skal overholde bestemmelserne i stk. II-1/B/8 i bilag I pr. 1. oktober 2010, eller udtages af drift på denne dato eller på en senere dato, når de bliver 30 år, men under ingen omstændigheder senere end 1. januar 2015."

*Artikel 6b*

Sikkerhedskrav for bevægelseshæmmede personer

1. Medlemsstaterne træffer på grundlag af retningslinjerne i bilag III de hensigtsmæssige foranstaltninger til, at der er sikker tilgængelighed for bevægelseshæmmede personer på alle passagerskibe i klasse A, B, C og D og alle højhastighedspassagerfartøjer, hvorpå kølen er lagt, eller som er på et lignende konstruktionsstadium på eller efter 1. oktober 2004.
2. Medlemsstaterne samarbejder med og hører organisationer, der repræsenterer bevægelseshæmmede personer, om gennemførelsen af retningslinjerne i bilag III.
3. Medlemsstaterne anvender for ombygning af passagerskibe i klasse A, B, C og D og højhastighedsfartøjer, hvis køl er lagt eller som er på et lignende konstruktionsstadium før 1. oktober 2004, retningslinjerne i bilag III i det omfang det er økonomisk rimeligt og gennemførligt.

Medlemsstaterne udarbejder en national handlingsplan om, hvorledes retningslinjerne anvendes for sådanne skibe og fartøjer. De meddeler planen til Kommissionen.

4. Medlemsstaterne aflægger rapport til Kommissionen om gennemførelsen af denne artikel i forbindelse med alle de i stk. 1 anførte passagerskibe, de i stk. 3 anførte passagerskibe, der har certifikat til at transportere over 400 passagerer og alle højhastighedsfartøjer før 1. oktober 2007.

- 4) Artikel 8 ændres således:
- (a) i stk. (a) tilføjes følgende litra:  
"og  
(iii) bestemmelserne vedrørende koden for højhastighedsfartøjer og senere ændringer dertil, som anført i artikel 4, stk. 3, artikel 6, stk. 4, artikel 10, stk. 3, og artikel 11, stk. 3."
  - (b) stk. c tilføjes således:  
"(c) Bilag II og III kan ændres for at forbedre de tekniske specifikationer på grundlag af erfaringerne."
- 5) Bilag III tilføjes, som anført i bilaget.

#### *Artikel 2*

Artikel 6, stk. 3, litra g) i direktiv 98/18/EF udgår med virkning fra 1. januar 2005.

#### *Artikel 3*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 2004. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

#### *Artikel 4*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

#### *Artikel 5*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## **BILAG**

### **BILAG III : Retningslinjer for sikkerhedskrav for passagerskibe og højhastighedsfartøjer med henblik på bevægelseshæmmede personer**

(som anført i artikel 6b)

#### **1. SKIBES TILGÆNGELIGHED**

Skibet skal være bygget og udstyret på en sådan måde, at en bevægelseshæmmed person let og sikkert kan indskibe sig eller udskibe sig enten uden hjælp eller ved hjælp af ramper, løfteplatforme eller elevatorer. Der opsættes skiltning med henvisning til sådan indgang ved skibets andre indgange og andre hensigtsmæssige steder på hele skibet.

#### **2. SKILTE**

Skilte beregnet til at vejlede passagererne på skibet skal være tilgængelige og nemme at læse for bevægelseshæmmede personer og skal være opsat på centrale steder.

#### **3. MIDLER TIL AT KOMMUNIKERE MEDDELELSER**

Der skal være midler om bord til visuelt og verbalt at kommunikere meddelelser om f.eks. forsinkelser, sejlplansændringer og tjenesteydelser om bord til bevægelseshæmmede personer med forskellige former for nedsat mobilitet.

#### **4. ALARM**

Alarmknapper og tilkaldelsesknapper til være til rådighed og skal være tilgængelige for bevægelseshæmmede passagerer.

#### **5. YDERLIGERE KRAV, DER SIKRER MOBILITET PÅ SKIBET**

Gelændere, korridorer og gange, døråbninger og døre skal være tilgængelige for en person i kørestol. Elevatorer, bildæk, passagersaloner, faciliteter og toiletter skal være udformet på en sådan måde, at de er tilgængelige på rimelig måde og i rimeligt omfang forefindes for bevægelseshæmmede personer."

## KONSEKVENSANALYSE

### FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER

#### FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe.

#### DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(2002) 158 endelig. 2002/0075(COD)

#### FORSLAGET

1. *Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?*

Hovedformålet med forslaget er at ændre et eksisterende direktiv for at styrke og forenkle bestemte aspekter i direktivet. Da forslaget har til formål at revidere et eksisterende direktiv, er et direktiv den eneste mulige fællesskabsforanstaltning.

#### VIRKNINGER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. *Hvem påvirkes af forslaget?*

– *hvilke virksomhedssektorer*

Skibsfartsselskaber, der driver indenrigssejls med passagerskibe i medlemsstaterne og selskaber, der ejer skibe.

– *hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?*

Virksomheder af forskellig størrelse påvirkes, lige fra virksomheder, der ejer et skib, til ejere med langt større flåder.

– *er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?*

Virksomhederne er beliggende i alle EU-medlemsstater, undtagen stater uden kyster. Principielt er dog alle medlemsstaterne påvirkede, da de er flagstater, selv om nogle medlemsstater har mere udviklede færgetjenester på grund af deres geografiske beliggenhed.

3. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?*

Virksomhederne skal træffe de nødvendige skridt til at overholde de nationale krav om at tilpasse eksisterende skibe til de særlige stabilitetskrav, der er fastlagt i artikel 6a og retningslinjerne om sikkerhedskrav for bevægelseshæmmede passagerer i bilag

III. Det bør dog bemærkes, at mange operatører allerede har truffet sådanne foranstaltninger.

4. *Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?*

– *på beskæftigelsen*

Der forventes ingen økonomiske virkninger for beskæftigelsen.

– *for investeringer og oprettelse af nye virksomheder?*

Der kan forventes investering med henblik på at overholde de særlige stabilitetskrav i henhold til artikel 6a. Tidsplanen for indfasning for eksisterende skibe i direktivet tillader tilstrækkelig tid til, at rederierne kan forbedre deres skibe. Der indføres endvidere yderligere fleksibilitet ved den foreslåede udfasningsordning, som bygger på skibets alder, og som løber til 2015. Der kan også forventes nogen investering i forbindelse med retningslinjerne om sikkerhedskrav for bevægelseshæmmede passagerer i bilag III, men det bør bemærkes, at nogle operatører allerede har truffet sådanne foranstaltninger.

– *for virksomhedernes konkurrenceevne?*

Forslaget får sandsynligvis en gunstig virkning for erhvervets konkurrencesituation, da det harmoniserer de stabilitetsstandarder, der gælder for ro-ro-passagerskibe i EU, så disse skibe kan sejle overalt i EU med samme bølgehøjde. Det får også en positiv økonomisk virkning for konkurrenceevnen hos de virksomheder, som fuldt ud overholder retningslinjerne om sikkerhedskrav for bevægelseshæmmede passagerer i bilag III, da de kan tiltrække en større forbrugergruppe.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav)?*

Forslaget indeholder et specifikt krav forbundet med urimelige omkostninger, der kan udgøre en urimelig økonomisk byrde, hvis det eksisterende skib skal overholde retningslinjerne om sikkerhedskrav for bevægelseshæmmede passagerer i bilag III.

## **HØRING**

6. *Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter*

Følgende organisationer blev inviteret til og var til stede på høringsmødet:

- The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
- EF's forbindelseskommité for skibsværftsindustri (Committee of EU Shipbuilders Associations - CESA)
- European Community Shipowners Association (ECSA)
- Europæisk handicapforum (European Disability Forum - EDF)
- European Transport Workers' Federation (ETF)

- International Association of Classification Societies (IACS)
- International Council on Shipping (ICS)

Overblik over hovedsynspunkter:

De involverede fremsatte ingen kommentarer vedrørende ophævelse af undtagelsen for Grækenland.

Tanken om gradvist at udarbejde specifikke bestemmelser for bedre sikkerhed to tilgængelighed for bevægelsehæmmede passagerer fik en enstemmig, positiv modtagelse hos alle tilstedeværende.

Alle involverede bifaldt foranstaltningen om at anvende koden for højhastighedsfartøjer af 2000 for højhastighedsfartøjer i indenrigsfart.

Forslaget om en ny procedure til offentliggørelsen af lister over havområder (artikel 4, stk. 2) mødte ingen indsigelser fra de involverede.

Der var delte meninger om behovet for at indføre yderligere stabilitetskrav for ro-ro-færger.